



Cuadernos de la
trashumancia - N.º 3

MONTAÑA DE LEÓN



MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

Títulos publicados:

Número 0:

«VÍAS PECUARIAS»

Número 1:

«SIERRA DE GREDOS»

Número 2:

«VALLE DE ALCUDIA»

Número 3:

«MONTAÑA DE LEÓN»

Número 4:

«ALTO MACIZO IBÉRICO»

Número 5:

«LA SERENA»

Número 6:

«PIRINEO ARAGONÉS»

Número 7:

«SIERRA MORENA ORIENTAL»

Número 8:

«ALBARRACÍN-CUENCA-MOLINA»

Número 9:

«LOS PEDROCHES»

Número 10:

«ALCARAZ, CAZORLA Y SEGURA»

Número 11:

«SANABRIA»

Número 12:

«SIERRA NEVADA»

Número 13:

«PIRINEO CATALÁN»

Número 14:

«GÚDAR-MAESTRAZGO»

Número 15:

«EXTREMADURA»

Número 16:

«CAMPOS DE CALATRAVA-MONTIEL»

Número 17:

«PERNÍA-PÁRAMOS-ALTO CAMPOO»

Número 18:

«BARDENAS REALES»

Número 19:

«MEDITERRÁNEO»

Cuadernos
de la
trashumancia

3 MONTAÑA DE LEÓN

Antonio Gómez Sal
Manuel Rodríguez Pascual

Foto cubierta: Puerto de Mental, cerca de Tejerina.

Edita: O. A. Parques Nacionales
ISBN: 84-8014-024-0
ISBN (O.C.): 84-8014-020-8
NIPO: 254-92-024-0
Dep. Legal: M. 23555-1992
Imprime: EGRAF, S. A.

índice

1. INTRODUCCIÓN	5
2. EL MEDIO FÍSICO Y LOS RECURSOS	7
2.1. Caracteres físicos generales de la montaña de León	7
2.2. Los puertos como propiedad comunal	10
2.3. Los puertos de merinas en León	13
2.3.1. <i>Importancia histórica</i>	13
2.3.2. <i>Inventario y caracterización</i>	13
2.3.3. <i>Principales rasgos geofísicos</i>	22
3. UNA ANTIGUA TRADICIÓN PASTORIL	27
3.1. Pastores serranos	27
3.2. Pueblos de pastores trashumantes	30
3.3. Las grandes cabañas. Mayorales y rabadanes	33
3.3.1. <i>Las cabañas ganaderas en el presente siglo</i>	33
3.4. Los rebaños de «piaras»	35
3.5. Los rebaños «trasladantes». Antecedentes de la trasterminancia actual	36
4. LAS VÍAS PECUARIAS EN LEÓN	37
4.1. Importancia de las vías pecuarias en la provincia de León	37
4.2. De León a Extremadura. Las grandes vías de la Mesta	37
4.3. Principales vías pecuarias en León. Utilización actual	39
4.3.1. <i>Montaña occidental</i>	39
4.3.2. <i>Montaña central</i>	41
4.3.3. <i>Montaña oriental o de Riaño</i>	42
4.4. La lógica de las cañadas. Su trazado en la provincia de León	43
5. UTILIZACIÓN ACTUAL DE LAS VÍAS PECUARIAS	45
5.1. Introducción	45
5.2. Abandono de los desplazamientos largos. Transporte en ferrocarril	45
5.3. La trashumancia. Situación actual	46
5.3.1. <i>La trashumancia de ganado vacuno</i>	51
5.4. La trasterminancia. Nuevo impulso de una tradición antigua.	53
5.4.1. <i>Situación actual de la trasterminancia</i>	55
5.4.2. <i>Razas de ovejas utilizadas</i>	66

6. COMENTARIOS Y VALORACIONES FINALES	69
6.1. Problemas que presenta la conservación de puertos y cañadas. Valor natural y productivo	69
6.1.1. <i>Un recurso amenazado</i>	69
6.1.2. <i>Problemas de conservación y uso de las cañadas</i>	69
6.1.3. <i>Valoraciones sobre la utilización actual de los puertos</i>	70
6.2. Propuestas	71
6.2.1. <i>Delimitación y mantenimiento de las cañadas</i>	71
6.2.2. <i>Recomendaciones para la mejora de la utilización de los puertos</i>	72
6.3. Consideraciones sobre la rentabilidad económica de las explotaciones	74
6.3.1. <i>Ganaderías trashumantes</i>	74
6.3.2. <i>Pastos de invierno para el ganado trasterminante</i>	77
6.4. El oficio de pastor	78
AGRADECIMIENTOS	81
7. BIBLIOGRAFÍA	83
ANEXO FOTOGRAFICO	85

1 introducción

LA colección Cuadernos de la Trashumancia nos ofrece la posibilidad de presentar de forma conjunta, como partes de una misma unidad, resultados e información de distinto carácter y objetivos (tradición pastoril, pastos de puerto, cañadas, situación actual de las explotaciones), si bien toda ella relacionada con el tránsito y estancia de ovejas merinas en la provincia de León.

Como podrá apreciarse a lo largo del texto, tres aspectos nos han interesado principalmente, por constituir, a nuestro juicio, el indispensable fundamento en que se apoya en León la actividad trashumante. El primero es la abundancia del recurso forrajero: los puertos de montaña, territorios susceptibles de ser arrendados y utilizados por ganaderos procedentes de otras tierras, y con características productivas que los hacen particularmente adecuados para ser aprovechados por merinas. De hecho, al igual que las dehesas, sus homólogos en Extremadura, son pastos creados por el pastoreo, muy antiguo, llevado a cabo por dichos animales y por el manejo multiseccular de pastores especialistas. Pueden considerarse como agroecosistemas con un tipo de paisaje y organización característicos. En León, sólo los puertos administrados por el Servicio Provincial de Montes suman 165, a los que hay que añadir los 155 «pastos sobrantes» y los puertos con otro tipo de propiedad. De éstos, nosotros hemos contabilizado 108 pertenecientes a particulares, si bien la relación es incompleta. En total suponen más de 600 pastizales de montaña, distribuidos en los casi 200 km. a lo largo de los cuales se despliega en León la Cordillera Cantábrica. En esta contabilidad de «puertos» no incluimos los de las comarcas occidentales de El Bierzo y Montes de León, que en la actualidad presentan una utilización muy escasa por parte de los ganaderos de merinas.

El riesgo de pérdida o degradación de la calidad del pasto, por abandono o cambio inadecuado de los usos —sustitución del tipo de ganado utilizado, dedicación exclusiva a explotación cinegética—, nos parece bastante claro. Ello con independencia de los problemas que pueda presentar el mantenimiento de una actividad, el pas-

toreo con ovejas merinas, que en lógica simplificada, parece ir a contra corriente.

La existencia de un colectivo humano especializado, es el segundo apoyo, firme hasta fechas recientes, de la trashumancia en León. Ciertos pueblos que han mantenido durante siglos la tradición de emplear a sus mejores hombres en el manejo de puertos y dehesas, fueron el origen de los pastores que, en número de más de 200 por cañaña, estaban al servicio de los grandes ganaderos. Cuando esto no era posible aún se agrupaban y organizaban para seguir realizando de forma independiente la misma actividad. Dichos pueblos, como es el caso de los de la cabecera del río Cea y zonas próximas, proporcionaron los más prestigiosos mayores y la mayor parte de los pastores en la montaña oriental. La iniciativa y apego al oficio de este colectivo, que, gracias a su esfuerzo y capacidad de ahorro, hacía aparecer como «ricos» en su comarca a los pueblos donde vivían, aún se manifiesta en ciertas zonas de la provincia, como refleja el inesperado auge de la trasterminancia en las tierras de Luna, que llega a provocar una cerrada competencia para el arrendamiento de pastos de los términos invernales de forrajeo.

Este es precisamente el tercer apoyo de la actividad merinera, el exiguo margen de rentabilidad que aún logran algunas explotaciones, que se ven abocadas, sin embargo, a mantener una casi desesperada lucha para superar el ahogo económico al que son sometidas desde numerosos e imprevistos frentes.

¿Cuál es la contrapartida de todo esto? En primer lugar, el mantenimiento productivo de los recursos forrajeros, pero también y de inmediato la preservación de un tipo de paisaje y herencia cultural característicos, los puertos y las vías pecuarias, las dehesas, patrimonio cuya importancia va siendo cada vez más destacada y reconocida. Precisamente León es cabecera de tres de las cañadas más largas de la Mesta, que en sus inicios, forman una compleja red con varias comunicaciones entre los valles fluviales que estructuran la provincia.

El presente número de Cuadernos de la Trashumancia trata, en primer lugar, de los puertos; después, de los pastores y los pueblos de donde proceden, y, en tercer lugar, de la actividad de pastoreo y la utilización de las cañadas. Comentamos también en esta última parte algunos problemas que presenta el uso de puertos y cañadas, cuya identificación puede facilitar la búsqueda de soluciones. Según nuestra experiencia, muchas explotaciones —en especial las que aún realizan la

trashumancia larga— se hallan rozando el límite de la rentabilidad. Predomina, sin embargo, el interés y la vocación por seguir ejerciendo esta actividad. En muchos casos ello se vería facilitado con algún apoyo suplementario —no sólo económico— que sería también la justa forma de reconocer socialmente la importancia de este tipo de pastoreo en el mantenimiento de los recursos.

Montaña de Luna, otoño de 1990

2 el medio físico y los recursos

2.1. Caracteres físicos generales de la montaña de León

El norte de la provincia de León está definido por el potente sistema orográfico de la Cordillera Cantábrica. Longitudinalmente, desde el límite con Galicia hasta la provincia de Palencia, la cordillera se despliega a lo largo de unos 200 Km., formando una franja de anchura variable, entre 20 y 50 Km. en lo que afecta al territorio provincial de León. El límite septentrional con Asturias coincide en su mayor parte con la divisoria de aguas, por lo que a León corresponde la vertiente meridional. Este sector occidental de la cordillera es el más elevado, y básicamente está constituido por materiales paleozoicos, fuertemente plegados. Por el contrario, el sector oriental —parte de la montaña de Palencia, Cantabria y norte de Burgos— lo forman materiales mesozoicos, que están afectados por pliegues más suaves y forman relieves más tendidos de menor altitud.

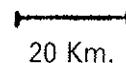
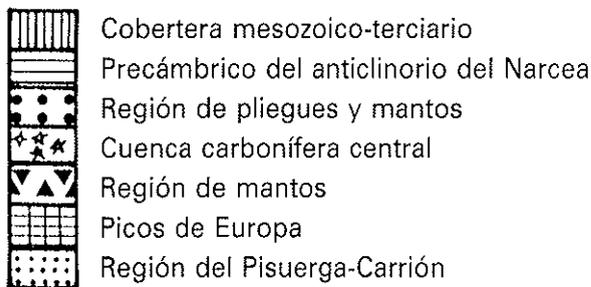
Geológicamente, la parte occidental de la Cordillera Cantábrica se halla incluida en el antiguo macizo herciniano, constituido por todos los materiales, paleozoicos principalmente, que fueron afectados por la orogénesis herciniana y que afloran en la mitad occidental de la Península. En la parte oriental entran, por el contrario, los materiales mesozoicos y terciarios, depositados con posterioridad a la orogénesis citada, y que presentan una disposición tectónica diferente.

La zona Cantábrica, correspondiente al macizo herciniano, limita al Oeste con el anticlinorio del Narcea (terrenos precámbricos), al Este con la covertera mesozoica de Santander (cuenca sedimentaria cretácica de Reinosa), al Sur con la covertera miocénica (Terciario) de la cuenca sedimentaria del Duero y al Norte con el mar Cantábrico. En conjunto, esta zona cantábrica occidental ocupa una gran parte de la estructura conocida como Arco Asturiano, y en ella se disponen, de Oeste a Este, una serie de unidades o regiones denominadas de la siguiente manera (JULVERT, 1967): Región de Pliegues y Mantos, Cuenca Carbonífera Central, Región de Mantos, Picos de Europa, Región Pisuerga-Carrión (mapa 1).

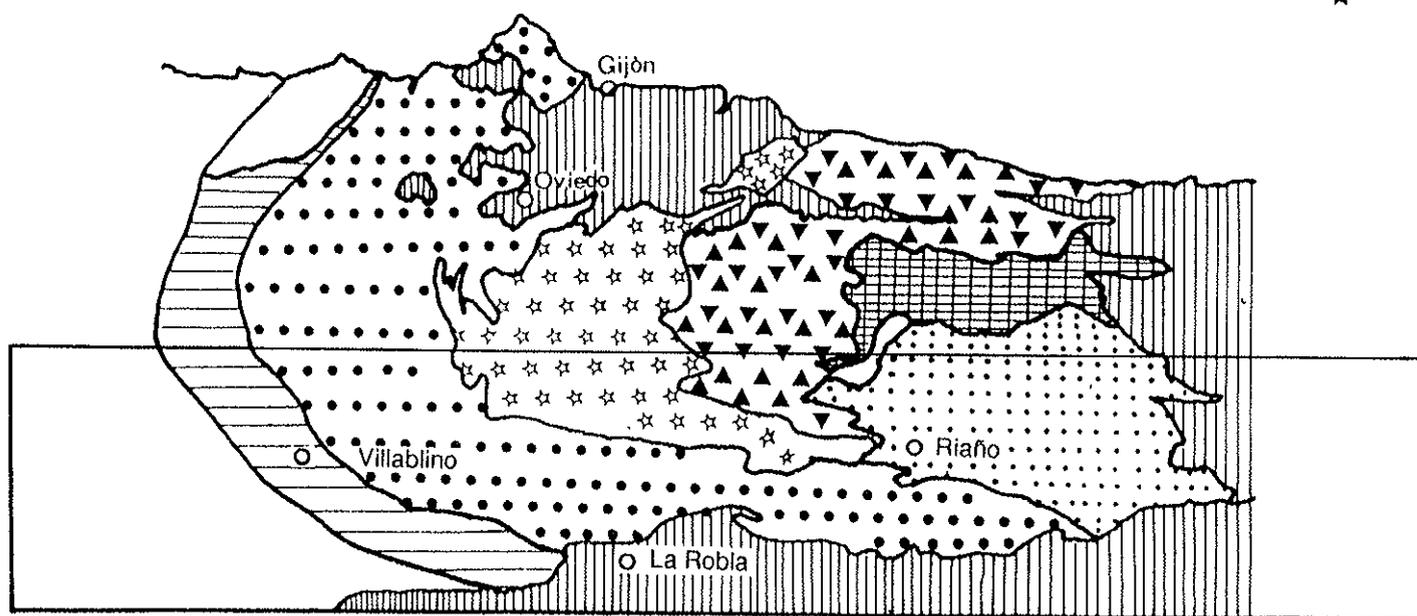
Se trata de un territorio muy diverso en sus características geológicas, desde las calizas masivas del Carbonífero, que forman macizos muy individualizados, entre los que destaca por su extensión el de Picos de Europa, hasta las pizarras con vetas de carbón (más frecuentes en el sector occidental), areniscas, cuarcitas cristalinas y conglomerados.

Por su considerable altitud media la cordillera realiza un efecto de barrera orográfica, que dificulta o impide la progresión hacia el interior de la Península de las masas de aire húmedo de procedencia atlántica y detiene, por su efecto de sombra de lluvia, sus consecuencias atemperantes sobre los climas locales. El aire atlántico, retenido en las vertientes del Norte, supera con frecuencia la divisoria y se desfleca hacia el interior continental de la meseta. Deposita su carga de humedad en los sucesivos obstáculos de umbría, la secuencia de sierras transversales orientadas en el sentido de los paralelos, y llega seco, a veces exhausto, al horizonte de páramos que por el Sur enmarca la montaña de León. El territorio de páramos, que se extiende con una altitud en torno a los 1.000 m. desde el límite de la montaña hasta más al Sur de la ciudad de León, recibe distintos nombres según las zonas: Payuelo, Hoja de Carrizo, Hoja de León, Sobarriba o El Páramo, como se conoce al interfluvio situado entre los ríos Esla y Órbigo.

La situación de límite entre dos grandes áreas climáticas, la atlántica y la mediterránea, caracterizada esta última por el verano seco, y su altitud, convierten al conjunto de montes cantábricos de León en un singular mosaico climático y de vegetación. La precipitación varía en el sentido Norte-Sur desde los más de 1.500 mm. anuales recogidos en estaciones de carácter subalpino hiperhúmedo (Isoba, 1.517 mm.; Leitariegos, 1.739 mm.) cercanas a la divisoria de aguas, hasta los 950 mm. del área climática supramediterránea húmeda situada al Sur de la cordillera (Boñar, 1.009; Cistierna, 926 mm.) (figura 1). La duración e intensidad del período seco estival se incrementa también en el sentido Norte-Sur. Hayedos en las zonas de umbría más protegidas



Mar Cantábrico



MAPA 1

Unidades geológicas de la Cordillera Cantábrica (Julivert, 1967).

En recuadro se señala el área donde se localizan los puertos de merinas.

—conocidas en la provincia con el nombre de abesedos—, robledales de rebollo (*Quercus pyrenaica* Willd) sobre sustratos ácidos, bosquetes dispersos de abedul, escasos pinares albares relictos cerca de la cabecera del río Porma, destacados sabinares (*Juniperus thurifera*, L.) sobre calizas en las solanas altas, bosques mixtos de arces, robles y tilos forman un conjunto que hacia el Sur, en el páramo sobre los suelos de raña, depósitos terciarios de arcilla y conglomerados, deriva hacia formaciones de robledal más uniformes, con encinas dispersas y quejigos.

Si tuviésemos que definir a grandes rasgos cuáles son los factores físicos más limitativos para la producción vegetal en esta área de montaña habría que situar, en primer lugar, el clima. La elevada altitud media y las pronunciadas pendientes, dificultan el acceso a ciertos enclaves y el cultivo del suelo, pero no suponen un freno insal-

vable para el uso de los recursos. Numerosas infraestructuras construidas durante el largo período de habitación humana, han organizado, de hecho, el territorio y facilitado su gestión. Por el contrario, la prolongada duración de las heladas en las zonas altas supone un freno insalvable para la producción de los pastos. Sólo cuatro meses —de mediados de junio a octubre— quedan razonablemente libres de bajas temperaturas y, gracias a la humedad acumulada —la nieve que ha empapado las laderas de zonas altas—, es factible durante este período un crecimiento rápido de la hierba.

La altitud media de las cumbres más destacadas en el conjunto de montañas del Norte de León, se sitúa en torno a los 2.000 m. Dos enclaves superan esta altura media, el macizo de Peña Ubiña (2.417 m.) en el sector occidental, con algunas cumbres cercanas también de considera-

más al Sur— y confluyen en las proximidades de la ciudad de León para formar el amplio valle del río Esla, que, sin recibir nuevos afluentes de importancia, se prolonga hasta Benavente, en tierras de Zamora, donde afluyen las aguas del Órbigo.

El *occidente de la provincia* está definido por la depresión tectónica del Sil, limitada al Norte por la Cordillera Cantábrica y separada de la cuenca del Duero por los llamados Montes de León, y las tierras altas de la Somoza, Cepeda y Maragatería, territorios organizados por los afluentes de la margen derecha del río Órbigo. En la porción que más interesa para la actividad trashumante, el Norte de este sector, los cauces fluviales adoptan una disposición opuesta a la de los sectores central y oriental; es decir, forman amplios valles paralelos, pero en este caso organizados en dirección Oeste-Este. El más cercano al eje de la cordillera lo forma el río Luna con las comarcas de Babia —Alta y Baja— y Luna —también Alta y Baja—. Más al Sur el río Omañas organiza un territorio macizo, de relieves redondos en la comarca de su mismo nombre —Las Omañas—. Ambos ríos confluyen para originar el Órbigo, cuya vega desciende a través de huertas de tradición antigua hacia la ciudad de La Bañeza, y busca, ya en Zamora, su confluencia con el Esla. Al Sur del río Omañas, y de forma similar a lo que realizan los dos brazos principales del Órbigo, los afluentes en su margen derecha tienen también la misma disposición Oeste-Este y drenan las comarcas de Cepeda, Maragatería y la Cabrera Alta. Aparte de las comarcas citadas de Luna, Babia y Omaña, también tiene importancia para la trashumancia por sus numerosos puertos la comarca de Laciaña, situada en el extremo norte de la cuenca del Sil.

2.2. Los puertos como propiedad comunal

Los municipios de la montaña leonesa han sido propietarios desde épocas antiguas y hasta prácticamente mediados del siglo XIX de un importante patrimonio territorial constituido por los «bienes de propios» y los «bienes comunales». A partir de esa época, cambios económicos y administrativos —en particular los procesos desamortizadores— han transformado dicho patrimonio, con mayor o menor intensidad, según zonas.

Reflejo de esta situación son los datos que aporta la Clasificación General de los Montes Públicos hecha por el Cuerpo de Ingenieros de Montes en 1859 (MANGAS, 1984). Según ésta, León contaba entonces con 2.174 montes públicos, que ocupaban una superficie de 601.000 Ha.

La mayor parte de estos montes se conservan aún hoy con el mismo tipo de propiedad, y en algunos municipios suponen más del 90% de su extensión. Dentro de estos montes de utilidad pública se hallan incluidos los puertos de merinas, englobados conjuntamente con otros territorios de propiedad comunal.

Los *bienes de propios* —tipo de propiedad al que corresponden los puertos de merinas— pertenecían a los municipios como instituciones y su destino era comúnmente el arriendo a ganaderos foráneos. Probablemente, esta tradición proviene de la época de mayor apogeo de la Mesta. De acuerdo con esto, los puertos han sido recursos escasamente integrados en las economías locales de los pueblos de la montaña. Su razón de ser se encuentra en relación con un sistema económico de mayor alcance territorial, que se superpone al cotidiano de los pueblos. Para éstos, los puertos suponían principalmente una fuente de ingresos y las rentas que producían servían para sufragar los gastos de las corporaciones. Hoy la situación es algo distinta y el caso descrito no es generalizable.

A diferencia de los bienes de propios, los *bienes comunales* pertenecían a la comunidad de vecinos de cada municipio y su aprovechamiento era libre y gratuito para todos, de acuerdo con las normas estrictas y obligatorias, recogidas generalmente en Ordenanzas, aunque también por normas de carácter no escrito. La función de estos bienes en los sistemas tradicionales era insustituible y aún hoy lo es para algunas comunidades de la montaña. Los pacerderos comunales alimentaban los ganados de todos los vecinos y de los montes se extraía la madera necesaria para la construcción de vivienda, fabricación de aperos, así como leñas para calefacción. En este grupo de bienes se incluyen los montes de aprovechamiento común, los ejidos, las tierras labrantías de mano común, los prados comunales y las dehesas boyales.

Ambos tipos de propiedad comunal se regulaban, en lo referente a su uso y aprovechamiento por Ordenanzas Locales, auténtico código de normas de obligado cumplimiento, que en sus orígenes se acordaban en asambleas populares: los llamados «concejos» (LÓPEZ MORÁN, 1984). El sentido de estas leyes era evitar la repercusión negativa de la iniciativa individual sobre la conservación de los recursos.

Arrendamiento de los bienes de propios

Si importantes eran para los vecinos, considerados individualmente, los bienes comunales, más importancia tenían para la economía del concejo —pueblo o conjunto de pueblos, según

los casos— los bienes de propios, constituidos principalmente por los puertos de verano, agostaderos o veranaderos, que se arrendaban para pasto de ganado «merino fino» a ganaderos foráneos. Así, según datos del Catastro del Marqués de la Ensenada (1752), el pueblo de Liegos, en la montaña de Riaño, obtenía del arriendo de sus cinco puertos la cantidad de 5.580 reales, con los que el pueblo atendía a todos sus gastos (secretario, cirujano, carcelero, maestro, juez, guardas del monte y de frutos, etcétera) y todavía obtenían un pequeño superávit (CANAL, 1988).

El pueblo de Riaño percibía, en la misma época, por sus pastos 15.665 reales al año; Burón, 10.900 reales, y Maraña obtenía, para sus 76 vecinos, 22.320 reales (GARCÍA MARTÍN, 1988). Otros pueblos como Canseco (4.500 reales), Lugueros (4.310 reales) o Genicera (2.000 reales), también lograban de sus pastos rentas importantes, con las que sufragaban pagos de iglesia, maestro, facendera, alcabalas y arreglo de puertos y caminos (GONZÁLEZ FLÓREZ, 1978).

Aunque hemos citado tan sólo algunos ejemplos ilustrativos, podemos deducir que los concejos de la montaña de León obtenían del arrendamiento de sus bienes de propios una fuente de ingresos indispensables con los que hacer frente a los gastos de administración municipal, así como para adquirir, en la cercana Tierra de Campos, trigo y otros materiales de los que eran deficitarios (MARTÍN GALINDO, 1961).

Gestión y uso comunal de la tierra

La solidaridad y la ayuda mutua fueron una moneda de uso corriente en el funcionamiento de las comunidades rurales en un régimen económico de autoabastecimiento, a veces cercano a la autarquía. Las limitaciones energéticas y la saturación demográfica estimularon la capacidad de discriminación ambiental para aprovechar al máximo el potencial productivo de los distintos elementos del paisaje y su complementariedad (PUIGDEFÁBREGAS, 1987).

En estas circunstancias, la vida municipal gozaba de una auténtica autonomía administrativa y de organización. Los concejos menores o pueblos podían agruparse para la defensa de sus intereses en otros de rango superior, como fue el caso del Gran Concejo de los Argüellos, en la montaña central, con jurisdicción en las tres Terricias (Tercia, Mediana y Valdelugueros) (GONZÁLEZ FLÓREZ, 1978) o los concejos de Maraña, Alión, Sajambre, Valdión y Burón, que se agruparon en la Merindad de Valdeburón (CANAL, 1981), con un total de 28 pueblos.

Las asambleas populares (concejo de vecinos) regulaban todo lo que afecta al régimen de la comunidad como determinar la apertura o coto de los «pagos» (conjunto de tierras cercanas, con características similares de clima y suelo) y de los «comunales», el pasto de los ganados, la corta de leña en los montes, arreglo de caminos, riego de los prados, elección de los sementales, relaciones con otros pueblos, multas, etcétera. El régimen comunal se extiende también a los aprovechamientos, como es el caso del pastoreo por turno del ganado de todo el pueblo («veceras»), y a la realización de trabajos de utilidad y servicio común, a los que ha de acudir una persona útil de cada casa («facendera» o «hacendera»).

La legislación de las Cortes de Cádiz de 1812 cambió radicalmente la vida de los antiguos concejos y comunidades de pueblos con la creación de los Ayuntamientos. En 1835 se promulgó el Estatuto Real, que replantea la vida municipal y la somete a una nueva legislación echando por tierra las antiguas ordenanzas consuetudinarias por las que se habían regido con eficacia los concejos (LÓPEZ MORÁN, 1984).

Por otra parte, la desamortización de Madoz, que se inició en 1855 y se prolongó hasta bien entrado el siglo XX (1917), afectó gravemente a los bienes municipales, sobre todo a los bienes de propios, ya que en el caso del otro tipo de propiedad municipal («bienes comunales») los Ayuntamientos podían solicitar su excepción de venta (cosa que, por negligencia, no siempre se hizo, siendo muchos de éstos también afectados por el proceso desamortizador), con tal de que su aprovechamiento hubiese sido libre y gratuito para todos durante los veinte años anteriores (MORO, 1983).

Montes de Utilidad Pública y de Libre Disposición

Con la promulgación de la Ley de Montes de 1863 se inicia un movimiento encaminado a limitar, en lo posible, los efectos más negativos de las leyes desamortizadoras en lo que concierne a la riqueza forestal. Uno de sus artículos prescribía que «quedan exceptuados de la venta los montes públicos de pinos, robles o hayas, siempre que tengan por lo menos 100 Ha., acumulándose los que disten entre sí menos de un kilómetro. Para llevar a cabo esta Ley se encomendó al Cuerpo de Ingenieros de Montes la realización de un catálogo con la relación de montes exceptuados de la venta. Dicho catálogo apareció en 1862, experimentando sucesivas rectificaciones. En 1901 se publica el «Catálogo de Montes y demás terrenos forestales exceptuados de la Desamortización por razones de Utilidad Públi-

ca», y se concede un plazo para formular reclamaciones. En la provincia de León estas reclamaciones se resolvieron en 1910, quedando declarados 928 montes de Utilidad Pública con una cabida de 499.053 Ha. (DFL, 1964).

Paralelamente se llevó a cabo un inventario con la relación de todos los montes de los pueblos no incluidos entre los de Utilidad Pública, llamados de «Libre Disposición» de su respectivo dueño (dehesas boyales y montes de común aprovechamiento, no incursos en la normativa desamortizadora por razón de uso vecinal), que en la provincia de León se publicó en 1897, enumerando 628 montes con una superficie total de 141.000 Ha. (DFL, 1964). El conjunto de la superficie de montes catalogados (suma de los MUP y de LD) supone más de un 40% de la superficie provincial, si bien en las áreas de montaña esta proporción es mucho mayor, próxima al 80%.

En contraste con lo anterior, la situación legal y material de los montes públicos no catalogados como de utilidad pública era, evidentemente, bien distinta de los anteriores y la legislación desamortizadora actuó sobre los mismos, sacándolos a subasta, hasta la suspensión de la misma en 1917, siendo derogadas sus leyes en 1924 (MANGAS, 1984). Este fue el caso de muchos «puertos de merinas» que, por tratarse de terrenos no forestales, no se incluyeron en el catálogo que los excluía del proceso desamortizador. No obstante, según nos cita LÓPEZ MORÁN (1984), los pueblos afectados consiguieron comprar con incalculables sacrificios, en la mayoría de los casos, los mismos puertos que tradicionalmente les correspondían.

Así se llega hasta la situación actual, en la que los pueblos son propietarios de los puertos y el aprovechamiento de pastos se rige por lo dispuesto en la Ley de Montes de 1957, su Reglamento de 1962 y por una serie de Pliegos de Condiciones Técnico-Facultativas que los regulan. Su administración y gestión en la provincia de León, anteriormente encomendados al ICONA, en la actualidad corre a cargo de la Sección de Montes, Caza, Pesca y Conservación de la Naturaleza, adscrito al Servicio Territorial de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.

Situación actual de los puertos. Formas de propiedad

Después de las reformas administrativas de finales del siglo XIX y principios del actual, los antiguos montes concejiles pasaron a ser ordenados y administrados por el Estado.

En la actualidad es la Junta de Castilla y León, a través de la Sección de Montes, Caza, Pesca y

Conservación de la Naturaleza, el organismo que saca anualmente a subasta por uno o varios años los puertos y «pastos sobrantes» incluidos en los Montes de Utilidad Pública. El 15% del remate queda para mejoras del puerto y el 85% restante va a las arcas del pueblo propietario. En cualquier caso, la Junta Administrativa del pueblo puede ejercer el derecho de tanteo siempre que el rematante o adjudicatario no llegue al «precio índice», que es igual al doble de la tasación inicial.

Es difícil diferenciar por criterios fisionómicos o territoriales los pastos que principalmente se arrendaban a los ganaderos de merinas (los llamados «puertos pirenaicos», según la inadecuada terminología de la Administración), de aquellos otros que se conocen como «pastos sobrantes» y que figuran en relaciones separadas. Estos últimos son, en general, de menor cabida y están situados en cotas más bajas. Según NIETO (1986), en la época en que estaban en vigor los derechos de la Mesta, se distinguía en los pastos públicos (bienes comunales) entre los «necesarios» y los «sobrantes», siendo los primeros para los ganaderos vecinos y el resto (los «sobrantes») subastados libremente. Probablemente estos pastos sobrantes se añadirían posteriormente en algunos pueblos a los «puertos de merinas» para ser arrendados a ganaderos foráneos, y por este motivo constituyen hoy un conjunto aparte, bien diferenciado. Pese a formar parte de diferentes relaciones o catálogos, hoy ambos tipos de pastos —puertos pirenaicos y pastos sobrantes, que, en nuestra opinión, serían bienes de propios— constituyen un mismo recurso al que, con indiferencia por su catalogación, pueden optar los ganaderos cualquiera que sea su procedencia, para su arriendo. No obstante, por su mayor extensión y mejor calidad, los «puertos pirenaicos» tienen mayor demanda que los «pastos sobrantes»; los primeros se arriendan casi en su totalidad todos los años, mientras que de los segundos muchos permanecen vacantes.

Al margen de los pastos mencionados, gestionados por la Delegación Provincial de la Comunidad Autónoma, existen en León un número importante de puertos con diferentes sistemas de propiedad, provenientes, sin duda, de la desamortización y de otros procesos legales (ventas, mancomunidades, etcétera), que son administrados directamente por sus propietarios. Se pueden considerar varios grupos:

— Puertos de propiedad particular: como, por ejemplo, los pertenecientes a los ganaderos de Sena de Luna, hermanos Hidalgo Álvarez.

— Puertos propiedad de varios socios: como el de Cuérravos de Pinos, en Babia, que pertenece a varios vecinos socios del puerto.

— Puertos propiedad de Juntas Vecinales: éstos constituyen el mayor porcentaje y existen ejemplos en muchos pueblos de la montaña.

— Puertos propiedad de fundaciones: como, por ejemplo, los de la Fundación Octavio Álvarez Carballo, que tiene varios en la comarca de Laciana.

— Puertos propiedad de instituciones administrativas provinciales: como es el caso de los pertenecientes a la Diputación Provincial de León y situados en la cabecera del río Porma (puerto de San Isidro).

— Puertos particulares de instituciones extra-provinciales: como es el caso del concejo de Mieres (Asturias), que se hizo con el puerto de La Cubilla, situado en torno a Peña Ubiña, en el pueblo de Pino de Babia, para su utilización por las vacas de dicho concejo.

Estos diferentes tipos de puertos son arrendados directamente por sus propietarios a los ganaderos interesados con contratos anuales que se van renovando generalmente a los mismos ganaderos. En conjunto, los puertos de diferente titularidad pueden suponer alrededor de un tercio del total de los existentes, en total más de 100, siendo las Juntas Vecinales las que mayor número acaparan.

2.3. Los puertos de merinas en León

2.3.1. *Importancia histórica*

Es en el marco físico y de propiedad antes descrito donde el antiguo negocio de la lana encontró el recurso donde mantener en verano la numerosa cabaña de merinas. De ello es buen testimonio lo comentado por MADDOZ en su Diccionario, realizado a mediados del siglo pasado, donde, refiriéndose a la provincia de León, relata lo siguiente: «36 leg. —equivalente a 200 Km.—, hay de grandes puertos de pastos de ganado fino, desde los de Burbia, que se hallan encima de Villafranca y se extienden sin intermisión por Ancares, Fornela, Laceana, Babia, Omaña, Murias de Paredes, Pajares, Lillo, Maraña, Valdeburón, Portilla, Villafría —por el actual Villafraa— y Valdeón, que vierte aguas en la v. de Potes. En esta grande extensión se apacentaban infinidad de millares de ganado merino que dejaban a los pueblos sumas considerables de dinero. Basta decir que en los años de 1801 hasta el de 1806, en algunos de estos pueblos, valieron los pastos 30, 50 y 60,000 rs. y éstos en el día no llegan a cubrir, respectivamente, 15,00 rs. No sólo a los puertos indicados acudían las cabañas, sino también a los de Foncebadón y Cabrera en la misma prov.: tanta era la concurrencia atraída por la es-

timación que tenía la lana leonesa en los mercados extranjeros, que no se acomodaban en la cord. de 36 leg. Estos grandes prod. derramados por los pueblos de montaña eran una fuente de riqueza para la prov. entera. Hace años que por encanto ha desaparecido, y desde entonces la miseria se presenta en los hogares de estas infelices familias, que componen una cuarta parte de la prov.».

En la actualidad, los puertos de Maragatería y Cabrera hace tiempo no se utilizan, sino muy esporádicamente, para merinas. Tampoco los de las comarcas occidentales de Ancares y Fornela. Como puede verse, ya en la época del Inventario de Madoz se hablaba de la decadencia de la utilización de los recursos. Es realmente difícil imaginar desde la situación actual cómo sería el uso de la montaña en las épocas de mayor cotización de lana y apogeo de la Mesta.

Como puede deducirse del comentario realizado por Madoz, los puertos fueron una parte muy importante y vital de la montaña, en torno a los que se articulaba una parte característica de la vida económica. Por tratarse de bienes de propios, los ingresos provenientes de su arriendo tuvieron gran importancia, y en algunos pueblos aún la tienen hoy en día, constituyendo uno de sus principales recursos económicos. En este trabajo, consideramos el «puerto» como unidad funcional de gestión y utilización del territorio en la montaña, cuya razón de ser se halla en estrecha relación con la red de cañadas utilizadas por las ovejas trashumantes.

2.3.2. *Inventario y caracterización*

Los datos anteriores nos ponen en disposición de formular una definición del concepto de «puerto», dándole el sentido con que se utiliza actualmente por la Administración y por los habitantes de los pueblos. El origen de la palabra puerto proviene del latín «portus» y significa lugar de paso accesible entre montañas, aunque por extensión se empleaba para designar a toda zona próxima a dichos pasos o incluso toda una sierra o montaña. En la actualidad, sin embargo, sólo contados ejemplos se corresponden con el sentido etimológico y la mayoría de los puertos no coinciden con divisorias o vías de paso.

Para una definición precisa es necesario unir criterios históricos con los de utilización tradicional. En este sentido, la palabra fue ya utilizada por el Concejo de la Mesta como sinónimo de «pasto de verano». Los puertos en la montaña de León serían, uniendo ambos aspectos, territorios sometidos originariamente a un régimen de titularidad característica de los «bienes de propios» y cuya producción ha sido aprovechada, desde

épocas remotas, como pasto estival por ovejas merinas trashumantes. Esta definición incluye a los llamados «puertos pirenaicos» que, como consecuencia de la desamortización, presentan hoy otras formas de propiedad, y excluye a los «pastos sobrantes» y a otros terrenos de montaña, que, si bien pueden presentar características físicas de puerto, su vegetación no ha sido configurada por el pastoreo con ovejas merinas.

El carácter de estivaderos o pastos de verano de los puertos nos sugiere de inmediato la idea de altitud, una situación elevada que permite evitar los efectos más limitativos del calor en verano, a la vez que favorece la condensación de humedad y el beneficio de las lluvias. La mayoría de los «puertos» se sitúan en los confines del límite forestal, en un ambiente donde la distinta orientación de las laderas, combinación de umbrías y solanas, determina cambios importantes en el grado de aridez y, en consecuencia, en el tipo de cobertura vegetal. Sin embargo, los puertos de merinas se resisten a cualquier encasillamiento o definición basada sólo en criterios fisiográficos.

Con frecuencia suelen corresponderse con concavidades (circos, hoyos, vallinas), dentro de las cuales existen zonas más o menos abiertas (camperas, pandos, lomadas). No obstante, a veces el «puerto» es sólo una ladera expuesta al Sur, y, en ocasiones, es también un intrincado racimo de pequeños valles confluyentes. La definición y tipificación de los puertos, según criterios fisionómicos generales, fue un objetivo importante de anteriores trabajos (GÓMEZ SAL *et al.*, 1989 y 1990), pues de ella pueden deducirse implicaciones ecológicas y normas útiles para su gestión.

A efectos prácticos, el puerto puede dividirse en tres elementos esenciales: las zonas llanas bajas, las laderas y las peñas. En las primeras es donde se sitúan los pastos herbáceos más productivos (a veces prados particulares del pueblo que sólo tras la siega aprovechan las ovejas que arriendan el puerto). Las laderas, de pendiente más o menos suave, incluyen zonas llanas donde suelen situarse las majadas —lugares de referencia para el uso ganadero y que constan de cabaña y corral para las ovejas—. Las peñas forman las divisorias de cuencas y con frecuencia acogen los pastos más finos y reputados por su calidad. Sobre las laderas se hacen los «careos» (recorridos diarios de las ovejas) que el pastor organiza u orienta en función de las condiciones climáticas y de la disponibilidad y calidad de pasto.

El inventario y caracterización de los pastos de puerto fue realizado para la Diputación Provincial de León (GÓMEZ SAL *et al.*, 1990). Los datos que se exponen a continuación proceden, en parte, de ese trabajo, así como de YANGUAS *et al.*,

1989, y GÓMEZ SAL *et al.*, 1990 y 1991. Con el mencionado objetivo fue preciso, en primer lugar, definir sobre el mapa los límites ocupados por dichos territorios comunales, para referir posteriormente a ellos distintos tipos de variables geofísicas o de utilización.

Los datos referentes a los puertos administrados por el Estado, los que salen anualmente a subasta (relación de puertos y pastos sobrantes, cabidas de referencia y arrendamientos), se han extraído de los «Libros de Aprovechamientos» anuales de la Sección de Montes de León, desde el año 1950 hasta la actualidad. La información sobre el resto de los puertos se ha obtenido mediante entrevistas sistemáticas realizadas por todos los municipios del área estudiada. Lo anterior se complementó con visitas a los pueblos y puertos concretos para tomar información *in situ* y en su caso aclarar dudas sobre los límites.

Para la localización geográfica concreta fue necesaria la consulta a los municipios propietarios. Una primera encuesta por carta no aportó los resultados esperados (en muchos casos no hubo contestación, lo que se valora no sólo como carencia de interés, sino realmente como ausencia de información sobre límites concretos del puerto y ubicación en la cartografía), por lo que se hizo necesaria la consulta directa en los Ayuntamientos afectados. A partir de estos datos se llevó a cabo su ubicación aproximada, contando con la toponimia de los mapas del Ejército y del Instituto Geográfico Nacional (escala 1:50.000), así como su pertenencia a un determinado monte de utilidad pública (según la cartografía aportada por la Sección de Montes).

La definición de los límites de los puertos muestra que su forma, tamaño y situación altitudinal varía enormemente. Las características básicas sólo llegan a apreciarse cuando el problema se percibe desde el punto de vista funcional, de su utilización concreta. El aprovechamiento como pasto de ovejas ha condicionado los tipos de comunidades herbáceas allí presentes, la fisionomía de la vegetación y la organización de las infraestructuras de apoyo, todo ello de acuerdo con un fin preciso.

Podríamos describir un puerto teórico como el que tiene unos límites ecológicos físicos claros, coincidentes con cuerdas o barreras montañosas y formado a partir de una o varias cabeceras de cuencas de morfología fluvial, bastante abiertas. La existencia de circos y áreas afectadas por glaciares suele estar limitada a las partes altas de estos territorios, ocupa una superficie reducida y no constituye, en la montaña de León, una parte esencial e importante del puerto. Éste es un aspecto diferencial respecto a los puertos del Pirineo. Los de la Cordillera Cantábrica están, en ge-

neral, situados a menor altitud, lo que repercute también en las comunidades vegetales, con mayor participación de especies leñosas, de matorral o árboles. La forma del puerto tiende a ser circular, más o menos alargada o abierta en abanico, según las características morfológicas concretas, y con la periferia limitada por crestas que suelen superar los 1.700 m. de altitud. Su aspecto es de cuenco, que puede estar formado, a su vez, por una o varias pequeñas subunidades en un canal de drenaje principal en cuyo fondo estaría situada la entrada natural del puerto. Esta última, normalmente, es única y situada por encima de los 1.200 m. de altitud.

No obstante, la situación más común es que los puertos no cumplan esas características generales y no se ajusten a los límites físicos. Muchos de ellos están formados por una ladera abierta formada por pequeños valles paralelos. Otros, por varias cuencas, que no se unen entre sí a través de un canal principal, sino que conectan a través de sus crestas divisorias. El resultado es que los puertos pueden presentar tal variedad de formas y tamaños que no es fácil resumir en un reducido grupo de tipologías.

En cuanto a su situación respecto a los pueblos, los territorios que más comúnmente han quedado como «puertos» —a partir de los cambios habidos en el régimen de titularidad de los «bienes de propios»— son los situados a mayor altitud. Por este motivo suelen estar alejados del pueblo y formados a partir de amplias zonas deforestadas, matorral y pastizales en terrenos pedregosos supraforestales que se extienden desde el límite superior del bosque actual hasta las cimas de las crestas que los circundan.

El concepto de pastizal engloba, en nuestra acepción, tanto comunidades herbáceas como los matorrales que el ganado utiliza como alimento, o bien que se relacionan positivamente con la producción de la hierba (fijan el suelo, aportan nutrientes, dan sombra al pasto herbáceo o refugio para los animales, etcétera).

Los puertos quedan por fuera y a mayor altitud no sólo de los territorios utilizados para el cultivo agrícola, sino de los prados y, en general, de los terrenos comunales destinados al ganado del pueblo. Se trata de un recurso situado en una banda o cinturón de utilización diferente a los mencionados y con capacidad de soportar únicamente aprovechamiento poco intenso. Debido al abandono de los prados o las parcelas más alejados del pueblo o de aquéllas localizadas en zonas de pendiente, es muy frecuente observar que el puerto ha incorporado, a efectos de aprovechamiento, algunas zonas que antes eran cultivadas, situadas en las partes más bajas y orientadas al Sur, cerca de la entrada natural de la cuenca, cu-

yas laderas y crestas corresponden al puerto en sentido estricto. Lo mismo ocurre con los prados de siega de propiedad individual o colectiva —bienes comunales—, que con frecuencia ocupan las zonas llanas del fondo del valle más próximas a la entrada.

Relación de puertos según pueblos y municipios

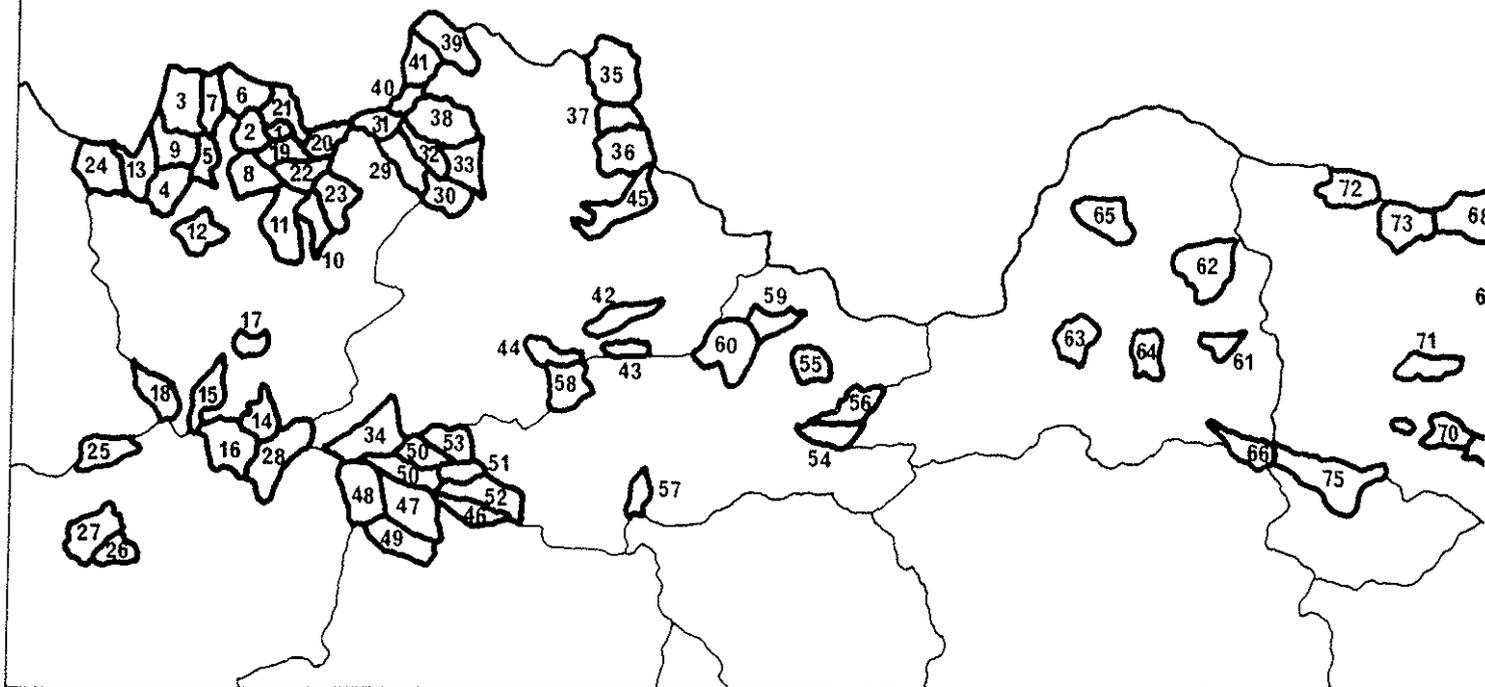
En la tabla 1 y mapa 3 se relacionan los municipios cuyos pueblos son propietarios de puertos. En el mapa 4 puede comprobarse que todos ellos poseen la característica común de presentar una alta proporción de su territorio por encima de los 1.500 m. También puede verse que todos estos municipios pertenecen a la montaña norte de la provincia, careciendo por completo de puertos, en su acepción administrativa, los municipios de las áreas montañosas que circundan la fosa de El Bierzo y la comarca de La Cabrera. Los puertos relacionados en épocas recientes con el uso por el ganado merino trashumante en León —ya hemos mencionado que antiguamente la utilización para merinas se extendía a un territorio mucho más amplio en la provincia— están limitados a la banda montañosa cuyo límite occidental son los municipios de Igüeña, Palacios del Sil y Villablino, y el oriental, las provincias de Palencia y Santander. En esta banda, los municipios con mayor porcentaje de su superficie situada por encima de los 1.500 m. son los que presentan mayor número de puertos. Esto determina que, a medida que nos desplazamos hacia el Sur, el número de puertos se reduce rápidamente. La mayor parte corresponde a pueblos próximos a la divisoria con la vertiente atlántica.

En este amplio territorio, donde están incluidos todos los puertos, podemos distinguir tres grandes zonas. En primer lugar, una concentración de puertos en el extremo occidental, en las comarcas de Babia y partes occidentales de Omaña y Luna —sector occidental—. En segundo lugar, una concentración del mismo orden en el extremo oriental en las cabeceras del Esla y Porma, y, finalmente, entre ambas, las comarcas centrales de Los Argüellos y Gordón, donde se constata una clara reducción en el número de puertos, con un núcleo secundario en el Ayuntamiento de Valdelugeros.

Carecen de puertos las áreas de montaña de la zona oeste de León. Son comarcas que pertenecen mayoritariamente a la cuenca del río Sil, cuyos municipios presentan menor porcentaje de superficie por encima de los 1.500 m., y normalmente poseen suelos silíceos construidos sobre pizarras, areniscas y cuarcitas. La banda montañosa en la que se localizan los puertos pertenece

MAPA 3

Situación en los municipios correspondientes de los puertos arrendados por el Servicio Provincial de Montes de León. Se trata de los puertos denominados «puertos pirenaicos» y que generalmente son contratados por ganaderos de merinas.



CABRILLANES

- 1 Abesedo
- 2 Cebolledo
- 3 El Rebezo
- 4 La Orbia
- 5 Ladreras
- 6 Laguezos
- 7 Rañadoiro
- 8 Vallina Luenga
- 9 Vega Redonda
- 10 Corralines
- 11 La Fonfría
- 12 Puñín
- 13 La Barbeita
- 14 El Cueto
- 15 Valdepiornedo
- 16 Valmayor
- 17 El Pando
- 18 La Mora
- 19 Calderones
- 20 Cueto Albo
- 21 Cuevalancho
- 22 Las Verdes
- 23 Vega Vieja
- 24 Prado

MURIAS DE PAREDES

- 25 Vocibor
- 26 La Peña
- 27 Fasgarón
- 28 El Collado

SAN EMILIANO

- 29 Amarillos

- 30 Arrajados
- 31 Congosto
- 32 La Solana
- 33 Morronegro
- 34 El Chao
- 35 El Arca
- 36 La Becerrera
- 37 La Pierna
- 38 Solarcos
- 39 Sopeña
- 40 Sousas
- 41 Traspando
- 42 Las Barreras
- 43 Pinedo
- 44 Traslapietra
- 45 Las Argajadas

RIELLO

- 46 El Aquilín
- 47 Formigonas
- 48 La Ferrera
- 49 Los Arcos

SENA DE LUNA

- 50 Callejo y Bermejo
- 51 Foyo del Agua
- 52 La Muela
- 53 La Solana
- 54 Aronga
- 55 Ferreras
- 56 La Collada
- 57 San Lorenzo
- 58 Colladas
- 59 Fontanales
- 60 Las Agujas

VILLAMANIN

- 61 Valdespino
- 62 Veigonas
- 63 La Peña
- 64 Peñalaza
- 65 Polledo
- 66 Formigoso

CARMENES

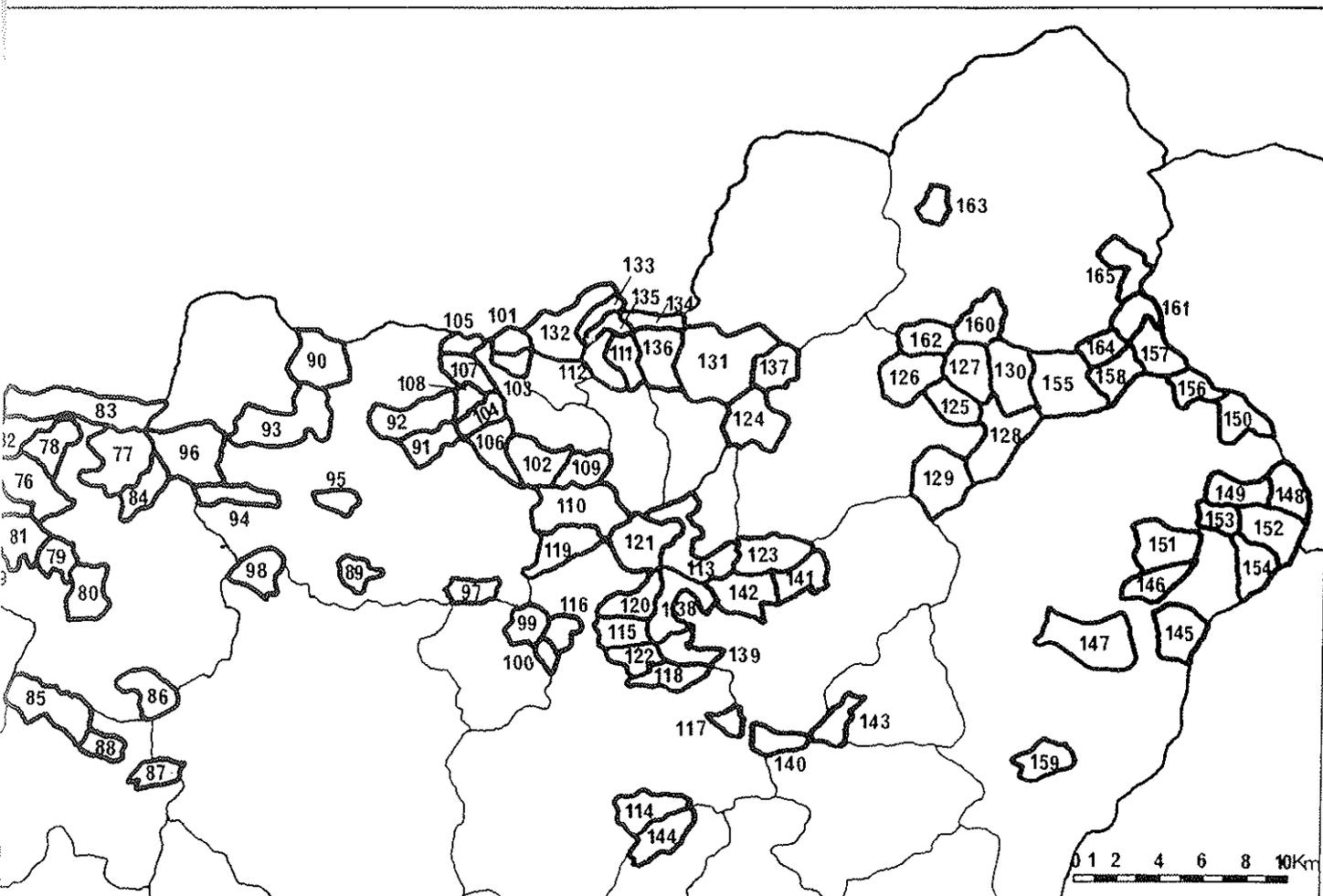
- 67 Cáscaro
- 68 Murias y Valmayor
- 69 Vaidebustio
- 70 El Puerto y Las Verdes
- 71 Peña Valentín
- 72 Guzipaña
- 73 El Pedregal
- 74 Entrecuetos

VEGACERVERA

- 75 Cutil de Fierros

VALDELUGUEROS

- 76 Faro y Busarguero
- 77 Pozos y Peñavares
- 78 Solana y La Carba
- 79 Coribos de Arriba
- 80 Bodon y Galanedo
- 81 La Morala y Cubiles
- 82 Concejil de Vergarada
- 83 Tiendas y Fontanillas
- 84 La Liana
- 85 Buicioso y Braña
- 86 Las Campas y Valcaliente



VALDEPIELAGO

- 87 Requejo
- 88 La Braña

PUEBLA DE LILLO

- 89 Pandote
- 90 El Borugo
- 91 Fontasquesa
- 92 Tronisco
- 93 Peña Cácabo y Langreo
- 94 Campomuelle
- 95 Rebollares
- 96 Valporquero y Requejines
- 97 Valdesolle

BOÑAR

- 98 Pigot

REYERO

- 99 Valdegusendos
- 100 Los Riberos

MARAÑA

- 101 La Abedular
- 102 La Pared
- 103 Las Quintas
- 104 Peñacabuezo
- 105 Remelende
- 106 Valverde
- 107 Vocicarciel
- 108 Vocivacas

ACEBEDO

- 109 Cuesta Rasa

RIAÑO

- 138 La Collada
- 110 Los Hoyos
- 111 La Horcada
- 112 La Cuesta
- 113 Bauloso, Las Traviesas y Ricacabiello

CREMENES

- 114 Tejedo
- 115 Puerto Grande
- 116 Vizcatalina
- 117 Las Matas
- 118 Las Pintas
- 119 Bioba
- 120 CuetoIuengo
- 121 Llorada
- 122 Las Pintas

BURON

- 123 Burín
- 124 Parmede
- 125 Casoya
- 126 Peña Pequeñina
- 127 Cebollada
- 128 Las Hazas
- 129 Misón
- 130 Valcarque
- 131 Muñenes y Becenes
- 132 Castellanas y Lluviles
- 133 El Cantil
- 134 La Fonfría
- 135 Las Corbas
- 136 Carcedo
- 137 Parme

- 139 Rediorno de Arriba
- 140 Peñallampa
- 141 Borin y Soprepeñas
- 142 Tendeña y Yordas

PEDROSA DEL REY

- 143 Puerto de Arriba

CISTIerna

- 144 Hoyos

BOCA DE HUERGANO

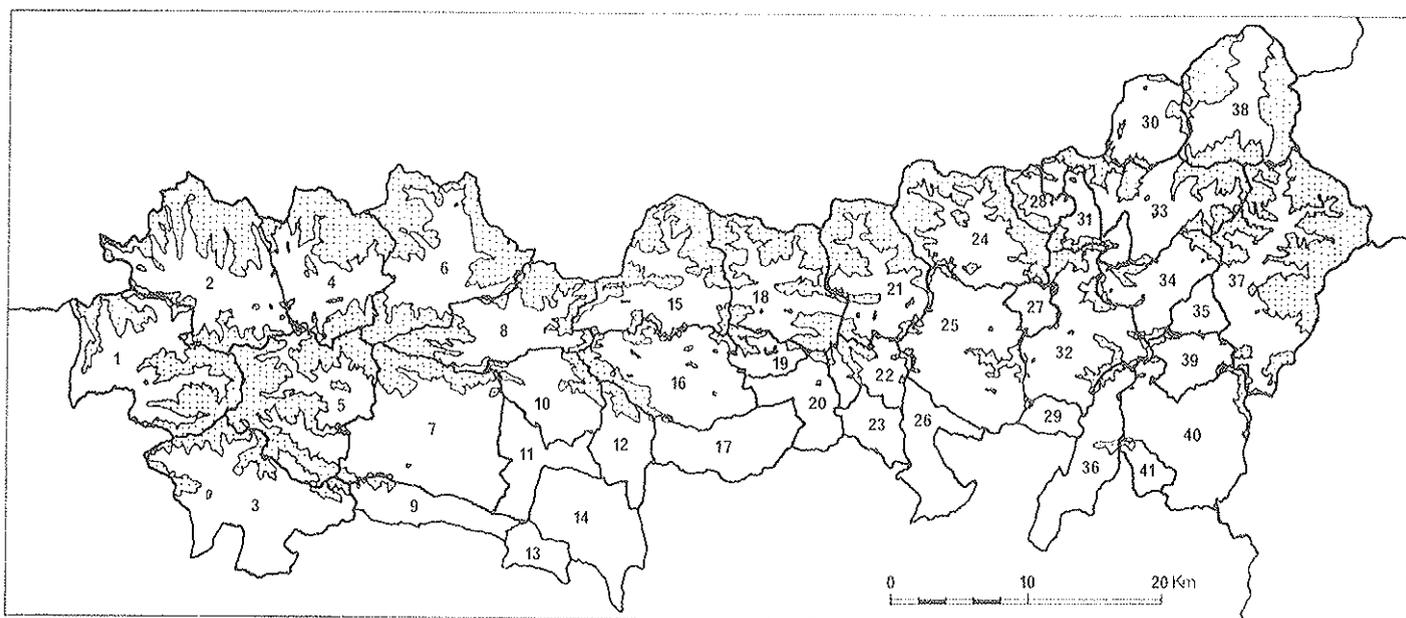
- 145 Gustalapedra
- 146 La Solana
- 147 Manganaves y La Rasa
- 148 Naranco
- 149 Orpiñas
- 150 Piedrasovas
- 151 Abiércol
- 152 Bobias
- 153 Cueto Redondo
- 154 Hoyos de Vargas
- 155 La Braña y La Peña
- 156 Luriana Alta
- 157 Mostajal
- 158 Puerma
- 159 Picones

POSADA DEL VALDEON

- 160 Anzo y Cable
- 161 Cervera y Cadrieda
- 162 Freñana
- 163 Jover
- 164 Pandetrave
- 165 Salinas y Valcabao

TABLA 1. RELACIÓN DE LOS «PUERTOS PIRENAICOS» CON INDICACIÓN DE LOS MUNICIPIOS Y LOS PUEBLOS A QUE PERTENECEN (Continuación)

	<u>Puertos</u>		<u>Puertos</u>
MURIAS DE PAREDES		Ríolago	El Chao
Los Bayos	Vocibor	Torrebarrio	El Arca
Montrondo	La Peña		La Becerrera
Murias de Paredes	Fasgarón	Torrestío	La Pierna
Villabandín	El Collado		Solarcos
			Sopeña
			Sousas
PEDROSA DEL REY			Traspando
Salio	Puerto de Arriba	Villafeliz	Las Barreras
			Pinedo
POSADA DE VALDEÓN		Villargusán	Traslapietra
Concejo de Valdeón	Anzo y Cable		Las Argajadas
	Cervera	SENA DE LUNA	
	y Cadrieda	Abelgas	Callejo y Bermejo
	Freñana		Foyo del Agua
	Jover		La Muela
	Pandetrave		La Solana
	Salinas	Caldas de Luna	Aronga
	y Valcabao		Ferreras
PUEBLA DE LILLO			La Collada
Camposolillo	Pandote	Lagüelles	San Lorenzo
Cofiñal	El Borugo	Rabanal de Luna	Colladas
	Fontasquesa	Robledo de Caldas	Fontanales
	Tronisco		Las Agujas
Isoba y Puebla de Lillo	Peña Cácabo	VALDELUGUEROS	
	y Langreo	Cerulleda y Redipuestas	Faro
Puebla de Lillo	Campomuelle		y Bustarguero
	Rebollares		Pozos
	Valporquero		y Peñavares
	y Requejines		Solana
Solle	Valdesolle		y La Carba
RIELLO		Llamazares	Coribos de Arriba
Salce	El Aquilín	Lugeros	Bodón y Galanedo
	Formigonas		Concejil
	La Ferrera		de Vegarada
	Los Arcos		Tiendas
			y Fontanillas
REYERO		Redilluera	La Morala
Reyero	Valdegusendos		y Cubiles
Viego	Los Riberos	Villaverde de la Cuerna	La Llana
		Valdeteja	Buicioso
			y Braña
			Las Campas
			y Valcaliente
RIAÑO		VEGACERVERA	
Anciles	La Collada	Valporquero	Cutil de Fierros
	Rediorno de Arriba		
Horcadas	Peñallampa	VILLAMANÍN	
Riaño	Borín y Sobrepeñas	Golpear de la Tercia	Valdespino
	Tendeña y Yordas	Millaró	Veigonas
		Poladura de la Tercia	La Peña
SAN EMILIANO		Rodiezmo	Peñalaza
La Majúa	Amarillos	Tonín	Polledo
	Arrajados	Villamanín	Formigoso
	Congosto		
	La Solana		
	Morronegro		



1 Palacios del Sil	11 Soto y Amio	21 Vaidelugueros	31 Acebedo
2 Villablino	12 Carrocera	22 Valdepiélagos	32 Crémenes
3 Igüeña	13 Las Omañas	23 La Vecilla	33 Burón
4 Cabrillanes	14 Santa María de Ordás	24 Puebla de Lillo	34 Riaño
5 Murias de Paredes	15 Villamín	25 Boñar	35 Pedrosa del Rey
6 San Emiliano	16 La Pola de Gordón	26 Vegaquemada	36 Cistierna
7 Riello	17 La Robla	27 Reyero	37 Boca de Huérgano
8 Sena de Luna	18 Cármenes	28 Maraña	38 Posada de Valdeón
9 Valdesamario	19 Vegacervera	29 Sabero	39 Prioro
10 Los Barrios de Luna	20 Matalana	30 Oseja de Sajambre	40 Valderrueda
			41 Prado de la Guzpeña

MAPA 4

Representación de la superficie por encima de 1.500 m de altitud en los municipios que poseen puertos de merinas en la provincia de León.

—salvo las escasas excepciones que vierten al Sil, en Lacia, o directamente a los ríos de Asturias, valles de Valdeón y Sajambre— a la cuenca del río Duero. En comparación con el territorio de la montaña occidental —El Bierzo—, los municipios propietarios de puertos tienen, en general, alturas medias y máximas más altas, un clima más continental (mediterráneo de montaña), si bien con influencias locales de tipo atlántico, y, sobre todo, una variedad mucho mayor de sustratos geológicos, con alta proporción de formaciones calizas.

Si nos fijamos en la distribución de los puertos en los municipios respectivos —se consideran sólo los que salen a subasta con la denominación de «puertos pirenaicos»—, puede verse que Cabrillanes, con 24 puertos; San Emiliano, con 17; Boca de Huérgano, 15, y Burón, 14, son los que reúnen un mayor número. Como se observa, dos de ellos pertenecen a la montaña occidental —Babia— y dos a la de Riaño, y constituyen los núcleos de mayor importancia en cuanto a ganadería, tradición trashumante. En

segundo lugar, podrían destacarse Cármenes, Crémenes, Maraña, Puebla de Lillo, Sena de Luna y Valdelugueros, con una media de 8 a 11 puertos; de ellos, dos municipios pertenecen a la montaña central, tres a la oriental y uno a la occidental.

En la misma tabla 1 comprobamos que algunos Ayuntamientos carecen de «puertos pirenaicos» o, en los que éstos son muy escasos, presentan, sin embargo, un alto número de otros pastos comunales, «pastos sobrantes» o puertos particulares. Es el caso de Boñar, La Vecilla, Murias de Paredes, Pola de Gordón, Villamanín y Villablino. Con la excepción de estos dos últimos, se trata de municipios cuyo término se sitúa en una segunda línea altitudinal, en general, situada más al Sur que los anteriormente mencionados. Estos pastos sobrantes, a pesar de que en León tienen, por la superficie que ocupan, una importancia comparable a la de los «puertos pirenaicos», poseen menor relación con el uso por los ganados trashumantes.

Con independencia de los Ayuntamientos, los pueblos que concentran el mayor número de puertos son: La Cueta de Babia, Portilla de la Reina, Maraña, La Majúa, Torre de Babia y Abalgas; todos ellos con una larga tradición en la subasta de pastos destinados a la ganadería trashumante.

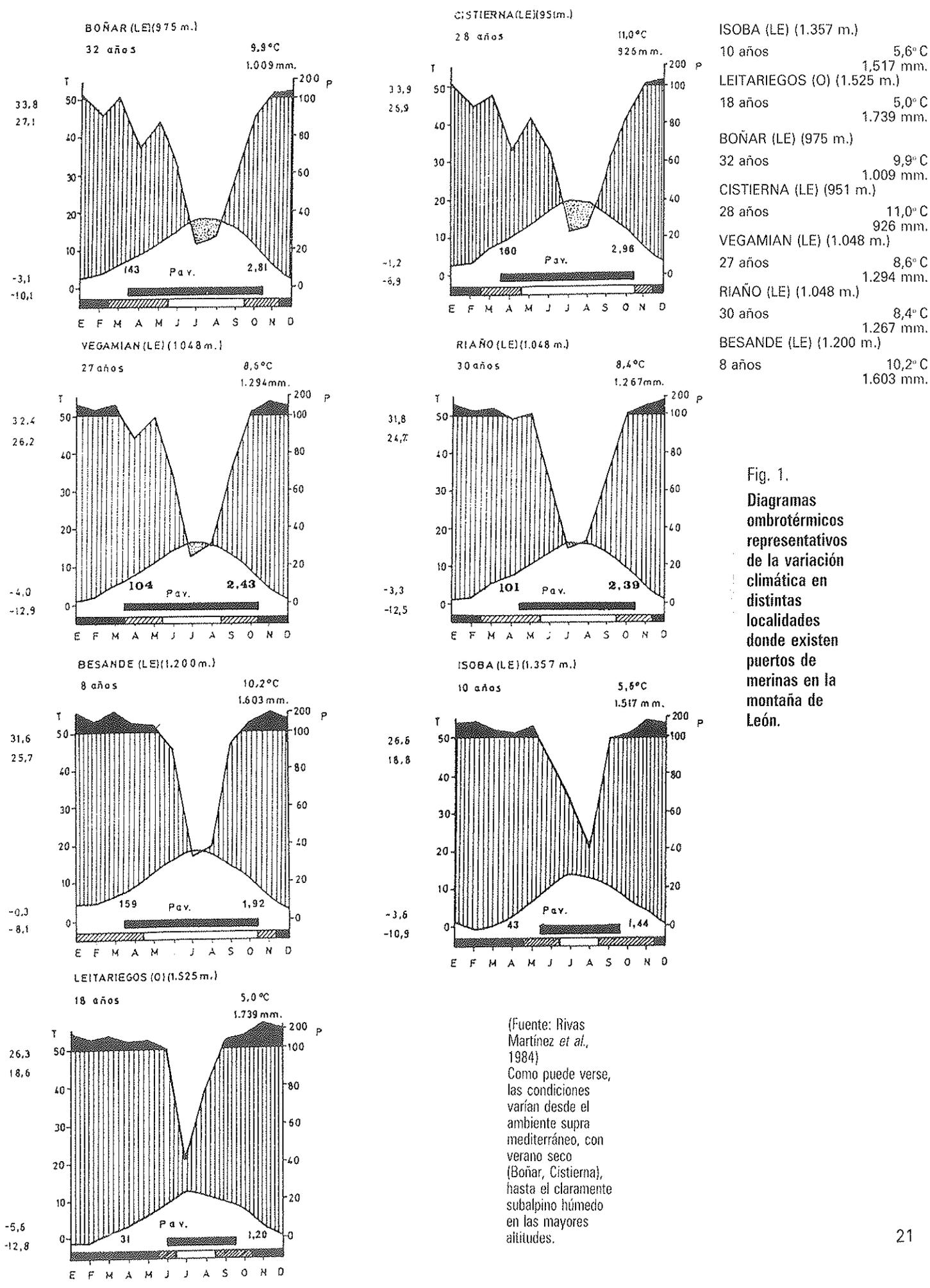


Fig. 1.
Diagramas ombrotérmicos representativos de la variación climática en distintas localidades donde existen puertos de merinas en la montaña de León.

(Fuente: Rivas Martínez *et al.*, 1984)
Como puede verse, las condiciones varían desde el ambiente supra mediterráneo, con verano seco (Boñar, Cistierna), hasta el claramente subalpino húmedo en las mayores altitudes.

2.3.3. Principales rasgos geofísicos

La principal utilidad de un estudio sobre características ecológicas de un sistema de producción ganadera, como es el que se basa en el uso de los puertos, radica en la posibilidad de utilizar la información integrada resultante (la que procede de considerar conjuntamente aspectos ecológicos, productivos o sociales) para el desarrollo de una gestión sistemática y de acuerdo con criterios objetivos. La tipificación de los puertos, según las distintas variables que los definen, recoge y sintetiza aspectos plurales y con grado variable de relación y propone grupos de objetos, en este caso de puertos, con características comunes. Esta división en clases o tipos a partir de un conjunto, en principio desordenado, o cuya coherencia interna se desconoce, facilita la toma de decisiones en la gestión del territorio. El resultado de la tipificación, de acuerdo con variables físicas o ecológicas, puede relacionarse después con las características económicas y de utilización de cada unidad.

Una vez localizados y situados cartográficamente los puertos, se recogieron para cada uno de ellos una serie de variables a partir de la cartografía escala 1:50.000, foto aérea y, en algunos casos, consultas en los municipios. Las variables consideradas fueron las siguientes:

— Superficie total del puerto (en unidades de 100 Ha.).

— Topografía: altitudes y superficie de los siguientes componentes del puerto: entrada o lugar por el que se accede desde el exterior, que suele coincidir con la menor altitud del puerto; zona más llana o de pendiente suave, con mayor extensión; cuerdas o valor medio de altitud estimado para las montañas que rodean al puerto y de la cota máxima en el puerto o sus límites.

— Exposición: orientación general del puerto que se corresponde habitualmente con el sentido de la principal vía de salida de materiales (río, arroyo o torrente) del puerto. Extensión en unidades de 0,5 Ha. y porcentaje sobre el total de las solanas y umbrías.

— Pendiente: superficie ocupada por distintos tipos de pendiente (en porcentaje): suaves (hasta el 30%), de pendientes medias (del 30 al 50%) y de pendientes abruptas (superior al 50%).

— Fisiografía o estructura de la concavidad: cerrada (una sola concavidad claramente destacada como principal); compleja (varias concavidades); abierta (la concavidad no se distingue claramente, suele ser una ladera con una exposición predominante).

— Disponibilidad de agua: se estima aquí la importancia del sistema de arroyos del puerto (en clases de 1 a 5).

— Vegetación: se anota la superficie (en porcentaje) de las diferentes unidades de vegetación reconocibles en el puerto (hayedos, robledal, matorral, pasto, labor, etcétera).

— Geología: se consideraron ocho tipos diferentes de litologías y se anotó la superficie (en porcentaje) de las mismas en cada puerto.

— Accesibilidad: estimada mediante la distancia a la carretera más próxima y si hay camino transitable.

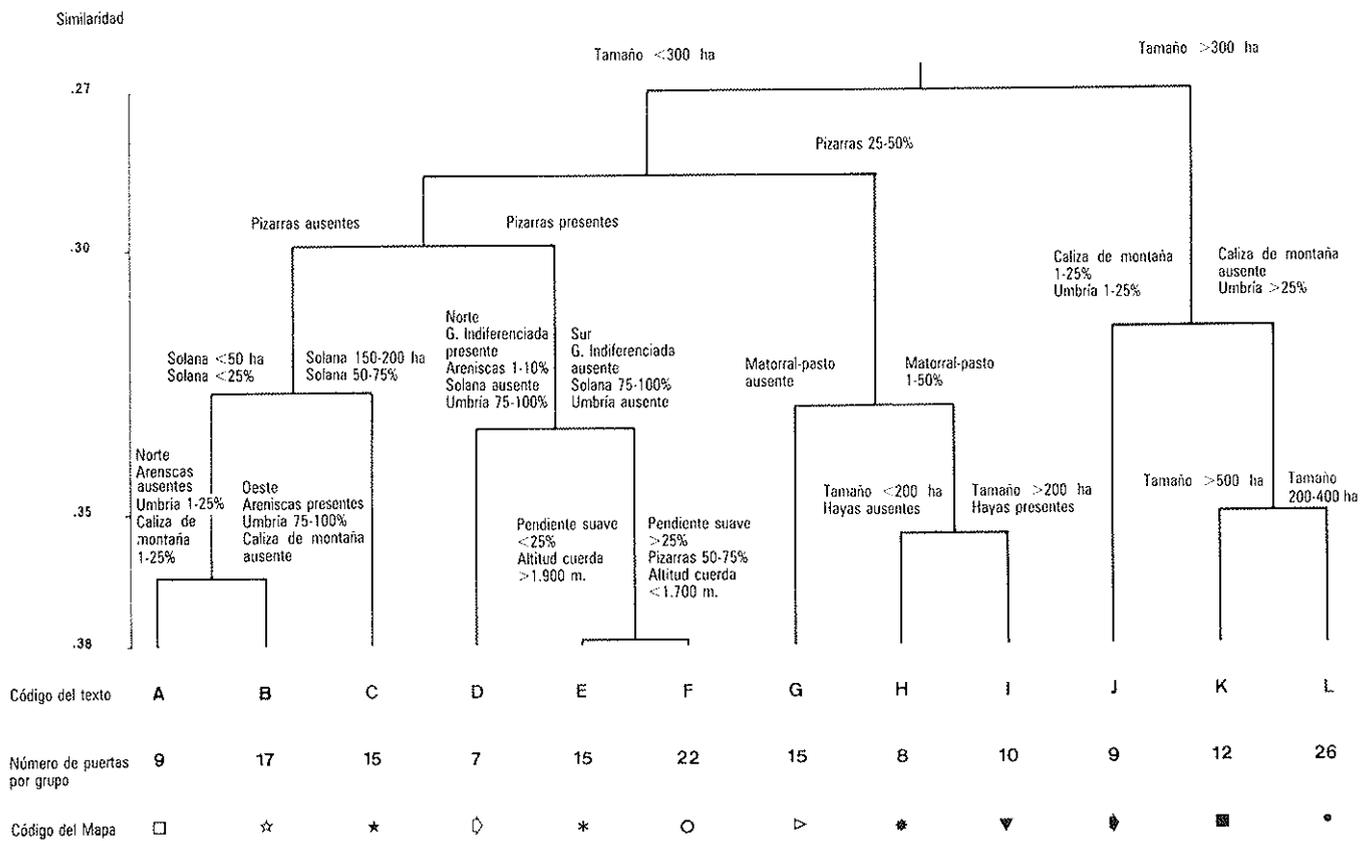
Tipología de puertos

A partir de los datos mencionados, la tipificación se realiza mediante análisis de clasificación, que tiene en cuenta las coincidencias entre valores de las variables; es decir, un determinado tipo de puerto estará caracterizado por las variables que están más claramente relacionadas con el grupo al que pertenece.

En la figura 2 se presenta el resultado de dicho análisis de clasificación de los 165 puertos para los primeros 12 grupos discriminados. Se indican también las variables que intervienen en su diferenciación, interpretadas según el perfil de frecuencias corregidas (índice que permite valorar la relación entre las variables y el grupo al que caracterizan) entre las variables y los grupos, y el número de puertos contenidos en cada grupo. En el mapa 5 se representa simbólicamente la pertenencia de cada puerto a cada grupo en particular.

La primera gran diferencia entre los puertos tiene que ver con sus características estructurales, diferenciando un tipo de puerto que se distingue por su tamaño mediano o grande (superior a 300 Ha.), con una cubeta cerrada o compleja (bien delimitada) y con una buena disponibilidad de agua. Es también característica la presencia de umbrías y hayedos, y la geología más abundante es «pizarras y carbón». Estas características combinadas diferencian este primer gran grupo (JKL) del segundo.

Dentro del primer gran grupo se incluyen los tipos de puerto mencionados en la figura 4 y en el mapa 3 como J, K y L. Las variables geológicas y las exposiciones son las que intervienen preferentemente en el segundo nivel de diferenciación. Puertos con caliza de montaña y zonas de umbría (no más del 25% de la superficie total) conforman el grupo J. Por otro lado, puertos sin caliza de montaña, grandes (más de 500 Ha. de tamaño), donde escasean las formaciones de ma-



torral pasto componen el K. El grupo L está formado por puertos más pequeños (300 ó 400 Ha.) con abundancia de matorral-pasto y sin caliza de montaña. Por otra parte, los grupos J y K se sitúan preferentemente en la zona oriental de la provincia, mientras que el grupo L se distribuye por todo el terreno estudiado.

Los nueve grupos restantes no presentan características comunes relevantes y es en los niveles inferiores de la clasificación donde las variables geológicas, exposiciones y vegetación permiten diferenciarlos.

En la zona oriental de la montaña se localizan preferentemente los tipos G, H e I; en general, todos con una cantidad intermedia de sustratos del tipo «pizarras y carbón» (25 a 50% del total de la superficie del puerto). Los puertos con poco o nada matorral-pasto se incluyen en el grupo G. Estos puertos están situados a poca altitud, pero son abruptos, con escasez de zonas llanas y orientación este u oeste, lo que permite la coexistencia de solanas y umbrías en la misma unidad, siendo, además, significativa la presencia de hayas (en más del 25% de su superficie). El grupo G está circunscrito exclusivamente a los alrededores de Riaño. Los grupos H e I se diferencian del anterior por la mayor importancia en ellos del matorral-pasto; el grupo I de la zona oriental presenta hayas en su vegetación (como la mayoría de los de esta zona) y tienen un tamaño mayor de 200 Ha.

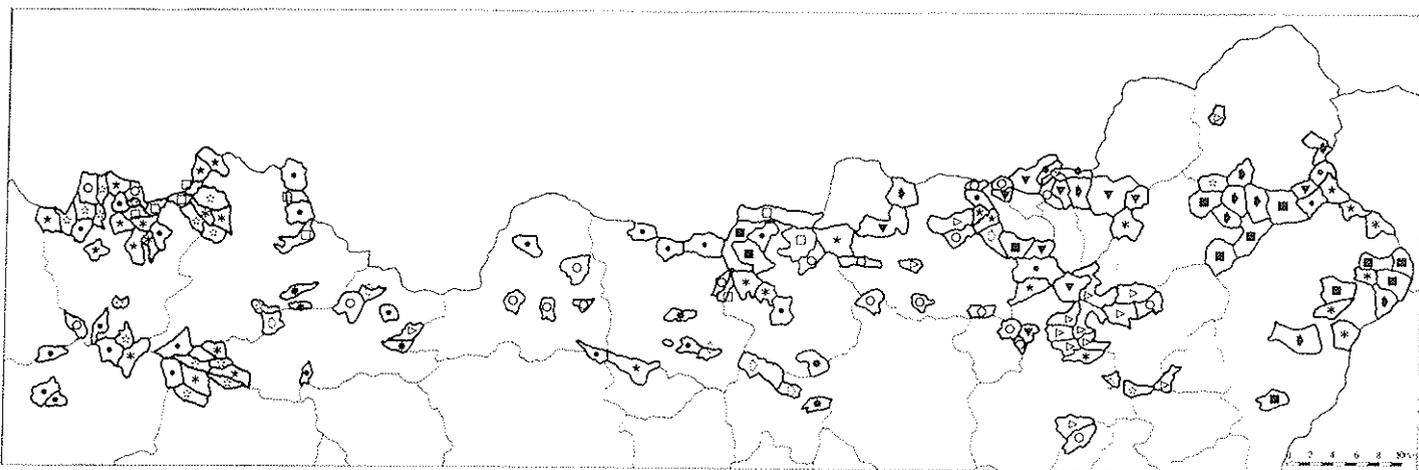
Por su parte, el grupo I, más hacia la parte central, no presenta hayedos y su extensión es reducida (menor de 200 Ha.).

En las comarcas centrales, el número de «puertos pirenaicos» es pequeño al adquirir más importancia los de propiedad particular. La mayoría de estos puertos están asignados a grupos característicos de las zonas oriental u occidental y únicamente los grupos D y F se sitúan preferentemente en la zona central. Ambos grupos tienen geología de pizarras y carbón, siendo ésta la dominante en el segundo de ellos; sin embargo, la diferencia principal es su orientación, norte en el D, con laderas de umbría en más del 75% de su superficie, y sur en el F, situándose el total de su superficie en solana y en una cubeta de forma abierta. Un tipo de puerto, el E, se presenta como una variante del grupo F, pero con mayor altitud y carácter más abrupto.

Los tres tipos de puerto más asociados a la zona occidental (A, B y C) tienen como característica común su pequeño tamaño (suele ser menor de 200 Ha.), la abundancia de formaciones matorral-pasto (más del 75% del total) y ausencia de hayas, conjunto de características por las que se contraponen a los de la zona oriental. Las diferencias entre grupos derivan de su orientación y de la proporción entre solanas y umbrías. El grupo A apenas tiene terrenos claramente de solanas o de umbrías y su litología variada —con

Fig. 2. Análisis de clasificación de los puertos en función de las variables que se consideran para su caracterización ecológica.

Se indican aquellas que intervienen en la diferenciación de los 12 grupos. Los códigos son los empleados en el Mapa 5 (símbolos) y en el texto (letras). Los números indican el número de puertos incluidos en cada grupo.



MAPA 5

Representación cartográfica de los tipos de puerto obtenidos en el análisis de clasificación (Gómez Sal *et al.*, 1990).

(Significado de los símbolos en Fig. 2.)

caliza de montaña, pizarras, areniscas y cuarcitas— es característica. El grupo B, similar al A, excepto por la abundancia de umbrías (más del 75%) y por carecer de caliza de montaña. Por último, el grupo C es típicamente de orientación sur, con presencia de calizas y areniscas.

Características de los puertos en relación con su utilización

Uno de los puntos de interés que derivan de contar con una clasificación objetiva de los pastos de puerto es la facultad de investigar la posible relación entre la existencia de determinadas características de vegetación, geología o estructura geofísica y el aprecio que los ganaderos tienen por un pastizal concreto de puerto. Esto último puede conocerse mediante encuestas realizadas a los ganaderos que han arrendado los puertos durante un cierto número de años, o a los pastores que han permanecido en ellos al cuidado de los rebaños. Otro indicador, que en principio podría parecer más objetivo, es el precio que alcanzan los puertos en las subastas anuales. La evolución del mismo a lo largo de los años podría ilustrar adecuadamente la demanda (YANGUAS *et al.*, 1988). El grado de aprecio resulta de un compromiso entre distintos factores, que presentan bastante dificultad para ser cuantificados de forma objetiva, pues requeriría realizar inventarios detallados de vegetación e infraestructuras y resultados de la explotación —estado de las ovejas a la entrada y salida del puerto— durante varios años.

La tipificación antes efectuada sólo recoge di-

chas características de forma parcial, pues a las condiciones físicas habría que añadir la influencia que ha tenido la utilización a que han estado sometidos durante los años anteriores —desigual, según la experiencia de los pastores y las «cabañas» que los han aprovechado.

Entre las características que son tenidas en cuenta por los ganaderos a la hora de valorar la calidad de un puerto, cabe mencionar las siguientes:

— Variedad de tipos de pastizal, considerando la época de mayor producción y de agostamiento de los mismos. Es positivo que existan distintos tipos para poder distribuir el pastoreo según zonas y épocas, evitando que toda la hierba madure o se agoste a la vez. Además de por la altitud (onda fenológica de maduración y crecimiento del pasto), este último factor está influido por la orientación de las laderas y por el tipo de sustrato —suelo y roca—, ambos en relación con la capacidad diferente para retener agua, y adelantar o retrasar la maduración.

— Existencia o no de abrigo, tanto geológicos como vegetales —bosquetes o zonas arbustivas—. Ambos evitan las temperaturas extremas y sirven para organizar y distribuir el pastoreo en cada puerto concreto.

— La extensión del puerto se valora conjuntamente con la posibilidad real de utilizarlo. Puertos muy extensos pueden ser poco aprovechables cuando, por la inadecuada situación y distribución de las majadas, no son posibles los movimientos de ida y retorno en el día de las ovejas hacia las zonas más distantes. La existencia de distintas majadas hace posible su utilización gradual según la disponibilidad de pasto a lo largo del período de estancia en el puerto.

— Disponibilidad de agua. Tiene en cuenta la existencia o no de fuentes o cursos permanentes de agua y su lejanía. No son raros los puertos que carecen temporalmente de agua en su

TABLA 2. BALANCE DE «PUERTOS PIRENAICOS», PASTOS SOBRANTES Y PUERTOS PARTICULARES SEGUN LOS MUNICIPIOS A QUE PERTENECEN

	Puertos pirenaicos	Pastos sobrantes	Puertos particulares	Total
Acebedo	5	—	—	5
Barrios de Luna	—	4	5	9
Boca de Huérgano	15	2	—	17
Boñar	1	14	1	16
Burón	14	3	—	17
Cabrillanes	24	7	6	37
Cármenes	8	9	12	29
Carrocera	—	2	1	3
Cistierna	1	1	—	2
Crémenes	10	4	1	15
Igüeña	—	1	—	1
La Robla	—	1	—	1
Las Omañas	—	1	—	1
La Vecilla	—	11	—	11
Maraña	8	—	—	8
Matalfana	—	1	—	1
Murias de Paredes	4	4	31	39
Páramo del Sil	—	1	—	1
Pedrosa	1	—	—	1
Pola de Gordón	—	16	2	18
Posada de Valdeón	6	3	—	9
Prioro	—	—	1	1
Puebla de Lillo	9	3	17	29
Riaño	5	—	—	5
Riello	4	1	—	5
Reyero	2	—	3	5
Sabero	—	1	—	1
San Emiliano	17	11	13	41
Sena de Luna	11	22	2	35
Soto y Amio	—	1	—	1
Torre del Bierzo	—	1	—	1
Valdelugeros	11	4	4	19
Valdepiélagos	2	3	—	5
Valderrueda	—	4	—	4
Vegacervera	1	2	—	3
Vegaquemada	—	4	—	4
Villablino	—	3	8	11
Villamanín	6	10	2	18
TOTAL	165	155	109	429

territorio, por lo que resulta necesario desplazarse fuera del puerto, diariamente o cada dos días, para abreviar el rebaño.

— Comodidades de acceso en vehículo y grado de conservación de las majadas. Facilita la relación con los pueblos cercanos, la llegada de provisiones y los relevos, por turnos, de los pastores.

Las características mencionadas recogen sólo aptitudes del puerto desde el punto de vista de

la explotación ganadera. Pensamos, no obstante, que una valoración con criterios actuales debería también tener en cuenta otros posibles usos como son los cinegéticos, los naturalísticos y los recreativos. Para ello habría que considerar también otros valores, como riqueza en flora y fauna, grado de conservación de la cobertura arbórea y valor paisajístico. Una valoración de este tipo ha sido realizada por nosotros en un trabajo anterior (GÓMEZ SAL *et al.*, 1990b).



3 una antigua tradición pastoril

TAL como hemos visto en capítulos anteriores, los puertos de merinas son, en realidad, recursos relacionados, a través de un antiguo y complejo sistema de producción, con los lejanos pastizales de Extremadura. La conservación en forma productiva de ambos recursos se debe al quehacer y la experiencia —varias veces centenaria— de un grupo humano concreto, bien localizado en ciertas localidades de las montañas que rodean el Duero, y en particular en las del Norte de León. Se trata de los pastores trashumantes. Documentar la existencia de este grupo de personas, portadores de una cultura y conocimientos importantes para gestionar adecuadamente el complejo sistema de explotación basado en la trashumancia, ha sido objeto de trabajos anteriores realizados por nosotros (RODRÍGUEZ PASCUAL y GÓMEZ SAL, 1991 y 1992).

3.1. Pastores serranos

Además de una actividad económica a gran escala, la trashumancia fue también la ocupación de un buen número de habitantes de la Corona de Castilla. Muchos montañeses tenían este tipo de pastoreo como forma de vida, y eran portadores de una cultura y unos conocimientos peculiares. Entre éstos jugaron un papel destacado los provenientes de las sierras de la Submeseta

Septentrional (leoneses, riojanos, sorianos, segovianos), conocidos aún en la actualidad como «pastores serranos» en Extremadura. Por su pertenencia a antiguas comunidades de montaña, estos pastores se hallaban especialmente instruidos para el oficio trashumante. Acostumbrados a permanecer durante el verano en los puertos, se resignaban también a la larga permanencia de hasta siete meses ininterrumpidos en los pastos de extremo, período durante el cual la familia permanecía en la montaña.

Los serranos fueron un elemento esencial en la composición social de la Mesta, constituyendo la gran masa de trashumantes de primera hora. Como puede verse en la tabla 3 es destacable la importancia que, ya en el siglo XVIII, habían adquirido las grandes cabañas, que acaparaban la mayor parte de los puertos leoneses, y cuyos propietarios eran ganaderos trashumantes residentes en Madrid, ricos propietarios de dehesas del Sur y las Comunidades Eclesiásticas. En las grandes cabañas, la media por explotación superaba entonces las 10.000 cabezas, mientras que en el resto de los asociados mesteños rondaba las 200. Aun con esta deficiente estructura los pequeños propietarios suponían el 66% de los efectivos trashumantes.

Los pastores leoneses practicaban la trashumancia de largo alcance en cuadrillas autóctonas

TABLA 3. GANADEROS Y GANADO TRASHUMANTE, PERTENECIENTES A LA MESTA EN 1780 Y 1781

	Ganaderos	Lanar	Cabrío	Vacuno	Yeguar/ Mular	Hateros	Total cabezas
Partido de Soria	3.415	559.133	19.108	2.799	3.455	430	584.925
Partido de Cuenca	533	158.551	7.995	597	629	3	167.775
Partido de Segovia	3.335	418.320	30.507	12.267	4.201	147	465.442
Partido de León	888	341.788	14.393	97	1.353	255	357.886
Ganaderos de Madrid	43	561.847	36.281	1.935	5.997	863	606.923
Ganaderos de Tierras Llanas ...	23	63.584	3.392	1.409	803	95	69.085
Monasterios	11	124.812	5.608	859	1.402	259	132.940
TOTAL	8.248	2.228.035	117.284	19.963	17.840	2.052	2.384.976

Fuente: GARCÍA MARTÍN, 1991.

o empleados como asalariados en las grandes cabañas, cuya importancia, principalmente en la montaña de Riaño y en Babia, se mantuvo con gran fuerza hasta la primera mitad del siglo actual.

Para la gestión y organización del pastoreo existía una organización jerárquica, casi militar, en la que cada componente tenía cometidos concretos, tanto en los puertos, como en los caminos o en extremo.

El mayoral es el jefe supremo responsable máximo de la cabaña y tiene el cometido de contratar pastores, arrendar las hierbas en puertos y los pastos de invernada, decidir la venta de corderos, lana, etcétera, así como controlar los aspectos económicos y de organización. Sólo rinde cuentas anualmente ante los dueños, que solían vivir en Madrid. A su cargo directo tiene los rabadanes, que eran los encargados de cada rebaño (formado por unas 1.200-1.300 ovejas), y a los que convocaba en determinadas ocasiones, tanto en la montaña como en Extremadura, para hacer las cuentas de cada rebaño, decidir la venta de ovejas viejas, la selección y reparto de sementales, organizar la salida de los rebaños cañada arriba o abajo y establecer el orden y fechas más adecuadas para ello. Según MATEO DÍEZ (1985), en las grandes cabañas había, a veces, también un sotomayoral. En los desplazamientos, los rebaños van emparejados para ayudarse, denominándose «alpaceros» los que forman cada pareja, que se mantiene generalmente año tras año en el mismo orden.

Por debajo del rabadán el orden es el siguiente: el compañero, el ayudador, el «persona», el sobrao y el zagal. El rabadán no solía hacer todo el camino con los pastores; en la bajada por la Cañada Oriental se incorporaba normalmente en Valdestillas o Arévalo. Se adelantaba al rebaño para ir buscando lo necesario para los pastores y el ganado (víveres, lugares de acampada, pastos durante el camino, etcétera). Además, es el encargado de ir pagando la «contenta» (propina que se daba, a veces, a los guardas para que hicieran la «vista gorda») y las multas, cuando los ganados se salían de la cañada. El compañero es el segundo en categoría, marcha al frente del rebaño en los caminos y dirige los «mansos». Se trata de carneros castrados adiestrados para acudir a la llamada del pastor o al ofrecimiento de pan y dirigir así el rebaño; llevan un cencerro que por su sonido mueve al resto del rebaño y resultan especialmente útiles en los pasos difíciles. El ayudador es el encargado de las yeguas, por lo que era también llamado «yegüero». Los restantes (persona, «sobrao» y zagal) son «arreadores» en el camino, a los que correspondía el mayor trabajo para evitar que el ganado se saliera a los sembrados; con ese fin los dos primeros se situa-

ban en los laterales y el zagal —aprendiz de pastor— detrás del rebaño. Por los años treinta se suprimieron las yeguas de la «escusa» de los pastores y se eliminó la función del sobrao, quedando el número de pastores reducido a cinco por rebaño.

Al margen de esos cometidos en el camino, cada pastor tiene también otras funciones cuando el rebaño se encuentra en los puertos o en Extremadura.

En la montaña, el rebaño se divide en dos partes no iguales; la mayor es la «cabeza» (unas 800 ovejas) que va a los puertos más grandes. Lo guardan por parejas turnándose en relevos de una semana. Las parejas están formadas por el rabadán y el zagal, por una parte, y el ayudador y el «sobrao», por otra. Al desaparecer el «sobrao», quedaron tres pastores, deshaciéndose las parejas y permaneciendo sólo un pastor en el puerto. Si el zagal es responsable, hacen dos semanas en casa y una en la majada. En cuanto al resto del rebaño, «retazo» (unas 500 ovejas), se dirige a los puertos más pequeños, guardándolo a turnos entre el compañero y el persona. Además, en el verano se suele contratar para cada puerto un motril —similar al zagal, con funciones de aprendiz, que se encarga de las funciones que no requieren especial destreza y de guardar las yeguas.

En cuanto a las funciones en Extremadura, el rabadán, además de los cuidados generales sobre el rebaño, es el encargado de «ahijar» —poner cada cordero con su madre o con otra oveja para que lo críe— las ovejas según van naciendo, y el persona, el ayudador y el compañero son los «hatajeros» o encargados del cuidado de los hatajos que se forman tras la paridera. El compañero se encarga del hatajo temprano o «primada»; el ayudador, del intermedio o segundo («hatajillo») y el persona se ocupa de apacentar la «chicada» o hatajo formada por las últimas ovejas paridas. El «sobrao» se encarga de las yeguas y las cabras. La peor parte la lleva el zagal, que se encarga de las «borras» (corderas del año) y de las «machorras» (ovejas vacías), hatajo que se pasa el día recorriendo las mojoneras o lindes de las fincas y las zonas de terreno más abrupto y con peor pasto. Para atender al conjunto de la cabaña, existía, además de los anteriores, el cargo de ropero, que se encargaba de fabricar y repartir el pan y otras funciones de intendencia. Había un ropero mayor, equiparado a la categoría de compañero y roperos ayudantes, que se equiparan al ayudador en escusa y sueldo. Éstos residían en las roperías, situadas en lugares estratégicos de los pueblos más o menos equidistantes de los puertos.

En Extremadura, el rabadán dormía siempre en el chozo principal junto al zagal, mientras que

el resto de los pastores lo hacía junto a su hara-jo, en el «chozuelo» o chozo móvil para una sola persona, en el que había que entrar agachado por una pequeña abertura y que se trasladaba de lugar cuando se cambiaban las cercas para hacer el «redileo» (ÁLVAREZ, 1983).

Salarios

El sueldo de los pastores está y aún sigue integrado por dos conceptos: la «escusa» (ovejas propiedad del pastor que se mantienen incluidas en el rebaño del dueño y no pagan por los pas-tros) y una cantidad en metálico (la soldada). Si el otoño es favorable y hay comida bastante, la es-cusa no ocasiona gastos a los pastores, pero en caso de no haber comida suficiente el dueño sólo pa-ga el pienso de sus ovejas. Los pastores pueden vender libremente las crías de las cabras y yeguas sin intervención del dueño, pero, por el contra-rio, los corderos de la escusa se venden juntos con los del dueño, de dos formas diferentes, según la cabaña. Por ejemplo, en la cabaña de Rojas se cobra prorrato, según ovejas y crías totales, mientras que en la de Perales cada pastor cobra-ba según el peso de sus corderos. En general, la escusa era la principal fuente de ingresos, supe-rior a la soldada, por lo que obligaba a los pas-tores a una mayor participación en el cuidado del rebaño, que, en realidad, era una especie de pro-piedad compartida con múltiples participaciones.

La lana de las ovejas de la escusa era para los dueños, aunque en los últimos años, en que ésta adquirió menor precio, también se les concedió a los pastores. En los años treinta se eliminó la escusa de las yeguas y se subió el sueldo a los pas-tores treinta duros por cada animal suprimido de su propiedad. En esta época les corresponde cin-co yeguas al rabadán, cuatro al compañero, tres al ayudador, sobrao y persona y una al zagal. El caballo o semental es del amo.

Respecto a las ganancias directas, en la tabla 4 se indican los sueldos de los pastores y las escu-sas, en la Cabaña de Perales por los años cuaren-ta, después de la supresión de las yeguas (ARÁN, 1940).

Además de los ingresos directos, la cabaña les facilitaba pan de trigo (se fabricaban «bolletes» de 1 kg., que era la ración diaria de cada pastor) y los «cundidos»: aceite, vinagre y sal. También pagaba médico y botica, en caso de enfermedad propia, y en caso de enfermedad grave de algún familiar se abonaban los viajes, sueldo completo y se les conservaba su puesto.

Hay que tener en cuenta que, además de es-tos ingresos, la familia del pastor mantenía en la montaña sus propios animales y cultivaba las tierras, de forma que lo que se ganaba en la ca-baña prácticamente se ahorra en su totalidad. Por el verano, en los turnos de descanso, el pas-tor ayuda en casa en todas las labores del cam-po, sobre todo las más duras, como recoger el ce-real y la hierba, así como cortar la leña para el largo invierno.

En los pueblos de pastores trashumantes se ahorra dinero debido a la economía del auto-abastecimiento, se construyeron buenas casas y había cierto auge económico, todavía hoy reco-nocible por los edificios. Se disfrutaba, en definiti-va, de una posición bastante acomodada para la época. Incluso de pueblos de los alrededores venían a pedir dinero prestado, pues se comen-taba que «donde hay pastores, hay dinero». Di-chos ahorros se consiguen a base de austeridad y sacrificio (en Extremadura no se compra más que lo imprescindible) y tras permanecer alejados diez meses de la familia (ocho en Extremadura y dos más en los puertos).

Los ascensos en la jerarquía pastoril eran ge-neralmente por antigüedad, a veces también por méritos o elección libre por parte del mayoral, como en el caso del nombramiento de rabadá-

TABLA 4. SUeldo Y ESCUSA DE LOS PASTORES EN LA CABAÑA DE PERALES (1940) (RODRÍGUEZ PASCUAL y GÓMEZ SAL, 1991)

Jerarquía	Escusa		Metálico
	Ovejas	Cabras	Pesetas/año
Mayoral	150	—	3.000
Rabadán	53	13	730
Compañero y Ropero mayor	43	11	587,50
Ayudador y Ropero ayudante	40	11	500
Persona	38	9	422,50
Sobrao	38	9	422,50
Zagal	18	6	260

nes. El mayoral, al ser el responsable máximo, debe disfrutar de la plena confianza de los dueños de la cabaña, por lo que eran elegidos siempre por ellos. En Extremadura, el mayoral vivía en una casa, en vez del chozo donde lo hacían los pastores. Los mayorales eran siempre personas muy fieles en el servicio a los dueños, con fama de honestos y serios, y llevaban con minuciosidad las cuentas, en el llamado «Libro de la cabaña».

Desde el punto de vista de la especialización económica, es un hecho notable que en todas las cabañas tradicionales de la montaña de León y en particular de la zona oriental, tanto los mayorales y rabadanes como el resto de los pastores, fuesen «serranos» de León y de unos pueblos concretos. Los pastores extremeños eran estantes y, en general, no querían venir a los puertos. Los pastores serranos de los pueblos que comentamos sabían todos leer y escribir y tenían un cierto nivel cultural que contrastaba con el analfabetismo existente entonces en otras partes de España (VILLARROEL, 1975).

3.2. Pueblos de pastores trashumantes

La documentación existente permite datar desde el siglo XVIII la importancia de la profesión de pastor trashumante en los pueblos de la cabecera del Cea y adyacentes (RODRÍGUEZ PASCUAL y GÓMEZ SAL, 1991). Según datos del Catastro del Marqués de la Ensenada (Archivo Histórico Provincial de León), referidos a ocho pueblos de dicha zona (tabla 5), los pastores de «ganado fino» (es decir, de «merinas» y necesariamente trashumantes), fueron en algunos casos superiores en dichos pueblos a los labradores de «pan coger». Destacan en esta época los pueblos de Remolina, Las Salas, Anciles y Argovejo, donde cerca de la mitad de los vecinos se dedicaban al pastoreo.

Puede demostrarse también que dichos pastores no eran sólo arreadores poco cualificados, sino que entre ellos eran numerosos los de grado superior dentro de la jerarquía pastoril. La mayor parte de los mayorales y rabadanes de las grandes cabañas procedían de los pueblos mencionados. Del año 1783 data un documento que trata de las capitulaciones entre el Marqués de Perales, caballero de Alcántara, y el pueblo de Las Salas para construir en dicho lugar ropería para la cabaña de dicho marqués. Por parte del marqués interviene su mayoral Vicente Rodríguez, vecino de Morgovejo (ALONSO, 1990, com. pers.).

También de esta época hay noticias de José Fernández Tejerina (1759-1794), natural de Remolina, que fue mayoral de la Cabaña de Rojas, y de Ángel Escanciano Villarroel (1769-1854), natural de Tejerina, que fue mayoral de la cabaña del Marqués de Perales (PÉREZ, 1948).

En 1811, el duque del Infantado, don Pedro de Alcántara y Toledo, satisfecho del buen comportamiento de sus rabadanes Adriano Martínez Carretero, de Oville, y Bernardo Carril, de Las Salas, los nombra mayorales de su cabaña (ALONSO, 1989, com. pers.).

En estos documentos observamos ya la aparición histórica de dos de las cabañas que van a llegar hasta nuestros días, la de Perales y la de Rojas y su relación con determinados pueblos (Tejerina, Las Salas y Remolina), que posteriormente veremos cómo se mantiene a través de sus sucesivos mayorales.

Causas de la especialización en el pastoreo trashumante

Los documentos expuestos atestiguan que en el siglo XVIII y XIX el Marqués de Perales tie-

TABLA 5. DEDICACIÓN DE LOS VECINOS DE VARIOS PUEBLOS DE LA CABECERA DEL CEA Y ZONAS PRÓXIMAS EN 1752

	Número de vecinos	Labradores	Pastores ganado fino	Jornaleros y otros oficios
Prioro	155	144	—	—
Tejerina	26	23	3	—
Remolina	38	7	16	15
Las Salas	17	8	7	2
Anciles	39	7	17	15
Huelde	31	20	8	3
Argovejo	46	8	21	17
Salamón	17	11	5	1

Fuente: Elaboración propia a partir de los legajos de cada pueblo del Catastro del Marqués de la Ensenada de 1752 (RODRÍGUEZ PASCUAL y GÓMEZ SAL, 1991).

ne ya mayores en dos localidades del alto Cea: Morgovejo y Tejerina. Por su parte, la cabaña de Rojas lo tiene en Remolina, y en Las Salas el Duque del Infantado.

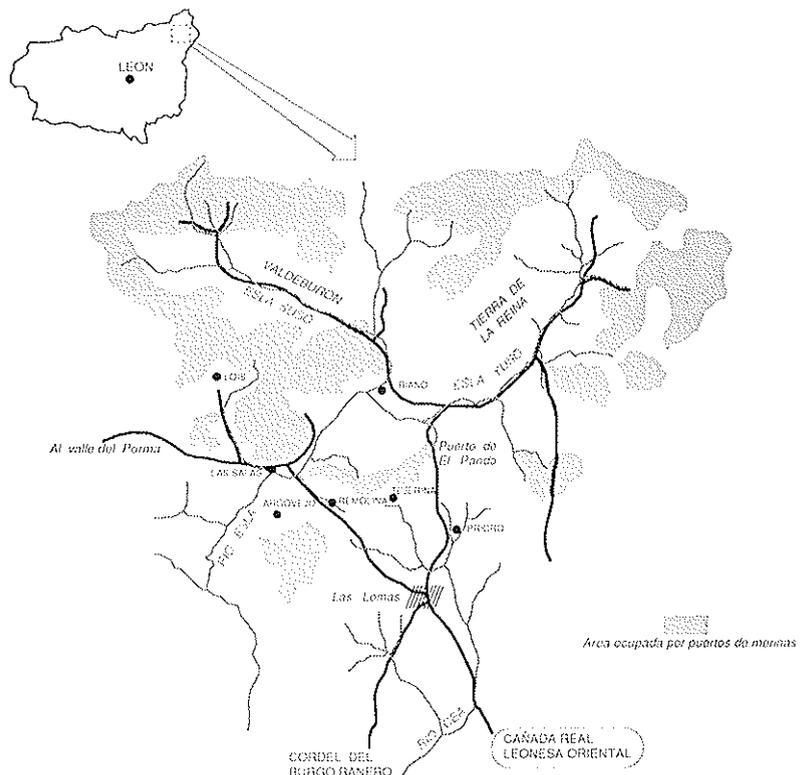
La especialización en el pastoreo trashumante llega a tener en algunos pueblos carácter casi monocultivo y era la única fuente de ingresos externos que proporcionaba una cierta prosperidad relativa. Tal es la importancia y arraigo del oficio que, en la época en que desaparecen las grandes cabañas, los pastores, antes empleados en ellas, toman la iniciativa de asociarse y constituirse en copropietarios de rebaños de «piaras» que siguen practicando la antigua trashumancia. Este fenómeno, que llegó a tener gran importancia en los años cincuenta y que será analizado más adelante con detalle, creemos que no tiene equivalente en otras zonas de trashumancia tradicional, por lo menos en la provincia de León, y constituye una prueba fehaciente de la especialización pastoril en los pueblos que comentamos.

Tres son las causas que explicarían dicha especialización. La primera es la situación de los pueblos, muy cercanos al lugar en el que la cañada penetra en la sierra, y donde tradicionalmente se procedía, y aún se procede en la actualidad, al relevo y, en su caso, la contratación de pastores. La segunda, la escasez de recursos y la relativa pobreza del territorio en comparación con el de otros pueblos situados más en el interior de la montaña (cabecera del Esla). La tercera es el conocimiento tradicional del oficio por parte del colectivo humano y su transmisión (cultura pastoril), que predisponía a los jóvenes a enrolarse como pastores, por imitación de sus familiares, que desempeñaban cargos importantes (mayorales, rabadanes).

Entrada de la cañada en la sierra

En relación con la situación de los pastos de puerto aprovechados por las merinas, los pueblos de pastores ocupan una situación excéntrica y meridional, en la periferia de la montaña, cerca del lugar donde la principal cañada penetra en la sierra. A partir de allí la cañada se subdivide en ramales que van a cada puerto, siendo así la zona comentada el último lugar de descanso antes de la entrada en la sierra (mapa 6).

Los pastos de puerto en la montaña de Riaño se distribuyen en torno a los dos amplios valles que la división del río Esla forma en el centro del complejo montañoso oriental de León. A partir de dicha confluencia, donde se ubicaba la villa de Riaño, el río Esla, hoy embalsado, abandona la montaña encajado en desfiladeros que en la práctica dotaban a la comarca de Riaño de un cierto



MAPA 6

Situación de los pueblos de pastores trashumantes en la cabecera del río Cea y zonas adyacentes del Esla. Se señala la distribución de los puertos de merinas en la Montaña de Riaño y las vías de acceso por la Cañada Real Leonesa Oriental.

aislamiento y un carácter autónomo respecto al exterior.

Los concejos del alto Esla, Valdeburón y Tierras de la Reina regían el uso de las tierras y la ganadería en la comarca, llegando a gozar en determinadas épocas de cierta prosperidad relativa, con productos de renta procedentes de la explotación de ganado vacuno, además de otras artesanías que se intercambiaban con las tierras bajas cerealistas (MARTÍN GALINDO, 1961). La ganadería del merino funcionó como una actividad superpuesta y en buena parte ajena a la economía de los concejos, quedando el uso de los puertos en manos de grandes propietarios relacionados con la nobleza, que poseían también las fincas en Extremadura imprescindibles para la invernada.

Este hecho nos hace pensar que el ejercicio de la actividad trashumante es más antiguo que la organización comunal de la montaña y gozaba, por antecendencia, de unos derechos que los concejos no lograron arrebatar. Aunque éstos reciben beneficios de los arriendos que ya la Mesta practicaba —y en algunos casos y determinadas

épocas históricas tuvieron cierta importancia para la economía del concejo —, la trashumancia es, en realidad, un fenómeno económico superpuesto y bastante ajeno a la actividad agrícola-ganadera de los pueblos de la montaña y sólo se relaciona con ellos por su proximidad espacial y por los exiguos intercambios. Muy raramente los trashumantes alquilaban o compraban casa e incluso la comida solían traerla de fuera, es decir, de sus propios pueblos. A veces en los pueblos que arrendaban el puerto se adquiría el cereal para la fabricación de pan.

Las grandes cabañas (Rojas, Perales, Cuesta, Montenegro) acaparaban hasta época reciente el aprovechamiento de la alta montaña del Esla; el desplazamiento de sus rebaños hasta los puertos tenía lugar por la Cañada Real Leonesa Oriental, muy cerca del límite entre la región de los páramos palentinos y la montaña (entre San Pedro Cansoles, en Palencia, y Valcuence, ya en León). El hecho de que la cañada penetre en la sierra por el valle del Cea y remonte un puerto (El Pando), y no lo haga siguiendo el río Esla aguas arriba como parecía, en principio, más lógico, se debe al carácter cerrado de dicha comarca y a los desfiladeros en los que el río se encajaba para abandonarla, que dificultaban el paso de las merinas. En el valle del Cea, la cañada, una vez cruzado el río en Soto de Valderrueda y de pasar por la ermita de Santa María de Vega, sube a los montes situados en la orilla derecha del río, en la divisoria entre el Cea y el Tuéjar, cumbre por la que se aproxima al lugar denominado Las Lomas, donde los rebaños pasaban la noche; también allí se hacía tradicionalmente el relevo de los pastores que llegaban por los que tenían el primer turno en los puertos y que se habían adelantado desde el camino para estar unos días en casa.

A partir de Las Lomas, la cañada se vuelve a bifurcar. Los que iban para el puerto de San Isidro (valle del Porma) tomaban el cordel de la izquierda y, bajando a La Red, continuaban por el collado de Aviados, collado de las Cruces y los Castros de Mental para llegar a Remolina, pasando antes por el puerto de Cabrerros. Desde Remolina, los rebaños se dirigían a Anciles o bien continuaban río abajo, por Las Salas, hasta alcanzar el cauce del río Dueñas (vereda de la Puente del Campo a Camposolillo), pasaban la collada de Viego y bajaban a Reyero, remontando el río Porma hasta el puerto de San Isidro.

Los que iban a los puertos de Valdeburón, desde Las Lomas y siguiendo la Cañada Real, bajaban a Prioro y remontaban el puerto de El Pando, última barrera orográfica para acceder al valle del Esla. En este alto, la cañada discurre paralelamente a la vía romana, para bajar después por el hayedo de Salio a este pueblo y cruzar el

Esla por el puente de Pedrosa. Desde allí y por Riaño se dirigían a los puertos de Valdeburón.

Únicamente los que accedían a los puertos de Barniedo, Portilla, Llánaves y Valdeón, al Norte de la cabecera del Esla, seguían un cordel más directo que se apartaba de la Cañada Real en la provincia de Palencia y que pasando por el Cristo del Amparo, Velilla del Río Carrión y Besande llegaba a las Calares de Barniedo, desde donde paralelo a la carretera acude a los puertos indicados.

La relación de esta situación con el tema que nos ocupa se debe a que, precisamente, no es en los pueblos propietarios de los puertos — que, como hemos dicho, gozaban de mayores recursos y prosperidad económica —, donde el oficio de pastor trashumante, enrolado al servicio de las grandes cabañas, cobra importancia, sino, por el contrario, en pueblos que, en general, con un territorio pobre y exiguo no tenían pastos que vender a los ganaderos extremeños de merinas y se encontraban, además, relativamente alejados de los puertos. Los pueblos de pastores trashumantes no disponían ni de terreno suficiente ni de producción necesaria para el sustento de las familias. La presión demográfica era grande y los recursos limitados. En el trabajo de BERTRAND (1972) se analiza la distribución de los usos agrarios en la comarca del alto Cea.

El hecho de contar en el pueblo con mayores hacía que el resto de la gente tuviese mayor oportunidad de enrolarse como pastores. De este modo los varones de familias enteras se dedicaban a esta actividad, bien temporalmente por un número determinado de años (generalmente los anteriores al servicio militar), bien con carácter permanente, siendo frecuente el caso de personas que bajaron a Extremadura cincuenta o más años.

Como afirma Villarroel (1975), «sólo había dos alternativas para los habitantes: pastor o religioso (cura o fraile)». Esta segunda opción era también muy seguida ante la falta de medios económicos para sufragar otro tipo de estudios y por el clima religioso que se respiraba en estos pueblos. En este sentido, hay que resaltar el importante papel que jugaron la existencia en la zona de la Preceptoría de Morgovejo (DE PRADO, 1982) y la Cátedra de Latín y Humanidades de Lois (CANAL, 1988), verdadera cantera donde iniciaron los estudios muchos clérigos.

De esta manera, por ejemplo, a Tejerina se le puede considerar como uno de los pueblos más levíticos de toda España. En el año 1965 podían contabilizarse un total de 65 sacerdotes, religiosos y religiosas, procedentes del pueblo, lo que comparado con los 300 habitantes que permanecían en él supone un 21% de la población (VILLARROEL, 1975).

3.3. Las grandes cabañas. Mayorales y rabadanes

A través del Censo del Marqués de la Ensenada, de 1752, y de las referencias de los viajeros que recorrieron las tierras de León, podemos conocer las principales cabañas que utilizaban los puertos y su distribución. En esta época, los pastores leoneses combinan la trashumancia de sus pequeños rebaños con la difícil agricultura en sus pueblos de origen o con actividades complementarias durante la «invernía», tales como la arriería, la fabricación de aperos y utensilios de madera, etcétera. Otros alquilan su trabajo a los mayorales o propietarios de grandes rebaños.

Entre los viajeros que nos dan noticias de las cabañas ganaderas podemos citar a Townsend, que, en 1786, en un viaje por Babia, pasa por el pueblo de Truébano y lo describe como «consistente en 22 miserables chozas que pertenecen a los frailes de El Escorial». Empleaban a 200 pastores para cuidar 28.000 ovejas. Según señala, «para alimentación de los pastores tienen un pequeño molino con una rueda de agua horizontal que trabaja día y noche y un horno que jamás tiene tiempo de enfriarse, porque por la mañana cuece el pan para los pastores y por la noche para sus perros».

Por su parte, Jovellanos, en 1792, en un viaje desde Asturias a León por Babia, comenta que en esta comarca se apacientan en verano «300.000 cabezas» de ganado merino, pertenecientes a los monasterios de El Paular, El Escorial y Guadalupe, que tienen sus «roperías» en Truébano, Quintanilla y Beberino, respectivamente. En realidad, los tres monasterios eran propietarios de 90.000 ovejas. Cita, además, otras cabañas importantes como la de Sexma, que tiene su ropería en Riologo, las de Salazar y Ondátegui, con ropería en Villasecino, Fernán Núñez (antigua cabaña de la duquesa viuda de Béjar) en el puerto de La Mesa, Duque del Infantado en Torrestío y Negrete en Valdeburón.

En la montaña de Riaño, además de la cabaña de Negrete, fueron importantes en esta época las del Marqués de Iturbieta, el Conde de Alcolea, el Conde de Valparay, doña María Catalina, de Ciudad Real; la de Bernardo de Rojas, de Toledo, y la del Marqués de Perales, entre otras. Algunos pueblos como Lois o Argovejo tenían dos roperías cada uno. En este último pueblo, de los diez molinos existentes, dos molían exclusivamente para los pastores y eran propiedad de dos ganaderos vecinos de Madrid.

Roperías

Las roperías eran una parte muy importante en la intendencia de los rebaños. En ellas, ade-

más de fabricar el pan para los pastores y sus perros, se almacenaban los hatos o enseres de los pastores, la sal para las ovejas e incluso servían de enfermería. Pocas de estas construcciones han llegado hasta nuestros días. En Babia, de las antiguas roperías de Quintanilla o Truébano, sólo permanece en pie el caserío de Vildeo en las proximidades de Torre de Babia.

En la comarca de Gordón, en el pueblo de Beberino, se conserva en pie parte de la ropería del monasterio de Guadalupe, con un retrato de la Virgen Morena de Guadalupe en la fachada. Estos monjes Jerónimos utilizaban la mayor parte de los puertos de La Tercia. Junto al antiguo puente medieval de Serrilla, en el río Torio, se conserva el denominado «molino de La Ropería», rehecho a finales del siglo pasado, al lado del cual hay vestigios de la casa solariega donde se hospedaban los mayorales del Duque del Infantado.

Las cabañas de Rojas (conocida más tarde como de la Condesa de Bornos) y la del Marqués de Perales tuvieron una gran importancia histórica en la montaña de Riaño. La primera tuvo su ropería, y aún se conserva el edificio, en el pueblo de Retuerto (Valdeburón). En cuanto a la de Perales, contó con ropería en Las Salas, que aún se mantiene en pie y sirve de vivienda a varias familias; el origen de este edificio se sitúa en 1783, año en que se estipulan las capitulaciones entre el marqués y dicho pueblo para su construcción, que posteriormente pasaría al pueblo de Tejerina, de donde eran los mayorales de la cabaña.

3.3.1. *Las cabañas ganaderas en el presente siglo*

Algunas cabañas han llegado prácticamente hasta la época actual, aunque con unos efectivos muy mermados y con una organización que ya nada tiene que ver con la tradicional. Hasta los años cincuenta, la trashumancia larga tuvo cierto vigor y se mantuvo, de forma que podría parecer milagrosa, pero basada en una racionalidad ecológica indiscutible, como pervivencia del antiguo régimen. Posteriormente, muchas cabañas se deshicieron o cambiaron de manos. Actualmente, todavía es posible encontrar en la montaña de León los últimos representantes de las antiguas cabañas, que a duras penas consiguen sobrevivir con los actuales costes de producción y mercados a la baja. En otros casos las cabañas han dejado su impronta y su genética en ganaderías que han sustituido los desplazamientos largos por estancias en lugares cercanos, los regadíos del Sur de la provincia.

Sector occidental. Babia

Entre las cabañas tradicionales de la zona de Babia cabe citar la del Conde de la Oliva y la de los Hidalgos de Sena. La cabaña del Conde de la Oliva, como se la conoce en la montaña, hoy propiedad del Conde de Campos, de Orellana, ha aprovechado tradicionalmente los mejores pastos de Babia, sobre todo de las localidades de Torre, Torrestío, Torrebarrio, Abeltas y La Majua. A principios de siglo subía hasta diez rebaños y actualmente todavía dedica a la trashumancia una importante proporción de su ganado. Últimamente ha utilizado los puertos de San Isidro (cuenca del río Porma) y desde hace tres años utiliza los de Maraña (montaña de Riaño). En invierno utiliza sus fincas en Trujillo, entre las que destaca «Mengalozana» y la «Dehesa de Doña Catalina».

Como hemos comentado anteriormente, tanto en esta ganadería como en otras tradicionales que venían a León, era norma que los mayores y el resto de los pastores fuesen de la tierra. Cabe destacar, en este sentido, al mayoral Benigno Álvarez Pozal, de Torre de Babia, fallecido en 1990 a los noventa y tres años.

La ganadería de los hermanos Hidalgo Álvarez, de la localidad de Sena de Luna, no fue nunca una cabaña muy numerosa. En el presente siglo no pasó de 3.000 ovejas y una buena yeguada, pero tiene fama de ser una de las más selectas. Actualmente conserva un buen hatajo que trashuma desde los puertos de su propiedad en Villafeliz a su finca de «Casas Caídas», en la comarca de La Serena (Badajoz).

La familia Hidalgo ha sabido mantener, con gran dedicación y apego a la tradición, la pureza de esta raza singular, al margen de las modas de cruces indiscriminados que tanto han perjudicado al merino autóctono. Este rebaño es muy apreciado actualmente por todos los ganaderos que quieren recuperar la pureza de sus merinos. Honorio Suárez Rodríguez, de Abeltas de Luna, fue mayoral de la cabaña hasta 1979, permaneciendo en dicha ganadería treinta y siete años. La mayoría de los pastores de esta cabaña eran también naturales de este pueblo.

Otra cabaña que también tuvo importancia en Babia fue la de Francisco Fernández Blanco, de Sierra Pambley. En verano utilizaba los puertos de la Cubilla, de su propiedad, en Pinos de Babia, que posteriormente serían vendidos al concejo de Mieres (Asturias). Su ganado invernaba en las dehesas de Requejo y Quintanilla, en Zamora. Esta ganadería desapareció pronto, al poco de fallecer su propietario en 1915. Poseía entonces 2.000 ovejas, 111 cabezas de vacuno y 38 de ganado caballar.

Actualmente, muchos de los rebaños trashumantes y trasterminantes existentes en Babia y Luna proceden de las dos primeras ganaderías citadas, a través de la pequeña «piara» o «escusa» de ovejas propias, que, como forma de pago, los pastores mantenían en el rebaño del «amo». Con el tiempo, se independizaron y con una «piara» crearon su propio rebaño que, en muchos casos, llegó a tener cierta entidad. Estos rebaños han ido pasando de padres a hijos y persisten en nuestros días.

Sector oriental. Montaña de Riaño

La montaña de Riaño, en la primera mitad de este siglo, fue pastoreada, principalmente, por las cabañas de Rojas, Perales, Montenegro y Cuesta. Tenían en común el hecho de utilizar el mismo lugar de invernada, La Serena, en la provincia de Badajoz, con excepción de la de Montenegro, que lo hacía en la provincia de Cáceres, y en verano utilizaban exclusivamente los puertos de la montaña oriental y algunos próximos a Palencia. Otro rasgo común es que la mayoría de sus pastores procedían de un puñado de pueblos de la cuenca alta del río Cea (Tejerina, Prioro) y del Esla (Remolina, Las Salas, Anciles y Argovejo).

La cabaña de Rojas fue la que alcanzó mayor importancia durante el presente siglo; llegó a tener quince rebaños de ovejas, de 1.200-1.300 cabezas cada uno, más de dos de carneros y una gran cabriada (en total, unos 20.000 animales). A principios de siglo la propietaria era la Condesa de Bornos. Para la invernada poseía en La Serena dos grandes Encomiendas: Los Bodegonos y El Tomilloso.

La condesa era propietaria del puerto de San Isidro (cuenca del Porma) y, además, arrendaba puertos por toda la montaña de Riaño, desde Maraña a Llánaves e incluso en Valdeón, ocupando más de treinta majadas. La cifra de pastores contratados era próxima a la centena, de lo que se deduce la importancia social y económica de esta actividad, al estar concentrada en un número reducido de pueblos.

La Condesa de Bornos tuvo una gran relación con el pueblo de Remolina, de donde eran todos sus hombres de confianza, desde los mayores y rabadanes, hasta gran parte de los pastores. Entre los mayores cabe destacar a Francisco Fernández Rodríguez, alias «El Rollo», que ejerció el cargo durante más de treinta años y al que sucedió su hijo menor Fernando Fernández Alvarado. Entre ambos, desempeñaron ininterrumpidamente el puesto de mayoral durante más de sesenta años. El último mayoral fue Evelio Fernández, de Tejerina, primo del anterior, que lo ejer-

ció hasta 1950 en que, aproximadamente, se deshizo la cabaña.

La cabaña de Perales fue en el pasado una de las más importantes de España. A principios de siglo estaba compuesta por nueve rebaños de ovejas y otro de carneros, que equivalen a unas 12.000 cabezas, que se sostenían en invierno en nueve fincas de los herederos del Marqués de La Serena, entre los ríos Guadiana y Zújar, principalmente, aprovechadas en común bajo la dirección de un mismo mayoral. En la finca de «Quintovaca» todavía se mantiene en pie, aunque muy deteriorada, la gran casa de Perales, con vivienda para los marqueses y dependencias para el mayoral, el guarda mayor y los roperos.

En verano la cabaña se desplazaba a los 16 puertos de Portilla de la Reina, donde las ovejas pastaron más de sesenta años seguidos, hasta 1948, año en que no se pusieron de acuerdo en el precio del arriendo. Desde el año 1939 han venido también utilizando los puertos de Lois (municipio de Crémenes, en la cuenca del Esla). Hasta 1963 la ganadería conservaba todavía cinco rebaños, reducidos a partir de esta fecha a tres, que trashumaron a León hasta 1988, en que dos de ellos quedaron estantes. El único resto trashumante en esta importante ganadería, adquirido por el último mayoral y familiares, permaneció en un puerto de Lois y otro de Ciguera hasta el otoño de 1991, fecha a partir de la cual quedarán definitivamente estantes en Extremadura.

La cabaña de Perales ha estado tradicionalmente muy relacionada con Tejerina —cuenca alta del río Cea—, y de este pueblo han procedido la mayoría de sus pastores y todos los mayorales. En este siglo ejerció el cargo Antonio Escanciano, que lo pasó a su yerno Heliodoro Rodríguez. A partir de 1950 lo ocupa su hijo Dionisio Rodríguez Escanciano, que todavía lo ostenta en la actualidad, después de más de cuarenta años, manteniendo aún su responsabilidad sobre los rebaños propiedad de los descendientes de Perales, que perduran en Extremadura.

La cabaña de Cuesta tuvo menor importancia que las anteriores y, según parece, tanto las fincas como los rebaños procedían de Perales, de cuya ganadería Juan Cuesta Fernández, abogado de Villanueva de la Serena, había sido administrador. Disponía también de varias fincas entre el Guadiana y el Zújar, y la finca madre estaba en «Quintillo», cerca de Villanueva. Llevaba a León cuatro rebaños que ocupaban los puertos de Acebedo y Lois. Dejó de subir a los puertos en los años cuarenta, quedando posteriormente estante en Extremadura y deshaciéndose la ganadería en los cincuenta.

Igual que la cabaña de Rojas, la de Cuesta también estuvo muy ligada a Remolina. El pri-

mer mayoral fue Bonifacio Álvarez, que bajó a Extremadura más de cincuenta años seguidos. Le sucedió su hijo Virilio Álvarez, que lo dejó hacia 1940, fecha a partir de la cual la cabaña subió a León pocas veces más. El último mayoral fue Jesús Álvarez, de Prioro, familia de los anteriores, que permaneció algunos años más en Extremadura con el ganado estante.

Otra cabaña de considerable importancia fue la de Gonzalo López Montenegro, ganadero cacereño que empezó a trashumar a los puertos de Riaño en 1939, contratando pastores de Prioro y Tejerina. Era una ganadería de origen antiguo, aunque con efectivos más reducidos que las anteriores, ya que poseía tan sólo tres rebaños. Sin embargo, destacó por disponer de un ganado de gran calidad y fama, cuya selección llevaba directamente su dueño.

Invernaba en la finca «Las Golondrinas», donde estaba la casa madre, y en «El Hornillo», en los Campos de Cáceres, entre Trujillo y la capital. Los agostaderos eran puertos de Puebla de Lillo y posteriormente de Maraña. Esta ganadería desapareció en 1972 a poco de fallecer su propietario, quedando posteriormente estante en Extremadura. El último mayoral fue Edelmiro Riaño Herrero, de Prioro, que ejerció el cargo desde 1940.

De la exposición anterior puede deducirse que han existido dos grandes núcleos de trashumanía tradicional, Babia y Riaño, ambos ligados a las cabañas en el último siglo por la gran cantidad y calidad de sus puertos. La actividad estuvo muy vinculada a determinados pueblos que se especializaron en el pastoreo trashumante.

3.4. Los rebaños de «piaras»

Durante la primera mitad de este siglo, en Babia, se constituyeron numerosos rebaños particulares de pequeño tamaño —de 150 a 200 ovejas— a partir de las escusas que los pastores mantenían en los rebaños a los que servían. Estos «piareros» se unían con otros ganaderos de similar importancia, formaban rebaños de 500-600 ovejas y juntos hacían el camino andado o completaban un tren y arrendaban fincas en Extremadura. De esta forma se crearon muchas «piaras» en pueblos como La Majúa, Torrebarrio, Torre, etcétera. Éstas no tenían la organización jerárquica de las cabañas, y cada pastor, una vez en los puertos o Extremadura, mantenía la dirección y administración de su propio hatajo.

Los «piareros» surgieron con gran fuerza cuando empezó el declive de las grandes cabañas. Al reducirse las posibilidades de empleo, los pastores serranos se ven abocados a gestionar

ellos mismos una actividad en la que eran especialistas. Contaban para ello con el estímulo del alto precio que alcanzó la lana en los años cuarenta. En 1950 se decía que «con un kilogramo de lana por oveja se pagaban los puertos» y también que «la lana pagaba los pastos de la invernada». Aunque no era la situación altamente rentable de los años cumbres del negocio lanero, suponía un acicate por su considerable margen. También se registró un incremento del valor de las yeguas que acompañaban a los rebaños, lo que favoreció su cría por parte de las «piaras». Al contrario de lo que puede parecer, la profesión de pastor gozaba entonces de una considerable salud, como denota su capacidad de adaptación a las circunstancias económicas y la iniciativa. En La Tercia, la inexistencia de grandes cabañas en el presente siglo, hizo que los «rebaños de piaras» tomaran tempranamente un gran impulso, destacando algunos pueblos como Pendilla, Viadangos o Casares, donde la actividad tuvo un monopolio casi exclusivo. Durante el verano ocupaban sus propios puertos e incluso los de sus vecinos de La Mediana, Valdelugueros y del cercano valle del Porma. Algunos vecinos llegaron a contar con rebaños importantes, de hasta 100 ovejas, teniendo que recurrir a pastores ajenos a la familia.

En la comarca de Riaño se registró también en esos años con gran intensidad la formación de «piaras», pero con un sentido diferente del de las comarcas de Babia o La Tercia. La «piara» se constituía como una auténtica sociedad de pastores. Cada socio aportaba un «lote» de ovejas (generalmente, unas cien) y una determinada cantidad de dinero para el arriendo de pastos y otros gastos. Aunque la gestión era común, los lotes tenían cierta independencia y se podían vender o traspasar por separado. Se nombraba un rabadán o encargado del rebaño, que era el que

llevaba la dirección y administración del mismo, e incluso se contrataban pastores ajenos a la sociedad. Por San Miguel, en otoño, se hacían las cuentas y si había beneficios se repartían en proporción a los lotes que cada uno tenía.

Los pastores más decididos y que se lanzaron con más fuerza a la formación de «piaras» fueron los de Tejerina, donde llegaron a coexistir más de doce rebaños de estas características. En Prio también se dio este fenómeno, pero con menor importancia, si bien algunos rebaños alcanzaron gran importancia numérica y renombre.

3.5. Los rebaños «trasladantes». Antecedentes de la trasterminancia actual

En contraposición a los anteriores, los habitantes de los pueblos situados en la cuenca alta del río Luna, antiguos concejos de Luna de Yuso (Ayuntamiento de Láncara, hoy Sena) y de Luna de Suso (Los Barrios de Luna), se especializaron desde tiempos muy antiguos en una trashumancia corta o trasterminancia hacia las vegas del Órbigo, desde Espinosa de la Ribera a Benavente. En esta actividad destacaron algunos pueblos como Robledo de Caldas, La Vega de Robledo, Caldas de Luna, Miñera, Aralla, Sagüera y Los Barrios de Luna. En verano «trasladaban» (de ahí su nombre) sus ganados a los puertos de sus pueblos de origen.

Estos ganaderos utilizaban una oveja especializada, más dura y resistente que la merina, de lana generalmente negra y con cierto grado de finura («entrefina»), que ellos denominaban «churras», aunque no tenía nada que ver con la raza churra, tal como se conoce actualmente o churra de Campos, oveja ojalada de lana larga y basta.

4 las vías pecuarias en León

4.1. Importancia de las vías pecuarias en la provincia de León

La provincia de León es la única a la que acceden tres de las grandes cañadas. Su compleja subdivisión en diferentes cordeles, veredas y coladas al aproximarse al área montañosa del Norte de la provincia, da idea de la importancia que ésta tuvo como cabecera de las vías más largas y quizá de las más transitadas en épocas recientes entre las cañadas de la Mesta. Las vías pecuarias de León tienen una longitud de 2.386 Km. y ocupan una extensión de 6.261 Ha. (ZARCEÑO, 1988). A pesar de su entidad, su conocimiento sigue siendo deficiente, como lo demuestra el hecho de que en numerosos municipios las vías pecuarias no están aún clasificadas y, menos aún, deslindadas.

La red pecuaria constituye en León un patrimonio de primer orden, no sólo por su importante función todavía vigente como vía utilizada por los rebaños trasterminantes y trashumantes, que las utilizan para acceder, respectivamente, desde los regadíos del sur de la provincia o desde las estaciones de embarque ferroviario hasta los puertos de montaña, sino también por el valor cultural y ecológico de determinadas infraestructuras aún existentes: descansaderos, abrevaderos, puentes, portazgos, contaderos, etcétera. Su valor paisajístico viene, en parte, determinado por la vegetación que sobre ellas se desarrolla. Las vías pecuarias no son sólo lugar de paso, sino también verdaderos «pastos longitudinales» donde el ganado se alimenta mientras camina, y, al tiempo, abona, generándose un suelo fértil que aún hoy día destaca como banda de amenidad y diversidad de flora y fauna, en medio de pedregales, viñedos, páramos o secanos labrados. Se reconoce así claramente el distinto carácter de los pastos cañariegos y los de las zonas adyacentes, siendo, en general, los primeros de mejor calidad, más estables y estructurados.

La situación de las vías pecuarias más utilizadas con sus principales referencias pueden verse en el mapa 7.

4.2. De León a Extremadura. Las grandes vías de la Mesta

Entre las muchas consecuencias que sobre la estructuración del territorio de Castilla tuvo el antiguo negocio de la lana, hay que destacar la creación de la extensa red de caminos específicos y sus infraestructuras de apoyo.

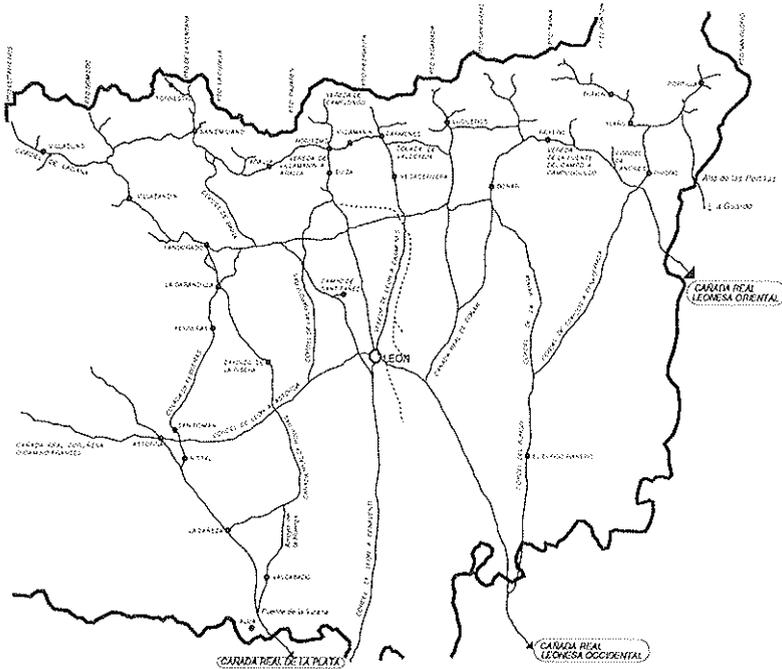
León es cabeza de tres de las más importantes cañadas reales: la de La Plata —conocida también a partir del trabajo de Dantín (1936), como «La Vizana»—, la Leonesa Occidental y la Leonesa Oriental. Una síntesis de su recorrido entre los puertos y extremos puede verse en RODRÍGUEZ PASCUAL y GÓMEZ SAL, 1991b.

Describimos ahora brevemente cuáles son los grandes rasgos de su recorrido en León y el camino que toman una vez que abandonan esta provincia.

La cañada de La Plata o de La Vizana se forma por la confluencia de varios cordeles que bajan de las comarcas más occidentales de la provincia —Laciana, Babia, Luna y Omaña—, y se unen por diferentes caminos en Astorga o La Bañeza. En Astorga se incorporan dos cordeles: el primero recorre La Maragatería desde el puerto de Foncabadón, otro llega directo desde León capital. Desde Astorga la cañada —coincidente en este tramo con el camino jacobeo— continúa por La Bañeza hasta las proximidades de Alija del Infantado, donde cruza el río Órbigo por el puente de La Vizana, cuyo nombre se ha utilizado para nombrar al conjunto de la cañada.

Abandona la provincia de León y ya en tierras zamoranas bordea Benavente, donde se le incorpora otro cordel procedente de León por la vega del Esla, río que cruza por el puente de Castrogonzalo. Desciende hasta Zamora capital, y a la ciudad de Salamanca que bordea por el Oeste hasta el puente medieval sobre el Tormes, junto al que solían pasar la noche los rebaños.

Desde Salamanca, la cañada enfila el puerto de Béjar para después descender hacia La Vera y Plasencia. Cruza el río Tajo por el puente del Car-



MAPA 7

Red de vías pecuarias relacionadas con el aprovechamiento de los puertos de la montaña cantábrica de León.

denal (hoy bajo las aguas del pantano) y atraviesa el hoy Parque Natural de Montfragüe. Pasa el río Almonte y el puente de La Lavadera, para terminar en Trujillo donde se unirá a la Cañada Leonesa Occidental.

La cañada de La Plata es la más corta de las leonesas, ya que con una longitud total de, aproximadamente 480 Km., «tan sólo» cruza las provincias de León, Zamora, Salamanca y Cáceres.

La cañada Leonesa Occidental en sus inicios recoge principalmente los ganados de los puertos situados en las cuencas altas del Bernesga y Torio, comarcas de La Tercia y La Mediana, en la montaña central. Los diferentes cordeles que la forman se dirigen hacia la ciudad de León, la bordean y se unen en Puente Castro antes de cruzar el río Torio.

La cañada continúa por el puente Villarente, donde se le une una cañada importante procedente de La Vecilla y Valdelugueros, en la cuenca alta del Curueño. Sigue hacia Mayorga de Campos, ya en la provincia de Valladolid, donde también recoge otro cordel que procede de Boñar y Puebla de Lillo, en el alto Porma, y de la montaña de Riaño. Prosigue por Medina de Rioseco, Tordesillas, donde atraviesa el Duero, Medina del Campo y Arévalo.

Cruza, a continuación, la Sierra de Gredos por los puertos de Menga y El Pico y desciende ha-

cia el Valle del Tiétar y Navalmoral de la Mata para salvar el Tajo por el puente de Almaraz. Atraviesa el puerto de Miravete, y ya en Trujillo se le incorpora la de La Plata. Después de cruzar Medellín muere en las proximidades de Segura de León en la provincia de Badajoz.

Con una longitud aproximada de 650 Km., esta cañada cruza las provincias de León, Valladolid, Ávila, Toledo, Cáceres y Badajoz.

La cañada Leonesa Oriental nace en los puertos situados al Norte de Maraña y La Uña, en la montaña oriental o de Riaño, y reúne los ganados de las comarcas de Valdeburón y Tierras de la Reina —cuenca del Esla—, además de algunos valles de la vertiente cantábrica como Valdeón y Sajambre, que confluyen en el puente de Pedrosa del Rey. Continúa por el puerto de El Pando y Las Lomas —montes situados al Oeste de Prioro— para salir de León por Valcuende.

Cruza en casi toda su longitud la provincia de Palencia, a través de su capital e incluyendo los ríos Carrión y Pisuerga. Antes de abandonar la provincia se desdobla en dos ramales: uno, por Dueñas y Cabezón, y otro, por Tariego, donde cruza el Pisuerga. Ambos ramales se vuelven a juntar en el Páramo de Cabezón. Entra en la provincia de Valladolid, cruza el río Duero en Tudela y la abandona en las proximidades de La Puente Blanca sobre el río Pirón.

Bordea la provincia de Segovia, contorneando Coca y Villacastín para alcanzar el Campo Azálaro. Cruza la Sierra de Ávila y baja hasta Cebreiros para salvar el Alberche por el puente de Valsordo y los ricos pastos de Navahondilla. Se interna un corto trecho en la provincia de Madrid en el término de Las Rozas de Puerto Real y corta la provincia de Toledo desde Almendral de la Cañada y Velada, hasta el Puente del Arzobispo, sobre el río Tajo.

La cañada recorre un corto tramo en la provincia de Cáceres y atraviesa totalmente de Norte a Sur la de Badajoz. Cruza el Guadiana por la barca de Pelоче y más al Sur también el Zújar, entre Esparragosa y Campanario. La cañada recorre los extensos pastizales sin arbolado de La Serena —las dehesas que aún utilizan algunos rebaños de ganaderos leoneses— y va a morir en Montemolín, cerca del límite de la provincia de Badajoz con las de Sevilla y Huelva.

Esta cañada es la que menos recorrido tiene en la provincia de León, ya que sólo la afecta en su borde nororiental. Corta prácticamente enteras las provincias de Palencia, Valladolid y Badajoz, y secciona en trechos menores, además de la de León, las de Segovia, Ávila, Madrid, Toledo y Cáceres. Con, aproximadamente, 750 Km., es la más larga de las cañadas de la Mesta.

Generalmente, los pastores leoneses no utilizaban una única cañada para desplazarse a extremos. Al inicio o al final del camino solían pasar de una a otra a través de «coladas», traslado que se realizaba en función de circunstancias tales como el estado del pasto en las cañadas, la localización de las dehesas de invernada, las condiciones climatológicas y más recientemente las invasiones de la cañada por los cultivos.

4.3. Principales vías pecuarias en León. Utilización actual

Existen dos tipos de utilización de las vías pastoriles en León; el primero es el uso de los tramos superiores de las vías pecuarias cercanas a las estaciones ferroviarias de desembarque y, a partir de ellas, diferentes rutas hacia los puertos; es éste un uso poco intenso que sigue itinerarios muy fijos y que es realizado principalmente por ganaderos trashumantes, en la actualidad ya muy poco numerosos. El segundo tipo de utilización corresponde a vías del sector occidental de la provincia que les sirve a los ganaderos trasterminantes para alcanzar los pastos de invierno de la vega del Órbigo y los regadíos del Páramo.

Esta última es una actividad económica más dinámica que, incluso, incorpora nuevos caminos como los creados por la concentración parcelaria: apoyándose en las rutas antiguas ha ido creando por el uso una nueva red en las cercanías de los pastos de invierno. El resto de las vías pecuarias y en particular los tramos del Sur de la provincia no tienen más que una utilización local por ganaderos estantes de los pueblos próximos a aquéllas. Destaca, en este sentido, el escaso o nulo uso como vía de tránsito de la Leonesa Occidental a partir de la ciudad de León, o de la Leonesa Oriental en la provincia de Palencia. En ambos casos se trata de dos vías bien conservadas y delimitadas en estos tramos, y que fueron utilizadas —si bien ya de forma ocasional— hasta fechas muy recientes. A continuación, hacemos una síntesis de los cordeles vigentes y una valoración del grado de su utilización en los tres grandes sectores en que hemos dividido la montaña.

4.3.1. Montaña occidental

A los puertos de esta extensa zona se accede por dos importantes cordeles: el de Laciana y el de Babia, que confluyen en las proximidades de Pandorado, donde se formaría e iniciaría su andadura la cañada de La Vizana (DANTÍN, 1936). El lugar ocupa una posición central en el valle del río Omañas, en una loma de perfil suave —pando, en la terminología leonesa—, donde se encuentra la ermita de Pandorado.

Cordel de Laciana

Recoge el ganado principalmente de los puertos más occidentales, sobre todo de los municipios de Villablino y Palacios del Sil, ambos de aguas vertientes a la cuenca del Sil. Destacan los puertos de Caboalles, Orallo y Sosas de Laciana. Atraviesa Villablino, por el mismo centro de la villa, hasta el pueblo de Róscuro y sigue la carretera que sube a Omaña hasta El Villar de Santiago por el valle que forma el llamado río del Puerto. En el Villar se desvía de la carretera hacia la izquierda. Continúa en fuerte pendiente, para salvar el desnivel existente entre las cuencas del Sil y del Duero, hacia La Vega de la Mora, amplio valle situado en los alrededores de la divisoria, lugar tradicional de dormida y nudo de cordeles. En este lugar se incorpora, por la izquierda, el cordel que viene de Santa María del Puerto de Somiedo (en el límite con Asturias) y que pasa por La Cueta, Meroy, Vega de Viejos y Quintanilla de Babia. Estos pueblos se sitúan en el valle que forma el río Sil en sus inicios. Por este lado, el cordel también recoge los ganados de la Babia Alta, zona coincidente con el actual municipio de Cabrillantes. Por la derecha, accede el ganado de los puertos de Vivero, lugar que pertenece al municipio de Murias de Paredes, pero situado en la vertiente del Sil; comunica con La Vega de la Mora por Los Bayos y el Alto de la Mora.

Desde La Vega de la Mora, el cordel sube al collado de Villabandín, divisoria de cuencas entre el Sil y el río Omañas, cercano a la mayor altura de esta sierra, el llamado Alto de la Cañada, con 2.154 m. Baja al pueblo de Villabandín por el arroyo de la Valgran, atraviesa Rodicol y, en las proximidades de la Ermita de La Seita, se desvía de la carretera hacia el lugar conocido como La Seita, sitio tradicional de dormida en el término de Villadepán, en la vertiente solana del Alto de La Cañada. Desde aquí desciende por una suave y prolongada cuesta hacia Vegarienza, junto al río Omañas, empalmando en la carretera que recorre longitudinalmente el valle. Continúa por la misma hacia El Castillo. Se desvía remontando uno de los afluentes del Omaña por Santibáñez de Arienza y, dando un rodeo, empalma con la carretera de Salce, hasta el santuario y Ventas de Pandorado.

Cordel de Babia

Recoge el ganado de los puertos de Babia de Abajo, municipio de San Emiliano (Babia Baja), y de algunos pueblos más orientales del municipio de Cabrillanes (La Riera, Torre de Babia...); en general, los que pertenecen a la cuenca del Duero. Más abajo incorpora también veredas de puertos del municipio de Sena, ya en la comarca de Luna Alta.

Nace el cordel en el puerto de la Mesa, por encima de Torrestío —pueblo conocido por ser cuna de pastores vaqueiros, que se desplazaban en invierno a zonas próximas a la costa asturiana—. Incorpora los ganados del puerto de Ventana y de los puertos situados en los alrededores de Peña Ubiña. Desciende por la carretera, atravesando Torrebarrio, Candemuela y San Emiliano, capital de la comarca de Babia Baja. En las proximidades del puente Orugo se une con el cordel comentado de Cabrillanes. Continúa por la carretera principal de Babia, que recorre longitudinalmente la comarca, pasa por Villafeliz, Ermita de Pruneda (divisoria de Babia y Luna), Rabanal y Sena de Luna. En este último lugar empalman los ganados procedentes de la Rinconada de Caldas (Robledo de Caldas, La Vega de Robledo y Caldas de Luna), que cuenta con el mayor censo merino de toda la provincia, con gran tradición trasterminante a la ribera del Órbigo.

Desde Sena el cordel se dirige hacia Santa Eulalia de las Manzanas (lugar abandonado por verse afectado por el pantano de Luna) y se dirige hacia el Sur por Las Focicas de Abelgas, lugar tradicional de pernocta. Desde allí, por el puerto de El Cuartero de Mallo y Las Brañas de La Urz, remonta el piedemonte de la Sierra Filera, para rodearla por su parte oriental, e ir a salir a la cabecera del llamado monte de los Frailes, valle frondoso que desemboca en el arroyo de Irede. El cordel va a salir al lugar denominado Matacorral, por encima de Bobia. Desde aquí desciende hacia Bobia y gira hacia el Oeste para dirigirse hacia Pandorado atravesando Soto y Amio, Oterico y Riello. En las proximidades de la ermita de Pandorado, en el denominado Campo de Dios, se formaría la cañada de la Vizana (DANTÍN, 1936) por la confluencia de los anteriores cordeles.

Cañada de La Vizana (también llamada de La Plata, Mozárabe o Real Coruñesa)

Desde el citado Campo de Dios, la cañada se dirige hacia La Garandilla, bien por Inicio o por Trascastro, según los años de siembra, aunque últimamente se utilizaba más el primero, pues tiene un puente estable de piedra sobre el río Omaña, mientras que el de Trascastro era de madera y hace años que se lo llevó el río. Últimamente, los ganados que bajan por el cordel de Babia no utilizan este trozo de cañada, sino que desde Soto y Amio van directamente hacia La Garandilla por Carrizal a través de un cordel «consentido» por los pueblos y, en parte, por una carretera de poco tráfico.

A partir de La Garandilla, lugar tradicional de venta y posada situado en la confluencia del río Omañas con el de Valdesamario, la cañada, por

las proximidades de La Utrera, que deja al Este en el fondo del valle, sube hacia el Alto de La Garandilla, relieve que separa la cuenca del Omañas, de la llamada Hoja de Carrizo. Es ésta una zona de relieve suave, que forma parte del conjunto de páramos que delimitan la cordillera por el Sur. Por la Hoja de Carrizo la cañada desciende suavemente hacia el río Órbigo a través de Los Chanos y la Lagunona hasta la ermita de El Villar, en las proximidades de Carrizo de la Ribera. Cruza el río Órbigo y Villanueva de Carrizo, donde toma el nombre de cañada de Roderas; se dirige a Celadilla del Páramo, Villarrín y Santa María del Páramo. A partir de allí, y utilizando el cauce del arroyo de la Huerga, rico en pastos frescos y majadales, cruza todo el páramo y, a través del pueblo de Moscas, alcanza Valcavado y su estación de ferrocarril, que fue utilizada durante mucho tiempo por ganado trashumante, sobre todo en la «subida». En sus inmediaciones, en la dehesa de Mestajas, los trashumantes alquilaban sus pastos y el ganado descansaba durante dos días, con lo que reponía fuerzas antes de emprender el camino hacia la montaña.

En La Garandilla existe otra vía pecuaria muy utilizada, la *Colada de Ferreras*. Desde el Alto de La Garandilla se dirige por las proximidades de Escuredo hacia Ferreras, lugar de reposo donde los rebaños suelen pasar la noche. A partir de aquí, y a través de La Hoja, sin encontrar ningún pueblo durante más de 20 Km., se dirige por la Venta de la Perdiz a San Román de la Vega y San Justo de la Vega, muy cerca de Astorga, en el valle del río Tuerto. Desde este lugar se dirige a Astorga, donde durante mucho tiempo se realizaba el embarque. La cañada continuaba por la vega del río Tuerto, a través de Nistal, para alcanzar la Vía de la Plata y dirigirse hacia el Sur por Palacios de la Valduerna y La Bañeza. Continúa por la margen derecha del Órbigo hasta la Nora y Alija del Infantado —antes Alija de los Melones—. En esta zona se encuentra totalmente perdida por la transformación del terreno para regadío. Abandona posteriormente la provincia de León en el término de Alija del Infantado, y el famoso puente de La Vizana, que desde el mencionado trabajo de DANTÍN (1936) se utiliza para dar nombre a la cañada.

Cordel de Villadangos

Volvemos a Bobia por tierras de Omañas, para retomar el cordel que bajaba de Babia y Luna. El cordel ya comentado giraba bruscamente hacia el Oeste para dirigirse al Campo de Dios en Pandorado. Desde Bobia se desvía hacia el Este un cordel que se dirige hacia Villadangos por Camposagrado. El citado cordel acompaña a la carretera de Omaña en Quintanilla y pasa por

Canales y La Magdalena, donde cruza el río Luna. Se desvía por la carretera de Ríoseco y enseguida tuerce hacia la izquierda dirigiéndose a las proximidades de Benllera. Por la Cuesta del Caballo realiza la subida a La Hoja de Camposagrado. Esta cuesta representa el inicio del páramo y el final de la montaña, que en esta zona se corresponde con el territorio de Omañas. Por su carácter abrupto, la Cuesta del Caballo es una referencia muy nombrada por los pastores y la zona superior de la misma, justo antes del descenso, es lugar de acampada en la subida. En las proximidades de la ermita de Camposagrado el cordel se divide; el que sigue por la derecha en el sentido de bajada; es decir, el situado más al Oeste pasa por la Venta de la Cruz (hoy en ruinas) y a través de El Vallón desciende el Páramo y alcanza la carretera de León-Astorga entre San Miguel del Camino y Villadangos. Éste es el denominado Cordel de las Raposeras. Desde la confluencia con la carretera, también Camino de Santiago, se mantiene paralelo a ella, pasa Villadangos, cruza el río Órbigo en Hospital y se dirige hacia Astorga, donde tradicionalmente, desde principios de siglo, embarcaban las grandes cabañas con destino a Extremadura.

Cordel de León

Se desvía del anterior —cordel de las Raposeras— en las proximidades de la Ermita y Ventas de Camposagrado y por la Cuesta de Rojeco alcanza Lorenzana. Desde aquí por el Valle del Campo enlaza con la estación de Campo de Santibáñez, utilizada aún por tres ganaderos trashumantes que utilizan puertos de Laciana y Babia.

Este cordel empalma en Lorenzana con otro procedente de La Tercia (Montaña Central), que desciende siguiendo el valle del río Bernesga, y continúa por «las eras» —zonas algo elevadas en la parte posterior de los pueblos, al Oeste de los mismos— de Pobladura, Sariegos y Azadinos; alcanza Villabalter, San Andrés del Rabanedo y Trobajo del Camino. Desde aquí por la carretera de circunvalación de León se puede dirigir hacia Armunia, para coger el cordel de Ardón a Benavente, o bien encaminarse hacia Puente Castro y dirigirse hacia Valladolid, una vez que se ha unido a la Cañada Real Leonesa Occidental.

Utilización actual de los cordeles, de la montaña occidental

Los cordeles mencionados que confluyen en La Garandilla, para ramificarse de nuevo en el acceso a los puertos, son de los más transitados de la provincia. La mayoría de los rebaños trastermi-

nantes de Babia, Laciana y Omaña que bajan a invernar en la ribera, utilizan en proporción similar las vías pecuarias antes señaladas: colada de Ferreras, cañada de Roderas y el cordel de Raposeras. La utilización de uno u otro está condicionado por la localización de los pueblos de inviernada y de los puertos. Alrededor de 60.000 ovejas utilizan estos cordeles en la actualidad. También tiene una utilización bastante intensa el cordel que se acerca a León por Villabalter, San Andrés y Trobajo y que da salida a todo el ganado que pasta en primavera en todos los pueblos de secano del alfoz de León.

4.3.2. Montaña central

Cordel de La Tercia y Gordón

En esta comarca, situada en la cabecera del río Bernesga, el pueblo de Rodiezmo, antigua capital de municipio, situado en el valle que forma el arroyo del mismo nombre, es el nudo partidor de cordeles. Por el Norte llega la vereda a Camplongo por Villanueva de la Tercia, procedente de los puertos de Pendilla y Tonín. Por el Oeste afluye la vereda a Aralla, que, a través de la portilla y pueblo del mismo nombre, comunica con la cuenca del río Luna atravesando la cabecera del río Casares. Por el Este se aproxima el cordel de Cármenes por Fontún, Velilla y la collada de Cármenes. Una vez que confluyen los tres ramales, parte de Rodiezmo la principal vía de penetración de los trasterminantes en esta comarca: la Vereda de Buiza. Esta vereda alcanza Buiza por el collado de San Antón. Desde aquí por Beberino y Pola de Gordón remonta el arroyo de Los Barrios y por la collada de Urdiales baja a Santiago de las Villas y Carrocera, ya en la cuenca del río Luna. En Benllera, a través de la cuesta del Caballo, remonta La Hoja de Camposagrado y se une al cordel antes comentado, que desciende de la montaña occidental. Desde aquí los rebaños de La Tercia continúan hacia Villadangos o vía León por los cordeles que descienden por el mencionado páramo. El cordel de la Tercia tiene también una utilización importante, junto con el que se desvía por la collada de Cármenes, que se puede cifrar en unas 15.000 ovejas.

La estación de ferrocarril de Villamanín ocupa un lugar estratégico respecto a los puertos en esta montaña central. El acceso a los mismos es bastante directo y rápido, con dos días de recorrido.

Cordel de La Mediana (Cármenes)

Los ganados trashumantes acceden a los puertos de La Mediana desde Villamanín por la co-

llada de Cármenes, y desde este lugar descienden por una vía coincidente con la carretera actual. Los rebaños que continúan hacia Valdelugueros utilizan también la carretera transversal, la que comunica ambas cuencas por Genicera y la collada de Valdeteja, alcanzando el valle alto del río Curueño.

Los ganados trasterminantes de La Tercia y Gordón, que en invierno utilizan pastos de La Vega del Condado y La Sobarriba, comarcas altas situadas cerca de León entre los ríos Torio y Porma, acceden por caminos vecinales o «campo a través» hasta Villanueva del Árbol, cerca de León, en la vega del Torio. Desde aquí, por la margen izquierda del Torio, alcanzan Pedrún y Pardavé, donde cruzan el río y a partir de entonces pasan a utilizar la carretera. El cordel asciende por Vegacervera, Las Hoces y Cármenes, donde se ramifica hacia los puertos.

Cordel de Valdelugueros

Como hemos citado anteriormente, existe una comunicación lateral desde Valdelugueros a La Mediana y La Tercia, a través de las colladas de Valdeteja y Cármenes. Esta comunicación es hoy bastante utilizada para unir todos los puertos de las cuencas altas del Curueño y Torio con la estación de ferrocarril de Villamanín, sobre todo por parte de los ganados trashumantes (ovejas y vacas). Existe también una comunicación lateral de estos valles con la ribera del Porma, que pasa desde Tolibía de Arriba a Rucayo y Camposolillo a través del collado de Valdemaría.

La comunicación directa desde los puertos de Valdelugueros y La Vecilla con la Cañada Leonesa Occidental se realiza por la ribera del Curueño, margen derecha, y posteriormente por la del río Porma (Cañada Real de Boñar), que enlaza en este último pueblo con el puente Villarente. La Cañada Real se dirige desde León y Puente Castro a Valladolid por El Puente Villarente, Mansilla y Mayorga de Campos. Esta cañada apenas es usada actualmente por los trasterminantes. Sus pastos son aprovechados en algunos tramos por los ganaderos estantes de los pueblos próximos.

Antiguamente, los cordeles provenientes de La Tercia, La Mediana y Valdelugueros bajaban hasta la ciudad de León por las márgenes del Bernesga, Torio y Curueño (tramo alto), la cruzaban, y agrupándose, formaban la Cañada Real Leonesa Occidental, que salía hacia Valladolid por el mencionado Puente Castro. Actualmente, muchos trayectos de los cordeles que confluyen en León son intransitables para el ganado por la invasión de las carreteras, cultivos y el intenso tránsito rodado, obligando a los ganados

a buscar vías alternativas en caminos con escasos cultivos en sus márgenes. Una de ellas es el mencionado cordel de La Tercia y Gordón, y otra el cordel que desde Boñar conduce los rebaños del Curueño y el Porma, hacia la cuenca del Esla para alcanzar la estación de El Burgo Ranero.

4.3.3. Montaña oriental o de Riaño

La Cañada Real Leonesa Oriental nace en los puertos situados al Norte de los pueblos de La Uña y Maraña en los valles de Riosol y Valdósín, comarca de Valdeburón. Pasa por los pueblos de Acebedo, Lario y Burón. Desde las inmediaciones de este último la cañada ha quedado cortada en un tramo de 15 Km. por su inundación por el pantano de Riaño. Los pueblos por donde pasaba en este tramo, Escaro, La Puerta, Riaño, Pedrosa y Salio, han quedado también bajo las aguas. En Pedrosa, la cañada cruzaba el Esla Yusó por un hermoso puente de piedra, hoy sólo visible con aguas bajas. En este punto confluían los rebaños procedentes de Valdeón y Tierras de la Reina. Por las ruinas del pueblo de Salio la cañada asciende al puerto de El Pando para bajar a Prioro, en la cuenca del río Cea. Desde este pueblo se asciende a Las Lomas, relieves suaves que rodean la margen derecha del valle y vuelve a descender a la vega del mismo río, cerca de la ermita de Santa María de Vega, en Valderrueda. A partir de aquí, por Soto de Valderrueda, Cegoñal y las inmediaciones de Valcuende, la cañada se interna en la provincia de Palencia.

Desde Las Lomas a Palencia, la Cañada Oriental tuvo un tráfico de ganado bastante intenso hasta hace pocos años, ya que muchos ganados que utilizaban puertos de la montaña de Riaño desembarcaban en la estación palentina y a través de la cañada, bien conservada y llana en este tramo, accedían a los puertos con bastante facilidad. La cañada conserva en gran parte de su recorrido su anchura primitiva de 90 varas. Al empezar a utilizarse la estación de El Burgo Ranero, muchos ganaderos sustituyeron por ésta la estación de desembarque en Palencia, pues desde el Burgo es más corto el acceso a la montaña.

Las Lomas es un lugar que todavía actúa como nudo de comunicaciones pastoriles; desde allí se desviaba un cordel (hace dos o tres años que se dejó de utilizar) que por La Red, y parte alta del caserío de Mental, Remolina y Las Salas se dirigía hacia los puertos de Puebla de Lillo, Cofiñal y puerto de San Isidro, en la cuenca alta del río Porma; la entrada en esta cuenca se realizaba por la collada de Viego, por la que se accede al valle de Reyero. Desde allí la cañada descendía

al valle hoy inundado de Vegamián a través del lugar de Lodaes. Por Camposolillo alcanzaba después los puertos de la cabecera del Porma.

Cordel de El Burgo Ranero

En la actualidad es el cordel más utilizado para el acceso de los ganados trashumantes a la montaña oriental. Desde Las Lomas, desviándose de la Cañada Real, el cordel toma dirección sur, desciende a El Otero de Valdetuéjar, asciende a Peñacorada y la bordea por su parte oriental. Desciende de nuevo al valle de las Casas, donde se inicia el páramo. El cordel continúa por el valle del río Corcos, prácticamente en toda su longitud hasta Llamas de Rueda, Villaverde la Chiquita y por la extensa llanura de Los Payuelos alcanza El Burgo Ranero.

Antes de llegar a este último pueblo confluye por el Noroeste el cordel de la Varga, que comunica con el valle del Esla. Este cordel cruza la carretera de Mansilla a Riaño en Villahibiera y el río Esla en Gradefes. Se dirige por Villanófar y Villacidayo hacia Barrillos de las Arrimadas y alcanza la villa de Boñar por la ermita de San Roque. El cordel de la Varga todavía es utilizado por algún rebaño que accede a los puertos de Lillo desde la estación de El Burgo Ranero.

Es la estación de El Burgo la que recibe en la actualidad más cantidad de ganado trashumante. A partir de allí, hacia el Sur el cordel ya apenas se utiliza. Continúa hacia Mayorga de Campos, donde enlaza con la cañada Leonesa Occidental.

Es de destacar la escasa importancia de la trasterminancia en este sector oriental de la montaña, ya que tan sólo media docena de rebaños la practican. Esto se debe a que los puertos de la parte oriental fueron utilizados por grandes rebaños de las cabañas o por rebaños de «piaras», que efectuaban la trashumancia larga a Extremadura.

4.4. La lógica de las cañadas. Su trazado en la provincia de León

Recorrer las cañadas acompañando a los últimos trashumantes o a sus sustitutos, los ganaderos trasterminantes, permite apreciar el distinto significado que estas vías tienen si se comparan con las utilizadas para otros fines: las antiguas calzadas o caminos carreteros. Esta diferencia es apreciable especialmente cuando la cañada o calzada atraviesan territorios abruptos con dificultades para ser transitados. Las características del trazado de una vía pecuaria aparecen entonces

más claramente diferenciadas de las de los caminos especialmente pensados para uso humano. Con valor relativo —con referencia a las cañadas leonesas en sus tramos más septentrionales—, comentaremos algunas de las características que diferencian las cañadas y las calzadas:

— La primera, y que condiciona en buena medida las restantes, alude a su tapiz herbáceo (pastos longitudinales). Las ovejas obtienen el sustento en la cañada, y el abonado, pisoteo y pastoreo que ejercen determinan la existencia de una cubierta vegetal diferente de la de las zonas adyacentes. En la cañada predominan especies pascícolas adaptadas al diente de la oveja, distintas según las características de clima y suelo, pero, en general, ricas en leguminosas de los géneros *Medicago*, *Trifolium*, *Lotus* y gramíneas cespitosas como *Poa*, *Festuca* o *Agrastis*, especies adaptadas al majadeo y a la elevada fertilidad. El matorral suele ser escaso en la cañada, siempre menos abundante que en los baldíos adyacentes.

— El trazado de la cañada no sigue la vía más rápida o directa, sino que tiene en cuenta la necesidad de encontrar cada día áreas de descanso adecuadas, con disponibilidad de agua y forraje seguro. Por este motivo la cañada se desvía, a veces, del curso bajo de un valle y remonta las lomas o cerros próximos —que recorre durante algunos kilómetros; a veces los descansaderos y zonas aptas o más seguras para pasar la noche se encuentran en estos lugares altos—, para descender de nuevo más adelante al mismo valle. Una calzada o carretera no presenta normalmente este tipo de recorridos, sino que sigue la vía más corta y ahorrativa de esfuerzo físico, utilizando, si ello es posible, rutas cercanas al curso del río. En zonas altas próximas a valles, de los que la cañada previamente se ha apartado para luego retornar, se sitúan áreas muy conocidas de descansadero, tal como sucede, por ejemplo, en el Páramo de Cabezón —cerca de Valladolid— o en Las Lomas de Prioro, ambos en la Cañada Oriental.

— El trazado de la cañada acomete las cuestas —subida o bajada— por lugares de pendiente muy fuerte, con frecuentes desniveles, superiores al 25 ó 30%, que las ovejas bajan directamente a saltos y suben a buen ritmo, mientras que los pastores se ven obligados a superar en zig-zag o línea quebrada. A veces, la carretera o camino pedestre rodea la cabecera de un valle o barranco, manteniendo el nivel horizontal más conveniente, próximo a su cabecera y, sin embargo, la cañada lo atraviesa transversalmente, descendiendo por su mayor pendiente y remonta la ladera opuesta.

— En su aproximación a la montaña, las cañadas buscan en su recorrido la parte alta de lo-

mas amplias o páramos. Discurren por las tierras altas en toda su longitud y evitan las zonas bajas de las vegas fluviales. Tal sucede con las principales cañadas en la provincia de León: recorridos por Hojas de Carrizo, de Camposagrado, de León, Payuelo —cordel de El Burgo Ranero— y con el recorrido de la Cañada Oriental a través de los páramos palentinos, al Norte de Carrión de los Condes.

— Sin embargo, en las zonas de menor altitud y clima más cálido, la cañada busca para su recorrido valles poco profundos, frescos, con surgencia de acuíferos, que recorre en toda su longitud. Tal es el caso del río Corcos, el arroyo de la Huerga, al Sur del Páramo, o de muchos tramos de las cañadas leonesas en las comarcas centrales de la depresión del Duero. La selección de estas zonas se debe a la existencia en ellas de pastos majadeados y frescos, así como descansaderos amplios con árboles o lugares de sombra. El transcurso por estos cauces poco profundos evita, además, el contacto con las tierras de labor, que ocupan las zonas interfluviales.

— En las zonas de montaña, la tierra cultivable o apta para prados regados —de siega— es escasa y se localiza en elevada proporción en el fondo de valles fluviales estrechos. Cuando la cañada se ve obligada a discurrir por este tipo de valles se adapta a una de sus laderas —la más so-

leada y despejada de vegetación y roquedo— y la ocupa inclinándose incluso con fuerte pendiente. En esta situación la cañada se deshace en numerosas «sendas de ovejas», por las que los animales transitan a distintas alturas. No es raro que este tipo de terreno pendiente, en el que no se pasta ni se detiene el rebaño, esté ocupado por árboles dispersos —de tipo parque abierto— y arbustos.

— Al rodear roquedos o zonas abruptas en la montaña, la cañada, o la parte de la misma más utilizable, se estrecha en un desfiladero angosto por el que las ovejas discurren casi en fila. En León esto sucede, entre otros lugares, cuando el cordel de El Burgo rodea Peñacorada o el de Babia la Sierra de La Filera.

— Si bien es frecuente que sobre la calle principal de algunas poblaciones discurra una antigua vía pecuaria en toda su longitud, sucede, a veces, que la cañada rodea, extrañamente, ciertos pueblos, separándose del núcleo habitado. Cuando esto ocurre se debe normalmente a que la circunvalación buscaba algún descansadero, donde pasaban la noche las ovejas y los pastores. Las merinas abonaban las eras del pueblo, generalmente comunes, o también propiedades particulares, y a cambio los pastores eran invitados a cenar en alguna casa. Normalmente eran lugares fijos a los que se acudía por tradición bien establecida.

5 utilización actual de las vías pecuarias

5.1. Introducción

Tanto la trashumancia a Extremadura y La Mancha (Valle de Alcudía), como la trashumancia corra o trasterminancia a los pueblos del sur de la provincia de León, han sido dos actividades de gran tradición en la provincia. Ambas han convivido durante siglos. Cada comarca, en función de su situación geográfica o de sus recursos, optó por uno u otro sistema, que también implicaba la especialización zootécnica (razas ovinas especializadas).

El pastoreo trasterminante coincide con un desplazamiento de corto alcance en el que los rebaños salen de sus suelos concejiles y pasan a pastar yerbas de términos municipales próximos; en general, distantes menos de 100 Km., formando parte de comarcas contiguas, con una conexión fácil y no costosa. Como en su caminar seguían el curso de las riberas cuyos pastos aprovechaban, estos ganaderos recibieron, en un principio, el nombre de «riberiegos». Con el tiempo, algunos se convirtieron en propietarios de rebaños trashumantes y pasaron a disputar a los antiguos mesteños los pastizales tradicionales (GARCÍA MARTÍN, 1990). A los protagonistas de esta trashumancia corta se les denominó en Babia «blanqueros» y en Luna «trasladantes», en contraposición a los «serranos», nombre con el que se denominaba en Extremadura a los pastores oriundos de las sierras del Norte (MATEO DÍEZ, 1985).

BRAUDEL (1976) clasifica en tres las variantes de esta modalidad de trashumancia corta: *Normal*, cuando propietarios y pastores son habitantes de la llanura, la cual sólo abandonan en verano en busca de los pastos que arriendan en la montaña. *Inversa*, cuando los rebaños de los montañeses bajan en invierno a utilizar los pastos de los valles y planicies. *Mixto*, cuando se dan los dos casos anteriores.

En cuanto a la primera modalidad, actualmente tiene poca importancia, pero está apareciendo en los últimos años, sobre todo en la montaña de Riaño, con ovejas churras, por la disminución de la trashumancia.

La modalidad inversa ha tenido en la montaña de León una tradición remota, sobre todo en el antiguo concejo de Luna, y se ha incrementado notablemente en los últimos cuarenta años, debido, por una parte, a la crisis de la trashumancia larga, razón que obligó a muchos ganaderos tradicionales a adoptar este sistema más cómodo y con menos problemas. No obstante, ello no hubiese sido posible sin la creación de los nuevos regadíos del Páramo a partir de la construcción del pantano del río Luna, que modificó de forma profunda la economía de estas tierras e incrementó notablemente las posibilidades de invernada.

No obstante, la modalidad inversa de trasterminancia ovina es poco conocida y valorada en León, a pesar de las connotaciones sociales, económicas —es decir, de formas de vida— y la repercusión en el uso de los recursos que este tipo de sistema ganadero conlleva.

5.2. Abandono de los desplazamientos largos. Transporte en ferrocarril

A principios de siglo, el ferrocarril revolucionó las costumbres pastoriles. El antiguo desplazamiento durante más de treinta días a pie por las cañadas fue progresivamente sustituido por el viaje en tren, si bien su uso no se generalizaría hasta los años cuarenta del presente siglo. Este hecho supuso también un aumento de la presión ganadera sobre los puertos, donde permanecerían durante más tiempo, dependiendo del estado de la hierba en las dehesas y el correlativo abandono del uso de las cañadas.

Las primeras referencias a trenes especiales para ganado trashumante datan de 1896, año en que se finalizan las obras de la línea entre Palazuelo y Plasencia, en Cáceres, hasta Astorga. Algunos estudiosos del tema indican que dicho tramo ferroviario fue construido para el transporte de rebaños en sustitución de la cañada de la Plata. En 1898, el Marqués de Perales, presidente de la Asociación de Ganaderos del Reino, solicita tarifas a la Compañía MZA y un año después

se anuncia una tarifa especial para ganado trashumante.

En los años veinte comienza a utilizarse por los merineros la estación de Astorga a través de la Compañía de Ferrocarriles del Oeste. Dicha estación fue muy utilizada, sobre todo, por las cabañas y los rebaños más importantes que acudían a los puertos de la montaña occidental (Babía, Laciana, Luna y Omaña) y central (Tercia, Mediana y Valdelugeros), y que contaban con una buena red de cordeles y un acceso relativamente fácil para aproximarse a este embarcadero. Para los pequeños y medianos rebaños la utilización del ferrocarril no se generalizará hasta los años cuarenta.

Después de Astorga se habilitan otras estaciones como la de Valcavado del Páramo, La Bañeza y Villadangos. La primera se utilizó mucho en la «subida» de primavera, ya que en sus proximidades está la dehesa de Mestajas, donde los rebaños se agrupaban y recuperaban fuerzas antes de iniciar la marcha hacia la montaña. En los años cincuenta se abandonan las anteriores en favor de las de Villamanín, en plena montaña central, Campo de Santibáñez y El Burgo Ranero, que se mantienen con muy escaso tránsito en la actualidad.

Las estaciones de uso actual se sitúan en las proximidades de cordeles que permiten el acceso a sectores diferentes de la montaña. La de Campo de Santibáñez es utilizada por los rebaños que van hacia Babía y Laciana; Villamanín, por los que se dirigen a la comarca de Los Argüellos (Tercia, Mediana y Valdelugeros) y la de El Burgo Ranero, por los ganados que se dirigen a la montaña de Riaño y cuenca alta del Porma. Como ya se ha indicado, alguno de los rebaños que aprovechaban los puertos de Riaño, como los del Marqués de Perales y los de «piaras», utilizaron hasta hace pocos años la estación de Palencia, ya que al pasar por esta ciudad la Cañada Leonesa Oriental el tránsito era factible, directo y cómodo hacia los puertos.

Hay que constatar que las cabañas de la montaña oriental empezaron a embarcar el ganado en ferrocarril mucho más tarde que las de Babía. Así, la cabaña de Rojas empleó el tren por primera vez en 1949, embarcando en Palencia o Medina del Campo, según la situación de los puertos, y la cabaña de Perales, un par de años después. Los rebaños de «piaras» la utilizaron incluso antes que las cabañas. El auge de la estación de El Burgo Ranero, para aproximarse a los puertos de Riaño, es mucho más reciente.

Desde las estaciones de El Burgo Ranero y Campo de Santibáñez hasta los puertos hay cinco-siete jornadas de camino andando y siete desde Palencia; Villamanín tiene un acceso más rá-

pido y en dos-tres días se llega a los puertos más alejados. En contraposición con las antiguas estaciones de Astorga, La Bañeza o Valcavado, que todavía conservan en pie excelentes embarcaderos de piedra a tres niveles para el acceso de las ovejas a cada piso del vagón, las que se utilizan actualmente carecen de las infraestructuras mínimas para el manejo del ganado.

El transporte por ferrocarril sigue teniendo cierta importancia relativa en la actualidad; en los últimos cinco años ha transportado una media de 26.000 ovejas (70% del total de ovinos trashumantes en León). El resto hace su traslado por carretera, y si bien esta segunda opción en camión es bastante más cara, va adquiriendo cada vez más importancia por su comodidad y rapidez. La media de ovejas trashumantes transportadas, por ambos medios, es de 37.000 cabezas, formando parte de 23 rebaños.

5.3. La trashumancia. Situación actual

En la montaña leonesa pueden distinguirse tres grandes zonas de localización de puertos que se corresponden con las zonas de trashumancia. Como ya se ha indicado anteriormente, para el acceso de los ganados a estas zonas se dispone de tres cañadas reales: la de La Plata o Vizana, la Leonesa Occidental y la Leonesa Oriental, que se subdividen en cordeles, veredas y coladas al acercarse a la montaña. Las dos primeras atraviesan la provincia de Norte a Sur; la última corta tan solo su borde oriental.

Hasta los años cuarenta todas las cañadas fueron muy transitadas por los numerosos rebaños que se desplazaban a pie desde el norte de León a Extremadura, si bien, como ya se ha visto, desde principios de siglo algunos rebaños utilizaban el ferrocarril desde las estaciones de Astorga o Valcavado, ubicadas al sur de la provincia. En los años cuarenta se generalizó el uso del ferrocarril y aún hoy se utiliza, aunque en menor medida por el descenso general experimentado por la trashumancia larga. Los rebaños trashumantes que acceden en verano a la montaña de León utilizan actualmente las estaciones de ferrocarril de Campo de Santibáñez (en las proximidades de Lorenzana, cerca de León, en la cuenca del río Torio), Villamanín, en la comarca de La Tercia, valle alto del Bernesga y El Burgo Ranero, en la tierra llana del oriente provincial, cerca del inicio del Páramo del Rayuelo. En Campo de Santibáñez desembarcan los rebaños que van a los puertos de Babía y Laciana. Villamanín es utilizada por los rebaños que se dirigen principalmente a las comarcas centrales. La estación de El Burgo Ranero es empleada por trashumantes con destino a los puertos de la montaña de Riaño. La utilización de

estas estaciones se debe a su ubicación en lugares estratégicos coincidentes con el paso de cordeles, lo que facilitaba el acceso a los mismos. Desde dichas estaciones, los rebaños alcanzan los puertos, andando entre cinco y siete jornadas, excepto los que desembarcan en Villamanín, que quedan más próximos a su destino.

En el año 1990 trashumaron a León un total de 37.200 ovejas, formando parte de 25 rebaños (algunos de varios propietarios), de las que un 73% (26.700 ovejas) lo hicieron en ferrocarril, y el resto, 10.500 ovejas (27%), en camiones. Según las estaciones de destino, en Campo de Santibáñez desembarcaron tres rebaños (6.800 ovejas); en Villamanín, 11 (8.800 ovejas), y en El Burgo Ranero lo hicieron cinco rebaños (11.150 ovejas). En camión trashumaron seis rebaños (10.100 ovejas) con destino a los puertos de Pinos, Villafeliz, Puebla de Lillo, San Cibrián de Somozá, Lois y Maraña. En cuanto a la propiedad de los rebaños, tan sólo el 31% de las ovejas (nueve rebaños) pertenecen a «serranos» pastores de León, vecinos de diferentes pueblos de Babia, Tercia y Riaño. Sin embargo, los dos rebaños más importantes que vienen a León, procedentes de Cáceres, a pesar de no ser de propiedad de ganaderos leoneses, aún mantienen como mayoral y encargado a oriundos del Norte de León. La propie-

dad del resto de los rebaños está en manos de ganaderos extremeños, salmantinos y manchegos.

Evolución de la actividad en el presente siglo

En las tablas 6 y 7 puede apreciarse la evolución histórica de los censos de ovino trashumante en los últimos años y el medio de transporte utilizado. Según RODRÍGUEZ (1955), en los años cincuenta trashumaban a León alrededor de 100.000 ovejas, cifra que se mantuvo hasta mediados de los años setenta (ABELLÁN y OLIVER, 1979), en que se inicia el descenso paulatino hasta la situación actual. Dos matizaciones pueden hacerse a estos datos reflejados en la tabla 6: la primera, que los datos obtenidos por RODRÍGUEZ (1955) son bajos, como lo reconoce el propio autor, debido a la gran sequía estival que se padeció ese año. El número de cabezas trashumantes oscila en el conjunto de esos años alrededor de las 100.000 indicadas, aunque con variaciones de año en año, según las posibilidades alimenticias de las dehesas del Sur. La segunda, que los datos aportados por ABELLÁN y OLIVER (1979) tan sólo recogen los movimientos en ferrocarril, si bien los realizados en camión en esta época serían poco importantes.

TABLA 6. ORIGEN Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS CENSOS DE OVINO TRASHUMANTE

	1981 (1)	1949 (2)	%	1970-74 (3)	%	1987-91 (4)	%
Cáceres		43.075	49,7	78.230	79,4	32.538	87,8
Badajoz		72.760	26,3	12.060	12,2	2.540	6,9
Ciudad Real		12.385	14,3	8.220	8,3	1.978	5,3
Jaén		4.803	5,5				
Salamanca		2.660	3,0				
Palencia		1.017	1,2				
TOTAL	134.880	86.700	100,0	98.510	100,0	37.056	100,0

Fuentes: Elaborado por M. RODRÍGUEZ PASCUAL a partir de:

(1) *La ganadería en España. Avance sobre la riqueza pecuaria en 1981.*

(2) RODRÍGUEZ (1955).

(3) ABELLÁN y OLIVERA (1979).

(4) Datos propios.

TABLA 7. EVOLUCIÓN DE LOS CENSOS Y MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO

	1987		1988		1989		1990		1991	
	Núm. rebaños	Núm. ovejas								
Tren	21	32.100	18	27.600	15	24.000	16	26.700	14	21.700
Camión	6	10.390	4	8.400	9	14.090	7	10.500	6	9.800
TOTAL	27	42.490	22	36.000	24	38.090	23	37.200	20	31.500

Con estas matizaciones podemos comentar que la trashumancia disminuye paulatinamente desde principios de siglo, aunque hasta los años setenta se mantiene relativamente estable, constatándose a partir de entonces y hasta nuestros días un descenso de más de un 60%. Sin embargo, no tenemos cifras globales para ilustrar el incremento que tuvo la actividad en la década 1945-1955, con la explosión de los rebaños de «piaras», estimulados por el alto precio de la lana, que hizo que tan sólo en la montaña de Riaño existiesen unas 55.000 ó 60.000 ovejas.

Por otra parte, podemos observar la creciente importancia de la provincia de Cáceres como lugar de invernada de los rebaños, mientras que disminuyen progresivamente las estancias en Badajoz y Ciudad Real. En el período estudiado, casi un 88% de las ovejas que llegan a León proceden de Cáceres y este monopolio se va a acrecentar al quedarse estantes los pocos rebaños que venían de las otras dos provincias citadas.

Si analizamos la evolución de los censos en los últimos cinco años (tabla 7), también se observa una disminución paulatina de los mismos estimada en un 26%. No obstante, en los años centrales se aprecia cierto mantenimiento, propiciado en parte por las subvenciones de la CE. El número de rebaños o empresas, que generalmente agrupan a diferentes familiares o socios, tuvo igualmente un descenso de 27 a 20, aunque los grandes rebaños se siguen manteniendo.

En la misma tabla se manifiesta que la trashumancia por ferrocarril sigue teniendo gran importancia relativa y transporta, como media, un 71% de las ovejas. El 29% restante lo hace en camión. El número medio de ovejas transportadas por ambos sistemas, en el período estudiado, es de 37.056, formando parte de 23 rebaños.

Durante los últimos cien años (1891-1991), la trashumancia a los puertos de León ha disminuido en un 77% y está en claro retroceso. Sin embargo, la actividad no está muerta y lucha por sobrevivir a pesar de todos los inconvenientes, que se analizan en el capítulo 6.

Según el origen de los rebaños (ver en la tabla 8 las zonas de invernada), un 86% de las ovejas proceden de la provincia de Cáceres, sobre todo de las comarcas de Alcántara, Brozas y Trujillo; un 5% de la provincia de Badajoz, comarca de La Serena (dos rebaños), y el 9% restante (otros dos rebaños) del Valle de Alcudia (Ciudad Real), respecto del cual puede verse el reciente trabajo de RUBIO DE LUCAS y MARTÍNEZ (1992). Los municipios de Alcántara, Brozas y Membrio reúnen a más del 56% de las ovejas trashumantes; en importancia les sigue la penillanura Trujillano-Cacereña, con el 31% de los efectivos. En total, el 88% de las ovejas que trashuman a León

ocupan en invierno los pastos cacereños. Los rebaños de La Serena y el Valle de Alcudia tienen cada vez menos importancia por quedarse estantes en dichas zonas.

Las estaciones extremeñas más utilizadas (tabla 9) son Casar de Cáceres y Palazuelo-Empalme. En menor medida, las de Cañaverol, Herrerueta, Arroyo de la Luz y Malpartida. En Ciudad Real (Valle de Alcudia) la de Brazatortas y en La Serena (Badajoz) la de Villanueva de la Serena. En el último año, los dos rebaños procedentes de esta zona se trasladaron en camión. Puede observarse la gran importancia que tiene el apeadero cacereño de La Perala (Casar de Cáceres), utilizado tan sólo por ganado trashumante y por el que pasan más del 60% de las ovejas. Esta estación ha sido la más usada tradicionalmente por las ovejas, y más recientemente por las vacas trashumantes. Le sigue en importancia, aunque muy distante, el apeadero de Palazuelo-Empalme, no lejos de Plasencia, y los de Herrerueta y Arroyo-Malpartida, a mitad de camino entre las importantes localidades ganaderas de Arroyo de la Luz y Malpartida de Cáceres. Las estaciones cacereñas son las que mantienen en la actualidad todo

TABLA 8. ZONAS DE INVERNADA DE LOS REBAÑOS (1987-1991)

	Número ovejas	%
Cáceres:		
Alcántara, Brozas y Membrio	21.018	56,7
Trujillo	11.520	31,2
Badajoz:		
La Serena	2.520	6,9
Ciudad Real:		
Valle de Alcudia	1.978	5,3
TOTAL	37.056	

TABLA 9. TRANSPORTE EN FERROCARRIL (1987-1991): ESTACIONES UTILIZADAS EN EXTREMADURA/LA MANCHA

	Número ovejas	%
Casar de Cáceres («La Perala») ...	15.920	60,3
Palazuelo-Empalme (Montfragüe) ..	4.820	18,3
Herrerueta	1.960	7,4
Arroyo-Malpartida	1.120	4,2
Brazatortas-Veredas (o Puertollano)..	1.640	6,2
Villanueva de la Serena	960	3,6
TOTAL	26.420	

el transporte en tren, ya que la de Villanueva de la Serena, en Badajoz, dejó de utilizarse en 1989 y las de Brazatortas-Veredas o Puertollano, en el Valle de Alcudía, dejaron de emplearse por primera vez en 1991.

En la tabla 10 se presenta la cuantificación media del tráfico merinero en las estaciones de León; con expresión del número de trenes y rebaños, así como de las ovejas transportadas. En el período estudiado, la estación más importante es El Burgo Ranero y también la que más actividad ha perdido, pasando de cinco trenes y diez rebaños en 1987 a dos y tres, respectivamente, en 1991. En las otras dos se han mantenido los valores. Actualmente, en 1991, la más importante es Villamanín, a la que llegan tres trenes de ovejas, agrupados en ocho rebaños.

Los tramos de cañadas transitados hoy por los trashumantes dependen de la estación de desembarque y son: el primero desde Campo de Santibáñez, siguiendo el cordel de Camposagrado y posteriormente el de Laciana para dirigirse a través de Omaña, hasta los puertos de Orallo, cuyo viaje a pie dura entre cinco y seis jornadas; en segundo lugar los que desembarcan en la estación de Villamanín —situada en el centro de la zona de puertos— utilizan los cordeles próximos, que, a través de uno o dos días de camino, los conducen a su destino final. Por último, los que desembarcan en la estación de El Burgo siguen por el cordel del mismo nombre hasta alcanzar Las Lomas, cerca de Prioro, lugar en que el cordel coincide con la Cañada Real Leonesa Oriental; a partir de allí el cordel se ramifica, si bien en la actualidad la mayor parte aún utilizan la cañada principal que, tras superar el puerto de El Pando, penetra en el valle del río Porma.

En los últimos años, al dejarse de acudir a la estación de Palencia, se ha abandonado la parte correspondiente de la cañada al Sur de Las Lomas, a pesar de que hasta Palencia su conservación es muy buena, manteniendo, sobre todo, en la zona llana la anchura original de 70 m. (RODRÍGUEZ PASCUAL y GÓMEZ SAL, 1991b).

Al margen de las cifras anteriores, en la actualidad ha alcanzado importancia la trashumancia

de vacuno practicada por antiguos ganaderos de ovino de La Tercia, que abandonaron la actividad por falta de pastores y por la baja rentabilidad de las explotaciones de ovino. Según argumentan, el ganado vacuno de carne en sistema extensivo exige mucha menos mano de obra y no requiere la presencia constante del pastor. Para sus desplazamientos utilizan sobre todo el tren (estación de Villamanín). Esta trashumancia de vacuno de La Tercia se puede evaluar en unas 1.500 reses repartidas entre unos 35 propietarios. Su destino son los pastos invernales de Alcántara y Brozas (Cáceres), principalmente, donde arriendan las fincas para la invernada.

Propiedad de los rebaños trashumantes

En la actualidad, según se muestra en la tabla 11, la mayoría de los rebaños que trashuman a León están en manos de propietarios extremeños (52% de las ovejas), seguidos de leoneses (36%) y más lejos están salmantinos y manchegos. Sin embargo, este aparente predominio hay que tomarlo con matizaciones. La primera es que en dos de las ganaderías más importantes que vienen a León, la de Hijos de Manuel Plaza Sánchez, de Trujillo, y la de los Hermanos Hernaiz Porras, de Brozas, sus propietarios son serranos originarios de Ávila y Burgos, respectivamente.

Por otra parte, las dos ganaderías más importantes que se desplazan a León, la de Miguel Granda, de Trujillo, y la citada anteriormente de Hijos de Manuel Plaza, con cerca de 5.000 ovejas cada una, cuentan con mayores oriundos de León. En la primera, el mayoral es José Álvarez Pozal, de Torre de Babia, y en la segunda, Santiago Fernández («El Regular»), de Prioro. De esta forma, aunque los trashumantes leoneses no son mayoría, siguen dirigiendo la mayor parte de los rebaños que vienen a esta provincia.

Los ganaderos salmantinos siempre han sido tradicionales en León, procedentes, sobre todo, de la comarca de Ciudad Rodrigo y Fuentes de Oñoro, aunque actualmente pasan el invierno en pastos de Extremadura. Algunos conservan la

TABLA 10. TRANSPORTE EN FERROCARRIL (1987-1991): ESTACIONES UTILIZADAS EN LEÓN

	Número de trenes	Número de rebaños	Número de ovejas	%
El Burgo Ranero	4	6	10.500	30,9
Santibáñez	2	3	7.040	27,0
Villamanín	3	8	8.880	34,1
TOTAL			26.420	

tradición de traer con ellos a sus mujeres a las majadas.

En cuanto a los ganaderos trashumantes leoneses, en la tabla 12 exponemos la distribución de las ovejas según las de comarcas de origen de los ganaderos. A este respecto, la comarca más importante es La Tercia, seguida de Luna y Babia, que están igualadas. Los porcentajes más pequeños corresponden a Riaño. Los originarios de Babia y Luna acaparan más del 50% de las ovejas trashumantes de propiedad de leoneses. Hacemos a continuación una mención explícita a los ganaderos trashumantes de León, que han llegado hasta nuestros días:

En La Tercia, David Alonso Tascón, de Pendilla; Fructuoso Álvarez García («Frutos»), de Poladura de la Tercia; Abel Fernández González y Manuel Tascón García, de Viadangos de Arbas. También debemos reseñar a Constantino García García, que dejó el ganado en 1989, y era hijo del famoso ganadero tradicional Ezequiel García Cañón, de Viadangos de Arbas.

En la comarca de Babia, la familia Hidalgo Álvarez, de Sena de Luna; los Hijos de Pedro Barriada («Pedrón»), de Torrebarrio de Arriba; los Hermanos Álvarez Álvarez («Los Villa»), de Torrebarrio, y Herminio Tascón Álvarez, de Torrestío, que vendió el ganado en 1990.

Originarios de la comarca de Luna queda el rebaño de los hermanos Rodríguez Álvarez, conocidos como «Los Sagüeras» por ser oriundos del pueblo de Sagüera de Luna.

Como únicos representantes de Riaño, queda el rebaño descendiente del Marqués de Perales, hoy propiedad de la comunidad Fuente de los Romeros, en la que participan el antiguo mayoral de la cabaña, Dionisio Rodríguez Escanciano, de Tejerina, y familiares. Cabe reseñar que este rebaño abandonó por última vez los puertos de Lois (Ayuntamiento de Crémenes) en el otoño de 1990, para quedar en lo sucesivo como ganado estante en la comarca extremeña de La Serena.

Puertos para ovejas trashumantes

En la tabla 13 mostramos la distribución de la trashumancia por las diferentes comarcas montañosas de León, con el número de puertos utilizados y los porcentajes de ovejas en cada sector. Incluimos aquí varios puertos de la vertiente asturiana, en las proximidades del puerto de La Mesa, lindando con Babia, ya que son aprovechados por un ganadero leonés y el acceso se realiza por Babia.

Destaca en dicha tabla una utilización más importante de la montaña oriental, incluyendo Ria-

ño y la cuenca alta del río Porma (más del 50% de las ovejas trashumantes). Le siguen en importancia los sectores occidental y central. En total se utilizan unos 66 puertos, de los que el 38% son particulares (propiedad de los pueblos o personas particulares) y son administrados directa-

TABLA 11. PROPIEDAD DE LOS REBAÑOS TRASHUMANTES (1987-1991)

	%
Extremeños	52,5
Leoneses	36,3
Salmantinos	5,7
Manchegos	5,3

TABLA 12. PROPIETARIOS «SERRANOS» LEONESES (1987-1991)

Comarca de origen	Número de ovejas	%
Babia	3.400	25,3
Luna	3.660	27,2
Tercia	5.200	38,6
Riaño	1.200	8,9
TOTAL	13.460	
Trashumancia leonesa/trashumancia total: 36,3%.		

TABLA 13. UTILIZACIÓN DE PUERTOS (1987-1991): PORCENTAJE DE OVEJAS EN CADA COMARCA

	%	Número de puertos
Montaña occidental	27,1	
Laciana	9,1	8
Babia	10,1	7
Asturias	7,9	6
Montaña central	17,3	
Argüellos:		
Tercia	6,2	2
Mediana	5,4	7
Valdelugeros	5,7	4
Montaña oriental	35,6	
Porma	17,8	12
Riaño	37,8	20

mente por ellos. El resto están situados en Montes de Utilidad Pública y son administrados por el Servicio Territorial del Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, que los subasta anualmente o por varios años.

En general, los serranos leoneses tienden a localizarse en los puertos próximos a sus pueblos de origen, donde mantienen casa abierta por el verano, o en lugares cercanos. Los originarios de La Tercia, donde, igual que en Luna y Babia, hay muchos ganaderos trasterminantes y, por tanto, gran demanda sobre los puertos, se ven obligados a desplazarse hacia los valles cercanos de La Mediana o Valdelugeros.

La presencia de extremeños o manchegos es más acusada en Laciana, Alto Porma (Boñar y Puebla de Lillo) y Riaño, ya que apenas quedan ganaderos trashumantes oriundos de estas zonas. Además, por no tener la comarca de Riaño tradición de trasterminancia a La Ribera, ninguno de los antiguos trashumantes se reconvirtió a esta actividad. Por el contrario, en las comarcas de Luna, Babia y La Tercia hay una fuerte competencia por los puertos, ya que hay que competir con los trasterminantes.

Aunque los puertos se han encarecido bastante durante los últimos años, a decir de los ganaderos, todavía se mantienen dentro de unos niveles aceptables, lo que, a pesar de todos los inconvenientes, incita a muchos ganaderos a seguir trashumando. El precio medio de los puertos subastados en 1991 es de 315 pesetas/oveja, aunque los valores oscilaron entre 120 y 730 pesetas/oveja, dependiendo de su localización y demanda.

Estructura actual de los rebaños

En la segunda mitad de este siglo, las parcelaciones de los terrenos pastables, las dificultades de mano de obra y la intensificación de las producciones acabaron con la antigua organización del régimen de grandes cabañas. Desde el punto de vista laboral, desapareció el antiguo esquema jerárquico (rabadán, compañero, ayudador, zagal...) de cometidos específicos de los pastores, si bien se mantiene el mayoral como coordinador de todas las actividades de la explotación y administración.

Respecto a la propiedad, han desaparecido los rebaños con fines distintos a los propiamente comerciales (prestigio social), los rebaños-tradición (ligados a un nombre familiar) y quedan sólo restos de los rebaños-prestigio (SÁNCHEZ BELDA, 1986), mantenidos por afición y por defender la calidad de una determinada estirpe de ovejas.

En la tabla 14 presentamos la estructura actual de los rebaños trashumantes en el período estudiado. Se puede observar que existen tres tipos diferentes de explotaciones según el número de ovejas. El primer tipo, tamaño grande, lo componen cuatro ganaderías, con una media de 4.000 ovejas/explotación; dos de ellas tienen alrededor de 3.000 ovejas/explotación y las otras dos en torno a las 5.000 ovejas. En conjunto, las cuatro explotaciones agrupan al 43% de las ovejas trashumantes.

Las explotaciones de tipo medio agrupan a un 27% del censo, estando el intervalo entre 1.500 y 2.000 ovejas/explotación. El tipo de explotación más reducida, aunque el más numeroso en cuanto a ganaderos, está compuesto por los rebaños que tienen como media alrededor de las 800 ovejas y suponen el 29% del total.

Según se desprende de la tabla, hay un mayor número de rebaños propietarios del grupo denominado pequeño, pero las explotaciones de tamaño medio-grande engloban un mayor número de cabezas. Así, el 41% de los propietarios (ganaderos o asociaciones) que realizan la trashumancia engloban al 70% de las ovejas. En las épocas de crisis y de ajuste de costes, las explotaciones que resisten se ven forzadas a incrementar sus efectivos para abaratar los costes.

5.3.1. La trashumancia de ganado vacuno

Durante las últimas dos décadas se está verificando en la trashumancia leonesa un importante proceso de la sustitución del ganado ovino por el vacuno. Este proceso, que tiene su principal desarrollo en el Sistema Central (LLORCA y RUIZ, 1987, y PÉREZ FIGUERAS *et al.*, 1992), ha cobrado gran importancia en la montaña central de León, sobre todo en ganaderos del municipio de Villamanín y también en algunos de la montaña

TABLA 14. ESTRUCTURA DE LOS REBAÑOS (1978-1981)

Media ovejas/explotación	Número propietarios o sociedades	Número de ovejas	%
4.030	4	16.120	43,5
1.673	6	10.040	27,1
778	14	10.896	29,4

TABLA 15. TRASHUMANCIA TOTAL DE GANADO VACUNO (1987-1991)

Origen	Destino			TOTAL
	Cáceres	Asturias	Santander	
Montaña occidental	70	306	—	376
Montaña central	1.070	468	—	1.538
Montaña oriental	660	291	704	1.655
TOTAL	1.800	1.065	704	3.569

de Riaño. En la tabla 15 pueden observarse los valores medios de la trashumancia vacuna en el período estudiado, siendo Cáceres la provincia de destino más importante, seguida de Asturias y Santander.

Hay que resaltar el hecho de que la trashumancia a Cáceres está en manos de ganaderos leoneses, mientras que en la de Asturias y Santander los ganaderos son oriundos de estas provincias limítrofes, utilizan los pastos de León durante el verano y retornan en invierno a sus pueblos de origen. Las vacas procedentes de Asturias se reparten por toda la montaña, mientras que las de Santander se localizan en la montaña de Riaño por su proximidad geográfica.

Hasta los años sesenta la trashumancia era exclusivamente de ovejas. A partir de entonces, la ausencia de mano de obra y su encarecimiento hizo que muchos ganaderos tradicionales, sobre todo de La Tercia, se pasasen al vacuno, más cómodo de manejar y que necesita menos mano de obra. Puede permanecer sólo en los puertos y en las fincas extremeñas, necesitando tan sólo atenciones mínimas.

La estación de Villamanín canaliza todo el transporte de vacas en trenes especiales hacia Cáceres. Durante el período estudiado han embarcado/desembarcado, de media, unas 1.100 cabezas, pertenecientes a más de veinte familias o socios. En la tabla 16 puede apreciarse cómo esta estación conduce todo el ganado de los propietarios originarios de la montaña central y sobre todo del municipio de Villamanín. Los ganados procedentes de la montaña oriental suelen realizar el transporte en camiones, igual que los que se dirigen a Asturias o Santander, aunque algunos, por su proximidad geográfica, cruzan la cordillera andando.

En el conjunto de la trashumancia vacuna el transporte en tren supone un 63% del total, y para los municipios de la montaña central, cerca del 90% del total. La estación de Villamanín juega un importante papel en el mantenimiento de la trashumancia de vacas. Su localización próxima a los puertos facilita en buena medida el embarque. En cuanto a las estaciones de destino en

Cáceres, la más importante sigue siendo La Perala (Casar de Cáceres) y tan sólo un ganadero utiliza la de Cañaverál. Los lugares de invernada más importantes son los pertenecientes a los municipios de Alcántara y Brozas, igual que para el ganado ovino.

Dentro del municipio de Villamanín, el caso más significativo es el pueblo de Pendilla, que, como hemos comentado al hablar del ovino, era el que más ganado trashumante tenía de toda la montaña central. Hasta hace unos diez años todavía contaba con cuatro-cinco rebaños de ovejas, a los que acompañaban 10-12 yeguas de cría en cada uno. Hoy tan sólo cuenta con un rebaño de ovejas, con las que también bajan vacas. El resto de los trashumantes de Pendilla se han reconvertido al vacuno y media docena de familias trashuman a Cáceres con unas 100 vacas. Los trashumantes de ovino originarios de Poladura y Viadangos, en el mismo municipio, también se acompañan de un mayor o menor número de vacas, que permiten complementar los ingresos y diversificar los riesgos. El municipio de Villamanín acapara el 70% de las vacas trashumantes de la montaña central, correspondiendo a Pendilla más de la mitad y un 35% de toda la trashumancia en tren. Otros pueblos importantes del municipio son Villamanín, Tonín, Viadangos y Millaro. Estos datos permiten apreciar la importancia que tiene la tradición en el mantenimiento

TABLA 16. TRASHUMANCIA DE GANADO VACUNO EN TREN (1987-1991)

Municipios de origen	Número de ganaderos	Número de vacas
Montaña occidental:		
Riello (Omaña)	1	70
Montaña central:		
Villamanín	16	745
Cármenes	3	145
Valdelugueros	2	180
TOTAL	22	1.140

to de los sistemas tradicionales y cómo los ganaderos aprovechan las escasas alternativas que ofrece el sistema. Pequeñas diferencias, como la existencia de una estación cercana o la facilidad de conexión con vegas próximas, han provocado tradiciones muy distintas en valles adyacentes, como ilustra el caso de las comarcas de La Tercia y Luna, trashumantes de vacas y trasterminantes, respectivamente.

Nuestras cifras de 1.800 vacas trashumantes a Extremadura son pequeñas en comparación con las 18.000 vacas que realizan esta actividad, generalmente andando por la Cañada Leonesa Occidental, desde los puertos altos de la Sierra de Gredos a las dehesas de Toledo y Extremadura. Junto con las vacas también trashuman unas 8.500 ovejas (LLORCA y RUIZ, 1987). Sin embargo, en los últimos cinco años esta reciente actividad está atravesando graves problemas, sobre todo derivados del encarecimiento de los precios de las fincas de invernada y de los pastos del verano, así como del elevado precio del transporte (ver apartado 6.3.1).

5.4. La trasterminancia. Nuevo impulso de una tradición antigua

Al margen de las cifras anteriores de trashumantes, existe dentro de la provincia de León una trashumancia corta o trasterminancia entre los puertos del norte de la provincia y los regadíos del sur. Las ovejas aprovechan en invierno los pastos, rastrojeras y restos de cultivos de las zonas bajas de regadío, sobre todo en los pueblos de toda la ribera del Órbigo, Páramo, Vega del Condado y en los pueblos comprendidos en la confluencia del Bernesga y Esla. En primavera (primeros de marzo) abandonan estas zonas para dirigirse a otros pueblos de secano periféricos a los anteriores (Cepeda, Maragatería, municipios del Alfoz de León, etcétera). Finalmente, en el mes de junio inician la subida a los puertos. A finales de septiembre volverán a repetir el ciclo.

Como se ha visto, esta actividad ya era tradicional en determinados pueblos de la cuenca media del río Luna, como Robledo o La Vega, que la ejercían a principios de siglo —rebaños trasladantes—. Esta situación contrastaba con la de la cuenca alta del Luna —comarca de Babia—, donde, por el contrario, predominaba la trashumancia larga. Los babianos se enrolaban en las grandes cabañas o como «piareros» y realizaban el desplazamiento a Extremadura. RODRÍGUEZ (1955) cifraba el ganado trasterminante en 1950 en 17.251 cabezas. Actualmente, según diferentes encuestas realizadas por nosotros, son unas 100.000 ovejas, en su mayoría de raza merina (según el censo de 1986, León contaba con

116.000 ovejas merinas), las que se mueven con este sistema de explotación, y unos 200 ganaderos los que realizan estos desplazamientos cortos.

En cuanto a la distribución por municipios de montaña, ocupan un lugar destacado Sena de Luna, Cabrillanes y San Emiliano, donde en concreto pasan el verano más de 43.000 ovejas. Con cifras menores (entre 5.000-6.000 ovejas/municipio) están Los Barrios de Luna, Villamanín, Murias de Paredes, Puebla de Lillo y Pola de Gordón. El municipio de Sena es el que más ganado trasterminante posee, destacando sobremanera dos pueblos de la Rinconada de Caldas (Robledo y La Vega), cuyos 45 ganaderos acaparan más de 32.000 ovejas.

Otro grupo importante de trasterminantes se localiza en La Tercia (sobre todo en el Ayuntamiento de Villamanín) y en Gordón, donde, aproximadamente, 28 ganaderos mueven 13.000 ovejas. El resto de los trasterminantes proceden de otras zonas de la montaña, siendo, curiosamente, una actividad insignificante en la montaña de Riaño.

Los ganaderos trasterminantes son, en general, «serranos» descendientes de antiguos ganaderos que se desplazaban a La Ribera o trashumaban a Extremadura, bien con rebaños propios o enrolados como pastores en las grandes cabañas de la época en la zona de Luna, como la del Conde de la Oliva o Los Hidalgos. El fenómeno de trasterminancia tiene gran trascendencia económica (un 20% del total del censo ovino provincial) y social en la provincia de León. Debe ser estudiado, valorado y favorecido adecuadamente, pues aprovecha recursos marginales del cultivo de regadío y mantiene la población de pastores y ganaderos a escasa distancia de sus localidades de origen. Los desplazamientos se sitúan en torno a los 100 Km. y a ellos se debe, en gran medida, el uso actual de las cañadas en la zona occidental.

Los datos sobre desplazamientos en el interior de la provincia, que se exponen a continuación, han sido obtenidos a partir de encuestas a ganaderos procedentes de diferentes zonas de la montaña (Babia, Luna y La Tercia). Aunque los datos se refieren a 1990, el estudio y seguimiento de esta actividad se viene realizando desde 1977, con entrevistas a los pastores en los puertos, pueblos de la ribera y en los cordeles de acceso a los puertos (GÓMEZ SAL *et al.*, 1990).

Se ha consultado también el Libro de Aprovechamientos de los Puertos Pirenaicos y Pastos Sobrantes del Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, de la Junta de Castilla y León, donde figuran todos los arriendos de puertos incluidos en los Montes de Utilidad Pública. Los arriendos de los puertos

particulares (fundaciones, juntas vecinales, propietarios, privados, etcétera) se han obtenido por encuestas directas.

Como complemento se ha utilizado el Censo General Ganadero de 1986 y datos estadísticos del Servicio Territorial de Agricultura, Ganadería y Montes.

La trasterminancia entre diferentes términos municipales dentro de la provincia es una actividad antigua y tradicional en la provincia de León. Se realizaba y todavía se mantiene por los pueblos situados en la cuenca alta del río Luna, sobre todo de los antiguos concejos de Luna de Arriba o de Yuso y Luna de Abajo o de Suso (TEIJÓN LASO, 1946), que corresponden a los Ayuntamientos de Láncara de Luna y Los Barrios de Luna, respectivamente. El primero desapareció bajo las aguas del embalse del Luna (1956), pasando la cabeza administrativa a Sena de Luna. El segundo permanece junto al muro de dicho embalse. Ambos municipios perdieron una docena de pueblos bajo las aguas.

En verano dichos concejos utilizaban los pastos de sus pueblos de origen y en invierno bajaban a las vegas del Órbigo, sobre todo las comprendidas entre Espinosa de la Ribera y Benavente, ya en la provincia de Zamora. Se puede decir que utilizaban los pastos y forrajes del Órbigo a lo largo de toda su longitud, pues este río, que toma su denominación en la unión del Luna y el Omañas, cerca de Espinosa, desemboca en el Esla, cerca de Benavente.

Dentro de los municipios de la montaña había pueblos especializados en la trasterminancia, como Robledo de Caldas, La Vega de Robledo, Caldas, Miñera, Aralla, Mallo, Sagera, Los Barrios de Luna, etcétera, algunos de los cuales todavía mantienen en la actualidad este sistema. Los dos citados en primer lugar mantienen esta actividad ganadera con gran pujanza y vitalidad.

El desplazamiento de la ribera del Órbigo contrastaba con la trashumancia larga a Extremadura que efectuaban los vecinos pueblos de Babia, bien enrolados como pastores en grandes cabañas, como la del Conde de la Oliva, Hidalgos, Sierra Pambley, o bien como propietarios de pequeños rebaños («piareros») (MATEO DÍEZ, 1985). Los vecinos orientales de Luna, es decir, los ganaderos de La Tercia, también realizaban la trashumancia, si bien en este caso era sólo como «piareros». Se trataba de pequeños propietarios, con 200 ó 300 ovejas, que se juntaban para el camino y para arrendar en Extremadura. Según MADDOZ (1845-1850), en esta comarca tan sólo algunos vecinos de Cubillas y Casares (Tercia) se dedicaban al ganado «churro», invernando en los extremos más bajos de la provincia. Como veremos, esta denominación era sinónimo de

ganado trasterminante. El resto se dedicaba al tráfico y la arriería o bien pastoreaba ganado fino trashumante.

A las riberas no sólo acudían con sus rebaños gentes de la montaña, sino también pastores de churras (ovejas blancas de ordeño) procedentes de Tierra de Campos, en las provincias de Valladolid y Palencia, que hacían una trasterminancia más larga, traspasando los límites provinciales. A la ribera del Órbigo y sus afluentes (Tuerto, Duerna y Jamuz) se desplazaban andando con sus rebaños para aprovechar en invierno los rastros de los cultivos de regadío. Este trasiego era frecuente hasta hace diez-doce años y todavía hoy se encuentra en esta ribera algún «churrero» de Campos.

Este peculiar tipo de desplazamientos, de zona llana a zona llana, de rastrojera a ribera, no sólo se dirigía a la ribera del Órbigo, sino también a la del Porma, sobre todo en el terreno comprendido entre Villarente y Vegas del Condado, aprovechando los buenos accesos existentes desde determinados pueblos de Valladolid (Becilla de Valderaduey, La Unión de Campos, Castroverde, Valduquillo, etcétera), que por la Cañada Leonesa Occidental y luego desde Villarente por la Cañada Real de Boñar quedaban en los mismos pueblos de la comarca del Condado. También acudían de la provincia de Palencia y del sur de León (Valderas Oteros,...). Permanecían en las Riberas desde mediados de noviembre a mediados de marzo. A partir de este mes se acotaban las tierras, pues era el momento en que se empezaba a preparar el suelo para la siembra y en el que los prados y alfalfares empezaban a crecer.

Llegadas estas fechas, los rebaños de Tierra de Campos volvían a sus pueblos de origen y los trasterminantes de Luna arrendaban tierras de secano en la Valduerna, Cepeda, Alfoz de León, etcétera, hasta primeros de junio en que tenía lugar la subida a los puertos de Luna y Babia.

Los aprovechamientos de invierno y primavera alcanzan, en la primera mitad del actual siglo, unos precios muy elevados para la época porque solían juntarse tres o cuatro ganaderos para el arriendo en común de los pastos. Los pastores eran los propios ganaderos o familiares. Poseían también una o dos cabezas de ganado caballar que transportaba la impedimenta que acompaña al rebaño.

La estructura de los rebaños riberiegos era en esta época de pequeños hatos de unas 150-200 ovejas. Este número no se podía aumentar pues había que controlar muy bien el ganado, evitando los sitios húmedos y encharcados de las praderas y alfalfares, donde los animales eran atacados por la «enfermedad del hígado» (fasciolosis, dicrocelosis). Para cuidar este pequeño hatajo se

necesitaba un pastor y un zagal. Como ya afirmaba POLLOS HERRERA (1949), «la oveja huye de los regadíos, pues en éstos aumenta el número de casos de enfermedades parasitarias que perjudican la explotación». En los años cuarenta se puso en marcha una vacuna de «extracto de he-lecho macho» contra dicha enfermedad. Probablemente esto contribuyó a incrementar el número de animales por rebaño hasta 500 ovejas por pastor.

En los años cincuenta los mayores ganaderos tenían hasta 600 cabezas y los menores de 100 a 150. El término medio era de 200 a 250 ovejas. La cifra total de ganado trasterminante ascendió en 1950 a 17.251 cabezas (RODRÍGUEZ, 1955). Estas cifras son elevadas si las comparamos con las de los ganaderos de oveja churra, las cuales eran mayoría en la provincia, que en su mayor parte integran las pjaras concejiles o dulas, rebaños cuidados por un pastor contratado, en las que la media era de 15 cabezas por ganadero.

5.4.1. *Situación actual de la trasterminancia*

Durante 1990 realizaron la trasterminancia en León, desde la montaña a las riberas y regadíos del sur de la provincia, un total de 86.324 ovejas pertenecientes a 128 ganaderos o empresas familiares. Hay que tener en cuenta que en muchos casos los propietarios de ganado se unen en grupos familiares (padres con sus hijos, hermanos, cuñados, etcétera) para arrendar los puertos y los pastos de invierno, siendo muy difícil separarlos. Estas cifras no son absolutas y se basan en estimaciones directas de los propios ganaderos. Son datos relativamente conservadores y la realidad puede ser un 10-15% superior y llegar a un total de 100.000 ovejas. Estas cifras concuerdan con las obtenidas por RODRÍGUEZ (1985), que estima que el ganado trasterminante supera las 90.000 cabezas, propiedad de centenar y medio de ganaderos.

Dentro de la montaña leonesa, el grupo más importante de ganaderos procede del municipio de Sena de Luna, destacando los pueblos ya mencionados de la «Rinconada de Caldas»: Robledo de Caldas (30 ganaderos y 22.400 ovejas) y La Vega de Robledo (15 ganaderos con 10.100 ovejas). Además, dentro del mismo municipio son importantes Abelgas (siete ganaderos y 5.400 ovejas) y Aralla (tres ganaderos con 3.450 ovejas). En total, en manos de aproximadamente 55 ganaderos o grupos familiares de Sena de Luna se mueven 41.350 ovejas, lo que representa un 47,9% de la trasterminancia provincial. Pensamos que esto es debido, en gran parte, y a pesar de la profunda transformación que el embalse su-

puso para la economía de la montaña, a la gran tradición de los pueblos de esta área por este tipo de movimiento hacia la Ribera del Orbigo. La existencia de un conjunto entrenado de pastores, muy conocedores del oficio y capaces de complementar la cría del ganado con forrajes de comarcas adyacentes —Luna y Órbigo—, resultó un elemento clave para la posterior expansión de estos usos hacia los nuevos regadíos de El Páramo. El mismo fenómeno no se produjo en zonas donde no existía un núcleo inicial con capacidad de iniciativa.

Otros municipios ganaderos también especializados actualmente en la trasterminancia son: San Emiliano (16 ganaderos, 9.746 ovejas), Villamanín (18 ganaderos, 9.176 ovejas), Pola de Gordón (12 ganaderos, 5.650 ovejas) y Los Barrios de Luna (cinco ganaderos y 4.900 ovejas). Oriundos o descendientes de cinco municipios: Sena de Luna, San Emiliano, Villamanín, Pola de Gordón y Los Barrios de Luna, englobados en las comarcas naturales de Luna, Babia Baja y Tercia, que acaparan más del 80% del ganado que se mueve en la provincia en esta actividad. Estos municipios se localizan en la denominada Montaña de Luna, que agrupa a un total de 13 Ayuntamientos.

En la Montaña de Riaño esta actividad tiene escasa importancia y carece de tradición, ya que siempre estuvo ligada a las grandes cabañas trashumantes (RODRÍGUEZ PASCUAL y GÓMEZ SAL, 1991). Es de destacar la escasa importancia de la trasterminancia en los municipios de Cabrillantes y de Laciana. En éstos parece suceder el mismo fenómeno que en la comarca oriental: la mayor dificultad en los desplazamientos por lejanía, y la falta de tradición, unido a la mayor persistencia en estas zonas de los desplazamientos largos, son las causas de su menor desarrollo.

Según el Censo Ganadero de 1986, en la montaña leonesa hay 114.000 ovejas, de las que un 75% se localizan en los 13 municipios de la Montaña de Luna y el 25% restantes en la Montaña de Riaño (24 municipios). Estas ovejas no todas se desplazan, sino que un 15-20% corresponden a ganado estante en los pueblos en forma de pequeños hatajos distribuidos entre los vecinos. Los datos obtenidos por nosotros se acercan bastante a los oficiales. Hay que tener en cuenta, no obstante, que los censos de 1990 son más elevados que los de 1986.

En cuanto a la distribución, según dicho censo de 1986, los cinco municipios citados anteriormente cuentan en total con 75.772 ovejas (estantes más trasterminantes), lo que supone un 87,9% de todas las ovejas de la Montaña de Luna y un 66,5% del total de la montaña. Destacan los municipios de Sena de Luna, 37.030 ove-

jas; San Emiliano, con 20.550, y Villamanín, con 10.671.

En el conjunto provincial, el censo ovino de la montaña —sin incluir los trashumantes— representa un 20% del censo provincial, y el ovino trasterminante, alrededor del 15% del total.

En cuanto a la estructura de las explotaciones trasterminantes, el rebaño medio está en la actualidad alrededor de las 500 ovejas, aunque existen bastantes variaciones. Una veintena de rebaños se sitúan alrededor de mil ovejas.

En los mapas 8 a 12 y tablas 17 a 19 que acompañan a este capítulo puede apreciarse la distribución de los trasterminantes en invierno, primavera y verano, y en relación con ello el uso que realizan de las vías pecuarias.

Pastos de verano

Durante el verano las ovejas trasterminantes ocupan los «puertos pirenaicos», pastos sobrantes y diferentes puertos particulares de los municipios de montaña. Los puertos particulares son arrendados directamente por sus propietarios (juntas vecinales, asociaciones de ganaderos, propietarios particulares) a los ganaderos solicitantes, siempre al mejor postor.

Como puede observarse en la tabla 20 (también en mapa 10.1), la distribución de la gana-

dería trasterminante es claramente asimétrica en la zona estudiada, con una disminución gradual desde la montaña occidental a la oriental.

Destacan por su importancia los municipios de Sena de Luna, Cabrillanes y San Emiliano, que acaparan el 50% de toda la trasterminancia provincial y un 74% de la de la Montaña Occidental. Otros municipios importantes de ocupación estival son: Los Barrios de Luna, Murias de Paredes, Villamanín y La Pola de Gordón. La concentración estival del ganado en estos municipios se debe, en primer lugar, a la importancia de los recursos pastorales que se concentran en ellos. Así, por ejemplo, Sena de Luna tiene un total de 36 puertos; Cabrillanes, 34, y San Emiliano, 37. En segundo lugar, los municipios citados son localidades de origen de la mayor parte de los trasterminantes, en las que muchos mantienen casa abierta por el verano y a la que retornan con su familia. Por esta razón tratan de alquilar lo más cerca de su pueblo respectivo o en pueblos colindantes. Esto hace que exista una gran demanda por los pastos en determinados pueblos y municipios. Los oriundos del municipio de Sena de Luna, y más concretamente los de Robledo y La Vega, al tener gran cantidad de ganado, ocupan buena parte de los puertos de su municipio e invaden los colindantes de San Emiliano, Cabrillanes y Los Barrios de Luna. Incluso algunos se ven obligados a ir más lejos, como a Puebla de Lillo u otros municipios en busca de pastos. Los ganaderos de Aralla o Abelgas, menos numerosos

TABLA 17. PUEBLOS A QUE PERTENECEN LOS PUERTOS ARRENDADOS POR LOS TRASTERMINANTES (PASTOS DE VERANO)
El número indica su localización en el mapa 8

1	Barrios de Luna	101	Peñalba de Cilleros	157	Villasimpliz
4	Robledo de Caldas	103	Mallo de Luna	160	Barrio de la Tercia
7	Candemueta	104	Lumajo	164	Busdongo
11	Pobladura de Luna	106	Murias de Paredes	166	Cubillas de Arbas
12	Sena de Luna	108	Meroy Somiedo	168	Villamanín
17	Villafeliz	112	Pinos	170	Valdelugueros
19	La Majúa	114	Los Bayos	172	Puebla de Lillo
21	Lago de Babia	116	Solle	175	Piedrafita La Mediana
24	La Cueta	119	San Cibrián	177	Barrios de Gordón
37	Caldas de Luna	123	Salce	179	Huergas de Gordón
39	Redipollos	126	Villargusán	181	Paradilla de Gordón
45	Torrebarrio	129	Fasgar	183	Geras de Gordón
47	Cofiñal	132	Montrondo	186	Carbonera de Gordón
49	Villasecino	134	Vega de Viejos	188	La Vid y Ciñera
53	Buiza de Gordón	138	Vegapujín	191	Canseco
64	Vega de Robledo	141	Villanueva de Omaña	193	Valverdín
66	Quintanilla de Babia	143	Villabandín	195	Genicera
71	Torre de Babia	145	Pobladura de la Tercia	197	Villaverde de la Cuena
80	Torrestío	147	Golpejar de la Tercia	200	Valdeteja
84	Mirantes	149	Rodiezmo	202	Valdorria
87	Aralla	151	Casares de Arbas	209	Lario
91	Abelgas	153	Villanueva de la Tercia	211	Ocejo de la Peña
98	Ríolago	155	San Martín de la Tercia	213	Argovejo

y, por tanto, con menor competencia entre ellos, aprovechan, en su mayor parte, los puertos de sus pueblos respectivos.

Los ganaderos de Villamanín y La Pola de Gordón también retornan en verano a sus mu-

nicipios de origen. Al haber gran demanda relativa, algunos tienen que salir hacia los municipios vecinos de Cármenes (Mediana) o Valdellugeros. En el municipio de Villamanín destacan por su actividad trasterminante los pueblos de

TABLA 18. PUEBLOS CUYOS PASTOS Y RASTROJERAS SON ARRENDADOS POR LOS TRASTERMINANTES EN INVIERNO
El número indica su localización en el mapa 8

2	San Justo de la Vega	81	Palacios de la Valduerna	152	Quintana y Raneros
5	Regueras de Arriba	85	Castrillo de las Piedras	154	Villafueta del Condado
8	Valdesandinas	89	Santa Colomba de la Vega	156	Azadinos
9	Urdiales del Páramo	90	San Mamés	159	Palazuelo de Esionza
13	Villamor de Orbigo	92	Alcaidón	161	Garrafe de Torío
15	Villanueva de Carrizo	94	Santibáñez de la Isla	163	Villarroañe
16	Gavilanes	95	Oteruelo de la Vega	165	Villaturiel
18	Quintanilla de Sollamas	97	Soto de la Vega	167	Villarodrigo de Regueras
20	Milla del Río	99	Villaviciosa de la Ribera	169	Armunia
22	Grisuela del Páramo	102	Villoria	174	Llanos de Alba
25	Mansilla del Páramo	105	Pozuelo del Páramo	176	Santa Olaja del Porma
29	Matalobos del Páramo	107	Altobar de la Encomienda	178	Alija de la Ribera
31	Requejo de la Vega	109	Villabante	180	Llombera de Gordón
33	Sardonedo	111	Villadangos del Páramo	182	Vega de Gordón
34	Carral	113	San Félix de la Vega	184	Pobladura de Pelayo
36	Villagarcía de la Vega	115	Turcia	187	Santibáñez del Porma
40	Bustillo del Páramo	117	La Milla del Páramo	189	Marne
42	Villalaza	120	Ambasaguas de Curueño	190	Devesa de Curueño
43	Castrillo de San Pelayo	121	Villavidel	192	Santa María de la Isla
46	Huerga de Garaballes	122	Villafañe	196	Chozas de Abajo
48	Antoñanes del Páramo	124	Barrio de Nuestra Señora	198	Vegaquemada
51	Virgen del Camino	127	Villarejo de Orbigo	199	Barrillos
52	Bercianos del Páramo	128	San Román de Caballeros	201	Sariegos
54	La Mata del Páramo	130	Quintana del Marco	205	Mansilla
58	San Pedro de Pergas	133	Carrera de Otero	206	Vega de Infanzones
60	Posadilla de la Vega	135	Seisón de la Vega	207	Llamas de la Ribera
62	Alcoba de la Ribera	136	Torneros del Bernesga	208	Villanueva del Condado
65	Santa Olaja de la Ribera	137	Barrientos	210	Carbajal de la Legua
67	Villagallegos	139	Mataluenga	212	Cifuentes de Rueda
69	Celadillo del Páramo	142	Benllera	214	Carbajal de Rueda
72	Vilecha	144	Cimanes del Tejar	216	Armellada
75	San Martín del Camino	146	Mancilleros	218	Villares de Órbigo
76	Miñambres de la Valduerna	148	Toldanos	219	Gualtares
78	Toralino de la Vega	150	Velilla de la Reina		

TABLA 19. PUEBLOS CUYOS PASTOS Y RASTROJERAS SON ALQUILADOS POR TRASTERMINANTES PARA SU APROVECHAMIENTO EN PRIMAVERA
Se trata de zonas de secano que complementan a los pastos de invierno, propios de zonas con regadío. El número indica su localización en el mapa 10.3

3	Oteruelo de la Vega	52	Bercianos del Páramo	100	Castrotierra
5	Regueras de Abajo	59	Brimeda	103	Ardoncillo
6	Villalís de la Valduerna	61	Sopeña de Carneros	110	Fontecha
10	Vega de Antoñán	63	Santibáñez de Ordás	118	Benazolve
14	Selga de Ordás	68	Palacios de Fontecha	125	Formigones
23	Posada y Torre	70	Adrados de Ordás	131	Villapodambre
28	Valdesogo de Arriba	73	Villabalter	140	Secarejo
30	Vecilla de la Vega	77	Redelga	162	Secos del Porma
32	Navianos	82	Ribas	185	Valdefresno
35	Cuevas	88	Acebes del Páramo	194	Villaverde de Sandoval
38	Oncina de la Valdoncina	93	Robledo de la Valduerna	217	Nistal
44	Celada	96	Vega de Magaz	220	Junto a León

Casares, Viadangos y Poladura. En La Pola de Gordón, Los Barrios de Gordón y Cabornera.

En la tabla citada puede observarse también la escasa incidencia que tiene la trasterminancia en la Montaña de Riaño (9,4% y sólo 3,4% si se excluye el municipio de Puebla de Lillo, perteneciente al valle del Porma). Con la decadencia de la trashumancia larga y de grandes cabañas, los pastores se han jubilado o se ocuparon en otros oficios. La falta de tradición ha motivado una escasa importancia de la trasterminancia. Los pocos que acuden a los puertos de Riaño son ganaderos procedentes de la Montaña de Luna, de la ribera del Esla (Gradefes) o del Alfoz de León (Sariegos, Carbajal). Al margen de éstos hay pequeños núcleos trasterminantes en la cuenca alta del río Porma y Curueño que invernan en la vega del Condado.

Pastos de invierno

El ganado trasterminante utiliza en invierno los pastos y rastrojeras de los municipios situa-

dos en toda la ribera del río Órbigo, Páramo, Alfoz de León, ribera del Porma y los situados en la confluencia de los ríos Porma y Bernesga. Pertenecen a las comarcas agrarias de Astorga, Tierras de León, La Bañeza, El Páramo y Esla-Campos. Dentro de éstos, se utilizan preferentemente los pastos y rastrojeras de los municipios de regadío excluidos de los aprovechamientos de pastos y no sujetos a ordenación, de acuerdo con el Reglamento de Pastos, Hierbas y Rastrojeras («BOE» núm. 151, de 25 de junio de 1969). Junto a éstos, también son aprovechados los «pastos sobrantes» —sujetos a ordenación— de otros municipios y entidades menores limítrofes, generalmente de secano, que sí están incluidos en el citado reglamento. Se accede a los mismos mediante subasta, por acuerdos con las juntas vecinales o con los propietarios de fincas particulares. Aunque sigue vigente el citado reglamento, en la práctica las juntas vecinales son las que en cada caso actúan, haciendo los arriendos de la forma que más les interesa y muchas veces al margen de la legislación vigente.

TABLA 20. LOCALIZACIÓN DE LAS OVEJAS Y GANADEROS TRASTERMINANTES EN LOS TRES GRANDES CONJUNTOS DE MUNICIPIOS DE LA MONTAÑA

Municipios	Número de ganaderos	Número de ovejas	
MONTAÑA OCCIDENTAL			
Sena de Luna	28	19.050	
Cabrillanes	17	13.654	
San Emiliano	14	10.600	
Barrios de Luna	10	6.500	
Murias de Paredes	8	6.212	
Villablino	2	800	
Riello	3	1.400	
TOTAL	82	58.216	(67,4%)
MONTAÑA CENTRAL			
Villamanín	13	6.320	
Pola de Gordón	8	4.830	
Cármenes	5	3.256	
Vaídelugueros	7	3.650	
Valdepiélagos	2	2.010	
TOTAL	35	20.066	(23,2%)
MONTAÑA ORIENTAL			
Puebla de Lillo	7	5.120	
Burón	1	1.772	
Cistierna	1	400	
Pedrosa del Rey	1	300	
Crémenes	1	450	
TOTAL	11	8.042	(9,4%)
TRASTERMINANCIA TOTAL	128	86.324	

En la tabla 21 se indican dentro de cada comarca agraria el número de pueblos o entidades menores y el número aproximado de ovejas que pastorean sus pastos de invierno. Se observa una distribución bastante uniforme de los rebaños entre las comarcas de Astorga, Tierras de León, La Bañeza y El Páramo, oscilando el número de ovejas entre el 17,8 y 23,3%. La ocupación es menor en la comarca de Esla-Campos, con un 12,7%.

En cuanto a la distribución de los ganaderos según su origen, los de Babia y Luna se sitúan preferentemente en la ribera del Órbigo, El Páramo y Alfoz de León (Chozas de Abajo, Valverde de la Virgen, Santovenia de la Valdoncina, Onzonilla, etcétera), mientras que los oriundos de la Tercia y Gordón se distribuyen por las riberas del Porma y Bernesga, sobre todo en los ayuntamientos de Vegas del Condado, Valdefresno, Villasabariego y Villaturiel. Esta distribución es bastante lógica en función de las vías pecuarias de acceso a los puertos.

Los ganaderos de Valdelugueros ocupan zonas medias del Curueño y Porma (Santa Colomba de Curueño y Vegaquemada). Algunos oriundos de las proximidades de León (Navatejera, Sariegos) suben también a los puertos de Riaño y de Valdelugueros.

Generalmente los ganaderos utilizan pastos de más de un pueblo y suelen combinar uno de regadío para el otoño-invierno con uno de secano para la primavera. Incluso dentro del mismo pueblo combinan las partes de regadío con las de secano. El ciclo de explotación se inicia con la bajada de los puertos a finales de septiembre. Durante el otoño-invierno aprovechan los pastos comunales, rastrojeras de cereales y residuos de cosechas (restos del cultivo de alubias, hojas y coronas de remolacha, residuos del maíz, alfalfares, etcétera) hasta primeros de marzo, en que se aco-



MAPA 8

Localización de los pueblos cuyos pastos y puertos son arrendados por ganaderos trasterminantes. El tamaño del círculo es proporcional al número de ovejas propiedad de los ganaderos que arriendan pastos en cada pueblo. El nombre del municipio puede verse en las Tablas 17 y 18. Destaca la práctica inexistencia de trasterminantes en la Montaña de Riaño.

TABLA 21. BALANCE DE LOCALIZACIÓN DE LAS OVEJAS TRASTERMINANTES EN GRANDES ZONAS DE LA TIERRA BAJA

Municipios	Número de pueblos	Número de ovejas	%
Astorga	31	15.330	17,8
Tierras de León	40	18.027	20,9
La Bañeza	34	18.895	21,9
El Páramo	32	20.125	23,3
Esla-Campos	20	10.972	12,7
Áreas próximas a la montaña			
Carcocera			
Poía de Gordón			
Robla			
Vegaquemada			
TOTAL	6	2.975	3,4
TOTAL	163	86.324	100,0



MAPA 9 DISTRIBUCIÓN DE LOS PASTOS DE INVIERNO DE LOS TRASTERMINANTES DE LEÓN

Las divisiones de los círculos (ver mapa 8) son proporcionales al número de ovejas propiedad de los distintos ganaderos que alquilan pastos o puertos en un mismo pueblo.

tan las tierras para preparar las labores de siembra. Se ven entonces obligados a trasladarse a pueblos limítrofes de secano en La Valduerna o Cepeda, como Villamontán de la Valduerna, Destriana, Valderrey, Santiago Millas, San Justo de la Vega, Magaz de Cepeda, etcétera. Algunos se desplazan a los municipios del bajo Órbigo, en los límites de Zamora (Quintana del Marco, Alija) y otros al Luna por encima de su unión con el Omañas (Santa María de Ordás, Río seco de Tapia).

Los municipios del Alfoz de León (Santovenia, Sariegos, Onzonilla, San Andrés y Villaquilambre), e incluso los alrededores de la capital (en torno a los hospitales) son muy frecuentados por los trasterminantes en esta época. A finales de junio, en función de las condiciones climáticas, inician la subida a los puertos. Algunos rebaños pa-

san todo el invierno y primavera en terrenos de secano e incluso divididos en varios hatajos repartidos por varios pueblos. Algunos pueblos son compartidos por más de un ganadero, y se da el caso de que uno lleve la parte de secano y el otro la del regadío. Se dan también casos de ganaderos de la montaña casados en las zonas bajas, con lo cual adquieren derechos sobre los pastos del pueblo como vecino.

Principales zonas de invernada de los trasterminantes

Podemos diferenciar cinco zonas según su ocupación por los trasterminantes:

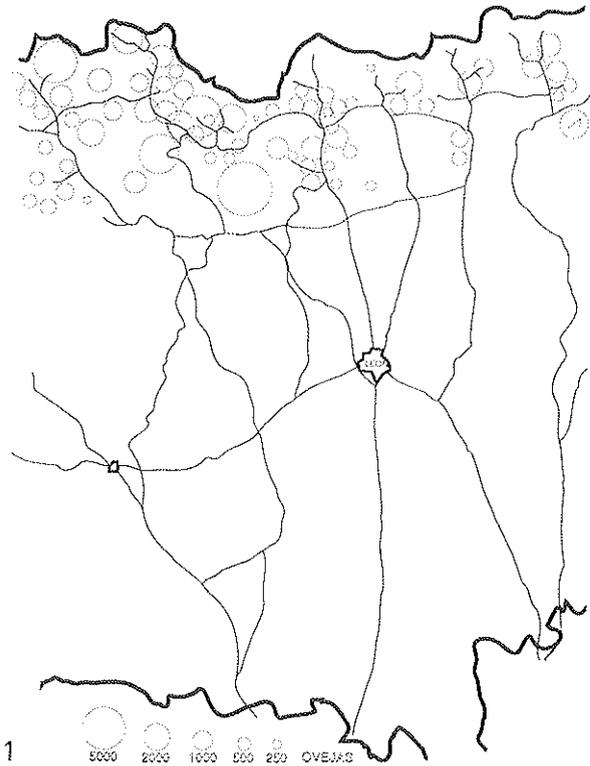
1) La Vega del río Tuerto, entre Astorga y La Bañeza. En esta vega se localizan 20 rebaños, que reúnen unas 17.000 ovejas, distribuidos a lo largo de toda la vega, con dos núcleos más importantes en Palacio de la Valduerna (dos rebaños, 2.800 ovejas) y Santa María de la Isla (dos rebaños, 2.700 ovejas). A excepción de estos dos últimos, que pasan el verano en los puertos próximos a Canseco y Valverdín (Cármenes) y de otro rebaño procedente de La Cueta (1.000 ovejas), todos provienen de los alrededores del pantano de Luna: Abeltas, Robledo de Caldas, La Babia Baja (San Emiliano) y puertos próximos. La vía de acceso preferente es la Colada de Ferreras, que enlaza con la Cañada Real de La Vizana.

2) Vega del río Órbigo. Acuden a esta vega 31 rebaños, con unas 20.000 ovejas. Los núcleos más importantes son Villoria de Órbigo (2.000 ovejas) y Villalaza (1.700 ovejas); el resto se distribuye a lo largo de la vega entre Mataluenga y La Bañeza. Proceden en su mayor parte de puertos de verano cercanos a los de la zona anterior, aunque también acuden algunos rebaños de la zona de Murias de Paredes y Babia Alta (seis rebaños, 5.000 ovejas) y otro que pasa el verano en Cofiñal (700 ovejas). Para acceder a esta vega se utilizan preferentemente la Colada de Ferreras, la Cañada Real de Rodenas y el Cordel de las Raposeras, unidas las tres vías por el cordel de León a Astorga.

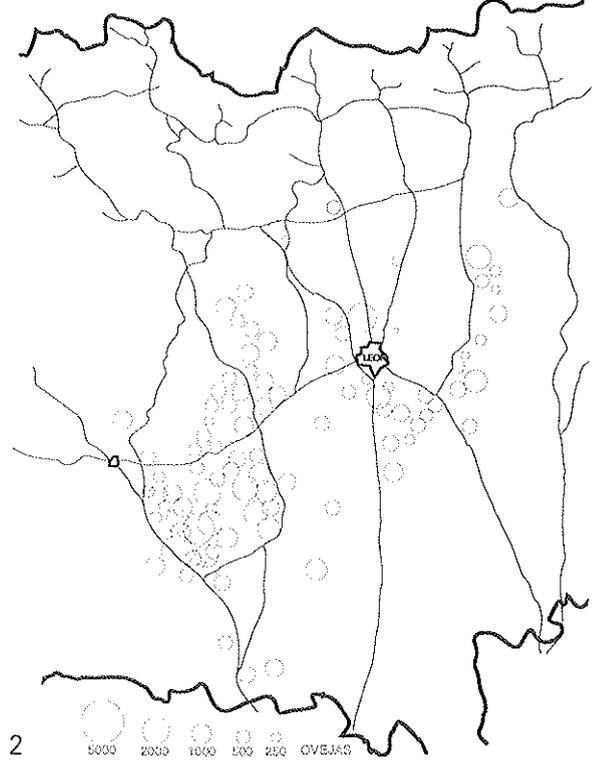
3) Los pastos de invierno de la zona del Páramo son utilizadas por más de 18.000 ovejas, repartidas en 22 rebaños. Los núcleos más importantes se localizan en los lugares más próximos a la vega del Órbigo. Proceden de puertos de verano de localización muy diversa. Sus vías de acceso a estos puertos son preferentemente la Cañada Real de Rodenas y el Cordel de las Raposeras.

4) Vega del río Bernesga. A esta vega próxima a León acuden en invierno una docena de rebaños de procedencia muy diversa, que reúnen

VERANO (PUERTOS)



INVIERNO (REGADIO)



MAPA 10

Se representa por separado la situación de los pueblos que alquilan puertos (1), pastos y rastrojeras de invierno (regadio) (2) y pastos de primavera (secano) (3).

En este mapa el número indica el nombre del pueblo (Tabla 19). Se indican también los casos en que un mismo ganadero arrienda pastos de invierno y de primavera y la distancia entre ambos, representativa del desplazamiento que debe realizar el ganado en esa fecha (4).

PRIMAVERA (Secano)



INVIERNO-PRIMAVERA
(regadio-secano)



LOCALIZACION VERANO-INVIERNO



MAPA 11

Con diferente trama se representa la ubicación de los ganaderos en las zonas de vegas y páramo según las distintas comarcas de la montaña de las que proceden.

unas 10.000 ovejas. El rebaño de mayor tamaño (2.200 ovejas) se localiza en Carvajal de la Legua y pasa el verano en los puertos de Riaño (Lario). Otro de 1.700 ovejas que inverna en Vileche procede de Torre de Babia. El acceso a estos pastos se realiza preferentemente por el Cordel de León a Benavente y en prolongación hacia los puertos.

5) Vega del río Porma. Se concentran en esta vega, desde Vegaquemada hasta la unión con el Esla, 17 rebaños, con cerca de 11.000 ovejas. Una buena parte (nueve rebaños, 5.000 ovejas) procede de puertos de La Tercia y Gordón. Otros del valle del Curueño (tres rebaños, 3.250 ovejas), puertos próximos al embalse del Porma (dos rebaños, 1.100 ovejas) y algunos de puertos más lejanos.

La vía de acceso más utilizada es la Vereda de León a Cármenes hasta Pedrún, donde se separan de la vereda y por caminos de concentración parcelaria o campo a través llegan a la ribera del Porma.

Problemática de los pastos de invierno

Los pastos de invierno han adquirido durante los últimos años un elevado precio, que en la actualidad puede rondar en torno a las 3.000 pesetas/oveja. Esto se debe a la enorme demanda existente, que se ha incrementado mucho durante los últimos años. Por una parte, muchos ganaderos trashumantes se han reconvertido a trasterminantes y, por otra, se ha acrecentado el número de ganaderos y de ovejas a raíz de las subvenciones de la CE. Los ganaderos tradicionales han incrementado el número de cabezas por rebaño y han acudido al sector ganadero «oportunistas» y traficantes de ovejas viejas para aprovecharse de las subvenciones. Esto ha hecho aumentar notablemente los censos y ha originado una gran demanda de pastos de invierno, lo que a su vez los ha encarecido notablemente.

Por otra parte, la creciente perfección de la maquinaria de recolección y el empleo de herbicidas hacen que la rastrojera sea cada vez más pobre. La hoja de remolacha queda pulverizada y por el suelo. Hace pocos años las labores agrícolas estaban menos mecanizadas y la labor de alzada se realizaba más tarde, lo que permitía que el ganado consumiese la rastrojera durante más tiempo. Ahora se levanta el rastrojo más pronto y cuando al agricultor le viene bien, sin respetar, en principio, derechos de los ganaderos que arriendan las partes del pueblo. Por otra parte, debido a la concentración y a la maquinaria han desaparecido gran cantidad de lindes y ribazos, donde las ovejas consumían mucha hierba. Consecuencia de lo anterior, puede decirse que cada vez hay menos forraje en el campo y los arriendos son más caros por la mayor competencia de los ganaderos. Ello lleva a que se estén pagando precios muy elevados por unos rastrojos donde los animales no pueden subsistir si no es con el complemento de piensos. Este es un tema reconocido por las mismas juntas vecinales que realizan los arriendos.

Según datos recogidos sobre diferentes rebaños, el coste de alimentación de una oveja (arriendos de pastos, piensos) supone un 60-65% del precio de venta del cordero (hemos tomado como base 7.000 pesetas/cordero, pero muchos se han vendido por debajo de este precio), única fuente de ingresos de la oveja. Si a esto se une el precio de las medicinas, salarios de pastores, Seguridad Social, gastos de transporte, etcétera,

MAPA 12

Se señala por separado la conexión entre pastos de verano e invierno para las distintas comarcas de la montaña. Los trasterminantes van ocupando nuevas zonas (sur de La Bañeza, Esla, Cepeda) y ampliando el área más tradicional.

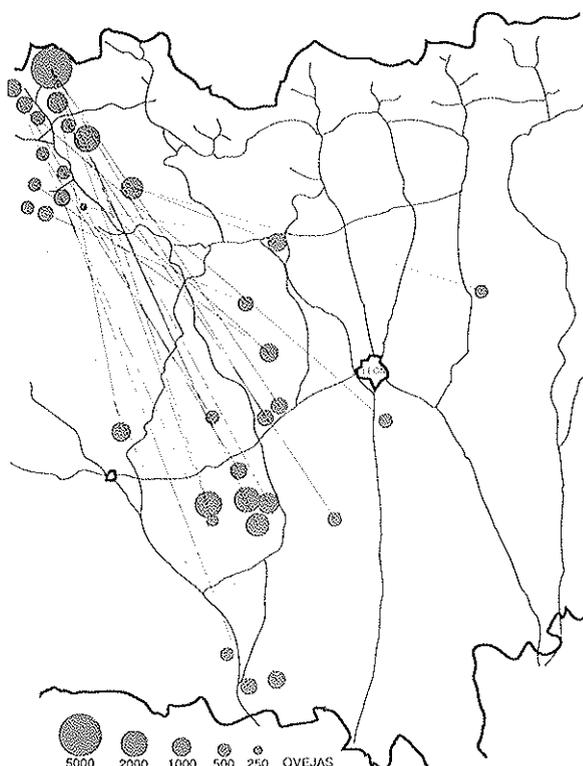
- 1) Ganaderos trasterminantes de Laciana y Babia Alta. Presentan una dispersión notable en zonas del Páramo y Órbigo.
- 2) Ganaderos de Luna y Babia Baja. Destaca su relación muy fija con la cuenca del Órbigo y Páramo leonés.
- 3) Ganaderos de Luna y Babia Baja que se desplazan al Alfoz de León.
- 4) Comarca de La Tercia. Destaca su relación con zonas muy dispersas del Esla, en torno a León, conectadas por la Cañada Real Leonesa Occidental.

- 5) Comarca de La Mediana. Apenas tiene importancia la trasterminancia en esta comarca, muy escasamente poblada en la actualidad.
- 6) Comarca de Valdelugueros. Permanecen en zonas cercanas. Escasa importancia de la trasterminancia.
- 7) Cabecera del Porma. Se desplazan al área del Páramo o dispersos en distintas localidades en torno a León.

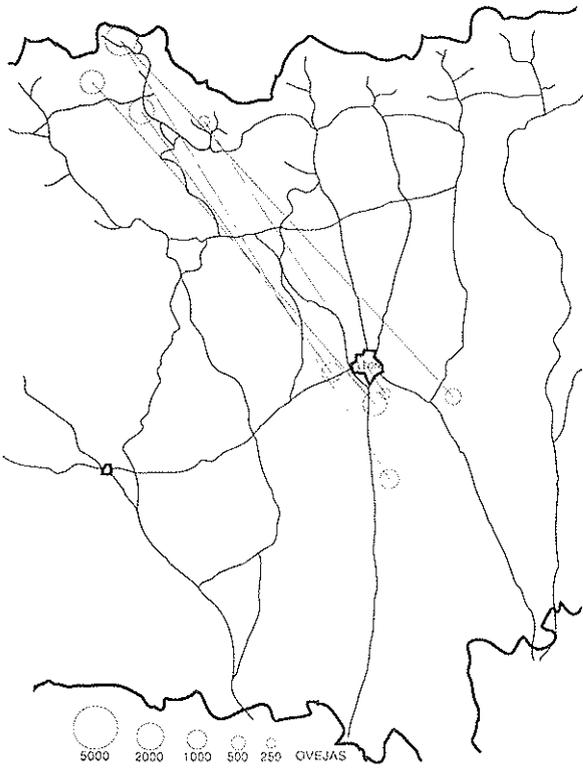
Representamos por separado algunos pueblos en los que la actividad trasterminante tiene mayor importancia: Robledo de Caldas (8), Barrios de Luna (9), Abelgas (10). Los tres se encuentran en torno a la misma área del río Luna, rodeando al actual pantano del mismo nombre. Son pueblos en los que la tradición trasterminante hacia el Órbigo (rebaños trasladantes) es muy antigua.



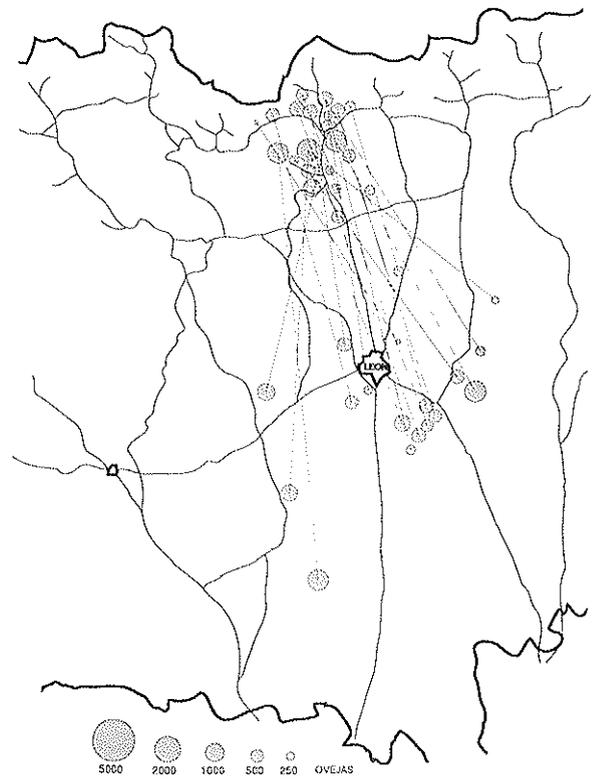
2



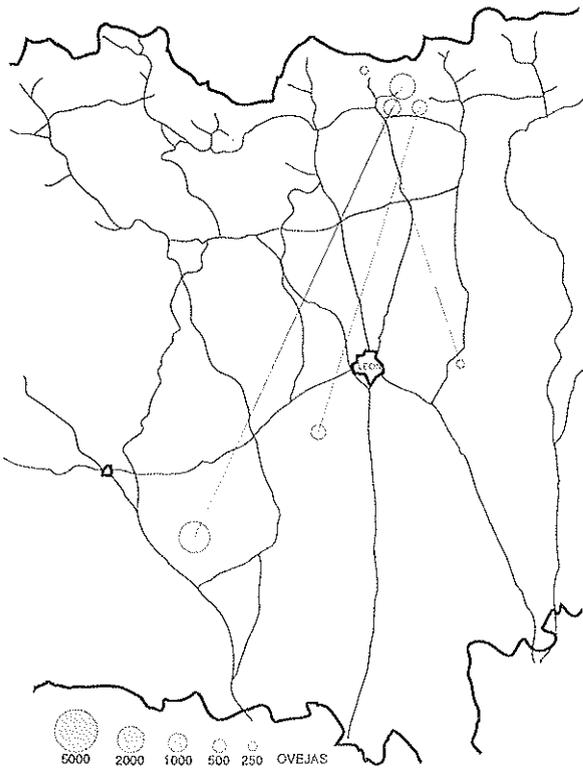
1



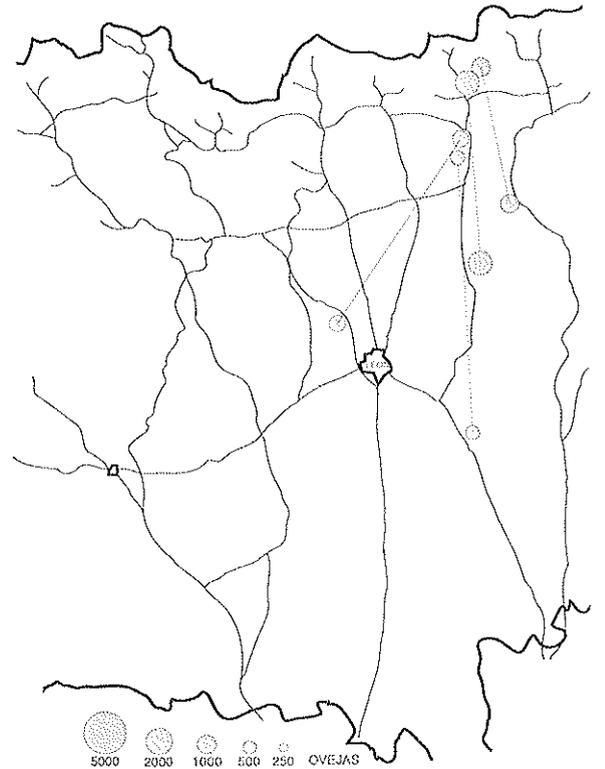
3



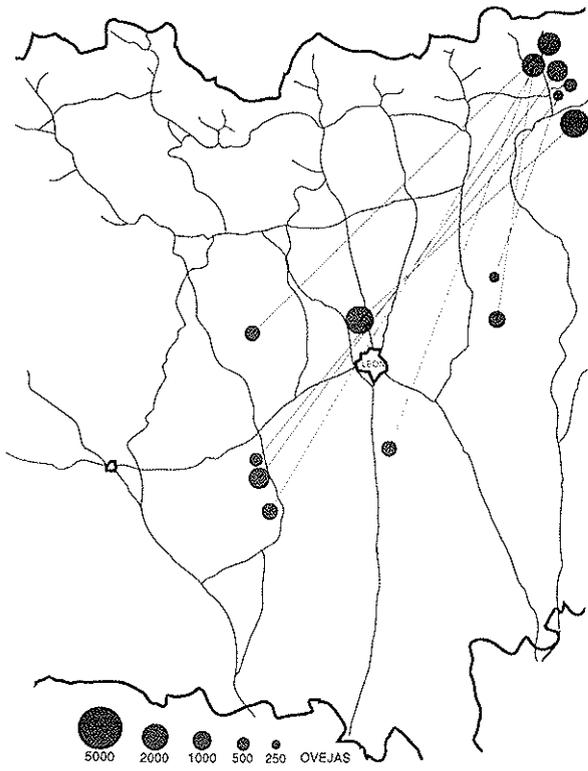
4



5

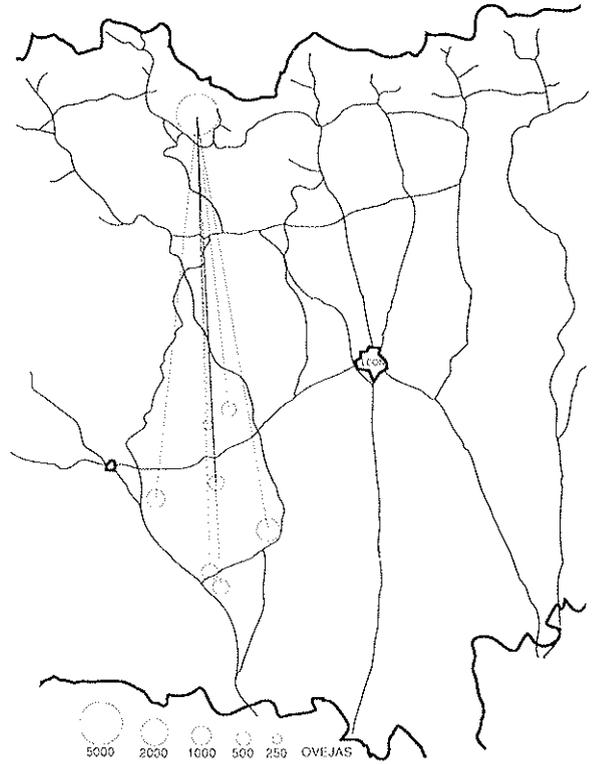


6

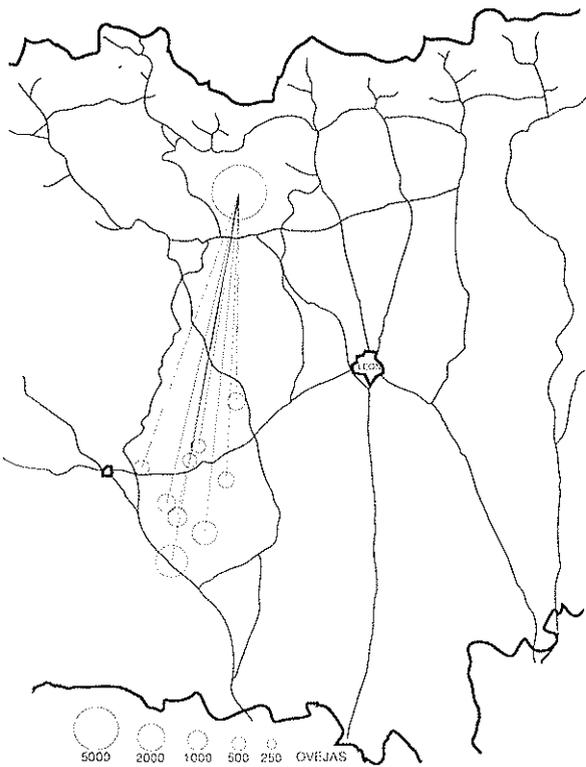


7

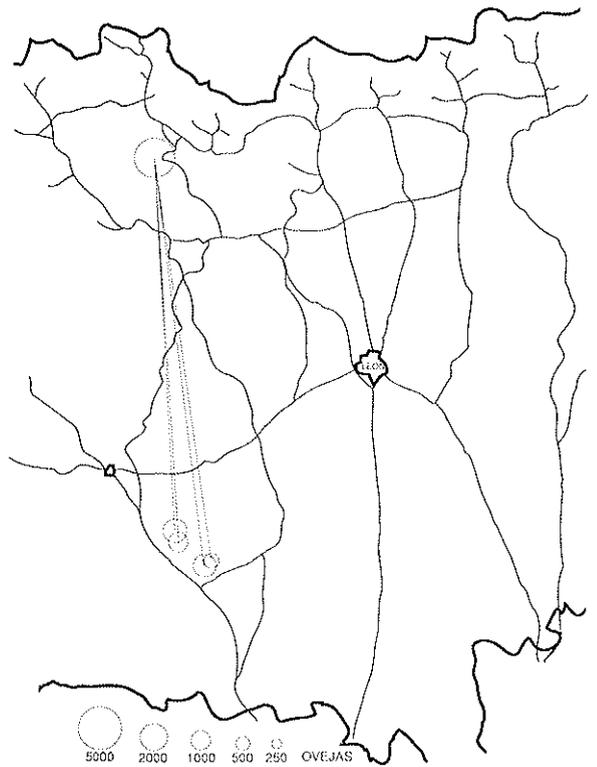
ROBLEDO DE CALDAS



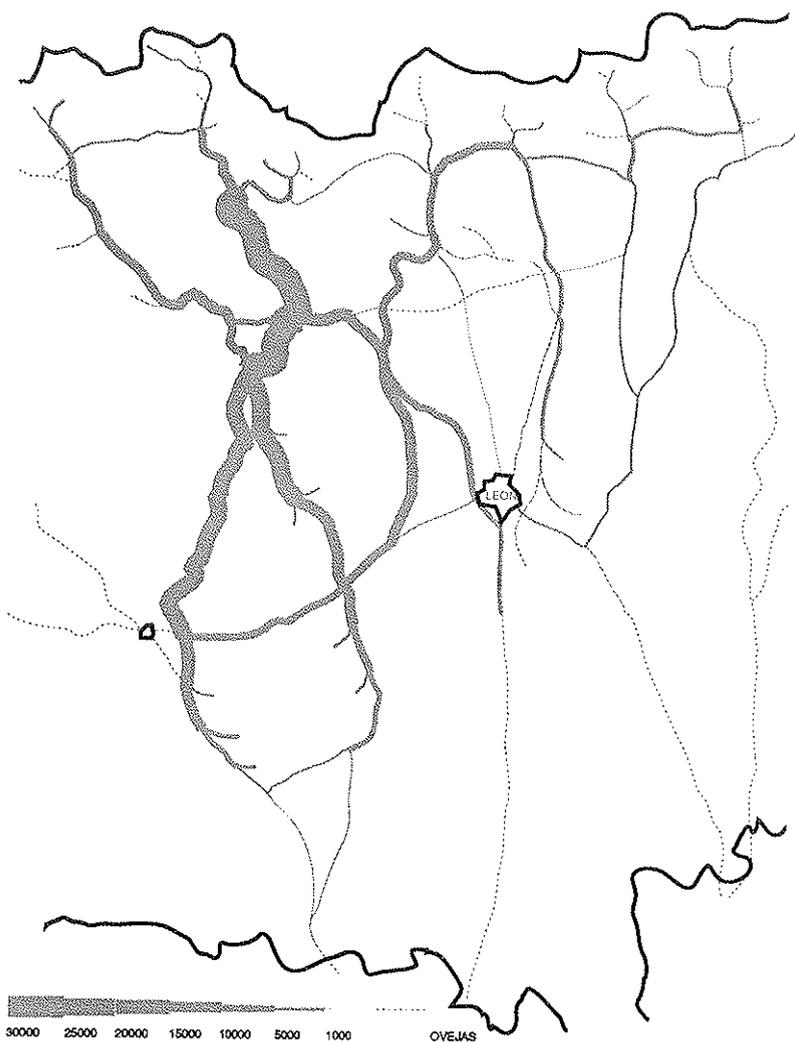
8



9



10



MAPA 13

Utilización actual de las cañadas (datos 1990). La anchura es proporcional al número de ovejas que utilizan las distintas vías pecuarias.

prácticamente es igual o superior al precio del cordero. En este momento el sector se está manteniendo tan sólo por las subvenciones.

Por otra parte, la inseguridad de los arriendos —se suelen hacer por un año—, la competencia entre ganaderos, las arbitrariedades de muchas juntas vecinales, que hacen contratos al margen de la ley, y el tener que arrendar pastos en más de un pueblo para el invierno y para la primavera, situados a veces en zonas distantes, determinan que este sistema productivo esté sometido a una gran inestabilidad e incertidumbre, además de elevar considerablemente los costos productivos. El propio Reglamento de Pastos, Hierbas y Rastrojeras de 1969, aparte de haberse quedado anticuado en muchos aspectos, no se aplica con rigor. Las competencias en materia de aprovechamientos están, por otra parte, distribuidas entre cinco organismos (Decreto 120/1988,

«BOC y L» número 118), con lo cual resulta inoperante. Es urgente una puesta al día de toda la legislación y que se faciliten los arriendos (tanto de los pastos de invierno como en verano) por períodos largos, para dar estabilidad al sistema y facilitar el mantenimiento de esta actividad. Teniendo en cuenta el número de personas en ella implicadas, el dinamismo y competitividad que demuestran y la previsible implantación de nuevos regadíos en otras zonas de la provincia, es posible prever un desarrollo pujante de esta actividad a poco que contara con apoyo por parte de las Administraciones Públicas.

5.4.2. Razas de ovejas utilizadas

Los ganaderos trasterminantes tradicionales de Luna utilizaban para sus desplazamientos una oveja de características intermedias entre la merina y la churra actual. Su lana presentaba un cierto grado de finura («entrefina») y su color era generalmente negro. Los ganaderos las denominaban de forma genérica como «churras», aunque no tenían nada que ver con la actual raza churra de lana larga y basta, ojalada, de aptitud lechera y ampliamente distribuida por la cuenca del Duero. La cara era «raposa» (color claro o roble). Los «cadriles» de las ovejas viejas tenían lana «cardosa» (entre blanca y negra). Cabeza «cerrada de lana», que recubría también las ubres y bajaba hasta las pezuñas. Lana más corta y fina que las «churras». No se ordeñaban, eran de aptitud lana/carne. Este ganado negro era más duro, más caliente y resistente que el merino y requería menos cuidados que éste.

Tradicionalmente en la «invernía», las mujeres de la montaña hilaban y tejían la lana de las «churras» para hacer los paños (chaquetas, pantalones, escaarpines), que luego daban consistencia en los pisonos o batanes. Con la llegada de las panas y de las fibras sintéticas se acabó con esta industria artesana familiar. La lana de esta raza perdió valor y las «churras» se empezaron a cruzar con la merina, cuya lana tenía más demanda, desapareciendo prácticamente de la montaña en los años cincuenta.

Las características raciales de la oveja llamada «churra», que en la montaña de Luna era casi exclusiva —estantes y trasterminantes—, se corresponden, aunque con ciertos rasgos específicos, con la raza castellana, que todavía se extiende en parte de las provincias de Burgos, Valladolid, Palencia y Zamora, aunque ahora por selección es completamente blanca (SÁNCHEZ BELDA *et al.*, 1986).

Es curioso constatar cómo todavía pervive en la mente de los viejos riberiegos la clasificación de las ovejas en tres tipos bien definidos: las «me-

rinas» que trashuman a Extremadura, de lana fina y densa; las «churras», las que bajan de la montaña a pasar el invierno a la ribera, de lana entrefina (finura y longitud intermedia entre la merina y la churra), y las «ovejas», en realidad los auténticos representantes de la actual raza churra, de los pueblos de la ribera y páramo. Cada raza estaba adaptada a un tipo diferente de aprovechamiento.

Está bien claro que en la primera mitad del presente siglo el concepto «trashumante merino» y «trasterminante entrefino» o churro estaban bien definidos y delimitados en su aspecto racial y geográfico (RODRÍGUEZ, 1985). En las zonas bajas orientales de León recorridas por las cañadas se habla de «merineros» —o «meriteros»— y churreros, aunque en este caso en una zona no afectada por la trasterminancia del «churro», la denominación se aplica a la churra verdadera. En esta comarca se diferencian sólo dos tipos de ovejas.

Situación actual de la raza de ovejas trasterminantes

El actual ganado trasterminante existente en las comarcas de Babia, Luna o Tercia procede de la adaptación del merino trashumante tradicional a las condiciones de los regadíos del sur de la provincia, donde pasa gran parte del año. Su origen hay que vincularlo a los pastores trashumantes al servicio de los grandes rebaños tradicionales. Como hemos mencionado, el salario de los pastores se componía de dos partes o componentes: un pequeño sueldo en metálico y un número determinado de ovejas que se mantenían, dentro del rebaño del amo, sin pagar pas-

tos (la «escusa»). Ambos conceptos variaban en función de la categoría del pastor dentro del rebaño. Al independizarse muchos pastores y formar su propia «piara», se organizaron rebaños que luego pasarían de padres a hijos, hasta nuestros días. Así, la mayoría de las ovejas trasterminantes proceden, en su mayoría, del Conde de la Oliva y de los Hidalgos de Sena de Luna, que son las cabañas que han pervivido hasta nuestros días.

A partir de los años sesenta muchos de estos pequeños ganaderos trashumantes a Extremadura, de Babia y la Tercia, se fueron reconvirtiendo, pues podían pasar el invierno en la ribera sin necesidad de los largos desplazamientos, lo que les permitía estar cerca de la familia. La adaptación del merino a las nuevas condiciones y su selección para carne han hecho que la lana haya degenerado de su finura original (RODRÍGUEZ, 1985), hasta el punto de que se habla de merino «entrefino».

Por otra parte, al final de los años sesenta se empezaron a introducir en nuestra provincia sementales de merino Landschaf y otros de origen merino como mejorantes del mencionado tipo «entrefino», con el fin de conseguir mejor masa corporal sin pérdida de la rusticidad propia de este ganado y respetando sus cualidades laneras. Sin embargo, los resultados no han sido los esperados. Los cruces crían peor y pierden gran parte de su rusticidad y adaptación al medio. Los ganaderos, en su mayoría, han abandonado los cruces y han vuelto de nuevo la mirada hacia el merino autóctono, menos productivo pero muy rústico y adaptado a las condiciones de pastoreo de la montaña y ribera. Según el censo de 1986, la provincia de León cuenta con 116.000 ovejas merinas, en su mayoría trasterminantes.



comentarios

6 y valoraciones finales

6.1. Problemas que presenta la conservación de puertos y cañadas. Valor natural y productivo

6.1.1. *Un recurso amenazado*

Las limitaciones climáticas que determina la altitud llevan implícita una producción vegetal muy concentrada en apenas cuatro meses de verano. Para su correcto aprovechamiento y el mantenimiento del recurso, es necesaria una carga ganadera muy alta y concentrada en ese escaso tiempo. El ganado deberá trasladarse posteriormente a otros lugares más bajos para pasar el invierno, debido a que los recursos forrajeros de la comarca resultan insuficientes por la limitación invernal. Tanto los pastos de puerto como los de otros terrenos comunales de la montaña no son un recurso espontáneo de la naturaleza, sino que fueron creados y mantenidos desde tiempo inmemorial por un sistema, la trashumancia, cuya esencial racionalidad se fundamenta en la complementariedad de dos recursos: pastos de puerto y dehesas de Extremadura, con la obtención al menor precio del máximo producto.

El mantenimiento productivo de estos pastos de puerto no sólo se justifica en la actualidad por constituir el principal aporte de la dieta estival del ganado, sino también como medio para la conservación en forma productiva de los recursos y el patrimonio natural (ver MONTSERRAT, 1991, y ZORITA, 1991). Gracias a la trashumancia se han configurado y mantenido productivos ecosistemas singulares de gran valor natural. El pastoreo estival es el responsable en buena medida del mantenimiento de la diversidad de hábitats y, en consecuencia, de la diversidad biológica y de determinados paisajes de calidad en la montaña.

Según explica GONZÁLEZ BERNÁLDEZ (1987), para el mantenimiento de estos recursos, patrimonio de gran valor estratégico especialmente en épocas de inestabilidad o crisis, es preciso no abandonar o cambiar sustancialmente los usos tra-

dicionales que los generaron, pastoreo extensivo, lo que produciría una desestabilización y empobrecimiento de los ecosistemas presentes junto con otros inconvenientes: erosión, destrucción de la estructura del suelo, problemas hidrológicos, descenso de la diversidad biológica, peligro de supervivencia de ciertas especies vegetales y animales, deterioro de calidades visuales, etcétera.

6.1.2. *Problemas de conservación y uso de las cañadas*

Por tratarse de un territorio de cabecera, al que las cañadas acceden después de haber experimentado varias divisiones, la conservación de las vías pecuarias presenta en la provincia de León una problemática que consideramos bastante generalizable a otros territorios de montaña. Con excepción de la Cañada Real Leonesa Oriental en sus tramos palentinos y en la provincia de León hasta Prioro, ninguna otra cañada presenta, salvo en cortos espacios, la anchura útil original de 75 m. Los tramos más anchos y mejor conservados corresponden a la Leonesa Occidental, en el espacio en que acompaña a la carretera de León a Valladolid, al cordel del Burgo Ranero a su paso por el Payuelo, y a algunos sectores de los cordeles que acceden a la montaña occidental en su recorrido por los amplios terrenos, de poca calidad agrícola, que forman las Hojas de Carrizo y Camposagrado. Cuando los cordeles discurren por zonas aluviales, fondos de valle que se estrechan en su aproximación a la montaña, cercanos a los ríos, suelen coincidir prácticamente con las carreteras y han sido ocupados por ellas en su mayor parte. El terreno agrícola es escaso y necesario para prados de siega. Parte del cordel original probablemente haya sido también ocupada por las fincas particulares adyacentes, si bien se trataría de una ocupación muy antigua, difícil de deslindar actualmente. Esto ocurre en tramos superiores de La Vizana, como son los cordeles de Babia, de Laciana, ambos coincidentes con las carreteras de Omaña y Luna en numerosas ocasiones. También sucede con los cordeles en que se divide la Leonesa Occidental a partir de la ciu-

dad de León, en su avanzar por los valles del Torio y del Bernesga.

En general, esto no supone actualmente un problema importante, dado el escaso tránsito de merinas que soportan y el también escaso tráfico automovilístico de estas carreteras de acceso a la montaña.

En las proximidades de la ciudad de León las cañadas también han sido ocupadas por carreteras; es el caso de la de circunvalación o de la carretera de Trobajo del Camino al cruce con la de Benavente.

La cañada de La Vizana ha desaparecido prácticamente en sus tramos inferiores. En Alija del Infantado antes de pasar por el puente de La Vizana, que da a la cañada el nombre con el que ahora más se la designa, la vía pecuaria es inexistente y no se reconoce entre las nuevas huertas estructuradas por la concentración parcelaria. Lo mismo ocurre en la ribera de Nistal, próxima a Astorga.

En la comarca de El Páramo, transformada para regadío, las antiguas veredas por las que se efectuaba la aproximación a la estación de Valcabado han desaparecido en muchos tramos. La distribución de los rebaños trasterminantes en esta comarca, así como los que ocupan pastos en la ribera del Órbigo, se realiza frecuentemente a través de caminos de la concentración parcelaria.

Como podrá apreciarse valorando la utilización actual, el paso de las merinas por las cañadas no plantea, por su escaso número, problemas con los agricultores de los cultivos que las limitan. En las zonas llanas de los páramos se observan, no obstante, frecuentes intrusiones y roturaciones.

Sólo en la zona occidental la actividad de los trasterminantes mantiene un uso bastante intenso de ciertos tramos. En el resto de las cañadas de la provincia el problema principal, aparte de la inadecuada señalización y pérdida de los límites antiguos, es precisamente la ausencia de uso. Como consecuencia de ello, los pastos de la cañada se degradan y se provoca la invasión del matorral.

6.1.3. *Valoraciones sobre la utilización actual de los puertos*

Actualmente se han abandonado algunos puertos y, sobre todo, «pastos sobrantes» marginales, de poca cabida, en sitios alejados, de difícil acceso y con vegetación muy degradada, pero el resto mantienen un nivel de ocupación bastante aceptable. Aunque la trashumancia larga a Extremadura y Valle de Alcudía va desapareciendo lentamente, la trasterminancia a las riberas y regadíos del sur de la provincia toma cierto impul-

so y presenta síntomas de crecimiento, en parte debido a las primas que la CE concede durante los últimos años para el mantenimiento de la cabaña ovina y caprina.

A pesar de esto, el aprovechamiento de los puertos es, en la mayoría de los casos, deficiente e inadecuado por una serie de razones que vamos a mencionar:

Inseguridad en el arriendo de pastos

Aunque los puertos salían tradicionalmente a subasta por cinco años, últimamente son mayoría los que se arriendan por un año, buscando con ello los propietarios (juntas vecinales o particulares) una mayor plusvalía. El ganadero que debe arrendar los puertos vive así en la continua incertidumbre de no saber de qué pasto podrá disponer el año próximo y a qué precio. Esto conlleva que no se realice ningún tipo de mejora en el mismo y que el aprovechamiento no sea el adecuado. En estas condiciones, el ganadero trata de obtener el máximo beneficio en el corto espacio de tiempo que él lo utiliza, sin importarle el que venga detrás. En la trashumancia tradicional había puertos que habían sido arrendados durante más de veinte años por la misma cabaña; de esta forma, según el mayor o menor cuidado y experiencia que los pastores aportaran al manejo de los pastos, la calidad de la hierba en las distintas zonas del puerto era también diferente y apreciable en los años venideros. Ciertos puertos eran cuidados con especial atención y llegaban a considerarse casi como un patrimonio de la cabaña, cuyo mayoral y pastores se sentían orgullosos del estado en que conservaban el pasto y de los rendimientos que obtenían.

Escasez de pastores y pérdida de conocimientos

Retirados por la edad los pastores viejos, su sustitución por la siguiente generación es difícil por causas inherentes a la profesión (actual carácter marginal del oficio, desarraigo, falta de respaldo y reconocimiento social de su labor, dedicación completa las veinticuatro horas del día, etcétera) y a la menor rentabilidad en las últimas décadas que otros trabajos. Con ellos desaparece una serie importante de conocimientos y experiencias imprescindibles para la correcta utilización de los pastos de montaña. Como afirma GONZÁLEZ BERNÁLDEZ (1987), «es muy difícil reinventar o improvisar estos comportamientos, una vez perdidas las tradiciones y raíces que les dan vida y espontaneidad. El pastoreo se aprendía empíricamente y el oficio de pastor se comenzaba a partir del *status* de zagal, pudiendo llegar a pastor y posteriormente a mayoral al cabo de

algún tiempo, aunque el aprendizaje comenzaba hacia los diez años».

Los jóvenes, que acuden a esta actividad por falta de otras salidas, normalmente no han adquirido de sus padres u otros familiares los conocimientos necesarios. En los años sesenta-setenta se ha padecido un vacío generacional por la emigración y el empleo en la industria, que ha impedido la transmisión de conocimientos. La permanencia de los jóvenes en la actividad suele ser actualmente sólo temporal.

Es necesario resaltar, no obstante, que para el uso racional de estas áreas críticas se requiere combinar soluciones tradicionales con nuevas tecnologías y medios. Es importante plantear el uso de los recursos como una transición equilibrada y no como una ruptura. Ello exige investigación, conocimiento de las formas tradicionales o «sistemas de uso de los recursos» y una seria formación básica de las personas que emprenden el relevo de la población hoy envejecida (GONZÁLEZ BERNÁLDEZ, 1987). Ningún organismo oficial se ha interesado por el asunto, en el que la creación de una «escuela de pastores» sería el primer paso.

Deficientes infraestructuras

Los caminos de acceso son malos y a duras penas los vehículos todo terreno pueden llegar. Las «majadas» tienen dos funciones fundamentales: por un lado, son el lugar de acogida del pastor y del rebaño, para lo cual sus tres elementos básicos —chozo, redil y aprisco— deben reunir condiciones adecuadas; por otro lado, las majadas actúan como centros organizadores de la actividad del ganado en el puerto. De su número y posición depende el aprovechamiento adecuado de los pastos. Las majadas y los bebederos (sobre todo los de construcción más reciente) están mal ubicados, en general, y son escasos, con lo cual el ganado tiene que realizar con frecuencia desplazamientos muy largos, con la consiguiente pérdida de energía y mala utilización del pasto. Los chozos donde duermen los pastores presentan generalmente condiciones poco dignas y sin comodidades, aspecto éste que sería fácil de subsanar con pocos medios. Se echan también en falta refugios adecuados para el ganado, bien protegidos (con tapias altas) contra posibles ataques de depredadores, donde se pudieran alojar los animales por la noche con plena confianza y dejar el rebaño solo sin peligro.

Sustitución de ovejas por vacas

La sustitución de ovejas por vacas de ganaderos procedentes de Asturias o Cantabria es una

tendencia que se observa en aquellos puertos donde, por tener una proporción elevada de zonas llanas o con escasa pendiente, resulta posible. La penetración en León de vaqueros asturianos es muy intensa, llegando, incluso, a comprar puertos en León, como el de La Cubilla, en Pinos de Babia, en los que mantienen más de 1.200 reses vacunas y 200 yeguas y potros.

Esta opción es también la adoptada en fechas recientes por antiguos ganaderos trashumantes de ovino de las comarcas de la Tercia, Mediana y Valdelugeros, que durante el invierno bajan con sus vacas a las dehesas de Extremadura. Incluso algunos pueblos, con el fin de reservar la producción de los pastos para las vacas y yeguas de los vecinos, ya no sacan a subasta sus puertos.

El cambio de ovejas por vacas se debe, en parte, a la carencia de pastores cualificados, ya que las vacas no exigen la misma vigilancia que las ovejas. Se produce un ahorro importante de mano de obra y la rentabilidad, en caso de que exista suficiente forraje susceptible de ser aprovechado por las vacas, es mayor. La competencia de los vaqueros ha provocado una elevación del precio de los puertos y dehesas de Extremadura, que muchos ganaderos de ovino ya no pueden pagar.

Los cambios de especie animal están ocasionando alteraciones importantes en los pastos, como es la eutrofización de ciertas zonas por concentración de ganado y la degradación y embastecimiento de la hierba por falta de aprovechamiento en otras. En algunos casos los cambios pueden ser irreversibles. Hay que tener en cuenta que los pastos de puerto, en especial los de zonas altas, están formados por especies adaptadas al pastoreo con ovejas, tipo de animal responsable de su creación y mantenimiento desde épocas remotas, y el más adecuado para crear pastizales de calidad en las condiciones climáticas concretas de la montaña de León.

Los factores que hemos venido comentando pueden tener unos efectos negativos sobre la calidad de los pastos de puerto en un período de tiempo no muy largo.

6.2. Propuestas

6.2.1. *Delimitación y mantenimiento de las cañadas*

Las vías pecuarias en la provincia de León, en particular las del sector occidental, mantienen en su tramo superior una actividad importante en términos relativos cuando se comparan con las de otras zonas de España. Su conservación es en muchos tramos deficiente por invasiones de cul-

tivos, roturaciones, intrusiones indebidas, construcciones, carreteras, etcétera. Durante muchos años han estado abandonadas y es urgente la realización de una serie de medidas tendentes a su conservación por parte de los organismos responsables. Entre estas medidas destacamos:

— Delimitación detallada sobre el terreno del tramo superior de las tres grandes cañadas leonesas (incluyendo los principales cordeles, veredas, coladas, descansaderos, abrevaderos y vías alternativas), en particular desde las estaciones habituales de desembarco del ganado hasta los puertos, y especialmente las utilizadas por los ganaderos trasterminantes para comunicar los puertos con los pastos de invierno del sur de la provincia.

— Inventario y catálogo de paisajes relevantes, ecosistemas de interés singular, flora, fauna, construcciones y elementos de la arquitectura rural relacionados con las cañadas.

— Señalización adecuada para vehículos (tal como lo han realizado otras comunidades autónomas como Castilla-La Mancha o Extremadura) en aquellos lugares en que los cordeles discurren junto a las carreteras, superpuestos a ellas o las atraviesan.

— Construcción de refugios, encerraderos y abrevaderos en aquellos lugares estratégicos del recorrido en los que habitualmente el ganado pasa la noche y que aún son utilizados, en especial por trasterminantes.

— Recopilación de información etnográfica, histórica y actual sobre la utilización tradicional de las cañadas y la trashumancia (costumbres, fiestas, cultura, refranes, rituales, aperos y útiles, etcétera).

— Propuestas concretas de usos complementarios de las vías pecuarias que faciliten su conocimiento y mantenimiento, con documentación sobre recorridos de interés y las necesarias instalaciones de apoyo.

6.2.2. *Recomendaciones para la mejora de la utilización de los puertos*

En este apartado se señalan de forma sintética las principales deficiencias observadas y se señalan las líneas generales de actuación que permitirían mejorar su estado de conservación.

Deficiencias en los accesos al puerto y a las majadas

La mala calidad de los accesos al puerto y a la majada dificultan seriamente las condiciones de vida y de trabajo en las que se desarrolla el pas-

toreo del puerto. Es necesaria una pista, asfaltada o de tierra, en buenas condiciones para el acceso a los puertos. Además, son también precisas pistas de tierra que permitan el acceso a la majada, así como caminos adecuados que comuniquen las distintas majadas y faciliten los cambios de una a otra durante la estancia en el puerto.

Malas condiciones de las majadas

La majada consta del chozo, vivienda donde se instala el pastor; el aprisco, zona donde duermen las ovejas, y el corral o redil, pequeño recinto vallado que permite contar el ganado o la captura de ejemplares concretos. Otros componentes son: el saladero o «salegar», el lugar de suministro del agua y los majadales. El saladero es la zona donde se coloca la sal para el ganado. Normalmente se escoge un lugar con rocas superficiales sobre las que se coloca la sal. La falta de sodio en los pastos de la montaña obliga a suministrar sal al ganado con una periodicidad de cuatro u ocho días. Sin este aporte el ganado come menos y pastorea con dificultad. Los majadales son pastos creados en suelos muy abonados cercanos al área de influencia de la majada. Son apetecidos por el rebaño y juegan un importante papel en su alimentación.

Los principales problemas afectan al número, posición en el puerto y condiciones de habitabilidad de las majadas. La gestión del puerto requiere cambios de majada que permitan al pastor aprovechar en cada momento los pastos más productivos. Actualmente, lo normal es que haya una única majada, construida por los servicios de Montes, situada en cotas demasiado bajas, en los lugares de más fácil acceso y próximos a cursos de agua permanentes. En esta posición, el pastoreo de las zonas situadas a mayor altitud obliga a recorridos diarios muy largos y el ganado baja mal al anochecer.

Por ello, en la mayor parte de los puertos son necesarias, al menos, dos majadas para organizar el pastoreo. Una situada en la parte alta, para el pastoreo de junio a septiembre, y otra situada en la parte baja, para el final de temporada en septiembre y octubre. Su emplazamiento idóneo es fundamental para facilitar el manejo adecuado del rebaño y ha de ser deducido a partir de las condiciones topográficas locales de cada puerto.

En la actualidad, la mayor parte de los puertos sólo disponen de una majada útil, situada a una altitud demasiado baja en el puerto. Esta situación se ha provocado, en parte, por la permanencia actual de un solo pastor en cada puerto —antes, lo normal es que hubiera dos o tres—, y, en parte, por la construcción de chozos de obra —caseta de bloques de hormigón— construidos

en otra época por el ICONA en dichas zonas bajas. Si bien su utilización resulta apropiada por su mayor confort, también es mayor su deterioro, razón por la que muchos pastores siguen prefiriendo el antiguo chozo de ramas.

Como se ha indicado, los chozos son la vivienda del pastor, que a veces incluso pasa en ellos el verano con su familia, caso de algunos pastores extremeños que son acompañados en los últimos años por su esposa e hijos. Los antiguos chozos eran de planta circular, generalmente con un perímetro de piedra en la base y techumbre de «escobas» o «urces» —*Cytisus* spp. o *Erica* spp.—. Actualmente estos chozos son raros; lo habitual es que estén fabricados con bloques y tejado de uralita. En el mejor de los casos son de piedra, con planta cuadrada y tejado de pizarra o teja, también sustituidos cada vez con mayor frecuencia por uralita.

Aunque hemos visto algunos chozos amplios y bien acondicionados, lo normal es que sean pequeños y muy austeros, sin divisiones en su interior, con estanterías improvisadas con tablas y cordeles. Los pastores duermen en camastros en el mismo lugar donde cocinan.

Los puertos sin majada —y sin chozo— corresponden a puertos arrendados para vacas o a los utilizados por ganado ovino perteneciente a pueblos próximos con fácil acceso al puerto. Cuando el puerto es utilizado por vacas no es necesaria la presencia constante del pastor, con lo que el chozo termina deteriorándose.

Sería necesario en muchos puertos mejorar las condiciones de habitabilidad de los chozos y evitar su pérdida, ya que el pastor apenas dispone de espacio y comodidades. Los chozos tradicionales son de gran interés etnográfico y paisajístico. Por otra parte, es también preciso disponer en la majada de corrales adecuados para el manejo de las reses.

Diversidad de especies animales

La variedad de pastos que puede encontrarse en los puertos no permite una adecuada gestión con una sola especie. Es conveniente la acción combinada y complementaria de varias de ellas. De hecho, en el pastoreo tradicional acudían al puerto yeguas y algunas cabras, además de las ovejas. El aprovechamiento inadecuado es particularmente evidente en los puertos arrendados para vacas. El ganado vacuno, debido a su gran tamaño, dificultades motrices, adaptaciones alimentarias de las razas ahora empleadas, sólo explota adecuadamente los lugares llanos situados próximos a puntos de agua. Como consecuencia se produce el abandono de los pastos de ladera

(por acción de la pendiente) y una pérdida progresiva de los pastos situados en las zonas llanas debido al exceso de abonado. Si el puerto es arrendado a vacas sería necesario el pastoreo complementario de las laderas con ovejas y cabras para controlar el exceso de abono vacuno en las zonas llanas. En estos puertos ambas especies deberían pastorear simultáneamente o efectuar turnos de arriendo con las dos especies. El ganado equino tiene gran interés para el control de pastos altos de baja calidad, en especial en pastos húmedos sobre rocas silíceas. Por último, las cabras son la mejor herramienta para el control del matorral por pastoreo y debería fomentarse su utilización en los puertos.

Suministro de agua

Es un problema general en los puertos la ausencia de agua en las áreas situadas a mayor altitud. Esto obliga a descender con el rebaño todos los días hacia los puntos de agua situados más abajo, en el curso del río. Sería necesario el aprovechamiento de las fuentes situadas a mayor altitud. Muchas de ellas manan poco, pero su almacenamiento continuo en pilón de abrevadero permitiría dar de beber a numerosas cabezas de ganado. Si se dispone de agua repartida en varios puntos pueden organizarse mucho mejor los careos del puerto.

Sombras y refugios para el ganado

La organización del pastoreo en el conjunto del puerto requiere la disposición de sombras y refugios en lugares estratégicos situados en las áreas de querencia del ganado. Para ello sería conveniente plantar —cuando sea posible— especies leñosas o facilitar el desarrollo de formaciones con matorral alto y árboles dispersos en los lugares utilizados como sesteaderos y venteaderos. Para situarlos adecuadamente se requieren estudios precisos de los lugares de querencia, ajustándose siempre a las condiciones locales de cada puerto. Esto mejoraría el control de los movimientos del ganado, al mismo tiempo que se reduce la necesidad de actuación de los pastores. Ha de tenerse en cuenta que el control del pastor consiste muchas veces en una simple «orientación» del rebaño hacia determinada zona del puerto, dentro de la cual las ovejas tienen una gran autonomía para organizar el pastoreo.

Recuperación del pasto y control del matorral

En algunas laderas, donde el uso abusivo del fuego ha descarnado el suelo, sería necesario rea-

lizar acciones de recuperación de la cubierta vegetal. Esto es especialmente evidente en laderas sobre sustrato cuarcítico y orientadas al sur, en las que los fuegos reiterados han empobrecido la comunidad vegetal hasta brezales improductivos. En estas áreas se ha de facilitar la reimplantación de especies arbóreas y arbustivas autóctonas o mejorantes adecuadas y en algunos casos impedir el acceso temporal del ganado.

El control del matorral es especialmente necesario en puertos de altitud media baja y con predominio de sustratos silíceos. En estos puertos se desarrollan rápidamente brezales y piornales en las zonas menos pastadas. Desde épocas remotas estas zonas son controladas mediante quemas periódicas, que predisponen a pérdidas de suelo y de productividad a medio plazo. Sería conveniente desarrollar otro tipo de medidas de control menos perjudiciales. Algunas de estas medidas pueden ser:

Eliminación parcial de las matas por métodos mecánicos utilizando desbrozadoras. Utilización de especies domésticas ramoneadoras, como las cabras. Realizar pastoreos con técnicas de redileo controlado con hilos eléctricos, utilización de sal y forraje para evitar el pastoreo en unas zonas y atraerlo hacia otras. La acción combinada del pisoteo y abonado, así como el ramoneo parcial por los animales, son agentes que favorecen la eliminación de las matas. En este sentido es muy interesante forzar el sesteo e incluso la permanencia del rebaño durante la noche en las zonas que se quiere mejorar. Es recomendable también el aumento de la carga ganadera, bien incrementando el número de reses por puerto o reduciendo el área de campeo de los rebaños. La acción continuada del rebaño sobre el matorral es apreciable en pocos años.

6.3. Consideraciones sobre la rentabilidad económica de las explotaciones

Como consecuencia del continuo encarecimiento de los pastos (sobre todo en Extremadura), los transportes, la mano de obra y del bajo precio de los corderos, la trashumancia está actualmente sumida en una grave crisis. Un puñado de serranos leoneses, con unas 14.000 ovejas —la tercera parte de las 37.000 cabezas que como media han venido a los puertos leoneses en los cinco últimos años—, mantienen la actividad más por tradición y amor al oficio que por rentabilidad económica.

En un intento de mantener con una óptica más rentable el oficio de sus antepasados, antiguos trashumantes de ovino, sobre todo de la comar-

ca de La Tercia, han transformado sus explotaciones hacia el vacuno, ganado que exige menos mano de obra y puede permanecer sólo en los puertos y en las dehesas.

En contraste, y a pesar de la crisis general de la ganadería extensiva, la trasterminancia adquiere en la actualidad una importancia progresiva sobre el interés de este fenómeno como posible alternativa para la producción ovina extensiva en León y otras partes de España; —véase el trabajo de ZORRITA (1991)—. Los antiguos trashumantes de Babia y La Tercia se reconvierten también hacia esta modalidad y dirigen en invierno sus rebaños hacia la ribera del Órbigo y los regadíos del Páramo, incorporándose a un sistema productivo más sencillo y abarcable, que si bien tiene antecedentes remotos en la comarca y coexistió con la trashumancia, su importancia relativa fue mucho menor en épocas pasadas.

En la actualidad más de 100.000 ovejas merinas se mueven con el sistema trasterminante, acaparado por los oriundos en los municipios de Sena, Los Barrios de Luna, San Emiliano, Villamanín y Pola de Gordón, que en su conjunto suman el 80% de este movimiento. El municipio de Sena de Luna, que fue el más tradicional en esta actividad, monopoliza casi un 50% de la trasterminancia, sobre todo los pueblos de la Rincónada de Caldas. Es de destacar el hecho de que en la montaña de Riaño la actividad trashumante no tiene apenas importancia, lo que parece ser debido en gran parte a la falta de tradición, aunque puede también haber influido en ello la mayor vigencia hasta época reciente del pastoreo ligado a las grandes cabañas trashumantes y el hecho de no existir una comunicación tan directa e inmediata con vegas fértiles, como ocurre en el caso de la relación Luna-Órbigo.

Comentaremos a continuación algunas valoraciones sobre la viabilidad de los dos tipos de explotación más frecuentes en la montaña de León.

6.3.1. Ganaderías trashumantes

Como consecuencia de la baja rentabilidad económica de la mayoría de las explotaciones, la situación actual de la ganadería trashumante es de grave crisis. Durante la última década se ha producido un fuerte incremento de todos los costes de explotación, mientras que el precio de los corderos se mantienen a la baja, la lana apenas cubre los gastos de esquila y las ovejas de desecho no tienen mercado o cotizan a unos precios irrisorios.

Para comprobar de qué manera inciden en el producto final, analizamos a continuación, muy brevemente, algunos de los capítulos más im-

portantes que gravan este tipo de explotación, como son el coste de las hierbas y del transporte. No consideramos otros gastos, como son la mano de obra, los piensos, las medicinas, la Seguridad Social, etcétera, que también tienen gran incidencia en la rentabilidad de las explotaciones.

En cuanto al coste de las hierbas de verano, el precio medio de los puertos subastados en 1991 fue de 315 pesetas/oveja, aunque los valores oscilaron entre 120 y 730 pesetas/oveja, dependiendo de su localización, capacidad y demanda. El período de aprovechamiento es de cuatro-cinco meses. Aunque los puertos se han encarecido bastante durante los últimos años, todavía se mantienen dentro de unos niveles aceptables, según la opinión de los ganaderos, lo que supone un incentivo para seguir trashumando.

Por lo que respecta a los pastos de invierno, cabe decir que se han encarecido desmesuradamente durante los últimos años. El arriendo de una finca en Cáceres durante el invierno (noviembre a mayo, siete-ocho meses) sale como mínimo a 3.000 pesetas/oveja. Además, si no llueve en la cantidad y época apropiadas (como es frecuente en los últimos años), el pasto no brota y hay que aportar un complemento de pienso durante el invierno y primavera, lo cual encarece mucho más los costes. Por esta circunstancia los ganaderos comentan que muchos años estos pastos resultan «muy desengañados».

Este encarecimiento se ha debido a la afluencia masiva, sobre todo a las comarcas cacereñas de Alcántara y Brozas, de vacas de cría procedentes, sobre todo, de Asturias, Santander y León. Esta situación está propiciada por la política actual de abandono de la producción lechera en la Cornisa Cantábrica, lo que hace que muchos ganaderos busquen una orientación hacia el vacuno de carne, intentando ocupar recursos utilizados por ganaderos de ovino. Este cambio de orientación está también inducido en León —como ya se ha indicado— por la carencia de mano de obra especializada (pastores profesionales).

A todo lo anterior hay que añadir la incorporación reciente de personas —más o menos oportunistas o especuladoras, pero en cualquier caso ajenas al sector: obreros procedentes de la reconversión industrial, ex mineros, tratantes, industriales— cuya actividad principal es otra o cuentan con sueldos o subsidios que les cubren de posibles riesgos. La fuerte demanda, unida a una disminución de la oferta por el aumento del regadío en algunas comarcas de Extremadura, ha producido durante los últimos años un incremento notable del precio de los arrendamientos.

Otro factor que consideramos decisivo es la inseguridad total que existe en los arriendos. Los

contratos se suelen hacer por seis meses para que los ganaderos no adquieran ningún tipo de derechos e, incluso, si las condiciones lo permiten, poder arrendar a otros los pastos del agostadero (verano). Las dificultades de arrendamiento y su inestabilidad respecto a la permanencia de un año para otro en la misma finca repercuten negativamente en el cuidado de las fincas y las posibles inversiones en las mismas. Las dehesas y pacederos de Extremadura padecen, en general, incluso en mayor medida que los puertos, una falta casi total de infraestructuras para el manejo y cuidados del ganado. El encarecimiento de los pastos de invierno y la carencia de contratos de arrendamiento a largo plazo son, a nuestro juicio, las principales causas de la crisis del sistema trashumante.

En lo que respecta al transporte, el ferrocarril ha tenido una notable influencia positiva en el mantenimiento de la actividad hasta fechas recientes, favoreciendo, además, el uso y conservación de los tramos distales de las cañadas. Sin embargo, el servicio que presta en la actualidad es muy deficiente, con vagones muy deteriorados, las estaciones, en especial las del Norte, carentes de infraestructuras, y duración excesiva del viaje, que, en el mejor de los casos, supera las veinticuatro horas, lo que supone un grave problema por las condiciones de estrés y apilamiento en que son transportados los animales. Los pastores siguen viajando en vagones idénticos a los utilizados por las caballerías, sin servicios ni agua, lo que en nuestros días resulta indigno. Por si fuera poco, a finales de 1991 RENFE decretaba el cierre de muchas estaciones para mercancías, entre las que se incluyen las utilizadas por los trashumantes. Si esto se lleva a rajatabla puede suponer la puntilla final para esta actividad.

Aun en estas circunstancias, los ganaderos trashumantes se siguen manteniendo fieles al tren, por su coste, bastante más barato que el de los camiones. Así, por ejemplo, el coste actual desde Villamanín a Casar de Cáceres (505 Km.) es de unas 180 pesetas/oveja (360-400 pesetas/oveja/ida y vuelta). El viaje en tren conlleva otros gastos adicionales, ocasionados en el trayecto que debe recorrer el ganado caminando desde los puertos a las estaciones de embarque; cinco-siete días a los puertos y otros tres-cuatro días desde las estaciones extremeñas a las fincas de invernada, lo que incrementa notablemente los costes de transporte. Sobre todo en otoño, con días cortos y mal tiempo, el traslado se hace muy dificultoso; con frecuencia es necesario contratar pastores que ayuden en la conducción del rebaño en las cañadas y suplementar con forraje la alimentación de las ovejas.

El camión es bastante más caro, pero traslada el ganado directamente del puerto a la finca en me-

nos de doce horas. Los animales sufren menos pérdidas y se produce, además, un notable ahorro de mano de obra. En favor del tren hay que decir que el ganado viaja mucho más cómodo, por la mayor amplitud, pudiendo permanecer en pie, cosa que resulta en los camiones imposible, forzados por la necesidad de aprovechar al máximo el espacio.

Si a los costes de arriendo de hierbas y transporte les añadimos los piensos (pueden superar las 1.000 pesetas/oveja), medicinas (600 pesetas/oveja), salarios, Seguridad Social, etcétera, se puede comprobar fácilmente que superan, con mucho, el beneficio obtenido por la venta del cordero, que en los últimos años no ha superado las 5.500-6.000 pesetas/unidad, con un peso vivo a la venta de 24-26 Kg.

En estas difíciles condiciones la actividad se mantiene gracias a las primas que anualmente otorga la Comunidad Europea y por la inercia y la fuerza de la tradición de los pastores, que todavía consideran las conocidas tierras extremeñas como una prolongación del terruño leonés. Junto a los viejos pastores, hay algunos jóvenes que aman el oficio y que luchan por abrirse paso, buscando soluciones alternativas a la situación actual. Si las condiciones actuales no varían es previsible que esta inestable situación de equilibrio se decante en pocos años hacia la desaparición completa de la trashumancia de merinas.

Al margen de las consideraciones económicas, también hay que tener en cuenta los condicionantes ecológicos. La trashumancia en León —que puede ser suplida en gran parte por los desplazamientos cortos a los regadíos y pueblos del secano Sur— ha jugado un importante papel en la creación y mantenimiento de diferentes ecosistemas y paisajes en la montaña y del mismo modo en el modelado de los sistemas adeshados de amplias zonas del Suroeste español.

El Estado y las Comunidades Autónomas implicadas (Castilla y León, Extremadura y Castilla-La Mancha) deberían aportar —mediante una colaboración que debe superar planteamientos localistas, reconociendo la complementariedad de los recursos— soluciones para que esta actividad se siga manteniendo, tanto por su importancia como hecho cultural de gran antigüedad, que podría ser también vehículo actual de cultura al integrarse en canales y planteamientos turísticos y de ocio, como por su destacado papel en el mantenimiento del patrimonio natural: puertos, cañadas y dehesas. Tan sólo con actuaciones puntuales, como legalizar y favorecer los arriendos a medio plazo —durante diez años—, subvenciones a los transportes —el papel de RENFE podría ser ejemplar con escaso coste—, así como una mejora de las infraestructuras de las fincas y puertos, se posibilitaría la continuidad de algunas exploraciones.

En cualquier caso, cualquier iniciativa pasa por una urgente dignificación, apoyo (económico y social) y reconocimiento de la labor de los pastores por parte de la sociedad. Considerando a estos hombres como gestores y mantenedores de ricos y variados ecosistemas y paisajes agrarios. Para todo ello es necesario que los conocimientos —tanto generales sobre el oficio como sobre puertos y fincas concretos— heredados y transmitidos por este grupo humano no se pierdan, sino que puedan transmitirse a las siguientes generaciones. En esta línea, la creación de las Escuelas de Formación Profesional de pastoreo o pastoralismo nos parece una iniciativa esencial.

Arrendamiento de pastos para vacas

Según LLORCA y RUIZ (1988), en 1987 se incrementaron los costes de las hierbas de invierno en un 28% sobre el año anterior, pasando de un precio medio de 8.164 pesetas/vaca, pagadas en 1983, a 16.715 en 1987. Según encuestas realizadas por nosotros a diferentes trashumantes leoneses de vacuno, los precios actuales (1991) se sitúan en torno a las 30.000 pesetas/vaca, aunque algunos ganaderos de Asturias y Santander han pagado hasta las 40.000 pesetas/vaca en las comarcas de Alcántara y Brozas. Esta elevación constante del coste de la internada está estrangulando el sector, ya que los precios de los terneros se mantienen en los mismos niveles e, incluso, han bajado durante los últimos años.

Las dificultades de arrendamiento y su inestabilidad respecto a la permanencia de un año para otro en la misma finca repercute negativamente en la falta de cuidados e inversiones en las mismas, que en general padecen de una falta casi total de infraestructuras para el manejo y cuidado del ganado. Esto hace que muchos ganaderos metan mucho más ganado del que la finca puede soportar, lo que a su vez repercute en la degradación del pasto y en unas deficientes condiciones de crianza.

A los costes anteriores de las hierbas habría que sumar, sobre todo si el invierno y la primavera son secos, el valor de los piensos, que pueden alcanzar cifras elevadas, las medicinas y la mano de obra adicional durante los tres días que el ganado tiene que desplazarse por la cañada desde las estaciones a las fincas. En conjunto, el coste de la internada, teniendo en cuenta el precio de las hierbas, piensos y medicinas, se sitúa en torno a las 40-45.000 pesetas/vaca.

En comparación con los costes de las hierbas de invierno, el precio de los puertos se mantiene a unos niveles aceptables, aunque también durante los últimos años se han producido incrementos notables, sobre todo en comarcas como Babia, Luna o Tercia, en las que hay una fuerte

demanda derivada de la existencia de un gran censo de ovejas trasterminantes.

El precio medio actual se sitúa en torno a las 2.000 pesetas/vaca, aunque, como comentamos al hablar del ovino, esto es sólo orientativo; existen fuertes oscilaciones en función de su situación, accesos, carga del puerto, demanda, etcétera, pudiendo variar desde las 600 hasta las 6.000 pesetas/vaca. El período de utilización de los puertos suele ser de cinco meses (junio a octubre), aunque si las condiciones climatológicas son buenas y no hay nevadas tempranas, el ganado puede resistir hasta finales de noviembre.

Los arriendos de puertos situados en Montes de Utilidad Pública se hacen por el mismo sistema que para las ovejas y por uno o más años, aunque, en general, los pueblos prefieren por uno sólo, ya que así pueden ir incrementando los precios en función de la demanda. El aprovechamiento de los puertos por ganado vacuno, que tradicionalmente se utilizaban con ovejas, debe ser autorizado por el Servicio Territorial del Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, que generalmente lo aprueba a petición de los pueblos propietarios, con una carga equivalente de una vaca por cada seis ovejas.

En la montaña de Riaño, ante el vacío de ovejas trashumantes, se está produciendo una creciente sustitución del uso de los puertos por vacas procedentes de Asturias, Santander e incluso, en menor medida, de los propios pueblos propietarios, que en 1991 hemos evaluado en más de 2.100 vacas. Este fenómeno, más acusado en esta montaña, aunque general en toda la Cordillera, está produciendo en muchos puertos alteraciones graves (erosiones, embastecimiento de la hierba en determinadas zonas, acumulación de estiércol en otras e incremento de herbazal indeseable y, en general, abandono de los pastos en zonas más alejadas o de acceso difícil).

El coste del transporte es uno de los capítulos más gravosos y complicados de esta actividad. En la actualidad se sitúa en torno a las 4.000 pesetas/vaca, ida y vuelta, en ferrocarril. A esto habría que añadir los gastos ocasionados por el desplazamiento del ganado desde los puertos al embarque (uno-tres días) y en Cáceres desde las estaciones de llegada a las fincas (tres días). Como en el caso del ovino, la duración del viaje en tren es demasiado larga (supera muchas veces las veinticuatro horas). La estación de Villamanín cuenta como única infraestructura un corral cercado, construido hace cuatro años, que permite mantener el ganado mientras se embarca. Al no contar con ningún tipo de manga de manejo, el proceso de embarque es laborioso y largo.

Por lo que respecta al transporte en camiones, solución mucho más cómoda, ya que permite

desplazar el ganado desde las proximidades del puerto hasta la misma finca, su precio es casi el doble del anterior, entre 9.000-10.000 pesetas/vaca, ida y vuelta. En este segundo medio el ganado viaja mucho más apretado, para aprovechar mejor el espacio, dado su elevado coste.

6.3.2. *Pastos de invierno para el ganado trasterminante*

Los pastos de invierno, en la ribera y regadíos del sur de León, han adquirido también durante los últimos años un elevado precio que puede rondar en la actualidad las 3.000-3.500 pesetas/oveja. Esto es debido a la gran demanda existente, que se ha incrementado durante los últimos años. Por una parte, muchos ganaderos trashumantes se han reconvertido en trasterminantes; por otra, las subvenciones de la CE han influido en el mayor número de ganaderos y el aumento de los censos de ovejas.

Los ganaderos tradicionales tienden a incrementar el número de cabezas por rebaño. Según opinión de los ganaderos tradicionales, «han acudido al sector ganaderos ocasionales y oportunistas, así como traficantes de ovejas viejas que tratan de aprovechar las subvenciones». Hay que tener en cuenta que una oveja vieja de desecho en buen estado de carnes no supera en el mercado las 500 ó 1.000 pesetas, mientras que la subvención del Fondo Europeo es superior a las 3.000 pesetas/oveja. Estos precios representan un buen estímulo y negocio para los especuladores. Todo esto ha hecho incrementar notablemente los censos y la demanda de pastos de invierno, lo que ha ocasionado un sustancial encarecimiento de los mismos.

Por otra parte, la creciente perfección de la maquinaria de recolección de los cultivos hace que las rastrojeras sean cada vez más pobres. Así, por ejemplo, la hoja de remolacha queda pulverizada y esparcida por el terreno, lo que dificulta su consumo por los animales y su conservación como forraje a los pocos días de la recolección. Entre los cultivos cada vez salen menos hierbas por el uso sistemático de herbicidas. Cuando el campo estaba menos mecanizado, la labor de alzada se realizaba más tarde, lo que permitía que el ganado consumiese la rastrojera durante más tiempo. Ahora se levanta el rastrojo en fechas más adelantadas y cuando al agricultor le viene bien, sin tener en cuenta los derechos de los ganaderos. Además, debido a la concentración parcelaria y al uso sistemático de la maquinaria, han desaparecido gran cantidad de lindes y ribazos donde las ovejas consumían gran cantidad de hierbas.

En síntesis, cada vez hay menos forraje en el campo y los arriendos son más caros. Por la propia competencia entre ganaderos se están pagan-

do precios desorbitados por la utilización de rastrojos en lugares donde los animales no pueden subsistir si no es con el complemento importante de piensos. Esto es reconocido por las propias juntas vecinales que realizan los arriendos, que llegan a comentar: «Los ganaderos sólo pagan la majada —generalmente, una nave amplia donde alojan al ganado—, pues apenas hay rastrojos y restos de cosechas».

Otros factores que mantienen el sistema trasterminante sumido en una gran inestabilidad e incertidumbre son: la inseguridad de los arriendos, que es total, ya que suele hacerse por un año; la competencia desleal entre ganaderos por poder arrendar los pastos y rastrojeras de los mejores pueblos; las arbitrariedades de muchas juntas vecinales, que hacen contratos al margen de la ley o sin contar con los propios vecinos, y el tener que arrendar a veces los pastos de más de un pueblo para el invierno y la primavera, incluso en zonas alejadas.

El Reglamento de Pastos, Hierbas y Rastrojeras de 1969 se ha quedado anticuado en muchos aspectos; en la actualidad no se aplica con rigor y, además, las competencias en materia de aprovechamientos están distribuidas entre cinco organismos (Decreto 120/1988, «BOC y L» número 118), con lo cual resulta inoperante. Es urgente una puesta al día de toda la legislación y que se faciliten los arriendos por períodos largos, se regulen adecuadamente los aprovechamientos y la realización de contratos legales supervisados por los organismos competentes para dar estabilidad al sistema.

6.4. El oficio de pastor

En señal de reconocimiento y valoración del grupo humano que durante muchas generaciones transmitió prácticas y saberes esenciales para el uso correcto de los recursos y, en definitiva, constituyó la esencia insustituible de la trashumancia, queremos terminar este trabajo dedicando unas palabras a la situación actual del oficio de pastor.

El envejecimiento y disminución del número de personas que se dedican a la profesión de pastor es uno de los problemas más graves con los que se enfrenta en nuestro país, y en especial en la provincia de León, el futuro de la ganadería ovina extensiva de montaña. Algunos de los rebaños que permanecen en Extremadura y no suben a la montaña es precisamente, según lo expresado por los ganaderos, por falta de pastores.

Evitar la desaparición de los pastores con experiencia es precisamente una de las mayores aspiraciones que presenta el uso actual de las cañadas y los puertos. Con dicho fin podría inten-

tarse la recopilación y sistematización de los conocimientos útiles de carácter empírico de que son portadores dichos profesionales, de forma que, complementados con técnicas actuales, sean más fácilmente aplicables a la gestión de los pastos y la ganadería trashumante. Podría pensarse en la creación de «escuelas de pastores» para cada área geográfica en la que tiene importancia el oficio, de forma similar a lo que ya se realiza en Francia y Suiza, países con tradición en ganadería extensiva en la montaña y que también se replantean la gestión de los recursos en estas áreas. Esta iniciativa permitiría aprovechar los conocimientos de los pocos pastores que todavía ejercen, pues la mayoría de los que conocieron y se formaron con los métodos tradicionales han dejado el ejercicio de su profesión.

Las razones de este descenso son múltiples y complejas. Por un lado, en la actual coyuntura de las explotaciones de ovino, los sistemas extensivos de producción tienen numerosos elementos que son más propios de los sistemas intensivos. El balance económico de la explotación gira cada vez más en torno al control de cubriciones para producir corderos en buena época de ventas, sincronización del celo, obtención de dos partos por oveja y año, alimentación precoz con piensos de engorde, control sanitario de la explotación, etcétera. De esta manera, aunque el pastoreo del rebaño como forma de alimentación es un elemento clave en la explotación, ha perdido peso específico respecto a los demás elementos del sistema productivo que han cobrado importancia creciente.

Por otra parte, no se han modernizado las condiciones de vida y trabajo de los pastores en la montaña, y en muchos de sus aspectos han, incluso, empeorado. La disminución del número de pastores en cada puerto ha provocado un alto grado de aislamiento y marginalidad. El número de ovejas por pastor en puerto se ha incrementado a casi el doble; antes los rebaños tenían entre 500 y 800 ovejas y ahora siempre superan las 1.000 y no son raros los de 1.200 ovejas cuidadas por un solo pastor. Por otro lado, no se ha efectuado casi ninguna inversión en los puertos que mejore sus infraestructuras.

En estas condiciones, ya no se produce la incorporación de nuevos aprendices que recojan el legado cultural de los pastores ya ancianos, y el dueño del rebaño se ve obligado a contratar a personal sin experiencia en la profesión.

Sería necesario un replanteamiento del modo de vida de los pastores, un mejor reconocimiento de su profesión, aumentar sus retribuciones y mejorar sus condiciones de trabajo si queremos evitar su desaparición como profesionales con conocimiento del oficio en un plazo muy breve.

agradecimientos

El presente trabajo ha sido realizado en su mayor parte —muestreos de campo, elaboración de encuestas, análisis de resultados— en la Estación Agrícola Experimental de León (Consejo Superior de Investigaciones Científicas).

Los pastores y ganaderos —trashumantes y trasterminantes— que aún acuden a las montañas del norte de León han sido, a través de jornadas de convivencia en las cañadas, puertos y dehesas, la principal fuente de información para la realización de este estudio. Queremos agradecer su colaboración y les dedicamos el trabajo en señal de reconocimiento y valoración de su oficio.

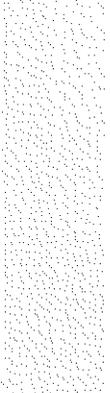
Parte de los resultados presentados en el capítulo relativo al uso de los puertos y comunales han sido obtenidos gracias al apoyo de la Diputación Provincial de León, a través de un Convenio de Colaboración con el CSIC.

La elaboración de las gráficas y tablas sobre el uso de las cañadas ha corrido a cargo de Ángel Armero. Miguel Ángel Muñoz Yanguas y Salvador Rebollo han participado en los trabajos que sirvieron de base para realizar el capítulo sobre caracterización física y uso de los puertos (GÓMEZ SAL *et al.*, 1990 y 1991).

7 bibliografía

- ABELLÁN A., y OLIVERA, A. (1979): «La trashuman-
cia por ferrocarril en España». *Estudios Geográficos*,
157: 385-413.
- ALONSO, S. (1989): Comunicación personal. Docu-
mentación recogida del archivo de la familia Carril,
de Las Salas (León).
- ALONSO, S. (1990): Comunicación personal. «Capitu-
laciones entre el Marqués de Perales y el pueblo de
Las Salas para construir en dicho lugar ropería pa-
ra la cabaña del marqués en 1783». Documenta-
ción antigua del Ayuntamiento de Salamón. Car-
peta 2.
- ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, A. (1983): *Las Cañadas Leonesas*. Documento no publicado, 23 pp.
- ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, A. (1983): *Vida del pastor tras-
humante en Extremadura*. Documento no publicado.
León, 32 pp.
- ARÁN, S. (1940): *Ganado lanar y cabrío*. Imprenta.
Madrid, 576 pp.
- BERTRAND, G. (1972): «Ecologie d'un espace géo-
graphique: Les géosystemes du Valle de Prioro».
L'Espace Géographique, 2: 113-128. París.
- BRAUDEL, F. (1976): *El Mediterráneo y el mundo medi-
terráneo en la época de Felipe II*. México. FCE.
- BUTZER, K.: «Livestock as a Bio-technological Trans-
fer». *Scope VIIIth General Assembly*. Sevilla. January
20-25, 1992.
- CANAL SÁNCHEZ PAJÍN, J. M. (1981): *El Concejo de
Borón. Su gloriosa historia*. Ed. Celarayn. León, 222
pp.
- CANAL SÁNCHEZ PAJÍN, J. M. (1988): «Riaño: Cin-
co Villas». *Ráfagas históricas*. Ed. Lancia. León, 221
pp.
- CATASTRO DEL MARQUÉS DE LA ENSENADA (1752):
Archivo Histórico Provincial de León. Legajos 1018
(Tejerina), 753 (Remolina), 44 (Argovejo), 824 (Sa-
lamón), 825 (Las Salas), 338 (Prioro), 26 (Auciles),
441 (Huelde), 1753 (Liegos).
- DANTÍN CERECEDA, J. (1936): «Las cañadas ganade-
ras del Reino de León». *Bol. R. Soc. Geog.*, Vol.
LXXXVI (8 y 12): 488-499 pp.
- DE PRAIDO, J. M. (1982): *La Montaña Levítica*. Prioro
y Valderrueda. Imprenta Casado. León, 185 pp.
- DISTRITO FORESTAL DE LEÓN (1964): *Catálogo de los
Montes de Utilidad Pública y relación de los de Libre
Disposición de la provincia de León*. Imprenta Rubín.
León, s/p.
- GALINDO, J. L. M. (1949): «Géneros de vida en La-
ciana y Maragatería». *Archivos leoneses*, 3: 59-81.
- GARCÍA MARTÍN, P. (1988): *La Ganadería Mesteña en
la España Borbónica (1700-1836)*. MAPA. Serie Es-
tudios. Madrid, 483 pp.
- GARCÍA MARTÍN, P. (1990): *La Mesta*. Biblioteca His-
toria 16. Madrid, 252 pp.
- GÓMEZ SAL, A.; YANGUAS, M. M.; PASCUAL, M. R.;
REBOLLO, S.; RODRÍGUEZ, M. A., y ÁLVAREZ, J.
(1990 a): *Puertos y pastos comunales en la provincia de
León. Bases para la gestión integrada de los recursos de
la montaña*. Informe para la Excma. Diputación de
León, 101 pp.
- GÓMEZ SAL, A.; MUÑOZ-YANGUAS, M. A., y REBO-
LLO, S. (1990 b): «Valoración del paisaje de puer-
tos de montaña en función de sus facies bióticas y
geológicas». *Monografías de l'Equip 3*. I Congreso
Ciencias del Paisaje. Univ. Barcelona, 243-255 p.
- GÓMEZ SAL, A.; PASCUAL, M. R.; REVUELTA, J. F.;
REBOLLO, S.; MAYA, A.; RODRÍGUEZ, M. A.;
ÁLVAREZ, J., y MUÑOZ-YANGUAS, M. A. (1991):
Puertos y pastos comunales en la provincia de León. Me-
moría Diputación Provincial de León, 100 pp.
- GONZÁLEZ BERNÁLDEZ, F. (1987): *Cambios en la ima-
gen sociocultural de la naturaleza*. Seminario sobre el
Futuro de la Gestión de los recursos naturales re-
novables en España. Blanes, 13-22 pp.
- GONZÁLEZ BERNÁLDEZ, F. (1992): «Western Medi-
terranean land use Systems as antecedents for Se-
miarid America». *Scope VIIIth General Assembly*. Se-
villa. January 20-25, 1992.
- GONZÁLEZ FLÓREZ, M. (1978): *La Montaña de Los
Argüellos*. Gráficas Celarayn. León, 157 pp.
- JOVELLANOS, MELCHOR GASPAS DE (1792): «Viajes
por León». En: Jovellanos y León. *Breviarios de la
calle del Pez, núm. 20*. Diputación Provincial de
León. 99 pp. (65-99).
- JULIVERT (1967): «Sur la tectonique hercynienne à
nappes de la Chaîne Cantabrique (Étude géologi-
que de la région à l'Est du bassin Central, Espa-
gne)». *Soc. Geol. France Bull.*, 7 (4): 644-651.

- LÓPEZ MORÁN, E. (1984): «Derecho consuetudinario leonés». *Colección Breviarios de la calle del Pez*, núm. 2. Ed. Diputación Provincial de León. León, 124 pp.
- LLORCA, A., y RUIZ, M. (1987): *La dehesa y la trashumancia actual*. Seminario sobre «Dehesas y sistemas agrosilvo pastorales similares». MaB. Madrid-Extremadura-Andalucía, 9 pp.
- LLORCA, A.; RUIZ, M., y RUIZ J. P. (1988): «La trashumancia en España Central». *Quercus*, 32: 24-33.
- MADOZ, P. (1850): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España (1845-1850)*. Ed. 1983. Ambito. Valladolid, 332 pp.
- MANGAS NAVAS, J. M. (1984): *La propiedad de la tierra en España: Los Patrimonios Públicos*. Madrid, Ed. Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios, 350 pp.
- MARTÍN GALINDO, J. L. (1961): «Arcaísmo y modernidad en la explotación agraria de Valdeburón». *Estudios Geográficos*, XXII, 83: 167-22.
- MATEO DÍEZ, L. (1985): *Relato de Babia*. Cuadernos de la Calle del Pez. Ed. Diputación Provincial de León.
- MONTserrat RECORDEr, P. (1991): «La gestión ecológicocultural en el paisaje». *Actas del Congreso de Ecología Terrestre*. León.
- MORO, J. M. (1983): *La Desamortización de Madoz*. Historia 16, 84: 58-64, Madrid.
- NIETO, A. (1986): «La Posesión». En: *Contribución a la historia de la trashumancia en España*. MAPA. Madrid, pp. 85-119.
- PÉREZ, B. (1948): *De Tierra de la Reina en la Montaña Leonesa. Barniedo, antiguo Barnuelo*. Imprenta del Ministerio de la Guerra. Lima, 136 p.
- PÉREZ FIGUERAS, C.; TERÉS, F. J., y VALERO, A., y BARRIOS, J. C. (1992): *Cuadernos de la trashumancia. Sierra de Gredos*. ICONA, Madrid, 63 pp.
- POLLOS HERRERA, J. (1949): *Cómo se debe explotar un rebaño de ovejas*. Junta Provincial de Fomento Pecuario de León. Imprenta Casado, 65 pp.
- PUIGDEFÁBREGAS, J. (1987): *Transformaciones de las pautas de utilización del suelo y sus consecuencias para la gestión de los recursos naturales renovables*. Seminario sobre el futuro de la gestión de los recursos naturales renovables en España. Blanes, pp. 23-28.
- RIVAS-MARTÍNEZ, S.; DÍAZ, T. E.; PRIETO, J. A. F.; LOIDI, J., y PENAS, A. (1984): *La vegetación de la alta montaña Cantábrica. Los Picos de Europa*. Ediciones Leonesas, 295 pp.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, B. (1955): *Estudio de la ganadería leonesa*. Imprenta Excma. Diputación Provincial. León, 150 pp.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, B. (1985): *La ganadería ovina en la provincia de León*. Cajaleón, 143 pp.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, B. (1987): *La cabaña leonesa*. Universidad de León, 180 pp.
- RODRÍGUEZ PASCUAL, M., y GÓMEZ SAL, A. (1991): «Cultura y tradición pastoril en la Montaña Oriental Leonesa». En: *Sobre Cultura Pastoril*. Elías y Grande ed. CIAE. Sorzano. La Rioja, 301-332 pp.
- RODRÍGUEZ PASCUAL, M., y GÓMEZ SAL, A. (1992): *Pastores y trashumancia en León*. Caja España. León, 63 pp.
- RUBIO DE LUCAS, J. L., y MARTÍNEZ, C.: *Cuadernos de la Trashumancia. Valle de Alcudia*. ICONA, Madrid, 51 pp.
- SÁNCHEZ BELDA, A., y SÁNCHEZ TRUJILLANO, M. C. (1986): *Razas ovinas españolas*. 2.ª edición. MAPA, 887 pp.
- TEJÓN LASO, E. (1946): «El Valle del Río Luna. Comarcas de Babia y Luna». *Estudios Geográficos*, 24: 419-478.
- TOWNSEND (1786): En: *Viajes y Viajeros por Tierras de León (1496-1966)*. Escudero, R., y García Prieto, J. ed. (1984). León 408 pp.
- VILLARROEL, F. (1975): «Ensayo de un vocabulario tejerinense. El léxico típico del pueblo de Tejerina en la montaña leonesa». *Dialectología y Tradiciones Populares*, Madrid, 62 pp.
- YANGUAS, M. M., y PASCUAL, M. R., y GÓMEZ SAL, A. (1989): «Utilización de los pastos de puerto de la Montaña Cantábrica. Situación actual de la trashumancia». *Options Méditerranéennes. Série Séminaires*, n.º 3: 293-297. Zaragoza.
- ZARCEÑO QUIRALTE, C. (1988): *Vías Pecuarias. Recogida de datos y situación de las conocidas, clasificadas y deslindadas*. León. Junta de Castilla y León, 72 pp.
- ZORITA TOMILLO, E. (1991): «Hacia una nueva estructura de la ganadería ovina en España, armonizando recursos alimenticios y objetivos medioambientales». *Ovis*, 9-42.



anexo fotográfico

Fotografías

Autores

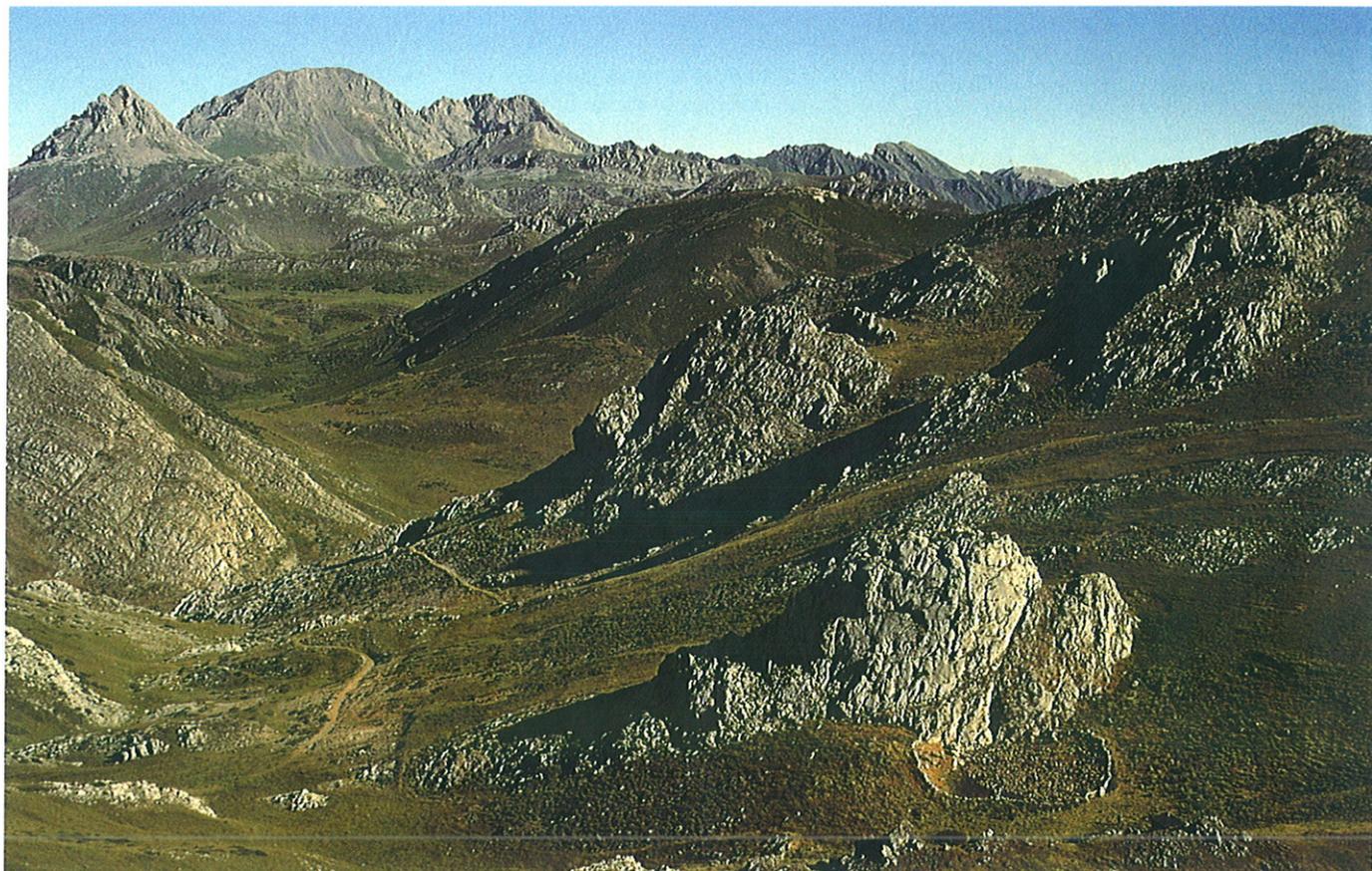


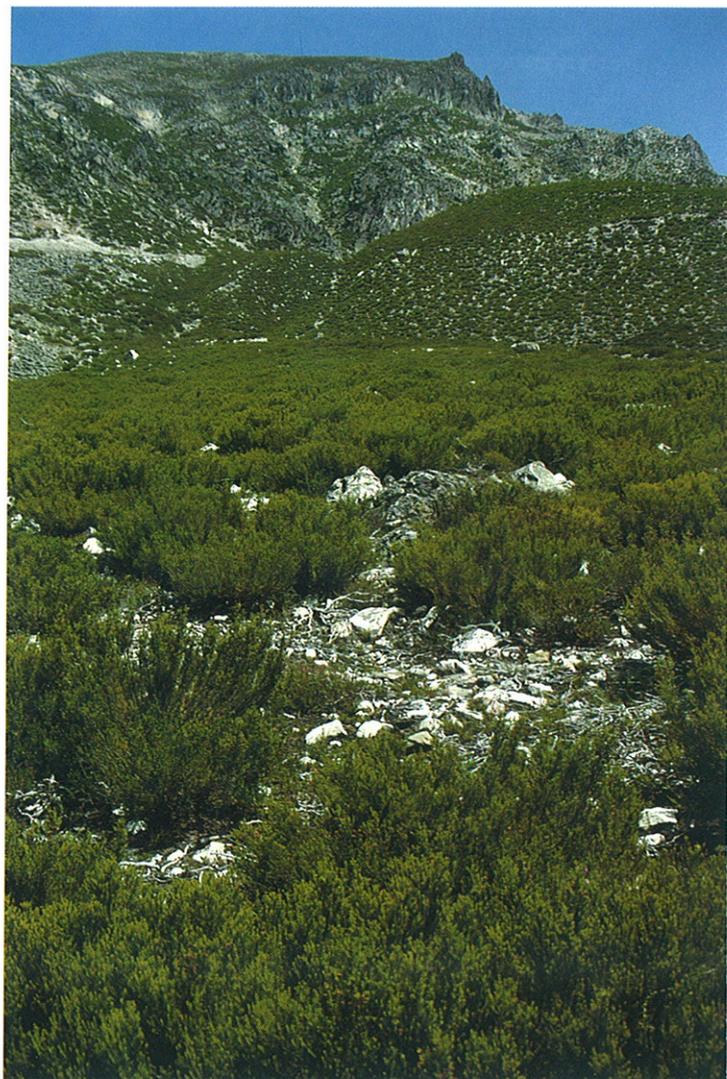
1. Miro, ganadero de Tejerina, en la soledad de las peñas. Valle de Anciles.

1

2. Puertos de Robledo de Caldas. En primer término, Fontanales, al fondo del macizo de Peña Ubiña.

2





3. Ladera de umbría en el puerto de Trespando, en Torrestío.
4. Erizones de matorral de *Genista hispanica* invaden el pasto sobre calizas cuando su aprovechamiento por ovejas es insuficiente.
5. El brezal pobre se extiende por suelos pedregosos, esquilados por el fuego. Puerto de La Solana, en La Cueta.
6. Hayedos y abedules; muchos puertos tienen amplias zonas cubiertas por bosque. Puerto de Piedrafita de la Mediana.



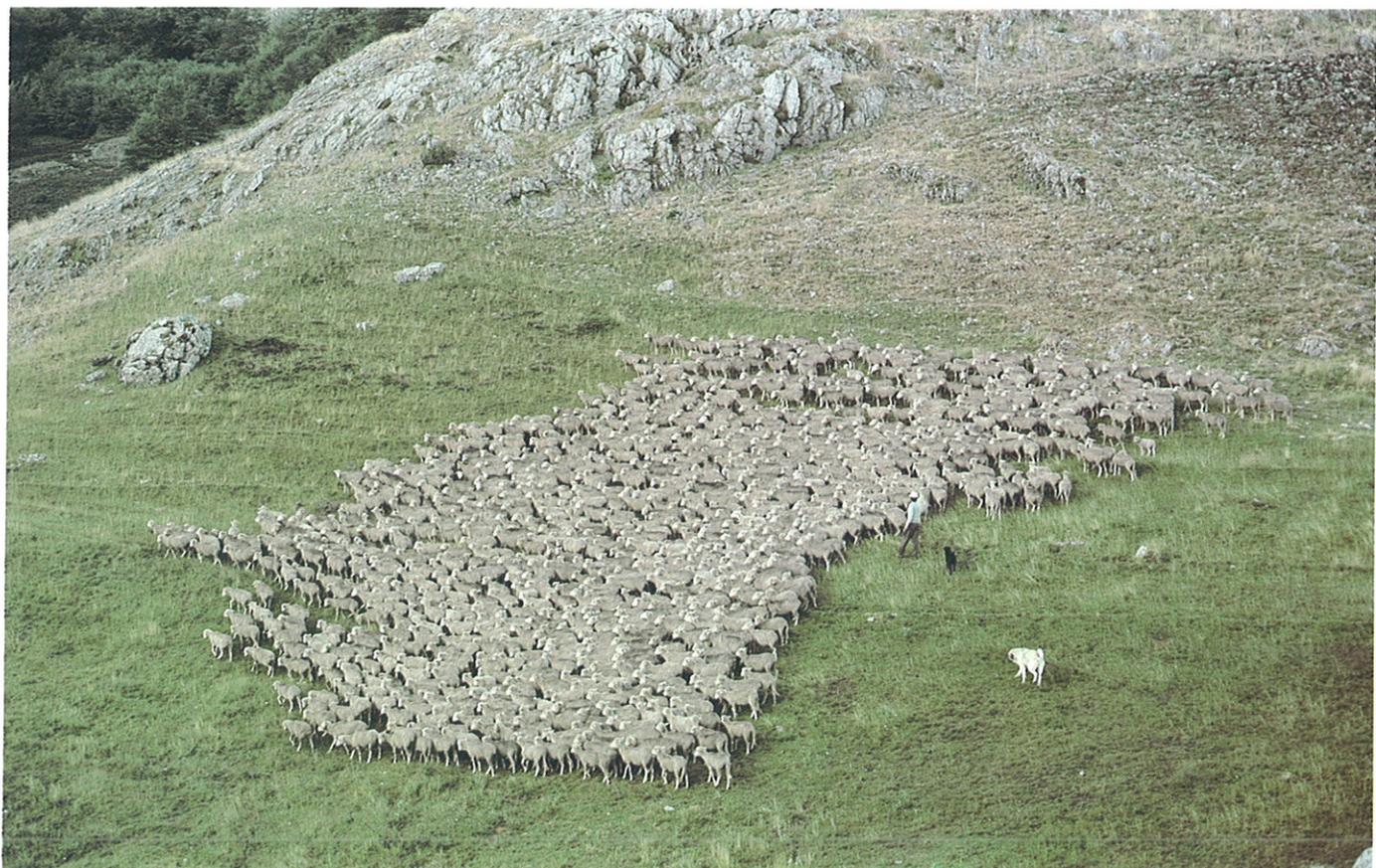


7. Corral protegido del norte por la peña; muy cerca se encuentra el chozo. Ambos componen la majada.

7

8

8. Inicio del careo en Valdelampo.





9

9. Careo de ganado por el monte.

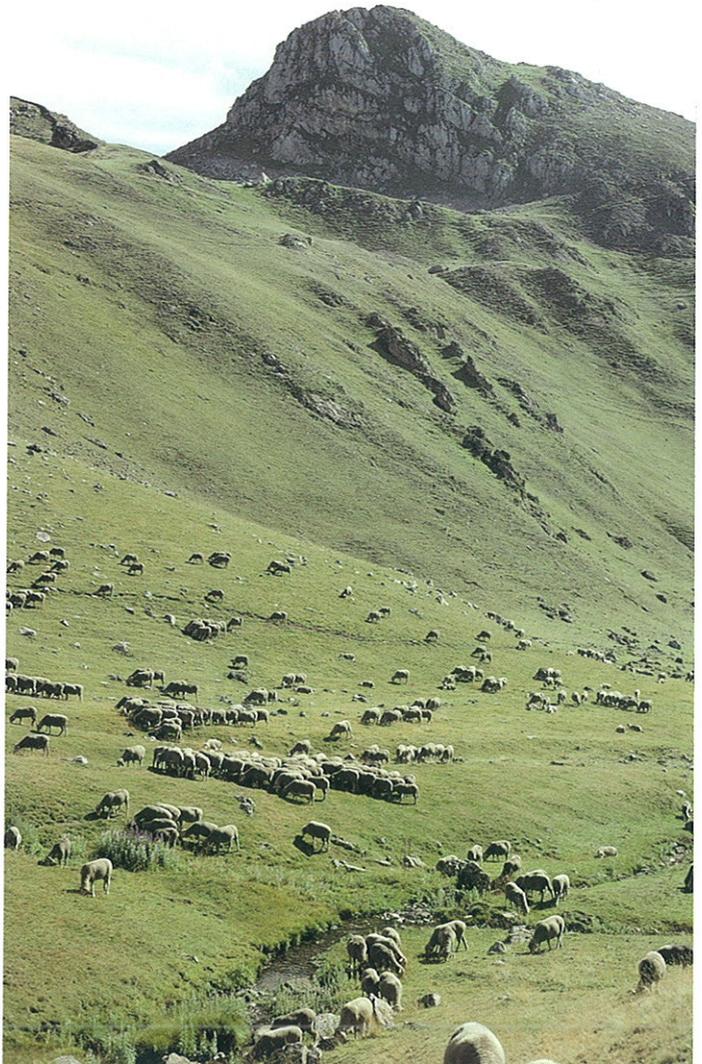
10. Hito o mojonada de separación de puertos, en Puerma.

11. Ovejas en el puerto de Cuérrabos (Pinos).



10

11



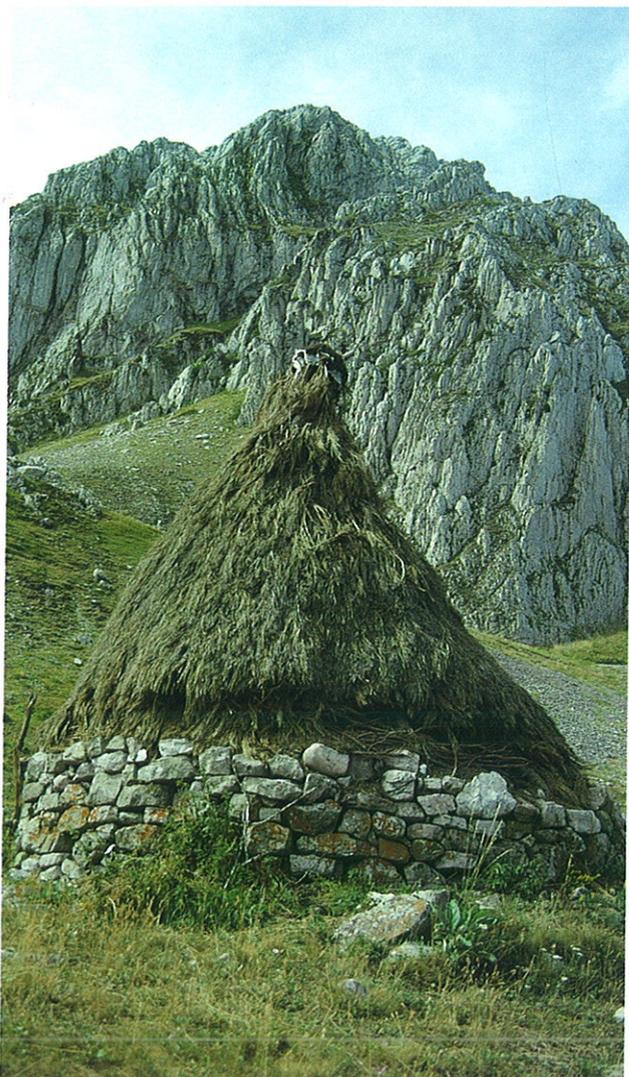


12

12. Chozo y ganado en Valdelampo (Lois).

13

13. Chozo tradicional. Fonfría (Genicera).



14. Chozo de Rediorno, en Anciles.

14





15

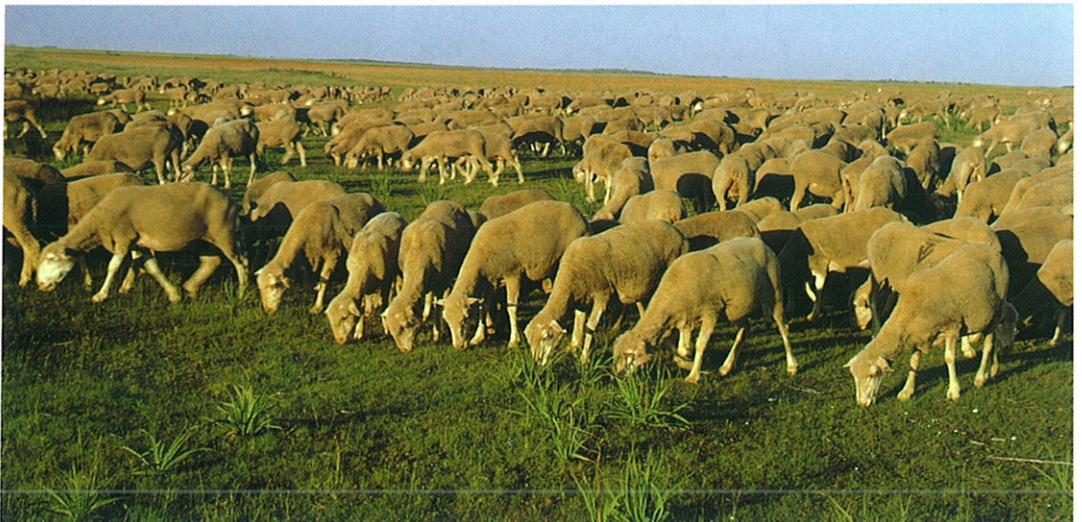
15. Trasterminantes en la Hoja de Astorga.

16. Merinas y churras se cruzan en la cañada cuando atraviesa el páramo del Payuelo.

17. Las cañadas son también pastos longitudinales.



16



17

18. En laderas
pendientes,
adyacentes a valles
cultivados, la
cañada se deshace
en numerosas
sendas, situadas a
distintas alturas.

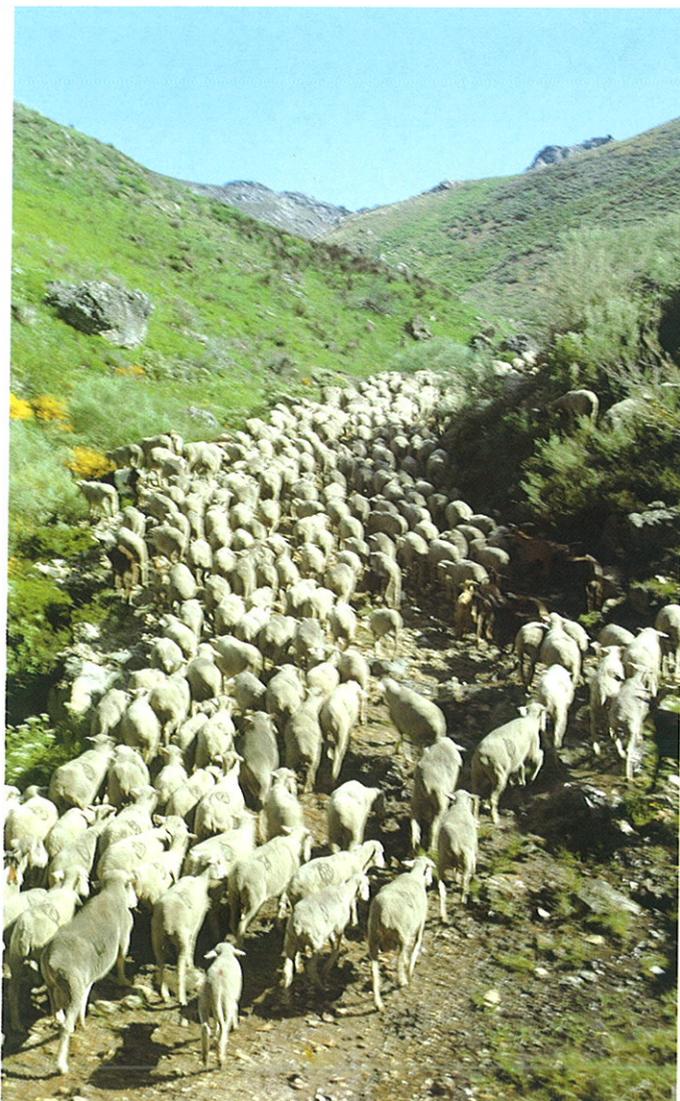
19. Cordel de
Laciana, subida al
Collado de
Villabandin, que
comunica con la
cuenca del Sil.

20. Al rodear las
peñas, el ancho real
de la cañada
importa poco; las
ovejas discurren
formando una larga
hilera.

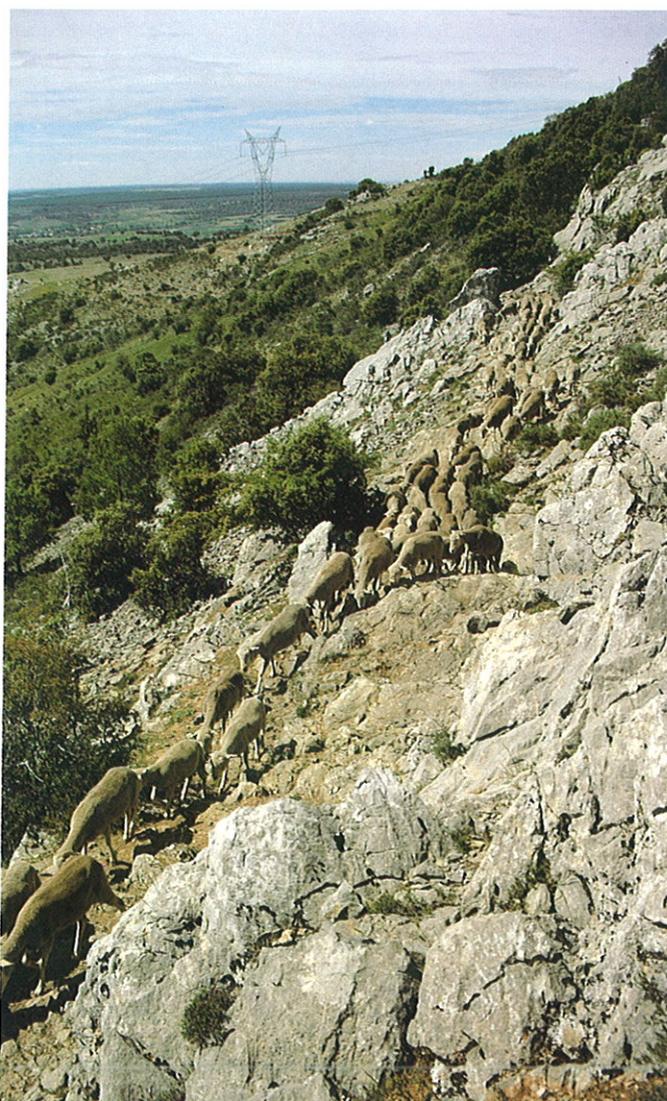


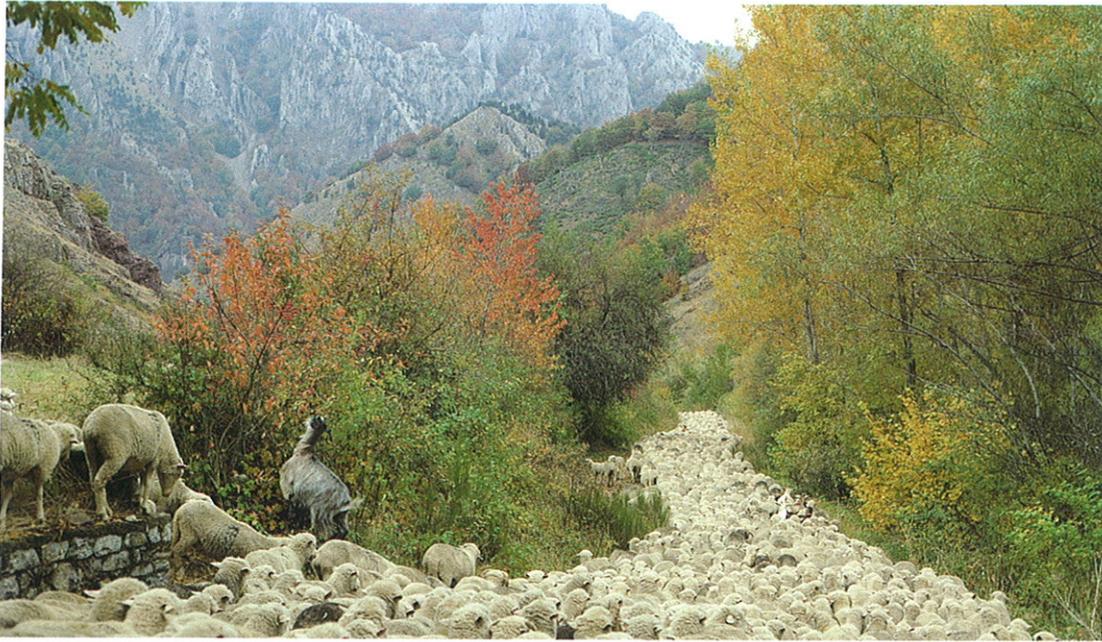
18

19



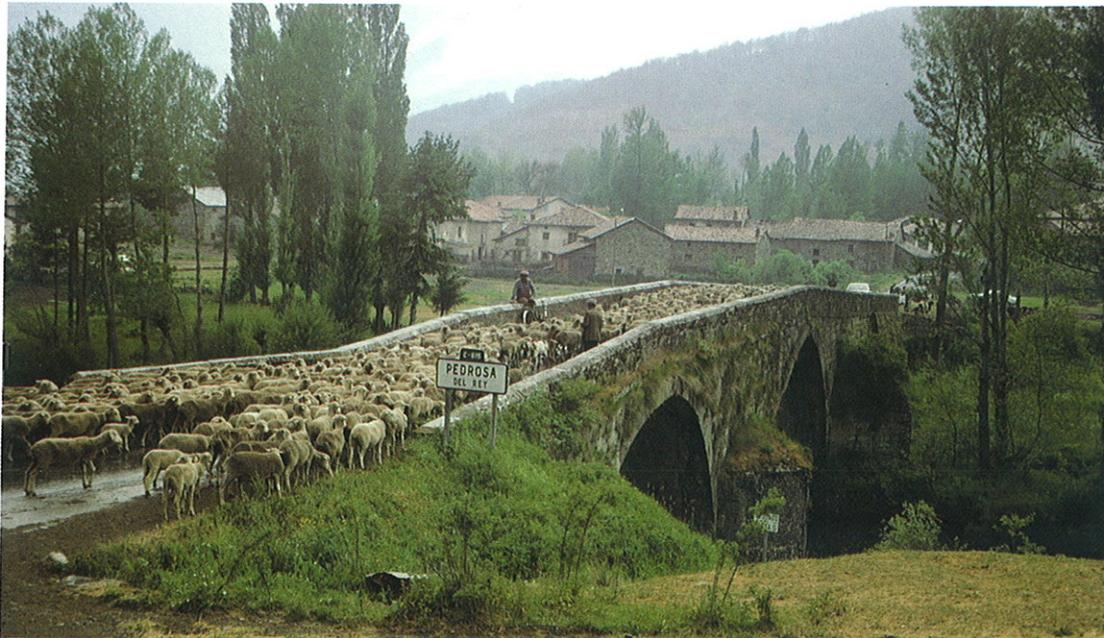
20





21. «Bajada» del rebaño del puerto de Lois.

21



22. Antiguo puente de Pedrosa del Rey, donde la Cañada Oriental cruzaba el Esla. Hoy sólo es visible cuando están muy bajas las aguas del pantano de Riaño.

22



23. Ovejas trasterminantes atraviesan el monte de los Frailes.

23



24

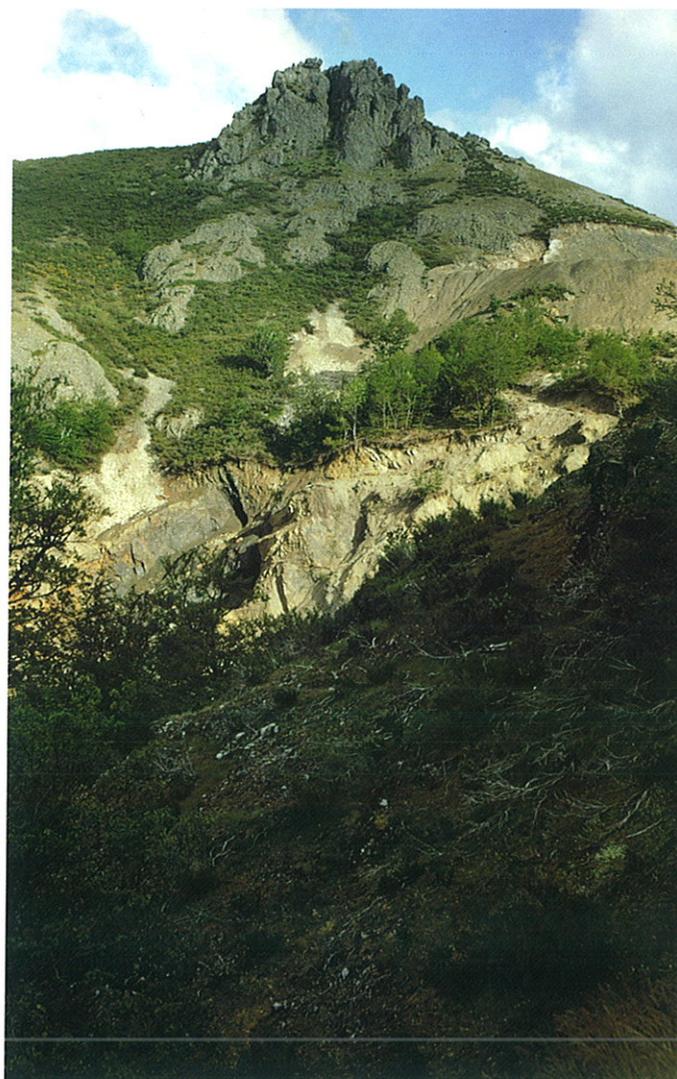
25

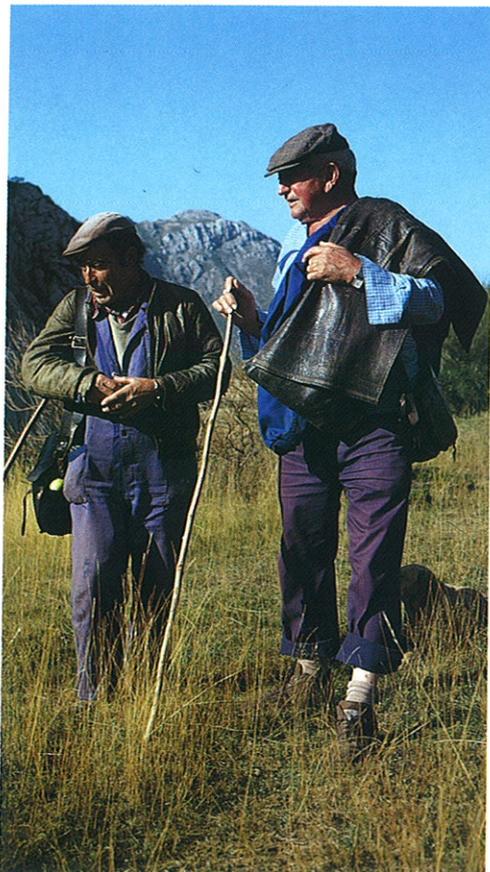
24. Viejos troncos delimitaban la cañada y la separaban de las tierras cultivadas en el valle de Prioro.

25. La cañada destrozada por escombreras y restos de explotaciones mineras. Puerto de los Cabreros (Remolina).

26. Roturación de las vías pecuarias para ensanchar los cultivos adyacentes.

26





27

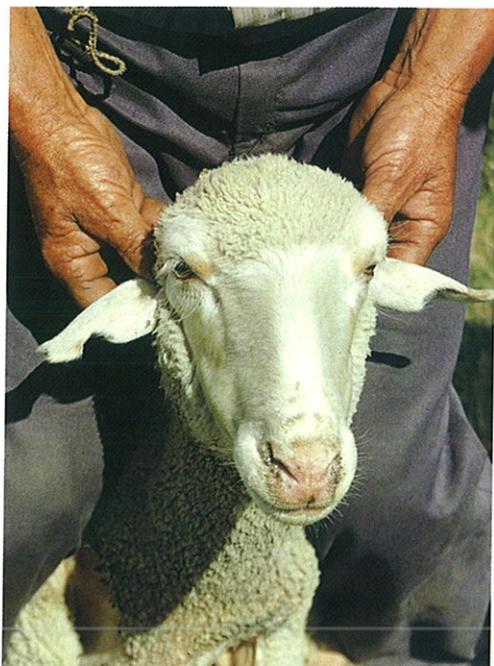
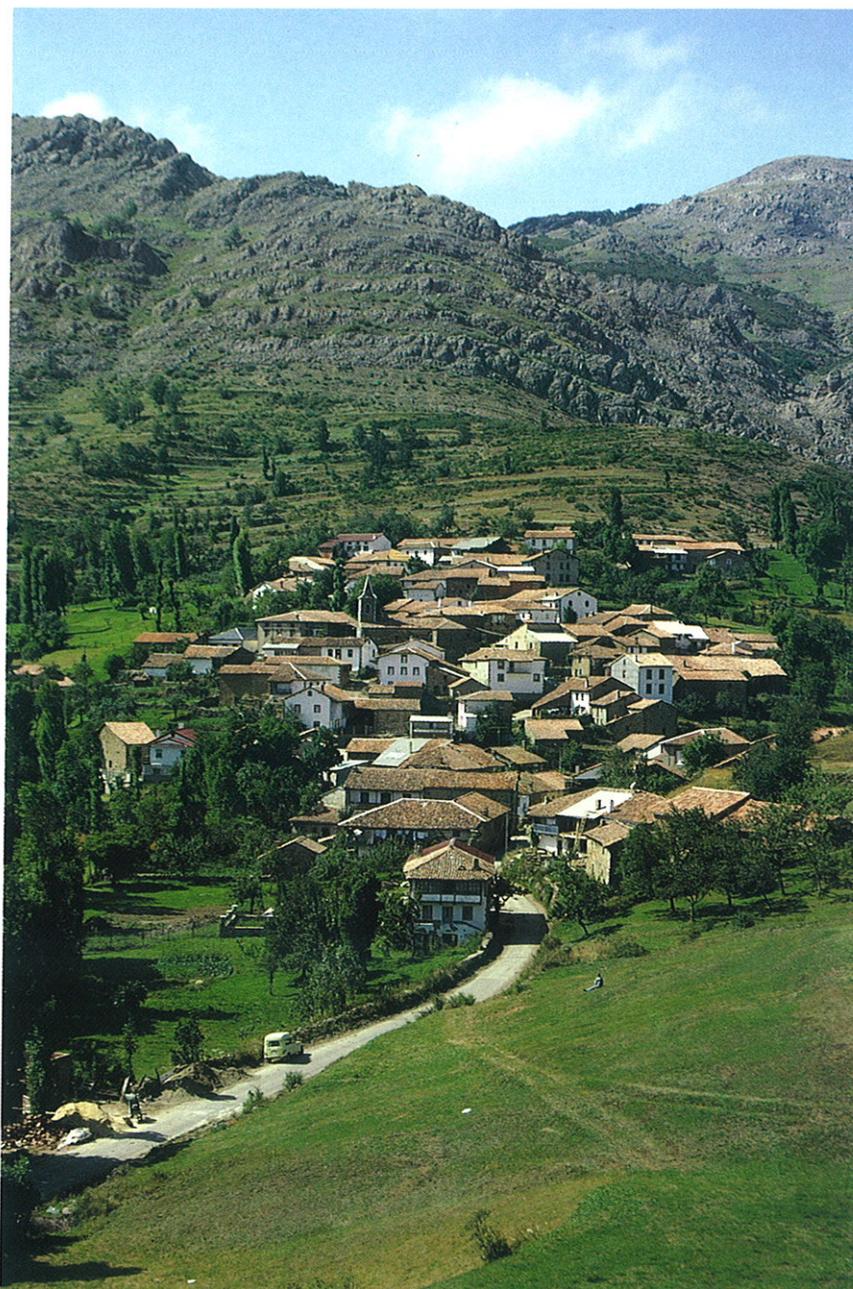
27. Isidro, pastor trashumante de la ganadería Hermanos Hidalgo, y Manuel Rodríguez, de La Vega de Robledo, trasterminante de toda la vida.

28. Tejerina, pueblo de pastores trashumantes.

29. Las marcas en las orejas indican la ganadería.

30. Julián prepara el pan para hacer migas.

28



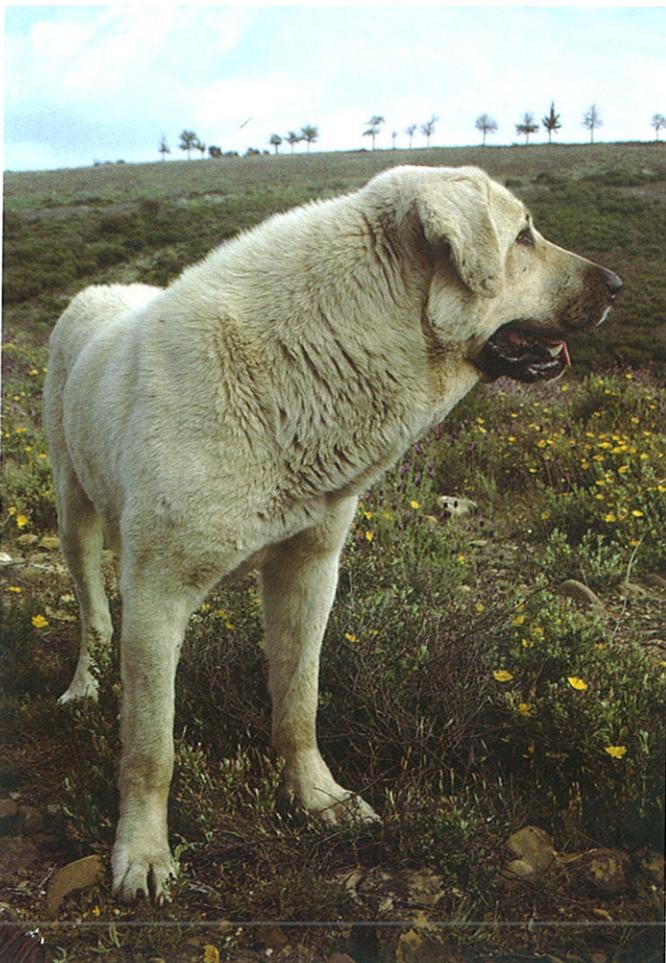
29



30



31



32

31. Isidro con sus perros.

32 y 33. Ejemplar de mastín leonés. En número de tres o cuatro por rebaño, son aún imprescindibles para proteger el ganado.

33





34

34. Siesta del mastín.
Puerto de Cuérrabos.

35



35. Los «mansos» son carneros castrados entrenados para acudir cuando se les ofrece alimento y conducir el rebaño en los pasos difíciles. Leonardo ofrece pan al manso.



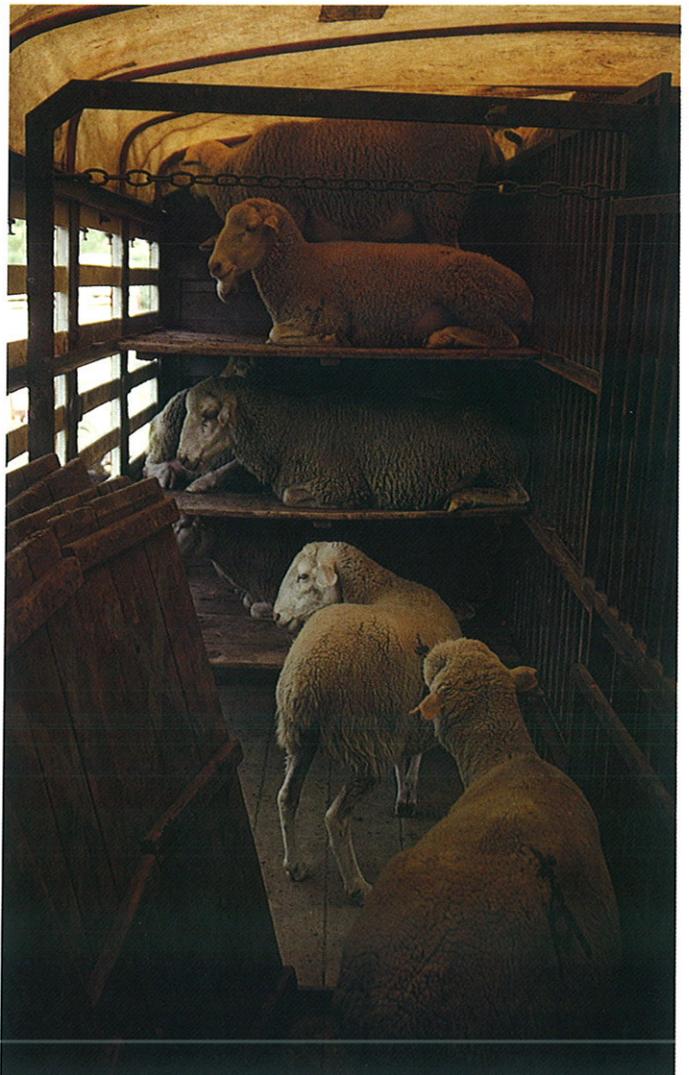
36

36. Desembarque de la ganadería de Hermanos Hernáiz. Estación de Campo de Santibáñez.

37. Embarque en camión en Las Salas.

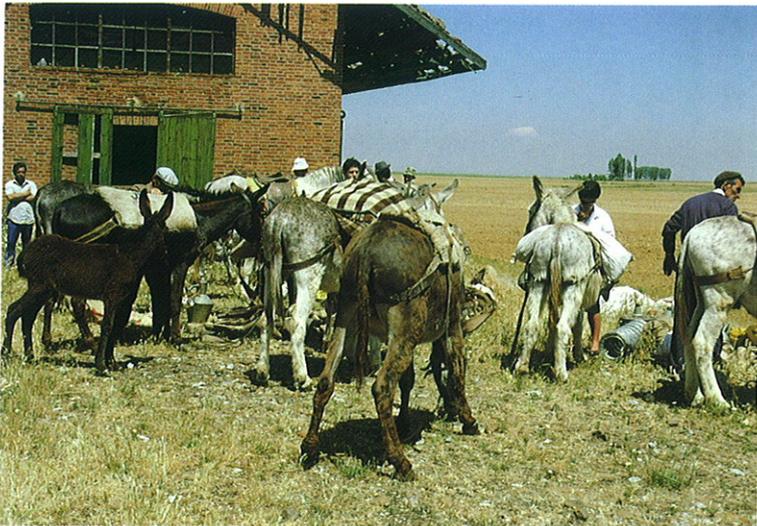
38. Disposición de las ovejas en el interior del camión.

38



37

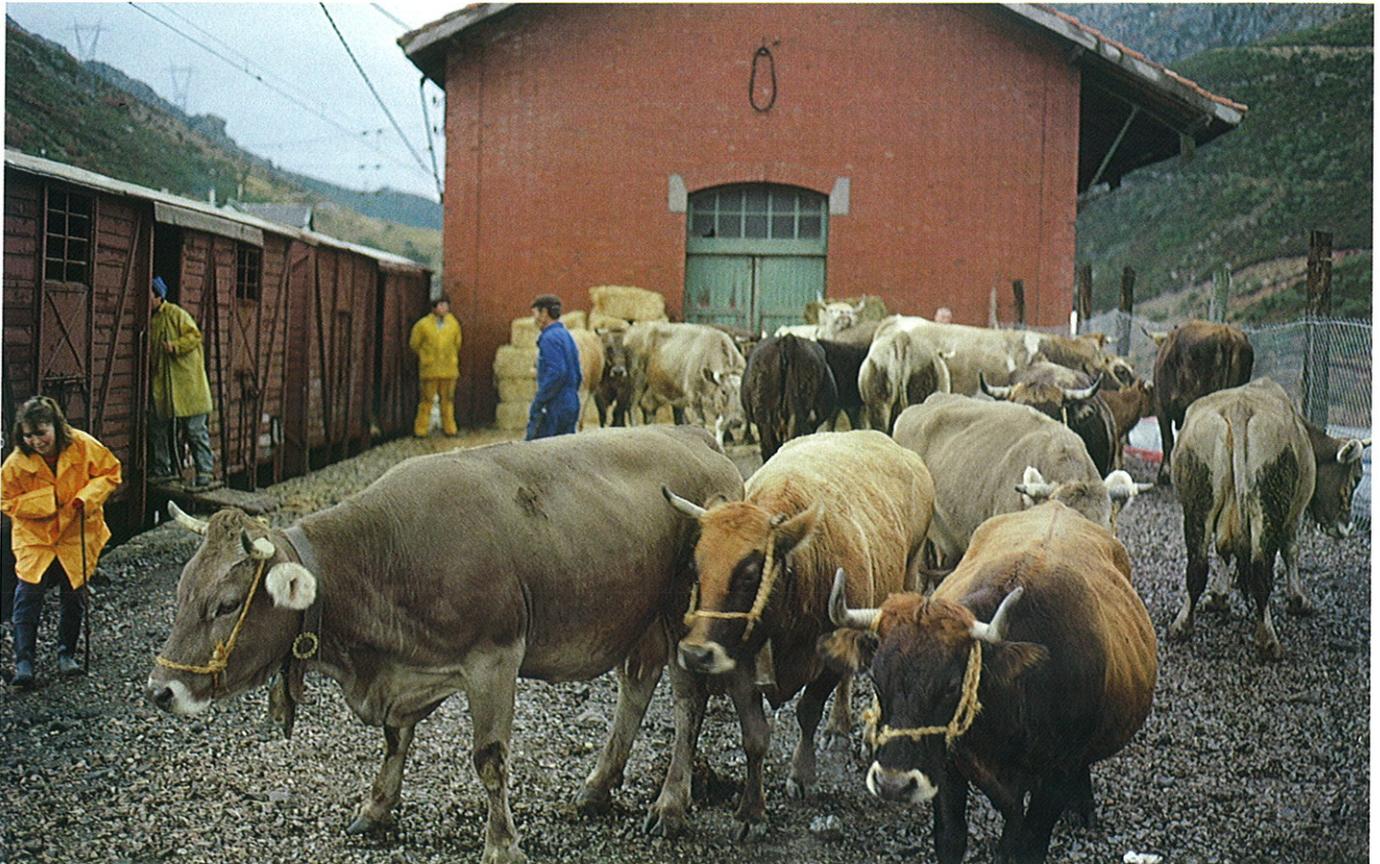




39. Se preparan los hatos para emprender la marcha por la cañada. Estación de El Burgo Ranero.

39

40



40. Embarque de vacas en Villamanín.

41

41. Ganaderos de la comarca acuden a la compra de ovejas del «desvieje» para la mejora de sus respectivos rebaños, cuyo vendedor, don Regino Hidalgo (tercero por la derecha), es el titular de las prestigiosas «hidalgas» de Sena de Luna.



Número 20:

«EL PIRINEO NAVARRO»

Número 21:

«SEGOVIA-ÁVILA-SALAMANCA»

Número 22:

«BAJO GUADALQUIVIR»

Número 23:

«SIERRAS PENIBÉTICAS»

«Cuadernos de la trashumancia»
es una colección de estudios
promovida por la Dirección General
de Conservación de la Naturaleza
y realizada a través de la Fundación
para la Ecología y la Protección
del Medio Ambiente (F.E.P.M.A.).



MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE
PUBLICACIONES DEL
Organismo Autónomo de PARQUES NACIONALES

GRAN VIA DE SAN FRANCISCO, 4
28005 MADRID