

7. EL TRASLADO DE LOS GANADOS

El sistema tradicionalmente empleado en esta zona para trasladar el ganado entre los pastos de verano e invierno y viceversa, ha sido el mismo que en otras reas de la Península; esto es, a pie por las vías pecuarias.

A partir de los años cuarenta, y con mayor relevancia en los lustros siguientes, se generaliza un segundo sistema de transporte, el ferrocarril, si bien en la zona sur de la provincia de Ávila no tuvo los suficientes alicientes como para que se abandonara el sistema de desplazamiento a pie, debido a la cercanía a los invernaderos. En una primera época se utilizó el ferrocarril sólo en el viaje de otoño, de forma que el retorno se hacía a pie, ya que la climatología suele ser más favorable en esas fechas. Posteriormente se generalizó el uso del tren en ambos recorridos, de modo que en muchos casos sólo se utilizaban aquellos tramos de vías pecuarias que comunicaban los pastizales con las distintas estaciones de embarque y desembarque.

Hace un par de décadas se comenzó a utilizar el tercer medio de transporte: el camión, que hoy resulta ser el más habitual entre los trashumantes de la zona.

7. 1. EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

Contrariamente a lo que fue usual hasta no hace mucho tiempo, en que los ganaderos trasladaban rebaños en tren para el aprovechamiento del espigadero en las provincias de Ávila y Salamanca, en la actualidad el ferrocarril se utiliza muy poco en esta zona: tan sólo su uso es testimonial en la provincia de Segovia y con tendencia a desaparecer. En las provincias de Ávila y Salamanca este medio de transporte dejó de emplearse hace varios años.

Algunos de los ganaderos manifiestan haber utilizado distintas estaciones de ferrocarril para el traslado de ganado trashumante en las zonas abulense y salmantina, de entre las que destaca Peñaranda de Bracamonte, con más de 8.000 ovejas provenientes de Cáceres (Plasencia y Herrerueta) y distribuidas por su municipio y colindantes; Arévalo, Ataquines, Medina y Salamanca responden a condiciones parecidas y su continuidad en el espacio y en el tiempo no es perfecta, pues no todos los años llegan con el mismo volumen ni a los mismos sitios; las cifras de ganado no rebasan las 6.000 en las dos primeras y 3.000 (un tren) en las segundas (Abellán, 1979: 405-406).

A la estación de Arévalo ha llegado ganado hasta hace tres años. En 1988 se cargaron en este lugar tres trenes, con 27, 29 y 24 pisos, cuyos destinos eran Palazuelo Empalme, Casatejada y Casar de Cáceres, respectivamente. En total, unas 8.000 cabezas. En 1989 tan solo se cargó un tren con destino a Palazuelo Empalme (27 pisos, unas 2.700 ovejas). En los años 90 y 91 se cargaron sendos trenes, con 28 y 27 pisos cada uno, y con destino a El Casar de Cáceres.

La estación de Peñaranda de Bracamonte, a la que desde hace ya cuatro años que no llegan trenes con ganado trashumante, en los últimos tiempos estuvo recibiendo uno de dichos trenes en el mes de junio y despidiendo otro en el mes de noviembre con destino a Extremadura (este tren contaba con nueve vagones, siete de ellos cargados de ovejas, que desplazaban aproximadamente unas 2.100 cabezas). El tráfico de reses no trashumantes en la estación de Peñaranda de Bracamonte ha sido muy intenso, ya que todos los domingos se desembarcaba y embarcaba en ella el ganado que era vendido en el mercado. Cada domingo se recibían con este fin 90 ó 100 jaulas de ganado, de tal manera que este mercado movía muchos más efectivos que el trasiego que se hacía con fines trashumantes.

Hace mucho más tiempo que se dejaron de emplear con este fin las otras tres estaciones citadas de Ataquines, Medina y Salamanca, si bien estas dos últimas registran tránsito, ya que por ellas pasan y se detienen una media hora los trenes que desde el Norte (provincias de León y Palencia) se dirigen hacia Extremadura y viceversa.

Las encuestas a los ganaderos han permitido localizar otras dos estaciones salmantinas que se han empleado para el transporte de ganado trashumante: la de Alba de Tormes y la de Cantalapiedra, aunque también debieron de utilizarse otras, ya que hasta hace relativamente poco tiempo (cinco o seis años), los ganaderos podían hacer uso de la que mejor les conviniera, pues contaban todas ellas con servicio de vagón completo para carga de ganado y con personal suficiente.

La estación de Alba de Tormes, actualmente cerrada, recibió este tipo de trenes hasta hace aproximadamente veinte años, pero la de Cantalapiedra continuó haciéndolo hasta hace tres, época en la que llegaba desde Extremadura un tren con 15 vagones-jaula, que desplazaba alrededor de 4.000 ovejas, para pasar el verano en la misma localidad de Cantalapiedra y en Horcajo de las Torres. Este mismo ganado empleaba otro tren en el mes de noviembre para desplazarse hacia los pastizales de invierno situados en Extremadura. Todavía hace dos años, según la información facilitada por la propia RENFE, se recibió en la estación de Cantalapiedra una solicitud de los ganaderos para emplear nuevamente este sistema de transporte, pero no prosperó.

En lo que se refiere a la provincia de Segovia, el promedio de reses trasladadas por ferrocarril hasta la estación de Segovia durante el periodo 1970-1974 fue de aproximadamente unas 24.000 cabezas y 6.000 a la estación de Yanguas de Eresma (Abellán y Oliver , 1979: 405). En el pasado, según referencias bibliográficas y orales, otros trashumantes de tierras llanas emplearon también las estaciones de Yanguas de Eresma y Otero de Herreros en la misma provincia de Segovia. Por su parte, los trashumantes de la Sierra preferían en muchos casos viajar andando hasta Villalba o Madrid para cargar allí. La razón de embarcar en esta provincia era evitar a las ovejas casi un día de viaje en tren, ya que el transporte por ferrocarril era entonces muy lento, y además todos los trenes tenían que pasar obligatoriamente por Madrid.

El transporte por ferrocarril ha experimentado en los últimos años un notable descenso en esta provincia, evolución que puede apreciarse en los gráficos y tablas siguientes.

Tal y como se deduce de las citadas tablas, el contingente trashumante trasladado en ferrocarril desciende paulatinamente entre 1988 y 1992, registrando una fortísima caída en 1993. Los ganaderos atribuyen este hecho a la normativa impuesta por la RENFE a partir de noviembre de 1992, que exige al usuario alquilar un mínimo de 30 pisos (diez vagones) para formar un tren de transporte ganadero,

circunstancia que obliga a los propietarios trashumantes a unirse con otros que lleven el mismo destino, a fin de completar el cupo, o bien a pagar la totalidad aunque solamente se ocupe una parte del convoy.

**ESTACION DE FERRCARRIL DE SEGOVIA.
TRÁFICO DE GANADO EN PRIMAVERA (1988-1993)**

Año	Origen	Destino	Núm. trenes	Efectivos
1988	Brazatortas	Segovia	2	8.300
	La Nava	Segovia	1	2.500
	S.V. Alcántara	Segovia	1	2.00
1989	Brazatortas	Segovia	6	14.400
	Puertollano	Segovia	1	2.100
1990	La Nava	Segovia	1	2.400
	Brazatortas	Segovia	3	7.500
1991	Brazatortas	Segovia	5	11.400
1992	Brazatortas	Segovia	4	8.400
	La Nava	Segovia	1	2.100
1993	Brazatortas	Segovia	1	3.600
	La Nava	Segovia	1	3.000

**ESTACION DE FERRCARRIL DE SEGOVIA.
TRÁFICO DE GANADO EN OTOÑO (1988-1993)**

Año	Origen	Destino	Núm. trenes	Efectivos
1988	Segovia	Brazatortas	4	10.600
	Segovia	La Nava	2	5.400
1989	Segovia	La Nava	2	5.700
	Segovia	Brazatortas	1	2.700
1990	Segovia	Brazatortas	3	9.900
	Segovia	La Nava	2	4.500
1991	Segovia	Brazatortas	2	9.000
	Segovia	La Nava	2	4.500
1992	Segovia	La Nava	1	5.700
	Segovia	Brazatortas	2	5.100
1993	Segovia	Brazatortas	1	3.600

TOTAL DE EFECTIVOS¹ DESPLAZADOS

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Llegan a Segovia	12.800	16.500	9.900	11.400	10.500	6.600
Salen de Segovia	16.000	8.400	14.400	13.500	10.800	3.600

¹ Los Efectivos se calculan multiplicando el número de vagones por 3 pisos que tiene cada vagón y por 100, volumen medio de cabezas que generalmente se trasladan en un piso.

En la actualidad, el embarque y desembarque de rebaños trashumantes en la provincia de Segovia se realizan únicamente en la estación de la capital. La estación de Segovia posee un muelle para la carga del ganado, que, si bien no presenta un estado de conservación óptimo, facilita el penoso trabajo del embarque de las reses en los vagones; en la descarga se ha venido empleando el tradicional uso de tabloncillos para los dos últimos pisos. En 1993 la estación ha incorporado un cargador eléctrico de ganado que ha sido empleado por alguno de los ganaderos.

En cuanto a las estaciones de carga y descarga de ganado en el Sur, únicamente se emplean las de Brazatortas y Puertollano-La Nava, ambas en la provincia de Ciudad Real. La estación de Puertollano, según se nos ha indicado, carece de embarcadero propiamente dicho, y los ganaderos tienen que habilitar un corral de malla para las ovejas.

El uso del ferrocarril ha modificado las fechas de llegada y salida del agostadero, debido a la reducción del tiempo que conlleva. El embarque se realiza durante el mes de noviembre, y el desembarque, de mediados de mayo al 15 de junio. Estas fechas están comprendidas dentro de la época de trashumancia establecida por la RENFE, que abarca desde el 15 de mayo hasta el 15 de julio, en primavera, y desde el 1 de octubre hasta el 30 de noviembre, en otoño. Los ganaderos deben contratar el transporte con un mes de anticipación a la fecha de salida.

En la campaña de primavera de 1993 desembarcaron en la estación de ferrocarril de Segovia dos trenes ganaderos para aprovechar el agostadero; el primero de ellos, procedente de Brazatortas, descargaba dos rebaños y el segundo, proveniente de Puertollano-La Nava, otros tres.

En la campaña otoñal solamente se tiene constancia del embarque de un tren ganadero con destino a la estación de Brazatortas (Ciudad Real). Este tren se había fletado con rebaños de dos ganaderos trashumantes.

Solamente tres de los cinco ganaderos que emplearon el ferrocarril en la primavera pensaban regresar por este mismo medio. Los otros dos abandonaban este sistema de transporte al menos por esta campaña, y pasaban a emplear camiones con el fin de alargar su estancia en el agostadero.

La opinión generalizada de los ganaderos sobre la compañía ferroviaria no es buena. Los ganaderos están descontentos y manifiestan sus quejas por el mal trato que reciben de la RENFE. Aluden al mal estado en que se encuentran las estaciones, debido a la carencia de instalaciones; mencionan la pésima situación de los vagones, tanto de aquellos en que se transporta el ganado como de los que se destinan para su propio traslado, generalmente en mal estado y sucios, a pesar de que se les cobra un canon especial en concepto de desinfección; también se quejan del tiempo que invierten estos trenes para realizar sus recorridos y de la larga espera antes de desembarcar. Se ha podido corroborar parte de estas afirmaciones, a la vista del vagón en que viajaban los pastores, y tras presenciar la demora en la descarga del ganado en los dos trenes que llegaron a la estación de Segovia en primavera (1993).

A pesar de estos problemas y deficiencias, algunos ganaderos señalan que seguirán utilizando el tren hasta que la situación se haga insostenible, debido a que el transporte por ferrocarril sigue resultando más barato que el camión. Otros muchos ganaderos han decidido cambiar de sistema en sus desplazamientos y, en la actualidad, prefieren hacerlos por carretera, a pesar de que, como ha comentado algunos de ellos, "el ferrocarril es, en cierta manera, más cómodo porque se carga todo el ganado de una vez, el ganado va más cómodo y sufre menos que en el camión".

7.2. EL DESPLAZAMIENTO A PIE

El contingente ganadero trashumante y trasterminante que se desplaza a pie por las vías pecuarias es, en esta zona, muy importante. En efecto, 29 de los ganaderos trashumantes que aprovechan los pastos de verano de la provincia de Ávila emplean este sistema, 17 con rebaños de ovejas y 12 con cabras; en total, 11.956 cabezas de ganado lanar, y 5.320 de cabrío (otros dos ganaderos indicaron que, si en la primavera emplearon camión, fue por circunstancias coyunturales, y que en lo sucesivo volverán a subir andando).

Toda esta cabaña de ganado utiliza las cañadas, cordeles y veredas en primavera, pero parte del contingente de ovino desciende en otoño en camión, debido fundamentalmente a que en esta última estación las condiciones atmosféricas son más desfavorables; además no se encuentra pasto al avanzar por la vía y hay muchas ovejas próximas a parir. La tendencia general apunta a que sean los lugares más alejados del área de invernada donde se cambie de sistema de transporte en otoño, hábito que contradicen en Vadillo de la Sierra, uno de los pueblos más distantes pero desde el cual se desplazan a pie todos los ganaderos trashumantes a principios de noviembre, con 3.550 ovejas.

La mayoría de los ganaderos, diecisiete, trashumaron a pie y se dirigieron a la provincia de Cáceres con 10.940 ovejas y 110 cabras, distribuyéndose principalmente por Trujillo y su comarca. Hacia Toledo, que es la segunda provincia receptora de trashumantes, se encaminaron 11 rebaños, 9 de cabras (3.650 cabezas) y 2 de ovejas (1.016 cabezas), procedentes de Serranillos. A la provincia de Madrid, y más concretamente al término municipal de San Martín de Valdeiglesias, solamente se desplazó a pie un trashumante desde el cercano término abulense de San Bartolomé de los Pinares, con 350 cabras.

La mayor parte de estos desplazamientos requieren pocas jornadas de camino, habitualmente 3 ó 4, aunque su número puede aumentar hasta 11 o 12 días en el caso de los trashumantes de Vadillo de la Sierra y Valdecaja.

Los ganaderos comentan que mantienen esta forma de desplazamiento por una razón económica, y es que, al no utilizar el camión en los traslados, se ahorran los portes. Este motivo ha sido aducido principalmente por los trashumantes que se desplazan a pastos situados a pocos días de camino.

Los ganaderos que se dirigen a pastizales más alejados también nos han manifestado que el ganado sufre menos desplazándose a pie que en camión, a pesar de que muchas veces el mal estado de la vía pecuaria obliga a desviarse por carreteras asfaltadas y caminos de piedra, en cuyo caso las ovejas suelen llegar a su punto de destino con las pezuñas en muy mal estado. Otro aspecto que puede condicionar la continuidad del tránsito a pie por la vía pecuaria es la carencia de abrevaderos, hecho que en años muy secos suele ser determinante.

7.3. EL TRANSPORTE EN CAMIÓN

La incomodidad de viajar a pie, la escasez de pastos y de agua en la vía pecuaria, y el mal estado de ésta, han motivado que sea el camión el medio de transporte más empleado en este momento para el traslado del ganado ovino (48.532 cabezas). No ocurre lo mismo con el ganado cabrío, ya que el contingente que se desplaza en camiones (2.790 reses) resulta claramente inferior al que lo hace a pie.

A este ganado habría que añadir, por una parte, el integrado por los rebaños que combinan los dos sistemas de transporte, es decir, aquellos que en noviembre bajan hacia los pastizales en camiones y, por otra, el grupo formado por los animales más delicados para su traslado en pequeños camiones, mientras que el grueso del rebaño se desplaza a pie.

El transporte en camión ofrece ciertas ventajas, principalmente la comodidad, ya que de este modo el ganadero trashumante tiene que invertir mucho menos tiempo en el traslado, evitando los días de camino por la vía pecuaria. Además, la carga y descarga del ganado se

hace en los mismos pastizales. Así, uno de los trashumantes, al preguntarle por qué utiliza el camión en sus desplazamientos, contestó que el camión es más cómodo y se evitan los problemas del camino; sin embargo, el camión también tiene sus inconvenientes, uno de los cuales, el principal, es su elevado precio. Por otro lado, si el rebaño es grande, hay que realizar varios viajes, y cargar y descargar varias veces, lo que supone cierta incomodidad y mayor trabajo para el ganadero.

Los camiones utilizados para este desplazamiento están equipados con jaulas. El modelo y tamaño de los mismos es variable: desde camiones de tres ejes hasta "trailers" a los que, en algunas ocasiones, se les añaden remolques. El número de pisos también varía; oscila entre tres y cinco, con capacidad entre 250 y 450 cabezas, que suelen viajar tumbadas. Hay que tener en cuenta que en el mes de noviembre las ovejas suelen estar preñadas, por lo que se cargan menos reses en el camión.

Habitualmente, los trashumantes emplean los mismos camiones en cada desplazamiento; rara vez cambian y, si lo hacen, generalmente es porque el vehículo utilizado en el viaje anterior ya no sigue la misma ruta o porque el camionero pretende aumentar desorbitadamente los precios.

Algunos de los ganaderos, en concreto tres titulares de rebaños numerosos, poseen camiones propios, empleándolos para el desplazamiento del grueso de su ganado, aunque, en ocasiones, si apremia el tiempo, recurren a contratar algún viaje.

Es curioso que los ganaderos justifiquen los desplazamientos que hacen en camión hacia fincas bastante distantes y con rebaños no demasiado numerosos aduciendo razones económicas, y algunos consideran que no es rentable desplazarse andando, ya que necesitan una persona que los ayude en el cordel, de forma que con el salario que se debe pagar, más el mantenimiento, prácticamente se cubre el coste del camión. Estos mismos trashumantes han señalado que para cubrir largos trayectos comienza a ser rentable el tránsito a pie cuando se tienen rebaños de unas 1.000 cabezas.