

Simplemente, porque
“La meta es el camino”
—que dice Paulo Coelho—.

*L’Apeaderu La Frecha:
aquel mundo que se abría al subirse a un tren
casi a la puerta casa*

1

Con la invitación de Javier (siempre Javier el de Lino, pa los de Herías), me resulta muy grato redactar unas páginas sobre un tema que tanto impactó en el conceyu ya más de mediu siglu atrás. Y, porque las cosas bien fechas al serviciu de todos sean bien asoleyás hasta nel Facebook o nel Twiter, bien hay que agradecer a Javier esta nueva estaferia comunal, en la que, algunos quieran colaborar también con sus recuerdos y emociones nunca olvidadas del todo.

Porque L’Apeaderu La Frecha (el de La Figarina, que se decía antes) fue una sonada revolución en su tiempu: todo un símbolo del trabayu comunal de los pueblos, en unos tiempos en que las buenas costumbres empezaban a dudarse a veces, cuando los nuevos trabayos en las minas o la emigración ofrecían bastantes más comodidades que la dura vida tras el ganao y las tierras de semar. Una estaferia ejemplar entre todos los vecinos, sin más “peros” que los acostumbrados en estos casos: seguro que hoy no pensarían lo mismo...

Fueron muchos, en cambio, los que decidieron seguir apostando por la vida en los pueblos, aunque transformada a los nuevos tiempos: había que buscar la forma mixta de vivir en casa, pero de trabayar fuera, pues las vacas y las carreñas sólo daban pa comer, y mal. Pero daban pa estudiar algunos fíos. Y esa yera la ilusión de muchos padres, de los que ahora estamos bien agracíos, pues nun se habían equivocao migaya.

Por esto, L’Apeaderu en aquellos años 60 suponía la ilusión para estos pueblos del valle del Payares, a medias entre los montes y las villas más fonderas: nun vivíamos a la falda de las calizas cimeras, pero tampoco teníamos las comodidades de Campomanes o La Pola, que para nosotros yeran casi una ciudá: ellos tenían el tren (el Correo, el Rápido...), o las camionetas de Estrada cada pocas horas. Porque un 600, una DKW yera un lujo pa la mayoría: facían falta muchos litros de leche al lechero pa poder pagar la gasolina. Con el caballo, el burro y las alforxas, ya nos conformábamos.

Cuando dir al tren a Campomanes, podía costar munchos raspionazos y xostrás

Recuerdo los días que había que madrugar pa dir al tren: con nieve, con lluvia, con viento, había que levantase a las 5 la mañana, y facer hasta güelga por los castañeros abaxo camín de Salas pa llegar al tren, tantas veces todavía antes de amanecer. Y venir a la tarde, con la misma gabela: posase del correo en aquellos vagones de tercera y con asientos de maera, y cargar con las bolsas y las cestas camín de Valdefernando arriba, pentel barro o la nieve otra vez. O con una buena sudá si el tiempu nun mitigaba la xubía al pueblu.

Hasta que, por fin, vimos parar el tren en La Figarina, en aquel verano del 64, dir andando a la Estación de Campomanes desde Herías, Heros, Casorvía..., tenía aseguradas sus peripecias, según la época del año: si llovía, se calzaban las madreñas, los chanclos o las cachuscas, y, con los zapatos limpios en una mano y la bolsina y el paraguas en la otra, arranca-bas camín de Salas, donde alreor de Casa Jesús y Orfelía, facías el cambio del calzaio, para seguir más gayasperu ya por el asfalto.

Todavía conservo una visible cicatriz en la rodía derecha, que me quedó saltando la saltaera de Valdefernando sobre una pila de nieve que tapaba la xebe: cayí sobre una estaca fuera de sitio, y empecé a sangrar como un corú, hasta que llegué a Salas, y Orfelía, tan hospitalaria como siempre con los de Herías, me curó la herida, me puso el esparadrapo correspondiente, y a seguir camín de Ujo a l'Academia, pues nun había naide más a quien quexase, claro.

Muchas veces recordé yo, mundo alantre, estas preciosas lecciones bien aprendidas por los caminos nevaos y por los barrizales de la infancia. Para mí, como para tantos colegas de la época, mucho nos sirvieron de estímulo para seguir disfrutando y aprendiendo después. Y en sin quexase migaya entonces, pues sólo algún péxaru tan esmerecíu de frío como nosotros podría tar escuchando nuestros pasos a esas horas, al borde de romper el alba.

Ya con los zapatos limpios, se diba también al Conomato. O al Ayuntamientu en cata d'algún papel; o a llevar la lengua'l guchu al Veterinario pel Samartín; o a trabayar al primer tren de la mañana. Si el viaxe yera na Camioneta d'Estrada, el día resultaba casi de fiesta, pues uno se encontraba con los vecinos del utru Vatse, los del Vatse Güerna, con los que se intercambiaban noticias tan novedosas en unos tiempos tan lejos todavía del periódicu diariu, del teléfono y del móvil.

Si el viaxe yera en tren, siempre se procuraba coincidir con los de Congostinas, Fierros, Payares y pende arriba, con lo que el noticieru resultaba al completo: uno se enteraba de todas las noticias de la redonda, a falta de ese periódico al alcance de la mayoría también. Cuando uno se sentaba al lado de los que venían de León o de Madrid, volvía a casa casi como con el periódico baxo'l brezu, pues otras tantas conversaciones escuchábamos en sin apestañar a los que venían del otro lado del Payares. Y mucho que comentar con amigos y vecinos el resto de la semana.

Un trabayu en estaferia: la solidaridax ejemplar de unos cuantos homes y muyerex en busca de futuro más allá de las tierras de semar

L'Apeaderu de La Figarina fue posible con la solidaridax, la ilusión, los cuartos y las manos de los vecinos y las vecinas de la parroquia que, de buena voluntad, quisieron colaborar. Y con muchas dificultades, sin duda, como suele ocurrir en estos casos. Había también vecinos, incluso renferos, que no veían necesidad alguna de un Apeaderu en La Frecha. Resultó luego que, paradójicamente como siempre, éstos fueron los primeros que lo usaron para acudir a día-riu a su trabayu en otras obras de la zona o de conceyos más alejados.

Pero fue la solidaridax de los más cuerdos, como en las mejores esquisas de antes, la que llevó a cabo las obras. Así se ficieron los muros, los andenes, la caseta después. Las obras eran muchas, pues sólo había un camín por La Figarina que llegaba a la Casilla la RENFE, para los camineros de la vía. Y el agua estaba lejos, en el río, o en La Terruca, pero había que traerlo a brazu y, a todo más, en carretillo.

Los primeros trabayos los comenzaron Paciente y Rogelio el Pescaor, a los que se iban sumando cada día los ferroviarios a su vuelta de la Estación de destino por turnos: cada uno a la hora que podía. Antonio el de la Tita llevaba un plano del Apeaderu y asignaba a cada uno su tarea. Por ejemplo, recuerda Isaz que a él le puso de encofraor: a echar el hormigón por los muros y andenes sobre el terraplén. Feliciano, que yera más albañil, llevaba la iniciativa también. (Para ver una larga lista con nombres y apellidos de todos y todas los que colaboraron en la obra, ver amplio informe en página web <http://www.xuliocs.com/apewaterlafrh.html>).

El trayu de los ferroviarios se doblaba entonces: si trabajaban al turnu de mañana o tarde, resultaba más llevadero, pues siempre dormían de noche; pero cuando tocaba el turnu de noche, solían enlazar con la obra, desde el tren en que llegaron a primera hora. Así recuerda Isaz que le recibía Caridá: *con l'almuirzu en camín*; es decir, con la cestina y un par de tortillas dientro; una para él y la otra a repartir con los que ya estaban allí, y no tuvieran almuirzu todavía.

Como resultarían más que sabosas las tortillas y los pinchos de otras muyeres de La Frecha tan generosas siempre con los obreros a turnos por las obras: Josefina, Tita, Carmina, Conchita, Maruja, Rosario, Gelinos, Mary.... Finalmente se hizo la caseta para el resguardo de los viajeros, a cargo de Vitor Vallejo y Ceferino de Casorvía, y Felipe, un enganchador de Soto Rey que se ofreció a colaborar gratis.

Con aquel paisaje interior, que todos llevamos siempre dentro

Una estaferia de muchos meses coordinada también por los propios vecinos: los más curiosos en el oficiu, dirigían los trayos que los demás completaban con picu y pala, carretillo y calderos de agua. Entrañables resultan los nombres de tantos y tantas que se fueron ya para siempre de estos pueblos, en ese tren de ida sin regreso. Pero, como dice el proverbio:

“Nadie se muere del todo, mientras haya alguien que lo recuerde en el último rincón del mundo”.

Por eso, nuestros ferroviarios nunca se fueron del todo de estos pueblos, pues ahí queda su obra como monumento para recordarlos cada vez que un tren se detiene en El Apeaderu: se diría que, cada uno en su turnu de tarde o de mañana, sigue levantando la banderina amarilla y pitando con el xibletu para darle la salida. Una salida siempre hacia el progreso y el futuro, mucho más allá de estas reducidas montañas, tan encajonadas entre los altos del Curchu Braña, Xuviles y Pena Furá.

Somos muchos y muchas los que anduvimos siempre más o menos fuera, pero que llevamos muy dentro ese paisaje interior del trayu comunal y de la solidaridad vecinal que representa la obra del Apeaderu. Bien me acuerdo de los ajeteos que se traía mi padre con tantos papeleos en aquella ruidosa máquina de escribir que se había comprado de segunda mano, porque nun había perras pa otra más nueva. Yo creo que hasta le había costado poco menos que el sueldo renferu de un mes. También llevaré siempre aquella máquina de escribir en el paisaje policromado de mi retina.

En aquellas pesadas teclas de fierro, elaboraba él escrito tras escrito para mandar al Señor Arín, como él decía siempre con tanto respeto, y a otros jefes de la 7ª Zona de Renfe en León, que siempre recibieron con esmero a los de la Junta Vecinal, cuando diban a entrevistarse con ellos como responsables de la iniciativa. O para tratar con Don Antonio, o con el Ayuntamiento, que sus muchos granos de arena pusieron también en el proyecto.

Con los homes y muyeres de los ferroviarios, a la par en trayos repartíos: nun había otra manera de salir alantre y estudiar los fíos

Por esto, nuestros ferroviarios nunca se fueron del paisaje de estos pueblos en ningún tren sin regreso de ninguna estación a turnos: siempre quedarán en el paisaje comunitario de estas montañas, Ramón el de Josefina, Milio el de La Terruca, Lino el de Oliva, Segundo el de Renueva, Vicente y Cándido, Melchor, Celso el Pescaor, Feliciano el de Renueva, Felipe el

d'Erías, Laurentino, Lin el de Rita, Meterio el de Laura, Cundo el Pescaor, Tista, Arturo, Juan Prieto, Fernando el d'Herós... Como siguen para recordarlos sus compañeros de entonces por las estaciones y los trenes a turnos de tarde, de noche o de mañana: Isaz el de Caridá, Flor, Segundo el d'Herós, Manolo el de Bendueños... Sería larga la lista.

Como nunca se irán de nuestro paisaje interior aquellas muyeres que completaban la vida familiar de los ferroviarios, porque sin aquellas muyeres, los homes nunca se habrían ido a la RENFE, nunca habrían compartido las vacas y las tierras en casa, nunca habrían estudiado a los fíos, en la medida que yera posible ya más de medio siglo atrás. Sin estas muyeres tampoco el Apeaderu se hubiera levantado nunca.

¡Cuántas veces escuché a mi madre repetir muchos años después, cuando alguien llamaba por teléfono, y se le ocurría preguntar educadamente por la dueña de la casa:

- “*Buenos días, ¿está la señora de la casa?*”

Y mio madre contestaba medio en serio medio en broma, pero convencida del todo de que en casa la muyer trabajaba tanto o más que el home, y según ella, nadie se lo reconocía:

- “*Pues, no, la señora de la casa no está, pero está la criada. Dígame Ud. lo que quiera, pero que sepa que yo nun soy la señora, que soy la criada*”.

Como nunca olvidaremos de nuestro paisaje interior aquella imagen de Oliva, siempre tan sosegada y sonriente camín de Cuascura o del Montán, con aquel par de pesadas lecheras plateadas, una en ca mano, a buscar un par de vacas al turnu que Lino diba a trabajar. O a Quina la d'Herós, camín de Yandelapiedra o El Chamargón, cuando Segundo andaba a turnos parecidos. O Pacita la de Cándido camín de Aviaos. O Maruja pa Siorreúndu, cuando Segundo el de Renuva diba camín de su Estación.

O a Rita la de Lin, tan preocupada por todo siempre, hasta que un mal paso le costó la vida, pradóxicamente, de vuelta del Apeaderu. O Caridá, camín de Fraimanes cuando Isaz nun taba; o Laura pa Chaxán al turnu de Meterio. O Mio madre misma, por los barrizales a L'Esbitsón y a Taxudía, tantas veces mientras nosotros nun teníamos vacaciones. O a Maruja la de Herías, Nides pa Las Chamas. Teresa pa Custumiz o L'Aguilero...

Y, como a tantas otras muyeres, cada una completando en casa el trabaju del ferroviariu, para que nunca le faltara a su hora el bocadillo en bulsu, siempre puntual para la hora del tren en L'Apeaderu: Herminia, Teresa, Maruja...

Y cada muyer con sus muchos granos de arena, tantas veces sólo a cambio de focicazos de los xatos

Inolvidable también la figura de Josefina, siempre atendiendo con paciencia a unos y a otros camín del Apeaderu, cuando Ramón diba a trabajar o a repartir sacos de harina por los pueblos, con aquel macho incombustible que hasta se sabía cada una de las casas de los pueblos sin falta de llevalu de ramal. Josefina fue siempre el alma del Apeaderu: primero, atendiendo con los pinchos, las tortillas y un poco vino a los que trabajaban en las obras; y después, siempre tan amable con los que íbamos de paso, lo mismo con un pinchín caliente de lo que tuviera cocinando, que con un paraguas cuando la lluvia nun paraba y nun quedaba más remediu que arrimar carretera arriba, camín de Herías.

En fin, señoras o criadas –como se quejaba mio madre-, L’Apeaderu fue posible porque había también una solidaridad familiar, por voluntá o por fuerza, ciertamente, pero sin aquella unidad familiar, estos pueblos nunca se habrían apeado del siglo XIX, ni se habrían subido a tiempo a ese tren europeo camino de la informática y del milenium inmediato. Las cosas nunca se fayen solas: hay que facelas.

Como por los raíles infinitos de un tren

Porque a los que nun nacimos hacendados, sólo nos quedaba el trabayu de las manos o estudiar lo que permitieran los sacrificios de los padres y los güelos. La mejor hacienda y lote-ría: pocas dudas... Fue la mejor herencia para los que quisimos entenderla así, pues no todos ni todas la veían tampoco, como no veían con futuro los raíles infinitos de un tren, ni los postes del teléfono espiazando la pación pe los praos de segar.

Pues, seguro que había refundios de vez en cuando, quién lo duda (refundios del home y de la muyer, tamién a medias, por supuesto): unos a disgusto por tener que dir al turnu de noche, con las mayores nevás incluyías; otras, por tener que dir al turnu de mañana con los mayores barrizales, a pelear con las lecheras y los xatos, sin más perspectivas que unos litros de leche pal lechero, y así poder comprar algún refaxu de vez en cuando, alguna libra chocolate pa merendar, o los libros pa que los fíos estudiaran. Pues hasta de los refundios pudieron salir sus frutos.

Quién duda que alguna de estas muyeres hasta echaría más de una o muchas lágrimas por los silenciosos castañeros del monte cuando sólo los glayos y los malvises madrugadaos podrían consolarlas encaramados nel picalín de algún carrsacal. Un buen monumento de homenaje merecían estas verdaderas *madres-coraje* (que tanto se dice ahora) como parte de la historia de estos pueblos en torno al Apeaderu: la verdadera *intrahistoria* de los tsugares más pequeños -que bien decía el filósofo Miguel de Unamuno-, y que casi nadie escribe nunca.

Toda una revolución cultural para unos pueblos de montaña

L’Apeaderu, con las vías de un tren a la puerta casa, supuso una etapa nueva al alcance de todos y todas: ferroviarios, amas de casa, mozos y mozas solteros, estudiantes... Las vías del tren a unos minutos de casa, y con los zapatos limpios ya puestos desde la misma puerta, y el niki nuevu, sin peligru de enganchase nun ertu o en un abengu sobre alguna xebe, suponían el cambio a una nueva era.

Los raíles de las vías a unos minutos de casa abrían un horizonte mucho más allá de cualquier estación de destino. Montar nel Apeaderu, encontrase con conocidos o desconocidos en el mismu vagón aunque fuera de maera (y de tercera), suponía todo un futuro sistema de comunicación y de progreso para los que quisieron subirse a ese tren europeo camino del futuro. Hoy mismo, con más móvil y gwasap, puede ser la comunicación bastante más escasa -lo que son las paradojas.

Tras los raíles del tren (el *ferrocarril*, el camín del *fierro* –que dice la palabra) comen-zaba una nueva era para los habitantes de estos pueblos de montaña. Por fin, al otro lado de las ventanillas, iba quedando atrás, como quedaban los árboles, toda una vida encerrada en unos valles y laderas que, ahora, se abría paso hacia horizontes sin fronteras: a las fábricas, a los colegios, a los campamentos de verano, o a Suiza, a Francia, Alemania..., en aquellos años con la emigración en pleno auge...; o a la Peluquería de Lele, al Edumar los domingos, a Mantova el lunes, a la Fábrica Mieres, a la playa de Xixón, a San Mateo...

Todos quedaban un poco más cerca. Cada uno y cada una usaron estas vías y los trenes de sus vidas a su modo, y muchos y muchas, con más riesgos y sacrificios de paso, progresaron con ellos. Pues como le ocurría a Machado:

*“Yo, para todo viaje
—siempre sobre la madera
de mi vagón de tercera—,
voy ligero de equipaje.
Si es de noche, porque no
acostumbro a dormir yo,
y de día, por mirar
los arbolitos pasar,
yo nunca duermo en el tren,
y, sin embargo, voy bien.
¡Este placer de alejarse!
Londres, Madrid, Ponferrada,
tan lindos... para marcharse”.*

Como los postes del teléfono, que también –según algunos- estropiaban la pación cuando llegaron

En fin, L’Apeaderu La Figarina era sólo el comienzo de una cadena de novedades traídas por los ferroviarios y por los vecinos y vecinas más abiertos al otro lado de las ventanas de un tren. Llegarían pronto los postes del teléfono, que algunos no dejaban pasar por sus praos porque les estropiaban la pación de seruenda (se quexaban ellos); pero que otros ofrecieron de buena gana, pues intuían seguros un futuro paralelo a los raíles infinitos de las vías. Como llegarían los seiscientos, las DKW, las segadoras..., a pesar de que Felipe el de Bendueños reflexionara sobre aquellas con tanta gracia:

“Pero, pa qué queréis que compre una segaora: pa tener que dir tras detsa, voy tras la gaaña”.

Y hasta el mismu buenazu de Felipe acabó teniendo segaora como se empeñaba Bernardino. Pues no había más remedio que subirse al tren. Era algo así como el *¡Adiós, Cordera!* de Clarín, pero no quedaba otro remedio, aunque las ventanillas de un adiós también hacían brotar muchas lágrimas: para unos, más contenidas en las despedidas desde el andén; para otros, en el silencio de los vagones, con la vista perdida tras los castañeros de La Crucina y Cuascura, o los altos del Curuchu Braña, Penafurá y La Pena Chago.

Porque hasta para los jóvenes de ahora, la meta está en el camino también

Pero no había vuelta atrás: los ferroviarios de estos pueblos y sus muyeres al par, camín de las vacas y hasta con el zurrón al humbru, fueron todo un ejemplo de progreso y de futuro, poniendo de su parte los cuartos, la mano de obra, las ilusiones y las lágrimas tantas veces. Cabizbajos con sus lecheras en la mano, o sobre las tierras de semar, sentían ya alejarse aquella vida más bucólica de sus caleyas, y de las fayuelas que hacía güela, sustituida por la incertidumbre de unos fíos y unos nietos que no tenían más remedio que buscar fuera lo que ya nun había en casa. Muy frecuente era aquel dicho tantas veces escuchado:

“En casa metíos, y con los brazos cruciaos, nun se cata ná”

En fin, la frase sigue vigente hoy, con tantos jóvenes estudiosos y tan valiosos y valiosas (ellos y ellas), que tienen que coger el tren o el avión en cualquier apeaderu de los de ahora, por

informatizáu que resulte. Cambiaron los tiempos, tal vez las lágrimas sean ya bastantes menos, pero siguen las mismas lecciones de los tiempos: metíos en casa, tase muy bien, pero, ciertamente, la vida y el progreso pueden estar bastante más allá de la antoxana y el correor, pues nadie podrá fijar nunca dónde terminan los raíles de un tren. Porque, ciertamente, como decía Paulo Coelho, traduciendo el proverbio oriental: “*La meta es el camino*”.

Siempre con una larga historia de iniciativas detrás

No sería justo terminar estas palabras, sin una referencia siquiera a tantos otros paisanos y paisanas que, a su modo y para sus tiempos, siempre buscaron el progreso de su pueblu, de su familia, de sus vecinos y vecinas. El mismu Apeaderu flotaba ya antes en la mente de algunos con más iniciativas, a pesar de las penurias. Era voz oral en aquellos tiempos que ya José'l Panaíru de Renueva había intentado solicitar, por lo menos, un *descargaeru*, para dar llegada a sus productos, en este caso, la farina, el furmiintu y los demás recursos que le hacían falta para su pequeña industria familiar del pan que distribuían por los pueblos Daniel, Pura, Herminia, Quina: siempre sobre las alforxas de un burro de ramal por los caminos y barrizales de entonces. Y parece ser que hasta la había solicitado en El Puente Renueva, justo en el cruce de caminos a Congostinas, a Casorvía, a Fierros..., pero le fue denegada por las curvas y peraltes de la vía en aquel punto.

En fin, que la meta siempre siga siendo el camino: que el ejemplo de nuestros mayores se siga traduciendo a estos nuevos tiempos digitales del dosmil, con los recursos y comodidades del momento. Pero que L'Apeaderu sea el símbolo, el monumento, al trabayu comunitario de la esquisa y la estaferia, en las que cada uno y cada una aporta lo que puede y sabe: siempre, si quiere y puede, por supuesto (lo más difícil es querer; o, mejor dicho, *poder querer*). Muchas gracias a todos y a todas *los que quisieron querer*.

Que siempre tengamos un Apeaderu, aunque sólo sea para recordar que los pueblos más pequeños, y en la soledad de las montañas, sólo tendrán futuro mientras sus vecinos y vecinas se sigan subiendo al tren del trabayu comunal: la esquisa, la esfueya, la estaferia..., que, por cierto, en estos tiempos tan tecnológicos y digitales serían mucho más fáciles de realizar y coordinar. Que siga vigente el solidario y sabio dicho aquel de que: *querer es poder*.

(Para un desarrollo de más amplio sobre la historia del Apeaderu, y de tantas anécdotas recordadas en los pueblos pa dir al tren a La Figarina, ver páxina web:

<http://www.xuliocs.com/apeadelerlafrh.html>)