

APEADERO DE LA FRECHA: hasta aquel día que el tren paró en La Figarina

por Javier Álvarez

Ubicación e historia de estos tramos de RENFE a su paso por Lena

El apeadero de La Frecha se inauguró en el año 1964, muchas décadas después de las vías del tren por este valle del Payares. Está ubicado en el pk 100 de la línea León-Gijón, incluido en el tramo Puente de los Fierros-Pola de Lena (12,201 km), a su vez inaugurado con fecha 15/05/1881. Este tramo está integrado en la rampa de Pajares.

El otro tramo Busdongo–Puente de los Fierros fue inaugurado, poco después, el 15 de Agosto de 1884 en la boca sur del túnel de La Perruca, por el entonces Rey de España, Alfonso XII, su esposa María Cristina de Habsburgo-Lorena, y la Princesa de Asturias, María de las Mercedes de Borbón y Habsburgo-Lorena. Con ello se completaba la construcción de todo el tramo León-Gijón.

Otro hito importante fue la electrificación del tramo Busdongo-Ujo de 62 km, a 3Kv de corriente continua, que se abastecía desde la central térmica de Santa Cruz de Mieres con el apoyo de dos subestaciones: una en La Cobertoria y otra en Pajares. Para esta tracción eléctrica, la compañía del Norte, como se conocía, adquirió dos series de locomotoras: las numeradas 6001 a 6006; y las 6101 a 6016, que junto a las máquinas de vapor, formaban parte del día a día de los tramos referidos.

Previamente a esta tracción eléctrica, la tracción a vapor era responsabilidad de una serie de locomotoras (2651 a 2662), que fueron las primeras en circular por Asturias con ancho ibérico; se conocían popularmente como “verracos” por su característico ruido producido por el eyector de vapor en trompetilla. Era común la doble tracción por cola, que permitía aumentar la capacidad de cada circulación en un 80%.

Varias generaciones de ferroviarios por el valle del Payares

Esta línea de ferrocarril permitió el despegue de la cuenca hullera del Caudal ante la del Nalón, que disponía de salida hacia los puertos de San Esteban de Pravia y Gijón, bien por el ferrocarril de Langreo o bien por la carretera carbonera

El discurrir del ferrocarril por el valle de Fierros, fue el origen y la oportunidad de múltiples empleos directos para los habitantes del valle. Por ello, pueblos como, la Frecha, Herías, Bendueños, El Cantu, Renueva, Heros,

Casorvida, Malveo, Congostinas, tenían una vinculación especial con esta infraestructura. Eran “los ferroviarios”, que previamente a la inauguración del apeadero de La Frecha, tomaban o dejaban el tren en Campomanes.

Mis recuerdos de aquellos años como viajero

Para otra generación, la de los años 50/60, supuso un cambio sustancial en la forma de vida y la apertura de una serie de oportunidades impensables décadas atrás. Muchos cogíamos el tren para ir a estudiar, al colegio del Pilar en Pola; otros, para ir a trabajar a Oviedo, a Mantova por ejemplo, o a San Mateo (Día de América en Asturias), o al parque San Francisco a ver Petra y a Perico; al mercáu de los Sábados en La Pola, o para ir al economato.

Y, por supuesto, a diario cogían ya el primer tren de la mañana “los ferroviarios”, que así era como les gustaba que les llamasen, para ir a trabajar y ganarse parte del sustento de sus familias a cualquier estación más abajo o más arriba de La Figarina. La otra parte, la mujer del ferroviariu, quedaba en casa, con el ganao y las guertas, con su trabajo también.

Muy pocos cambios en los andenes con el tiempo

Francamente, la infraestructura del Apeaderu era y sigue siendo, 50 años después, espartana: sólo el anuncio por altavoz informando de la llegada o del retraso de los tranvías anima un poco las esperas en la caseta. El andén siempre fue corto y los trenes largos, por lo que en muchas ocasiones había que bajase directamente al talud. Las comunicaciones entonces, nulas (no había telefonía, ni megafonía), y esperar al tren era un ejemplo de paciencia, pues en aquellos tiempos la puntualidad no existía. La referencia era cuando pasaba por “arriba” es decir por Malveo-Casorvia, y entonces sabíamos que en 15 minutos estaría en La Figarina.

Con la foguerina que hacía Segundo pa espantar los sabañones

Aquellas mañanas de invierno, eran otras, con frío, nieve, agua. Y allí estábamos esperando al tren, sin saber cuánto tiempo; y si la cosa se ponía fea, entonces se adoptaban soluciones ingeniosas y eficientes, como “las fogueras” que Segundo el de Heros nos hacía pa calentamos, y que los sabañones no nos molestasen más de la cuenta.

Luego resulta que el tren en dirección Oviedo, que esperábamos por el túnel de la Figarina, no llegaba, sino que aparecía otro en dirección a León. A nosotros nos daba igual: por no esperar al frío, subíamos en él y nos íbamos a Fierros. Allí, ya estábamos un poco más al corriente de lo que pasaba. Acuérdomeme de la familia Morán que también nos acogía y nos daba leche caliente y pastines, para entonar. Estábamos salvados, ¡Qué tiempos aquellos! Y sin embargo tiempos felices.

Pero todo fue posible, gracias a los vecinos y vecinas de estos pueblos

Tiempos aquellos, de austeridad, trabajo y sacrificio. Tiempos donde se valoraban las relaciones vecinales, las estaferias, donde se forjaban la personalidad de cada uno, apreciando lo poco que se tenía y lo mucho que significaba. Eran tiempos de caleyar, de romeries, de amistad, eran tiempos felices. Me acuerdo bien de la escuela vieya, y de la nueva, de los trenes pasando de largo, sin parar todavía (el exprés, aquel que iba a Madrid), el coletores, o el correo; bien recuerdo que pasaban todos de largo, como tantos otros.

Pero un día, por fin, el tren paró en la La Frecha. Fue el tren de una nueva vida: nuestra ilusión cumplida en aquellos difíciles años 60. Desde la perspectiva de hoy, ya en el siglo XXI, cuando tenemos todas las comunicaciones y medios de desplazamiento inimaginables en aquellos tiempos, se dice que se vive bien. Pero a mí me parece que aquellos eran tiempos mejores: había más comunicación entre la gente, más ayudas en común.

Igualmente queda una reflexión, ¿eres más con menos, ó menos con más?

La obra del Apeaderu, fue un ejemplo de colaboración, de todos, ferroviarios y vecinos, una obra faraónica para aquellos tiempos, de presupuesto extraordinario para la época, y que nos dio otras oportunidades a nuestra generación, que sin él, no hubiésemos tenido. Por ello, a todos/as, los que participaron en este gran proyecto, no me queda más que un profundo agradecimiento y nostalgia de las cosas bien hechas.

Para finalizar agradecimiento a todas las personas que han colaborado en la aportación de material para la confección de este libro-recuerdo, a Xulio Concepción por su brillante prólogo, a los archivos del alcalde pedáneo de la parroquia en aquella época Laurentino Concepción, al museo del Ferrocarril de Gijón y a la revista Vía Libre. Mucha más bibliografía e información técnica no está reflejada en este libro, pero está recopilada y a disposición de quien lo solicite o interese.