

**APEADERU DE "LA FRECHA"  
50 ANIVERSARIO - 1 Agosto 2015**



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*

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 muchos 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, arrancabas camín de Salas, donde alreor de Casa Jesús y Orfelia, 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 sitiú, y empecé a sangrar como un coríu, hasta que llegué a Salas, y Orfelia, tan hospitalaria como siempre con los de Herías, me curó la herida, me puso el esparadrappo 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 Ayuntamiento 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 periódico 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 solidaridad ejemplar de unos cuantos homes y muyeres en busca de futuro más allá de las tierras de semar***

L'Apeaderu de La Figarina fue posible con la solidaridad, 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 diario a su trabajo en otras obras de la zona o de conceyos más alejados.

Pero fue la solidaridad 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 trabajos 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 le obra,

ver\* amplio informe en página web <http://www.xuliocs.com/apeaderlafrh.html> ).

El trabayu 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 llegaran 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 trabayos 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 últimu  
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

trabayu comunal y de la solidaridad vecinal que representa la obra del Apeaderu. Bien me acuerdo de los ajetreos 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 trabajos 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'Eriás, Laurentino, Lin el de Rita, Meterio el de Laura, Cundo el Pescaor, Tista, Arturo, Juan Prieto, Fernando el d'Herros... 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'Herros, 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 estudiao 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 trabayaba 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 criá”.*

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 trabayar. O a Quina la d'Herros, 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 Renueva 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, pradógicamente, 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'Esbitson 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 trabayu del ferroviariu, para que nunca le faltara a su hora el bocadillo en bultu, 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 trabayar o a repartir sacos de farina 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 trabayaban 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 remediú que arrimar carretera arriba, camín de Herías.

En fin, señoras o criadas —como se quexaba 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 millennium inmediato. Las cosas nunca se fayen solas: hay que facelas.

### ***Como por los railes 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 lotería: 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 railes 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 paque 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 gloyos y los malvises madrugaores podrían consolarlas encara

mados 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 peligrú de enganchase nun ertu o en un abengu sobre alguna xebe, suponían el cambio a una nueva era.

Los railes 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 railes del tren (el *ferrocarril*, el camín del *fierro* —que dice la palabra) comenzaba 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 fios 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 estudiaos 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”*.

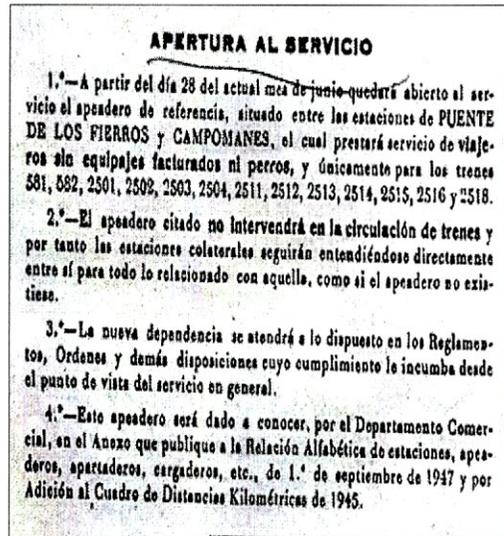
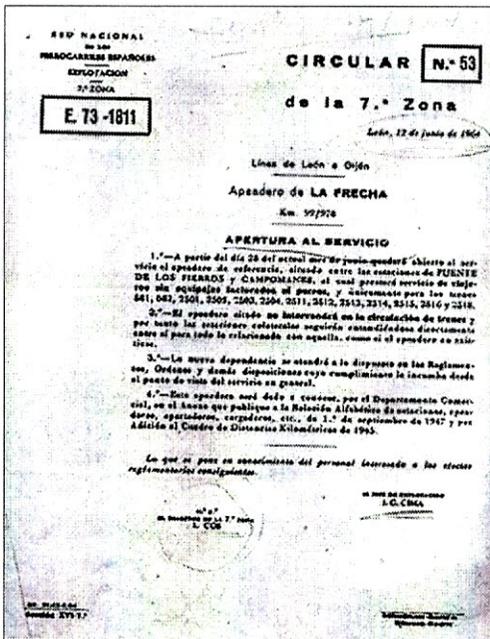
***Siempre con una larga historia de iniciativas detrás***

No sería justo terminar estas palabras, sin una referencia siquieira a tantos otros paisanos y paisanas que, a su modo, 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 harina, 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.

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 trayayu 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*.



**RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ES**  
EXPLOTACION

Estación de  de

Recaudado de los Ferrovianos	16.700 pts
Vecinos	15.620 -
Donativos recibidos	23.513 -
Del Ayuntamiento	25.000 -
<b>Total recaudado</b>	<b>80.833 -</b>
Suman los gastos	66.761 -
<b>Diferencia que queda líquida</b>	<b>14.072 -</b>

Ruñín, Barcelona





Monteana (Apd.)	6.31	8.01	9.27	12.41	13.50	18.59	20.33	22.01
Serín	6.36	8.06	9.27	12.45	13.50	18.59	20.33	22.01
<b>VILLABONA</b>	6.47	8.16	9.39	12.56	14.01	19.10	20.44	22.12
Lugo de Llanera	6.51	8.22	9.43	12.59	14.04	19.14	20.47	22.15
Lugones	6.57	8.28	9.49	13.04	14.09	19.19	20.52	22.22
<b>OVIEDO</b>	7.03	8.35	9.55	13.10	14.15	19.25	20.58	22.28
El Caleyo	7.06	—	—	13.12	—	16.00	19.27	21.01
Las Segadas (Apd.)	7.11	—	—	13.17	—	16.05	19.32	21.06
<b>SOTO DE REY</b>	7.15	—	—	13.21	—	16.09	19.35	21.10
Olloniego	7.20	—	—	13.27	—	16.13	19.41	21.18
Ablaña	7.24	—	—	13.31	—	16.17	19.45	21.22
Mieres	7.30	—	—	13.37	—	16.23	19.50	21.28
Mieres-Puente	7.34	—	—	13.41	—	16.27	19.54	21.32
Santuillano (Apd.)	7.36	—	—	13.43	—	16.29	19.56	21.35
Ujo	7.39	—	—	13.46	—	16.32	19.59	21.38
Villallana (Apd.)	7.42	—	—	13.50	—	16.35	20.02	21.42
Pola de Lena	7.47	—	—	13.55	—	16.40	20.07	21.47
La Cobertoria (Apd.)	7.51	—	—	13.59	—	16.44	20.11	21.52
Campomanes	7.56	—	—	14.04	—	16.49	20.16	21.58
La Frecha	7.59	—	—	14.07	—	16.52	20.19	22.01
<b>PUENTE LOS FIERROS</b>	8.02	—	—	14.11	—	16.56	20.23	22.04
	8.06	—	—	14.15	—	17.00	20.27	22.08

A Los  $\times$  continúa a León.

### Puente de los Fierros - Gijón

123

<b>PUENTE LOS FIERROS</b>	6.00	8.26	—	—	14.55	—	18.45	20.13
La Frecha	6.04	8.30	—	—	14.59	—	18.49	20.17
Campomanes	6.07	8.34	—	—	15.02	—	18.53	20.21
La Cobertoria (Apd.)	6.11	8.38	—	—	15.06	—	18.57	20.25
Pola de Lena	6.16	8.43	—	—	15.11	—	19.02	20.30
Villallana (Apd.)	6.20	8.47	—	—	15.15	—	19.06	20.34
Ujo	6.26	8.53	—	—	15.21	—	19.12	20.40
Santuillano (Apd.)	6.28	8.55	—	—	15.23	—	19.14	20.42
Mieres-Puente	6.32	8.59	—	—	15.27	—	19.18	20.46
Mieres	6.34	9.01	—	—	15.29	—	19.21	20.48
Ablaña	6.38	9.05	—	—	15.33	—	19.25	20.52
Olloniego	6.43	9.10	—	—	15.37	—	19.30	20.56
<b>SOTO DE REY</b>	6.50	9.17	—	—	15.44	—	19.38	21.02
Las Segadas (Apd.)	6.52	9.19	—	—	15.46	—	19.40	21.04
El Caleyo	6.56	9.23	—	—	15.50	—	19.43	21.08
<b>OVIEDO</b>	7.01	9.28	—	—	15.55	—	19.48	21.13
Lugones	7.03	9.31	10.10	12.46	15.58	19.00	19.50	21.16
Lugo de Llanera	7.09	9.37	10.16	12.52	16.04	19.06	19.56	21.22
<b>VILLABONA</b>	7.15	9.43	10.21	12.58	16.10	19.12	20.01	21.28
Serín	7.22	9.51	10.27	13.06	16.17	19.20	20.07	21.34
Monteana (Apd.)	7.30	9.59	10.35	13.14	16.25	19.28	20.15	21.42
Veriña	7.34	10.04	10.39	13.19	16.29	19.33	20.19	21.46
La Algodonera G. (Apd.)	7.38	10.08	10.44	13.23	16.33	19.37	20.23	21.50
<b>GIJÓN</b>	7.42	10.12	10.47	13.27	16.37	19.41	20.27	21.55
	7.45	10.15	10.50	13.30	16.40	19.45	20.30	21.58

(1) Circula  $\times$ , del 28-VI al 6-IX.

### Gijón - Oviedo - Trubia

124

<b>GIJÓN</b>	—	6.20	—	7.50	—	9.10	12.30	13.35	—	—	18.45	20.15	—
<b>OVIEDO</b>	—	7.03	—	8.35	—	9.55	13.10	14.15	—	—	19.25	20.58	—
<b>OVIEDO</b>	6.05	7.08	7.45	8.45	9.35	13.20	14.00	15.00	17.20	18.20	19.30	21.25	22.20
San Claudio	6.11	7.14	7.51	8.51	9.41	13.26	14.06	15.06	17.26	18.26	19.36	21.31	22.26
S. Pedro de Nora	6.16	7.19	7.56	8.56	9.46	13.31	14.11	15.11	17.31	18.31	19.41	21.36	22.31
<b>TRUBIA</b>	6.20	7.23	8.00	9.00	9.50	13.35	14.15	15.15	17.35	18.35	19.45	21.40	22.35

### Trubia - Oviedo - Gijón

124

<b>TRUBIA</b>	6.30	7.25	8.25	9.10	10.10	13.40	14.30	15.30	18.00	18.40	19.50	21.45	22.40
S. Pedro de Nora	6.34	7.29	8.29	9.14	10.14	13.44	14.34	15.34	18.04	18.44	19.54	21.49	22.44
San Claudio	6.39	7.34	8.34	9.19	10.19	13.49	14.39	15.39	18.09	18.49	19.59	21.54	22.49
<b>OVIEDO</b>	6.45	7.40	8.40	9.25	10.25	13.55	14.45	15.45	18.15	18.55	20.05	22.00	22.55

## 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 romerías, 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.

# trenes

SERVICIO  
SERVICE

GUIA OFICIAL

EDITADA POR  
RENFE

25  
ptas.

EN ESPAÑA



APEADERU DE "LA FRECHA"  
50 ANIVERSARIO - 1 Agosto 2015

