



Pasarela

Vega de Magaz (La Cepeda)

Revista de contenido sociocultural Nº12

150 aniversario de la estación y del ferrocarril
en
VEGA-MAGAZ (León) 1868-2018



SUMARIO

Edita y dirige:

La Comisión Organizadora de la
Semana Cultural.

Portada:

150 aniversario de la estación y
ferrocarril en Vega–Magaz
Autor: **Benito Escarpizo**

PRESENTACIÓN.....	3
<i>Antonio Natal Álvarez</i>	
DEDICATORIA DE PASARELA Nº XII.....	4
<i>Porfirio González</i>	
RECUERDOS JUVENILES DE LUIS ALONSO LUENGO.....	5
<i>José María García Álvarez</i>	
AQUELLA ESTACIÓN DE TREN DE VEGA MAGAZ.	6
<i>Pilar de Juan Cantón</i>	
EL ROBLE Y YO.	7
<i>Ángel Francisco Casado Alonso</i>	
BILLETE DE IDA A LA CEPEDA 8	
<i>Francisco Pérez Baldó</i>	
LA FARMACIA DE VEGA DE MAGAZ Y DON ENRIQUE.	10
<i>Cristina Acedo Posado</i>	
MEMORIAS DE UN CARTERO RURAL EN VEGA DE MAGAZ.....	12
<i>Cristóbal García Cara</i>	
VEGA Y EL FERROCARRIL A MEDIADOS DEL SIGLO XX.	14
<i>Antonio García Álvarez</i>	
EL FERROCARRIL.	16
<i>José María García Álvarez</i>	
¡YA VIENEN LOS REYES!.....	18
<i>Juan Carlos García</i>	
LA INDUSTRIA DE LOS CARROS DE LABRANZA.....	21
<i>Miguel González</i>	
LA LARGA RECTA DEL PRAOCERRAO (4ª Parte).....	24
<i>Manuel Gabriel Martínez González</i>	
CEPEDANAS POR EL MUNDO.....	26
<i>Saray García</i>	
PLÁCIDO RAMOS Y EL CIEGO DE BENAMARÍAS.....	28
<i>Armando Ramos</i>	
“LA CHOUPA”.....	30
<i>Jesús García González</i>	
LOS QUE INMIGRARON A VEGA DE MAGAZ.	31
<i>José María García Álvarez</i>	
REPORTAJE GRÁFICO: “Entorno de la estación”.....	32
<i>Benito Álvarez Fernández</i>	

SOMOS CEPEDANOS

BLOG DE VEGA MAGAZ: vegademagaz.blogspot.com.es

(Autor: *Juan Rojas Escribano*)

Antonio Natal Álvarez

La Estación de tren en Vega-Magaz se abrió al servicio público en enero de 1868. Desde su inauguración se convirtió en un centro de referencia para el Municipio de Magaz de Cepeda.

Cuando era niño, mis padres me contaron que habían ido a Vega con un carro de patatas o de cuélmo. Todas las mercancías se embarcaban en el tren para llevarlas a sus lugares de destino. A mis hermanos y a mí nos encantaban estos viajes porque nuestros padres nos traían algún dulce o golosinas.

Para aprovechar el retorno y contando con el dinerillo fresco, cargaban en el carro de vacas sacos de mineral imprescindibles para fertilizar el campo, sumándolos al abono de cuadra. El tren hizo ricas a algunas familias de Vega, al tiempo que contribuía al desarrollo de La Cepeda. Mis padres hablaban maravillas de los grandes trenes, capaces de transportar a cientos de viajeros, toneladas de patatas, entonces certificadas para siembra, y numerosas quilmas de centeno. Este importante comercio facilitaba la creación de pajaras o harineras, sin olvidar la tienda histórica de Luis.

Los viajeros referían historias de trabajadores-cíclopes que manejaban los sacos pesados con una sola mano



como si fuesen molletes o juguetes. Cargaban los carros en un santiamén. Vega, Porqueros y Otero de Escarpizo prosperaban de manera importante creando muchos puestos de trabajo. Por el tren llegaba el correo postal e incluso el vino. Un cartero experimentado me contaba que las cartas recibidas por mí no entraban en un vagón de tren.

Los materiales para construir el pantano de Villameca llegaban a Porqueros y Vega. El pantano se terminó en 1945 y Franco lo inauguró en 1946. Un Decreto del General obligó a los de Oliegos a emigrar porque al cerrar el

embalse, se inundaba el pueblo. Fue una deportación en toda regla. Los escritores la recuerdan con los "Versos a Oliegos".

En los últimos años Adif y/o Renfe han invertido en la estación de Vega más de cien mil euros mejorándola sensiblemente, aunque estéticamente la antigua tenía más belleza y empaque. Ahora bien, como relataba El Principito: "nada es perfecto". Los trenes siguen circulando pero casi ninguno se detiene para llevar o traer viajeros. Como este año se celebra el 150 ANIVERSARIO de la Estación de Vega-Magaz, es un buen momento para replantear este problema, cuya solución afecta al desarrollo de la zona. Las autoridades locales lo han intentado pero con escasos resultados. Hay que seguir intentándolo.

Mi felicitación a los que pensaron en celebrar este 150 ANIVERSARIO y a los que lo llevan a cabo. ■



Foto y dibujo de Benito Álvarez

ANIVERSARIO DE LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL Y DE LA ESTACIÓN EN VEGA DE MAGAZ 1868-2018

Porfirio González

La aparición de la máquina de vapor marcó en Occidente durante el siglo XIX el cambio de época. Con ella se produjo la ruptura con el pasado dando paso a la modernidad. Este avance técnico y científico transformó la economía y la estructura social a lo largo de los siglos XIX y XX.

El ferrocarril fue el gran beneficiado de este progreso. Y el pueblo de Vega de Magaz se vio afortunado al disponer muy pronto de ferrocarril y de estación ferroviaria, era el año 1868, hace ahora 150 años. Por desgracia hoy no podemos contemplar la estación que nos conectó con el resto de España, rompiendo el aislamiento propio de la época anterior. Recordar y celebrar el aniversario de la implantación del ferrocarril en Vega de Magaz en su 150 aniversario es de justicia,

por todo lo que nos ha aportado hasta nuestros días; por este motivo, la revista PASARELA le dedica este número.

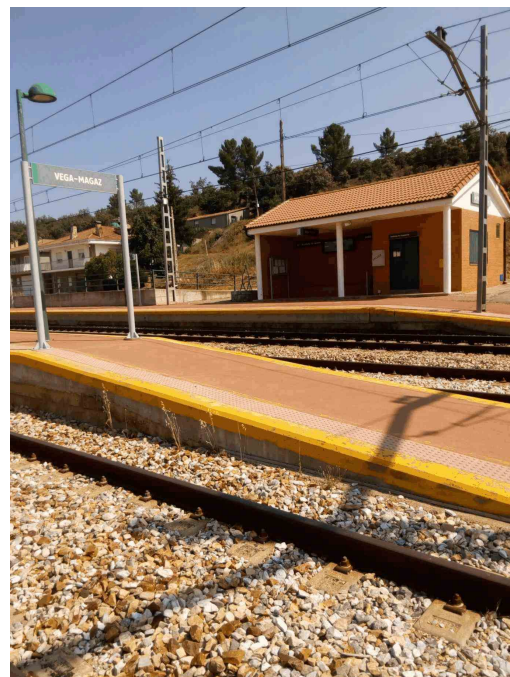
Otra cosa será el futuro incierto que nos deparará el transporte ferroviario, aquel que nos conectó con todo el País y que ha sido a lo largo del siglo XX el motor de nuestro desarrollo. Deseamos que también lo siga siendo a lo largo del siglo XXI.

Es verdad que hoy en la comunicación ha entrado otro gran avance técnico: internet, al que podemos llamar “la nueva máquina de vapor” de nuestro tiempo, ya que en él está apoyada la nueva economía. Este puede ser un aviso a las autoridades

locales, para que exijan a las grandes empresas de telecomunicaciones de la zona, la instalación de repetidores que permitan una buena conexión telefónica y de internet.

Tampoco podemos olvidar la tercera vía de progreso: la carretera, tan deficiente entre nuestros pueblos; sin estos tres medios de comunicación: ferrocarril, telefonía con internet y buenas carreteras, será difícil hablar de progreso y de desarrollo en nuestro territorio de la Cepeda y evitar la despoblación. Los tres son muy necesarios para que nuestros pueblos puedan avanzar lo suficientemente rápido y crear una sociedad moderna con un estado de bienestar acorde con nuestro tiempo, en el que nuestros jóvenes no tengan que emigrar. ■

El ferrocarril fue el gran beneficiado de este progreso. Y el pueblo de Vega de Magaz se vio afortunado al disponer muy pronto de ferrocarril y de estación ferroviaria, era el año 1868, hace ahora 150 años.



José María García Álvarez

Luis Alonso Luengo vivió parte de su niñez y juventud en la casa de La Pajera de Vega de Magaz. A partir del año de 1914, cuando sólo tenía 7 años, allí pasó casi todos los veranos. Muchos años después, en 1971, recordaría a nuestro pueblo al escribir el discurso para homenajear a Bernardo García González, después de que el Gobierno le concediera la Gran Cruz al Mérito Civil..



Luis Alonso Luengo inicia el discurso preguntándose por los rasgos que definen a un hombre de negocios, lo que le da pie para comparar a Bernardo con otros dos ilustres leoneses: el relojero Losada y el maragato Alonso Cordero. Y al mencionar a Bernardo, Luis Alonso dejó escrito: “Recuerdo el pueblecito de Vega de Magaz, donde veraneaba en aquella casa de mi abuelo Luis que tenía grandes estancias con chimeneas isabelinas y una enorme águila disecada en el alto comedor de galería acristalada y abierta a La Vega, entre el monte y el río. Y en mis recuerdos más recurrentes de entonces siempre ha perdurado la máquina de vapor que, desde la galería, veía ir y venir del muelle a las agujas y de las agujas al andén trayendo y llevando vagones cargados de patatas, alubias o abono mineral y la admiración que sentía al verla tan pulida y cuidada por el fogonero que bruñía el bronce de su ilustre nombre de Cervantes”.

Asimismo escribe: “Que cuando el trepidante expreso de Galicia pasaba arroyándolo todo nos encogíamos con el gigantesco mugido que rompía el solitario silencio de aquél rincón. Y tampoco he olvidado a las personas que humanizaban a Vega de Magaz: Al Sr Juan, el guardaguasas. A D. Cándido, el jefe de la estación. A D. Pío, el coadjutor de Vega. A D. Eduardo, el cura de Zacos, que con su figura ganchuda sobre el caballo y con su escopeta venía a jugar al tresillo con mi abuelo. Y a D. Florentino, con su alta y silenciosa estampa de Quijote pedagogo. Y al Sr. Felipe, el padre de Bernardo, que nos tenía en vilo cuando a golpe de gubia en su trastienda o en su patio se iluminaba cuando hacía brotar de viejos troncos primorosas obras de arte. Y, sobre todo, al joven Bernardo, alto, casi atlético, con aire ligeramente abstraído que, dando la sensación de reposo era pura esencia de inquieto movimiento y tenía la condición de estar en todos los sitios a un tiempo. Con mis ojos juveniles he sido testigo de la vertiginosa evolución que se operó en aquellos años en este rincón de La Cepeda. De la transformación de las tierras centenales en ubérrimos patatales gracias a la introducción de semillas, fertilizantes y maquinaria agrícola. De la transformación del candil y el quinqué, con los que leía mis tebeos, en la deslumbrante luz eléctrica de la Central de Zacos. Y también de la sustitución de las casas de techos de paja por modernas mansiones de piedra y ladrillo. Y en mi reminiscencia juvenil ha quedado claro que el impulso primario de todo ello se debe a la iniciativa, el ímpetu y la mano organizadora de Bernardo. Y fue tal la evolución, que la vieja locomotora Cervantes ya no daba abasto a su cometido y tuvo que venir otra en su ayuda que se llamaba, nada menos, que Cisneros”.

Esto es un extracto muy sintetizado, de la parte del discurso de Luis Alonso que tiene relación con nuestro pueblo de Vega. Supongo que, en tan pocas palabras, es difícil recordar y documentar más y mejores testimonios de nuestra reciente historia.

Por otra parte, los que hemos pasado la niñez en Vega en la época de las máquinas de vapor, también tenemos grabado en nuestra memoria el respeto y la admiración que nos causaban a su paso. No he olvidado el protagonismo de dos de ellas: *La Santa Fe* y *La Bilbaína*. La primera, la más voluminosa y fornida de todas, ostentaba una potencia sin límites; la segunda, más estilizada y rápida para realizar maniobras, se atoraba cuando subía muy cargada hacia Brañuelas. Todas impresionaban por su gran estruendo, por los cadenciosos bufidos de vapor que vomitaban sus costados y por el penacho de negro humo que arrojaban por su chimenea y se prolongaba hasta el cielo. Y, para incrementar su fascinación, cada máquina tenía su peculiar silbido que la identificaba y distinguía de las demás.■



Foto de Benito Álvarez



Máquina “La Pajera”



Estación de Vega

Pilar de Juan Cantón

Una estación de ferrocarril¹ es una ventana abierta al mundo.

Toda estación implica un punto de encuentro y de intercambio de personas, noticias, mercancías... Impulsa el comercio, la industria, facilita las idas y venidas a los hospitales, los viajes a colegios e Institutos de los habitantes de pueblos pequeños que carecen de ellos en la actualidad.



Cerrar una estación de ferrocarril es condenar un pueblo al ostracismo. Pero hay algo más...Derruir un edificio que antaño contempló un floreciente trasiego de viajeros, niños, jóvenes y adultos, es destruir recuerdos en aras del progreso.

Y ¿qué es el progreso? ¿Qué un tren de alta velocidad adelante unos minutos, evitando paradas en ciudades y pueblos pequeños?

¿Condenar al aislamiento a unos ciudadanos con los mismos derechos que unos viajeros anónimos que quieren ganar tiempo?

Y ¿qué es el tiempo? ¿Vivir sin paladear el momento, la charla amigable, el encuentro con viajeros de todas las nacionalidades que peregrinan “su camino” a Santiago de Compostela? O con el vecino del pueblo de al lado que últimamente no pasa por el bar. ¿Estará enfermo?

Pero hay algo más... Algo que cada vez valoramos más desde la madurez.

Aquella estación dio trabajo a personas entrañables: El señor Montero, jefe de la estación, despachaba los billetes siempre con un humor chispeante. El señor Centeno, guardagujas y hombre sereno, atento a nuestros juegos infantiles, paciente respondiendo a nuestras preguntas inquietas. El señor Julio, día y noche en su garita, pendiente del paso a nivel...

Hombres bondadosos, sin una palabra de crítica, sin un mal juicio, dispuestos a ayudar con una sonrisa.

Recuerdo con dulzura como el señor Julio nos acompañó a Juli, su hija, y a mí, en una fría noche de un cinco de enero, a buscar a los Reyes Magos y dejarles la carta con nuestras peticiones. Teníamos siete años y creíamos en sus Majestades. Y él protegía nuestra ilusión. Pacientemente, nos llevó por el monte bajo un helado cielo estrellado con nuestros hachizos encendidos y las manos enfundadas en guantes de lana. Dejamos nuestras cartitas debajo de una piedra y volvimos a casa. Como mi padre iba diariamente en bicicleta a su trabajo, pedí confiadamente un coche a los Reyes para que mi padre no pasara frío en invierno. A la mañana siguiente busqué el coche en la calle, y, llorosa, fui a ver a Julio en su garita. ¡El coche no estaba!

Recuerdo que él me consoló un buen rato. Seguramente el viento se había llevado la carta. Por eso los Reyes no la habían encontrado.

Hoy, desde la edad adulta, agradezco a la vida el haberme proporcionado estos referentes de bondad en mi infancia lejana. Y quisiera envejecer pareciéndome a ellos pues, sin proponérselo, me enseñaron la humildad, la confianza y la sabiduría. ■



Actual estación de Vega-Magaz y muelle de carga



¹ Si cliqueas la palabra coloreada en azul del texto, podrás ver un vídeo que guarda relación con el artículo.

Ángel Francisco Casado Alonso²

Un manantial de sombra por el suelo
Extiende el roble henchido de verano.
El roble amigo, el roble todo humano
Escudo es de las iras de este cielo.

Gracias, amigo. Yo seré tu amo.
Tú toma posesión de mi deseo.
Los dos a una, en el solar que amo.

Le doy mi parvedad, le doy mi cielo;
La caricia le doy de mi alba mano,
Y toda la extensión de mi solano
huerto; mi adoración yo le desvelo.

A cambio, sombra, sombra que yo leo;
sombra que escribo, sombra que reclamo
para la soledad de mi paseo.



Fotos de Benito Álvarez

HIMNO DE LA CEPEDA LEONESA

(Letra y música de Ángel Francisco Casado Alonso)

Como el roble esta tierra, como el roble,
mi corazón se alza hacia la luz de cielo azul.
Como el agua en la fuente de Santiago
mana en mi pecho mi canción

Tierra de la Cepeda, tierra de León;
entre montes y valles, juega el agua con sol.

Tierra de la Cepeda, donde el labrador
ríe, sufre, y espera el fruto con amor

² Poeta y compositor cepedano.

Francisco Pérez Baldó

“**E**l Jaimito, el Changay, el Mixto y el Correo, marcaban el discurrir de la vida del Valle, igual que las campanas marcaban las horas en los antiguos monasterios”. Declara Antonio Rodríguez de Arce³, en un emocionado y poético recuerdo del ferrocarril de su niñez, a su paso por la estación de Porqueros.

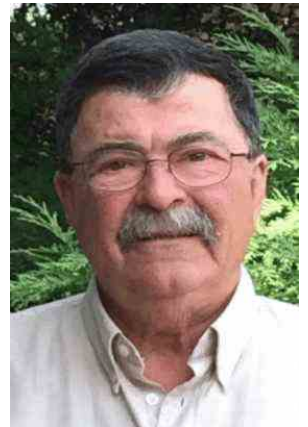
Y si en la primera mitad del siglo XIX, fue la incorporación de la patata a los cultivos tradicionales de la Cepeda, la que trajo un incremento de la economía de la comarca y propició una apreciable recuperación demográfica; puede también afirmarse que fue la minería y el ferrocarril, los que originan una nueva recuperación económica en el último tercio de ese siglo, al menos, en las localidades por las que se trazó la línea férrea de Madrid a Galicia en la década de 1860 y, por lo que atañe a este artículo, en las localidades de Vega, Porqueros y Brañuelas donde se establecieron estaciones.

El alcalde de Magaz, en la década que comentamos, se afirma en algunas publicaciones consultadas, adoptando las posiciones más conservadoras de los agricultores y ganaderos locales, influyó para que el trazado y la estación se desplazaran hasta Vega de Magaz. El argumento esgrimido por dichos vecinos sostenía, que el estrépito del tren y su tránsito por el valle perjudicarían a la ganadería y a los cultivos. Esa falta de visión de futuro benefició notablemente al pueblo de Vega de Magaz, donde se desplazó buena parte de la actividad económica. La estación del ferrocarril resultó un lugar estratégico de primer orden para embarcar los excedentes de producción de cereales y patatas, para llegar a mercados lejanos donde se conseguían mejores precios.

Sin el tren, la fábrica de harinas de Vega no hubiera sido viable y, sin la fábrica, la Central Eléctrica de Zacos, sin su cliente de mayor consumo, sería económicamente rentable. Su promotor, el empresario cepedano don Felipe García, seguramente las concibió de forma complementaria y teniendo en cuenta la mejora en el transporte que representaba el ferrocarril.

Pero el tren no sólo trajo prosperidad económica a la comarca, también propició la llegada de los primeros viajeros románticos y la apertura a nuevas

ideas, facilitando la divulgación de otros postulados sociales e ideológicos. Como lo demuestra la llegada a Astorga del Barón Jean–Charles Davillier y un acompañante de excepción, como fuera el famoso pintor Gustavo Doré, de cuyo paso por la zona puede acreditarse con el famoso dibujo del tipo maragato en su atuendo tradicional y recostado sobre la rueda de su carro. Los testimonios de estos viajeros sobre el estado de los pueblos de su recorrido eran tremendos, en cuanto a la precariedad de sus equipamientos y la pobreza extrema de las gentes que los habitaban.



Tanto a la mejora de la economía, como a la llegada de nuevas ideas, contribuyó en buena medida la incorporación de los obreros ferroviarios que, en esa época del tren impulsado a vapor, necesitaba de gran número de trabajadores. Baste decir que en unos escasos 30 kilómetros había tres estaciones operativas con sus correspondientes jefes, factores, guardagujas, obreros de mantenimiento y, sin olvidar, la cantina como lugar de reunión y espera. Un cálculo aproximado podía arrojar la cifra de más de 25 operarios en el tramo citado de Vega a Brañuelas.

Pero no todo fueron beneficios económicos y sociales. Los adelantos de la Revolución Industrial, trajeron consigo una apreciable lista de muertos y heridos en los siete accidentes graves que se contabilizan en este tramo de la línea del Noroeste⁴:

- En 1884 se produce un accidente, colisionando un mercancías y un expreso entre Astorga y Vega, con resultado de 17 heridos y un fallecido, un niño que resultó ser el hijo del ingeniero.
- En 1923 descarriló el Mixto entre Veguellina y Astorga con 8 viajeros heridos.
- En 1941 descarriló el expreso de La Coruña en Otero de Escarpizo, sin desgracias personales.

³ Tomás Álvarez (ed). *La Cepeda, tierra de los Amacos*, Edymion, Madrid 2000. pag. 111.

⁴ ARGUTORIO nº 30, año 2013. *Apuntes del ferrocarril en Astorga*. Olegario Pérez Alija

- En 1944 ocurrió el más grave de todos y uno de los más trágicos de España. Sucedió en Torre del Bierzo, cuando el tren correo colisionó violentamente con una locomotora, en el túnel 20, incendiándose. El número de víctimas fue enorme, silenciado por el régimen, aún hoy no se sabe con precisión el alcance de la tragedia en vidas humanas.
- En 1947 descarriló el correo de la Coruña cerca de Torre del Bierzo, con un muerto y doce heridos.
- En 1954, cerca de Astorga, al estallar la caldera de una locomotora, perecieron el maquinista y el fogonero.
- En 1966 el tren de mercancías procedente de La Coruña, con siete vagones cargados de pescado, descarriló junto a la estación de Vega.

Con motivo de la electrificación de la vía, el número de trabajadores necesarios fue sensiblemente menor, al tiempo que se incrementó el transporte por carretera, lo que eliminó las ventajas comparativas en favor de las tres poblaciones citadas donde se establecieron estaciones. La de Vega de Magaz ya no factura mercancías y la báscula de pesaje permanece inactiva bajo la vigilancia de la caseta del fielato. El paso a nivel automático, posiblemente deje de tener utilidad, cuando las obras anunciadas partan al pueblo por la mitad. El progreso que trajo el ferrocarril y dio vida a este pueblo, ahora se lo pueden quitar definitivamente con otra infraestructura descomunal. El tren pasará a velocidades de vértigo, sin tiempo para percatarse de que, allí, hubo un pueblo. Nos cabe la esperanza, de que se encuentren soluciones técnicas apropiadas para evitar que se desvertebre el pueblo de Vega de Magaz; creemos que solo es cuestión de voluntad política.■

Y si en la primera mitad del siglo XIX, fue la incorporación de la patata a los cultivos tradicionales de la Cepeda, la que trajo un incremento de la economía de la comarca y propició una apreciable recuperación demográfica.

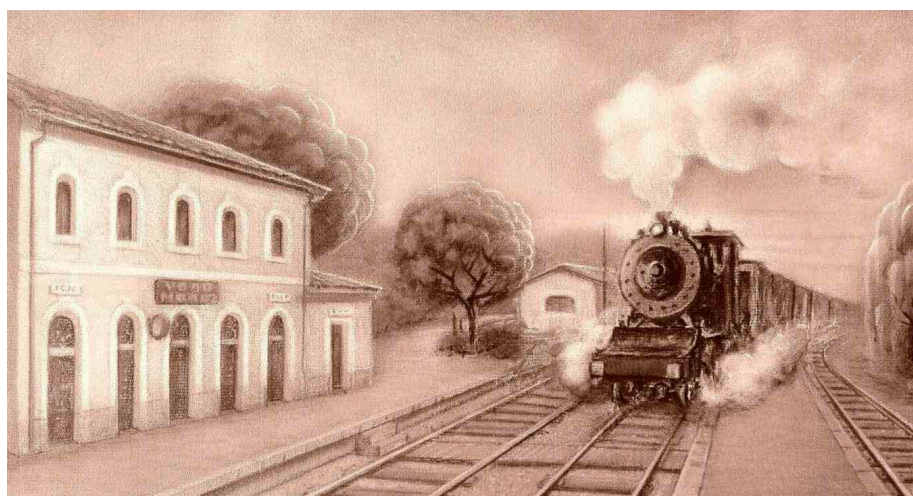


Foto y dibujo de Benito Álvarez

Cristina Acedo Posado

En los años 40, Vega de Magaz, un pequeño pueblo de apenas 400 habitantes, debido a la gran actividad agrícola y comercial impulsada por los propios vecinos desde los primeros años del s. XX, se convertía en el centro económico y social de La Cepeda. “Una pequeña gran capital” que contaba con estación de ferrocarril, mercado semanal, fábrica de harinas, comercios, escuelas, centralita de teléfono, caja de ahorros, cantinas, cine,...

El Sr. **Felipe García Álvarez** (1871-1963) fue un hombre muy influyente que contribuyó con sus numerosos proyectos al desarrollo comercial de la comarca, no sólo para ganar dinero sino que también se preocupó de resolver carencias para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, hasta el punto de realizar gestiones para conseguir instalar un consultorio médico, el primer veterinario y la primera farmacia de la zona.

La farmacia fue “montada a capricho” para **Benedicta** –una de sus 13 hijos– con mobiliario de pino de tea procedente del derribo por ampliación de la fábrica de harinas y equipada con tarros y albarellos comprados en una antigua farmacia de Magaz de Pisuergra (Palencia).

En el año 44, al poco tiempo de inaugurar la farmacia, fallece Benedicta a los 26 años. Dos años después, **Enrique**, un joven farmacéutico de esa misma edad, sobrino de D. Florencio el médico, toma el relevo de ese despacho de farmacia que será el primer y único lugar donde ejercerá su profesión durante 43 años hasta el traspaso de la farmacia.

Era una época en la que los estratos sociales estaban muy diferenciados y la educación para dirigirse a las personas de más estudios o status exigía el uso del “Don”. Por eso, y a pesar de su sencillez y cercanía en el trato con todo el mundo, Enrique el farmacéutico, era llamado por todo el mundo “Don Enrique” y así me referiré a él a partir de ahora.



Familia de D. Enrique

Enrique Vega Álvarez (*Don Enrique*), nació en Quintana del Castillo el 30 de Noviembre de 1920. Fue el primer hijo de los seis (Enrique, Ricardo, Florentino, Purina, Maitina y Manuel) que tuvo el matrimonio formado por Enrique Vega y M^a Purificación Álvarez.

Su padre nació en Benavides de Órbigo y era el Médico titular del Ayuntamiento de Quintana del Castillo. Su madre nació en Villameca debido al destino profesional de su padre, **D. Florentino Álvarez Calvo** (que era natural de Pinos, un pueblo de la montaña leonesa cerca de San Emiliano).

D. Florentino, el abuelo materno de Don Enrique, fue un maestro destacado que fundó y dirigió la “*Escuela Sierra-Pambley*” (de Estudios Primarios) abierta en Villameca en 1894.

Don Enrique pasa su infancia en Carrizo de la Ribera donde su padre ejercerá la medicina. También se va de interno con su hermano a un colegio a Tuy (Pontevedra). En Madrid, coincidiendo con el final de la Guerra Civil, cumplirá el Servicio Militar y estudiará la carrera de Farmacia.

Coincidió en el tiempo con la que años más tarde sería su esposa, **Emilia García Otero**, una joven leonesa de Villablino, casi 3 años mayor que él, que tendría que haber empezado la carrera en 1936 y la Guerra Civil la retrasó hasta 1939. Acabó en 1943 y abrió una Farmacia en San Emiliano (León) donde se conocieron ya que los abuelos maternos de D. Enrique eran de Pinos, un pueblo cercano. En 1951, Dña. Emilia deja la farmacia de San Emiliano y coge la de Brañuelas.

En 1951, Enrique de 31 años y Emilia de 34 años contraen matrimonio. Tendrán cuatro hijos: En 1952 nace en Madrid su hija **Conchi**, en 1954 **Enrique** (que fallece en 1995 a los 40 años), en 1955 **Tino** y en 1957 **Pedro**. (los tres varones nacen en Vega de Magaz).

Su primera vivienda en Vega fue en la plaza donde sale la carretera para Zacos, en la casa donde actualmente vive Valentin Nora “el pintor” y Charo su mujer. Y su vecino de enfrente era **D. Elpidio** el médico. Después se trasladaron a la “casa amarilla” de la carretera de Villamejil, donde vivió D. Florencio. Era más grande para familia numerosa y para acoger a la madre de Dña. Emilia que venía a pasar los inviernos con la **Sra. Felicitas** que la



acompañaba y cuidaba.

En la farmacia siempre trabajó como dependiente **Amparo**. Entre los tres, atendían las dos farmacias (Vega y Brañuelas). Nunca se cerraban. Anteponían el compromiso del servicio a disfrutar juntos de vacaciones: Don Enrique iba una semana a Madrid, en Navidad, a visitar a su madre y Dña. Emilia en el verano a Villablino (era muy peculiar ver como se llevaba las plantas y las gallinas en el coche).

Don Enrique también tenía carnet de conducir pero apenas condujo un par de años. Un leve accidente en el año 68 en el paso a nivel de Carneros hizo que se retirara del coche y utilizara habitualmente el tren. Todas las mañanas cogía “el Jaimito” para ir a Brañuelas y volvía por la tarde en “el Correo”. Conocía a todo el personal de RENFE, factores, revisores y también le unía amistad con el Jefe de Estación de Vega, **Matías Montero**.

En el tren por la tarde también le llegaba el pedido de los medicamentos que hacía por teléfono a la Cooperativa Farmacéutica de León un par de días a la semana.

Entre sus tareas como farmacéutico estaba hacer las Inspecciones de Aguas, recogiendo muestras de los depósitos de los pueblos de los ayuntamientos de Villagatón, Quintana del Castillo, Villamejil y Magaz para analizarlas. En 1981 tuvo que retirar el Aceite de colza adulterado que hubiera entre los particulares y enviar las garrafas a León.

También hacía, y muy bien, “Fórmulas Magistrales” para Veterinarios, para los jamones en las matanzas, tomatina para las conservas,... Era un “cocinillas”, hasta el punto de hacerse la comida en la cocina de la farmacia de Brañuelas para entretenerse, aunque después fuese a comer a la Fonda.

Desayunaba de pie, un vaso de leche, deprisa, siempre a carreras, y después, cuando aflojaba la venta en la farmacia, cerraba para ir hasta la cantina de Valentina fumando un puro. Dejaba la llave puesta. Todo el mundo entendía ese signo. A pesar de dejar la llave, nunca les robaron.

Era un hombre con un gran sentido del humor, un humor inteligente, nunca soez.

En la farmacia tenía un chiste para cada ocasión. Pero el mejor se lo hicieron a él. Un paisano fue pidiendo un medicamento nuevo para la tos que se llamaba algo así como “**Viva el Perú**” (Vicks Vaporub) Hablando del Matrimonio bromeaba que estaba muy bien la “Separación de Bienes”: –“*para Emilia los bienes espirituales y para mí, los materiales*”.

Hasta sus últimos días no perdió la costumbre de salir a tomar el vino. En Vega, por la tarde, donde Nisio le gustaban los mejillones. A mediodía iba donde Valentina a comer la tapa. Dña. Emilia le miraba el jersey al llegar a casa: –Enrique siempre te pingas en el mismo sitio! Y él respondía: –¡¡Sí!! En casa de Valentina”.

Era profundamente religioso y predicaba con el ejemplo. Había personas que no tenían Seguridad Social y la Beneficencia se hacía cargo, visto fue cuando Don Enrique envolvía los medicamentos en el papel y les metía dentro todo el dinero o una parte. Como chascarrillo religioso contaba que “los canónigos eran como los pardales, que comían mucho y cantaban mal”.

Los que cantaban bien eran sus sobrinos Antonio Vega y Nacho García Vega (NACHA POP).



D. Enrique despachando con el Panera

Era gran lector, un “**Acumulador de Datos**” como le define su hijo Pedro. Leyendo se hizo experto en Historias de Papas y Dcho. Canónico, en Geografía hasta el punto de parecer que había viajado por todo el mundo sin salir de Vega, conocía muchas palabras en alemán,...

En 1986 traspasan la farmacia de Brañuelas, en 1987 la de Vega de Magaz y se trasladan a vivir a León.

Don Enrique falleció el 5 de Diciembre de 2012 y Dña. Emilia es un encanto de 101 años. La farmacia de Vega ahora es Botiquín y ninguno de sus 4 hijos ni de sus 6 nietos son farmacéuticos.

Fueron una pareja que dejó huella sirviendo a los cepedanos. Destacando por su atención, su bondad, su tranquilidad, ser personas agradables, sencillas y sobre todo, ¡¡buena gente!!! ■



D. Enrique en la puerta de la farmacia

En este año 2018, se cumplen 150 años de la inauguración del ferrocarril a su paso por Vega de Magaz; por este motivo dedicaré una breve exposición de este hecho a todos los lectores de la revista PASARELA. Más adelante me centraré en mis vivencias como cartero rural.

El 17 de enero de 1868 entra en servicio el tramo de ferrocarril Astorga-Brañuelas, gestionado por la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León, o abreviado A.G.L. Posteriormente se hace cargo la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte⁵. Por último, en el año 1946 se constituye la actual RENFE.

Como anécdota, la estación de Vega la ofrecieron en principio a Magaz de Cepeda, pero fue rechazada por los vecinos, ya que según ellos, el ruido de las locomotoras y vagones espantaba las gallinas y a otros animales. Por ese motivo finalmente se construyó la estación en Vega.

Este hecho con los años permitió al pueblo de Vega desarrollarse como centro catalizador de la comarca; se llegaron a facturar por ferrocarril cerca de 1000 vagones al año: patatas, harina y también cuerno o paja seleccionada⁶. Se recibían vagones de estiércol y abono mineral. En fin, la actividad agrícola en la zona era intensa hasta bien entrado el siglo XX (Vega llegó



Cristóbal ejerciendo su profesión de cartero rural

a tener en 1965, 428 habitantes; aunque esta cantidad parezca pequeña, hay que tener en cuenta que el Ayuntamiento del que forma parte, está formado por otros cinco núcleos como el de Vega, según artículo de

Marisa García Alonso, publicado en el número 6 de esta revista. A partir de 1980 el desarrollo del transporte por carretera, terminó por dismantelar el muelle de carga/descarga, e incluso una espléndida estación.

Como he dejado escrito en el encabezamiento, me centraré en mi profesión de Cartero. En primer lugar, en recuerdo de mi abuelo Matías y de mi padre Isidoro como iniciadores de la profesión. Mi abuelo fue nombrado cartero de Vega de Magaz el día 23 de abril de 1913; en el año 1916, con fecha 16 de mayo, se le añadió servir también a Magaz de Cepeda hasta el año 1949, que fue nombrado mi padre.

Siendo éste el cartero titular, primero mis hermanos Luis y Paco, y más adelante yo, ayudábamos en las tareas de registro de certificados, giros y clasificación de correos, repartiendo la correspondencia en Vega y Magaz. También se separaban a un enlace (en la etapa de mi abuelo el enlace era Julián, de Vega); posteriormente siendo mi padre el titular, este enlace fue adjudicado a Anacleto Pérez, de Zacos para reparto en los pueblos de Porqueros, Zacos, Benamarías y Vanidodes. Hasta casi la década de los 70 se repartía los 365 días del año, teniendo que acudir diariamente a recoger la correspondencia al antiguo tren correo Madrid-Coruña, por la mañana sobre las 9 horas y la entrega a la tarde/noche, a las 21 horas.

Como anécdota, en la época en que mi padre era titular, yo, con 16 años, realizaba prácticamente todas las funciones de la cartería; ocurrió que un día de octubre el tren correo llegó a la estación con casi tres horas de retraso (cosa que sucedía con bastante frecuencia), por este motivo eran ya más de las 12,30 horas cuando crucé el paso a nivel, que en aquella época estaba controlado por guardabarreras de RENFE. Recuerdo que cobré un reembolso de 117 pesetas; el “suelto” lo metí en el bolsillo del pantalón y el billete de 100 pesetas lo coloqué en el libro de registro, junto con la libranza del reembolso; después de hacer el reparto en el barrio situado arriba del paso, al volver a cruzarlo de regreso me encontré con dos amigos míos

⁵ Esta nota fue emitida a la guardesa, que era la abuela de Loli, la de la cantina de Valentina.

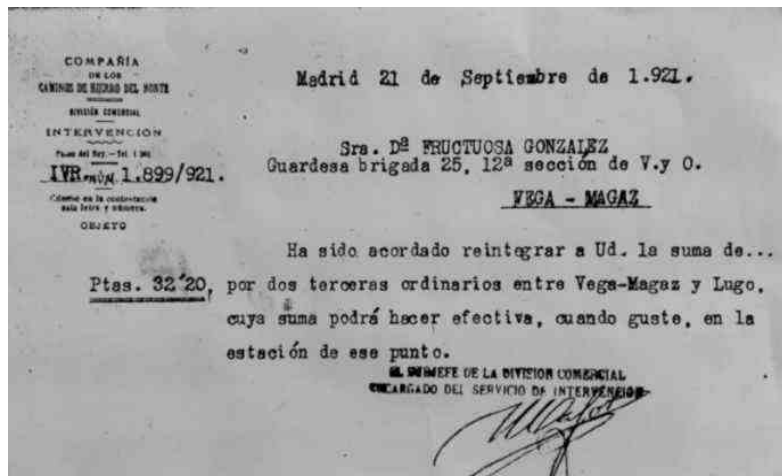
⁶ Según archivos que obran en mi poder. Estación actual de Vega de Magaz. Buzón de correos.

que me invitaron a tomar un “BUTANO” en el bar de Valentina; de camino por el sendero de la vía me dicen que han encontrado 100 pesetas; su sorpresa fue cuando les demostré que eran las 100 pesetas del reembolso que, con la prisa, en vez de guardarlas en el citado libro, se me cayeron al suelo. Resultado final: tuve que ser yo el que pagó la ronda en el bar.

60-70. Con la mejora del salario, a partir de los 70 se dejó de utilizar.

El 1 de septiembre comencé como cartero ya titular de la oficina auxiliar de Vega de Magaz. ■

(Continuará)



Hasta el año 1972 las nóminas formaban parte del conjunto familiar, siendo para mí las propinas que debido a que en estos años se pagaban muchos giros a jubilados de RENFE y el subsidio de Agraria; era costumbre dar al cartero la propina. Cuando se aproximaba la Navidad dejaba en cada casa una tarjeta de felicitación. Como recuerdo, en vida de mi abuelo, en una de estas tarjetas se felicitaba con el siguiente texto:

Desde el rincón más lejano
como lazo de existencia llega
la correspondencia segura
de mano a mano.

Ni fiestas ni condiciones
obstruyen el fiel sendero
los deberes del cartero
se cumplen sin dilaciones.

Por eso no cabe olvido
que en estas festividades
de Año Nuevo, y Navidades
hacia quien le ha servido.

Hoy viene a darle sincero
repitiéndole atenciones
muchas felicitaciones
su servidor el Cartero.



Estación actual de Vega de Magaz



Buzón de correos

Estas tarjetas de felicitación se repartían año tras año por Navidad, hasta el final de la década de los

Antonio García Álvarez

Este año se cumple el sesquicentenario de la inauguración de la estación de ferrocarril de Vega-Magaz, hecho que tuvo lugar el 17 de enero de 1868, fecha en que se inauguró el tramo Astorga-Brañuelas de la línea de Palencia a La Coruña.

No dispongo de información sobre la actividad económica que hubo en el pueblo en relación con el ferrocarril en el siglo XIX, pero debió de ser escasa.

En el primer cuarto del siglo XX se crea en Vega el barrio de *“el otro lado”* y con él se inicia el desarrollo de actividades relacionadas con el ferrocarril.

En el presente artículo se comentan algunas de dichas actividades en los años 40-70 del siglo pasado, tal como las recuerda el autor.

Comenzaremos por decir que para el funcionamiento del ferrocarril se necesitaba el trabajo de varias personas de la empresa Renfe, la mayor parte de las cuales vivían en Vega, integradas con los labradores, industriales y comerciantes locales.

Para el funcionamiento de la estación era necesario el trabajo del Jefe de Estación, del Factor y de los Guardagujas. Como jefes de estación estuvieron muchos años, primero Chaves y después Montero; como factores Abad y después Cosme; y como guardagujas Luis, Centeno y Parga, este último vivía en Magaz.

Para el mantenimiento general de la vía existía la Brigada, que tenía a su cargo el cuidado de la infraestructura en el tramo asignado a la estación de Vega. Estaba constituida por el Capataz, el primer obrero y varios trabajadores. Pedro fue durante muchos años el capataz encargado de dirigir la brigada. Isidro y Manolo formaban parte de ella. Era preciso, también, cuidar el paso a nivel. Esta actividad correspondió durante algún tiempo a Manolo, ya citado, y Julio.

En el ámbito de mantenimiento de la vía hay que mencionar la *“renovación”*. Fue esta una operación de sustitución amplia de traviesas y otros elementos de la vía, realizada por un numeroso grupo de

obreros, que se iba moviendo a lo largo del trazado. Durante algún tiempo estos trabajadores convivieron en Vega.

En cuanto a las actividades económicas ligadas al ferrocarril, la más importante, como es sabido, fue la salida de patatas, actividad sobre la que no vamos a hacer ningún comentario porque ya ha sido tratada de manera monográfica en otro número de La Pasarela. Comentaremos, pues, algunas de las otras actividades realizadas.

Tuvo una actividad importante la descarga de trigo y sobre todo la carga de harina producida en la fábrica *“La Cepedana”*, que había sido instalada por el señor Felipe en los años 20. Los viajes desde la fábrica al muelle de un carro grande, bastante más largo que los normales, tirado por una magnífica pareja de bueyes, cargado de sacos de harina constituían una estampa cotidiana.

Isidoro, con su taller de productos de hierro, enviaba desde la estación las prensas de las uvas que fabricaba a distintos lugares de fuera de la comarca, tanto de la provincia de León, como de provincias limítrofes.

Lorenzo, mi padre, recibía en la estación llantas para las ruedas de los carros y otras materias primas, y cargaba vagones

de traviesas para la Renfe, apeas y traviesillas para diferentes minas del Bierzo.

En general todos los industriales y comerciantes del pueblo recibían y enviaban productos por medio del ferrocarril, entre los que se puede destacar la recepción de abonos minerales para las tierras.

La importancia de las actividades de carga y descarga en el muelle hizo necesario que este se tuviera que alargar, de forma que la longitud inicial de la vía muerta que era desde la estación hasta el paso, se amplió hasta cerca de Casa Nisio, donde



En el primer cuarto del siglo XX se crea en Vega el barrio de *“el otro lado”* y con él se inicia el desarrollo de actividades relacionadas con el ferrocarril.

todavía hoy permanecen los topes.

Los descarrilamientos y atropellos en el paso no vamos a mencionarlos pues ya han sido tratados en otros números de La Pasarela.

Para los viajes de personas existían, al comienzo del período que estamos considerando, los correos: uno con dirección a La Coruña y Vigo, que pasaba sobre las 9 de la mañana, y otro con dirección a Madrid, que pasaba sobre las 9 de la noche.

Existía, también, el llamado “tren del coche” o “mixto”, que era un tren de mercancías que llevaba un coche para personas, y que no solía tener un horario fijo.

Fuera de esto, en especial para ir los martes a Astorga, había que contar con la amabilidad del Jefe de Tren que autorizaba a que las personas subieran al furgón, previo abono de una propina de 2 pesetas. También el responsable del tren podía autorizar a viajar en alguna garita de los vagones de mercancías.

Al final del período existían trenes de pasajeros de cercanías que completaban la oferta de los correos. Estos nuevos trenes se conocían como “jaimitos”.

En cuanto al ocio en relación con el ferrocarril, hay que mencionar la diversión de “ir al correo”, que practicaban las mozas los domingos por la tarde-noche, que consistía en pasear por el andén de la estación durante el paso de dicho tren y disfrutar con los piropos de que eran objeto por parte de los pasajeros.

Fue, pues, el período de mediados del siglo XX una época de total integración del pueblo con el ferrocarril, por un lado las personas y por otro la intensa actividad económica que se generaba en torno a la estación y el muelle.

Es una gran satisfacción recordarlo en este año del sesquicentenario de la estación. ■



Tren Alvia al paso por Vega de Magaz

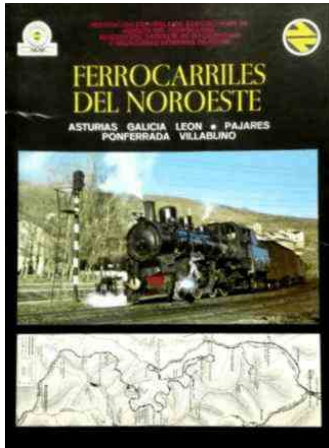
Para los viajes de personas existían, al comienzo del período que estamos considerando, los correos: uno con dirección a La Coruña y Vigo, que pasaba sobre las 9 de la mañana, y otro con dirección a Madrid, que pasaba sobre las 9 de la noche.



Maqueta de la estación de Vega con máquinas de carbón, realizadas por Victorino



Los inicios del ferrocarril se debieron en buena parte a la iniciativa privada, muy lejos del reciente monopolio de RENFE. Muchas y diferentes compañías construyeron los caminos de hierro que recorren la geografía española. El Gobierno aprueba por ley el 27 de marzo de 1858 la construcción del ferrocarril, que pasando por León, entraría en Galicia por Puente Domingo Flórez, siendo el titular de la concesión el empresario Martínez Picabea.



En el año de 1860, se inician los trámites para la subasta del ferrocarril desde Palencia a Ponferrada. Es adjudicataria de la línea La Compañía de Ferrocarriles del Noroeste de España. El 16 de febrero de 1861, se otorga la concesión de la secciones Palencia-León y León-Ponferrada a los señores Miranda e Hijo. La compañía se llamaba Ferrocarriles del Príncipe Alfonso.

En 1863 se finaliza el tramo Palencia - León. El 30 de agosto de 1863, había llegado la primera locomotora a León y el 9 de noviembre se inaugura la estación cuando entra el primer tren procedente de Palencia.

El 16 de abril de 1864, el Gobierno, por las influencias de un político astorgano, aprueba una importante modificación del trazado original: el cambio dirige la línea a Astorga, con lo cual el ferrocarril pasaría por Valdemagaz.

El 16 de febrero de 1866, llega el ferrocarril a Astorga. Allí, se detendrá un tiempo, por las dificultades orográficas de los montes de León. El 17 de enero de 1968, llega a Brañuelas y se inaugura el uno de julio del mismo año. En Brañuelas se detiene aún más; hay grandes dificultades técnicas en el montañoso trazado y también problemas financieros.

La compañía explana una carretera de unión con la de Galicia por el puerto de Manzanal, para dar continuidad al viaje desde Brañuelas en diligencia. En 1878, se produce la quiebra financiera de la compañía. El Estado se incauta de la obra hasta que, finalmente, el 4 de febrero de 1882 se inaugura el tramo Brañuelas Ponferrada.

El uno de septiembre de 1883, Alfonso XII sale en tren de Madrid, llegando a Monforte de Lemos al día siguiente por la mañana, para dar por inaugurada de manera oficial la línea.

La adjudicataria de las obras entre Astorga y Brañuelas fue una compañía francesa, que subarrendó a otra española las obras. Utilizó grandes cantidades de mano de obra. Los ingenieros del proyecto y responsables de la ejecución eran extranjeros: ingleses, franceses o belgas. Los capataces y especialistas procedían también del extranjero, de Asturias, Bilbao y otros lugares de tradición industrial. Muchos de los peones, que formaban con mucho la mayoría de la mano de obra, eran labradores cercanos a la línea: Era notorio que durante el verano, las compañías tenían dificultades para el reclutamiento de esta mano de obra.

La construcción del ferrocarril, ocasionó un gran impacto medioambiental en los pequeños valles que atraviesa entre Astorga y Brañuelas. Por fortuna, fue trazado por un lateral del valle del Porcos, un poco elevado sobre él, seguramente para evitar en lo posible la influencia del río, al que cruza sólo tres veces, entre Astorga y Brañuelas; otra razón que explica su trazado es la de aprovechar la cercanía y facilidad de acopio de los materiales de relleno. Aún así, se hicieron importantes obras para desviar y proteger el trazado del río, como sucedió en la falda del monte de la Jota. El ferrocarril ha sido un freno en la tendencia natural del fluir del río. Algunos ingenieros vivieron en Vega durante las primeras etapas de construcción o explotación del ferrocarril. Es probable que algunos de los encargados de la construcción del largo tramo Vega- Brañuelas residiesen, mientras la obra se ejecutaba, cerca de la estación de Vega y es seguro, que también procedían del extranjero.

Desde poco después de la inauguración, en el año de 1888, ya circulaban por la estación de Vega, todos los días, un correo y un mixto en ambas direcciones.

La explotación de los tramos de acceso a Brañuelas, tanto desde la meseta como desde el Bierzo, se hizo muy difícil a medida que aumentaban los tonelajes a transportar. Los problemas aparecieron en 1919, ante el aumento

de la demanda de carbón y se agudizaron en la década de los cuarenta por el mismo motivo, al incrementarse la producción, después de construir el ferrocarril de Ponferrada a Villablino. En dirección Brañuelas, las pendientes de las vías aumentan y los radios de las curvas disminuyen. Por esta razón entre Vega y Brañuelas, las 15 milésimas de pendiente impedían a las locomotoras arrastrar más de 350 toneladas, cuando en la dirección contraria conseguían 1.200. Además de reducir vagones para subir, y de añadir una locomotora más, el recorrido entre Vega y Brañuelas era largo y ocasionaba problemas de cruzamientos y estacionamientos de vagones. Por aminorar estos inconvenientes, en esa época, se construyó la nueva estación de Porqueros.

En Vega, gozamos del privilegio de ir conociendo las modernas y pioneras máquinas de vapor, según aparecían en el mercado. Todos recuerdan, en especial, que por el año de 1943 comenzaron a circular las famosas locomotoras de cinco ejes, llamadas “Santa Fe”, de 213 Toneladas de peso. La electrificación del tramo León–Brañuelas se realizó en 1954 y el servicio CTC, del mismo tramo, en 1962.

Para las personas y los animales, tanto el camino de hierro como el ensordecedor paso del tren, supusieron una temerosa novedad. Supongo, que cuando las máquinas comenzaron a funcionar, la gente huiría a su paso, como todavía lo hacen hoy algunos animales. De niño, mirábamos a los viajeros y al tren con recelo; varias veces los apedreamos amparados en la espesura y anonimato de los cercanos montes; y nos gustaba poner objetos en la vía para comprobar los efectos aplastantes producidos por las ruedas del tren.

La vía férrea, ha dado lugar a un buen número de desgracias. Accidentes del propio tren: dos máquinas chocaron en la estación de Vega causando la muerte de los maquinistas; otros tres sucesos fueron anecdóticos porque, casi en el cruce con la carretera, en Vega y en diferentes fechas, descarrilaron vagones cargados de vino, de excelente marisco y de naranjas, que hicieron las delicias de los vecinos de Vega. Pero, en la memoria están los atropellos de camiones, carros, animales... Así como, los frecuentes accidentes que se producían al subir y bajar en marcha, cuando el tren no se detenía del todo en las estaciones y algunos jóvenes arriesgaban sus vidas.

Fueron noticias importantes: un choque de trenes en Porqueros, y dos hundimientos de la vía, causados por grandes crecidas del río Porcos, junto a Otero. Uno de ellos se produjo en el momento en que circulaba el tren expreso Coruña–Barcelona; muchos de los pasajeros tuvieron que alojarse durante unas horas en Vega, algunos en casa de mi abuelo.

El jefe de estación, factores, guarda agujas y brigadas de mantenimiento, junto con sus familias, incrementaron el censo de los pueblos de Valdemagaz, en especial el de Vega. El jefe de estación representaba a La RENFE, con clara independencia de las autoridades del municipio, defendiéndola con la misma contundencia que los anteriores señores feudales.

Envidia, sentían los vecinos de estos pueblos de los empleados de RENFE y de sus privilegiados sueldos "en especies", ya que podían viajar sin coste alguno, por toda España y obtenían carbón de manera gratuita, cuando les caía en forma de briquetas, desde las locomotoras en marcha. Las estufas de la estación, durante los fríos inviernos, estaban siempre al rojo y rodeadas de lugareños que trataban de calentarse. También nos dirigíamos hasta la estación, para enviar la correspondencia, esperar el tren correo de las nueve de la tarde, pasear y observar los extraños viajeros. Algunas chicas, recorrían los andenes con la segura esperanza de recibir pipos de los anónimos viajeros.

Por culpa del ferrocarril, fueron cortados numerosos bosques de robles a lo largo de su recorrido.

El transporte por carretera cumple hoy las funciones que monopolizaba el ferrocarril.



*La Mikado a su paso por Vega. Cantina de Loli.
Foto de Benito Álvarez*



Antigua estación de Vega de Magaz

Juan Carlos García

Subíamos aquella cuesta junto al monte, detrás de nuestra casa, cerquita del alto de La Jota. Mi hermana, mi hermano y yo llevábamos una pequeña cesta, mi madre un pequeño cuchillo de mesa. Era suficiente para recoger el musgo, ese terciopelo verde con un halo de escarcha, para hacer “el nacimiento”. Ese era el momento en que para nosotros comenzaba la navidad. Pronto vendrían los Reyes Magos de Oriente. Ese tiempo de espera era intenso, casi de felicidad plena. Los juguetes venían una vez al año, y era lo único que nos importaba.

Ayudábamos a mi madre a crear aquél paisaje, que representaba el nacimiento. El musgo, los arbolitos, pastores, lavanderas, ovejas, el pozo, y el castillo de Herodes. Entretanto ella nos contaba la historia del niño Jesús nacido en Belén, perseguido por el malo Herodes, adorado por los pastores, arropado por sus papás José y la Virgen María, al calor de la mula y el buey, agasajado con Oro, Incienso y Mirra, por los misteriosos Reyes Magos guiados por una estrella fugaz que se posaba en el portal, donde un ángel protegía al niño recién venido y también nuestros corazones. Yo siempre deseaba hacer el camino serpenteante de serrín, por donde pasarían sus Majestades los Reyes Magos hacia el portal.

Cada día al levantarme miraba el nacimiento, y adelantaba unos centímetros las tres figuras de sus Majestades, camino hacia el portal. Cuando alguno de mis hermanos llegaba antes y movía los Reyes hacia adelante un poquito, siempre les decía: “No tienen que ir tan deprisa”, “van a llegar antes del día



de Reyes”. Y yo mismo los colocaba justamente donde tenían que estar. Todo tenía que ir acompasado. A veces, estaba solo un largo rato, contemplando esas tres figuras de la foto, (son las originales heredadas de varias generaciones),

haciendo su caminito. Los Reyes sin camellos, con el oro, el incienso y la mirra. Yo no sabía que era la mirra, pero no importaba, debía ser algo con mucho valor. Tampoco sabía porque había un Rey negro.

Pronto escuchábamos en la radio a los niños cantores de la lotería y los villancicos. Para nosotros eso no importaba, sin embargo si lo era, escribir la carta a los Reyes, siempre empezábamos “jurando” que nos habíamos portado bien, no sea que trajeran “carbón”. Papá Esteban y mamá Emilia nos ayudaban a escribirla y estaban muy atentos a nuestras peticiones. A veces nos decían que algunos juguetes “pesaban mucho”



para traerlos desde Oriente. Entonces pedíamos otros más “ligeros” acorde a aquellos tiempos austeros.

Recuerdo con emoción aquel camino hacia la Estación del tren, donde había un buzón de correos. Todos agarraditos de la mano, cada uno con su carta. Al llegar mi padre nos aupaba y tirábamos las cartas por la rendija del buzón, con la esperanza de que llegaran a Oriente, antes de que los Reyes salieran con los juguetes. Mi padre siempre nos tranquilizaba porque según él, sobraba tiempo.

En Nochebuena, tendríamos turrón, duro como una piedra, pero muy bueno. En la radio sonaba, ande, ande... la marimorena, pero a mí me gustaba mucho más otro villancico que decía “hoy es Nochebuena y mañana Navidad, trinca la bota amarilla que te vas a emborrachar”, era más irreverente, aunque solo valía para el día de Nochebuena. La tarareaba muchas veces ese señalado día.

Pero en las navidades todos los días había algo importante en el calendario. Al día siguiente a Navidad, llegaba San Esteban, el santo de mi padre, y al día siguiente mi santo, San Juan Evangelista, y al siguiente un día divertido, los Santos Inocentes. Aún hoy sigo siendo más niño que nunca, gastando inocentadas a diestro y siniestro.

La celebración del santo en algunas familias de Vega comienza el día antes, cuando alguien te cuelga sin que te des cuenta el “collar”, un rosario repleto de golosinas colgando (galletas cosidas, caramelos atados, trozos de chocolate y otros). Yo siempre lo esperaba en San Esteban. A la hora de la



cena, sobre todo, estaba muy atento a quién se moviera, pero tengo que reconocer que en un momento de despiste siempre me lo colgaban.

La nieve estaba siempre presente por Navidad. Volvíamos a casa con el abrigo embadurnado con restos del polvillo blanco. Si no caíamos al suelo nos tirábamos, pero siempre decíamos en casa que nos habíamos resbalado. Tirábamos bolas y a veces hacíamos muñecos grandes con una zanahoria por nariz. Nadie prestaba su bufanda al muñeco, era una prenda demasiado apreciada y necesitada como para soltarla.

Nochevieja y las campanadas eran otro acontecimiento. Despedir un año y comenzar otro comiendo rápidamente doce uvas, era un juego para nosotros. En Año nuevo la cosa ya era seria, quedaban muy pocos días y los Reyes Magos del nacimiento ya estaban en línea recta hacia el portal del niño Jesús, ya veían el Belén. Acariciábamos ya el gran momento. Entonces yo cambiaba de sitio algunas ovejas y pastores, como saludando a sus Majestades, que en pocos días harían una entrada triunfal para adorar al niño y nosotros pronto satisfechos con nuestros regalos.

No me gustaba el nacimiento grande de la iglesia, con unos Reyes Magos enormes, majestuosos, subidos en camellos, pero siempre quietos, nadie los movía. Nunca me atreví a pedirle al cura, Don Plácido, que los adelantara poco a poco. Tenía la esperanza de que alguien se diera cuenta. Los Reyes Magos tenían que moverse hacia el Belén. ¿Es que nadie se daba cuenta?

Ya desde el comienzo de la navidad los chicos y las chicas mayores, subían al monte con machetes para cortar leña y apilarla en una gran torre, para encender la hoguera del día cinco de cada enero, esperando a los reyes. Había dos fogatas, una de chicas a un lado del valle y otra enorme, la de los chicos, al otro lado. Esta última sabíamos que guiaría a los Reyes hasta Vega, como nuestra estrella del nacimiento.

Pero nosotros, los más pequeños, también íbamos a esperar a los Reyes. Todos los años mi papá, después del Año Nuevo, preparaba los “achizos”, que eran unas estacas de paja atadas con cuerdas. Una grande para él y otras tres pequeñas, una para Nieves, otra para Raúl, y otra para mí. Rober, nuestro hermano pequeño aún no había nacido. El gran momento estaba ahí. El día cinco por la noche, emprendíamos el camino hacia el monte, por detrás de nuestra casa, el camino que va hacia Revilla, bordeábamos el alto de La Jota, y por la casa de verano de tío Ángel; ya un poco más arriba, en una pequeña explanada encendíamos una pequeña



hoguera y los “achizos”. Yo miraba alrededor porque a pesar de que iba con mi padre, tenía miedo al monte y a la oscuridad. A veces oíamos aullidos y prefería pensar que eran perros del pueblo, que aullaban como lobos. Siempre creía que si se acercaba un lobo, teníamos los “achizos” y el fuego ardiendo para defendernos. Ese era el momento de

hacer a mi padre las preguntas de siempre. ¿Cómo pueden los Reyes entregar tantos regalos en una sola noche? ¿Cómo suben hasta nuestra habitación, tan alta, si con los camellos no llegan? Mi padre decía que llevan consigo cientos de pajes que les ayudan y además son Magos, pueden hacer lo que quieran. Quedábamos satisfechos.

Esa noche colocábamos las zapatillas al lado del “nacimiento”. Yo enseguida me dormía.



¡Han venido los Reyes! Era el grito esperado de mi mamá. Todos saltábamos de la cama empujándonos como potrillos hasta la salita donde estaba el nacimiento. Yo temblaba de emoción al ver en el suelo colocados los juguetes, mis primeros pensamientos eran de impacto, y pensaba: «Aquí han estado los Reyes Magos».

Impresionante, el tren eléctrico, el camión lleno de bombonas de butano, naranjas..., siempre naranjas, el coche de bomberos, el fuerte con los indios, la caja con piezas de madera de colores para hacer casas, las muñecas, los recortables... Y siempre había algún regalo que no llegaba, y mi madre me decía: “ese juguete lo habrán dejado en casa de tus padrinos”. Y siempre era así. Los Reyes nunca nos fallaron.

Pero ese día aún quedaba mucho por recibir de los Reyes... Al salir de misa, corríamos a casa de tío Pedro, mi padrino y tía Hermelita, a pocos metros de la Iglesia. Mi padrino siempre me recordaba que tenía que saber el “Padre Nuestro”, que alguna vez me pedía que lo rezara para comprobar que no me había olvidado. Lo sabía de carretilla. Después nos entregaban los juguetes que faltaban, pedidos en la carta, pero siempre había mucho más, y naranjas, muchas naranjas, porque además los padrinos pedían más regalos para mí. Cuando salía de casa de mis tíos, siempre necesitaba ayuda para llevar conmigo tantas bolsas, tanta generosidad que nunca olvidaré. ¡Eso sí eran aguinaldos!

Aún más, mi madrina, Tía Angelita, también colaboraba con la carta a los Reyes Magos; su casa, también junto a la Iglesia, era para mí la última recogida. ¡Toma! ¡Otro superaguinaldo! Pero hubo un año que los Reyes me escribieron a mí.

Pasado el Año Nuevo mi padre me recordó que se me había olvidado pedir el futbolín. Me puse nervioso porque otra carta no llegaría a tiempo. Mi padre me dio la solución. Escribí otra carta y la dejamos en las zapatillas. Estaba disgustado, pero esperanzado. Los Reyes me trajeron el futbolín y en “el césped” a los pies de los futbolistas, una carta abierta sin doblar, con letras mayúsculas, muy bonitas, adornadas con espuelas y flecos. Me decían que habían mirado en sus alforjas y si traían un futbolín. Me pedían que fuera bueno. Abajo pusieron: LOS REYES MAGOS DE ORIENTE. Estuve sin tocar esa carta muchos años y ya de adolescente decidí pintarla con colorines letra a letra. Para mí hacer esto era decir: GRACIAS.■

Nochevieja y las campanadas eran otro acontecimiento. Despedir un año y comenzar otro comiendo rápidamente doce uvas, era un juego para nosotros.



LA INDUSTRIA DE LOS CARROS DE LABRANZA EN VEGA DE MAGAZ DURANTE EL PASADO SIGLO

Miguel González

A principios del siglo XX, el abuelo Victoriano se estableció frente al río Porcus para montar un taller de carros de labranza en Vega de Magaz que tendría su continuidad con la incorporación de sus hijos Quico y José y, más tarde, también sus nietos, Miguel y Ricardo, desarrollando esta actividad durante más de 70 años. Tres generaciones que darían vida a buena parte de los carros que labraron la mayoría de las tierras de esta zona de la Cepeda.

Desde sus inicios y durante varias décadas, el trabajo se desarrollaba de forma manual a base de herramientas como el tronzador, el machao, azuelas, serrones, sierras de bastidor, barrenas y un sinfín de objetos cortantes. Con todo ello, y ayudados por la fuerza y la destreza de los empleados carreros de aquel entonces, se iba labrando cada pieza de los carros hasta terminarlos.



Ruedas de carros

A mediados de los años 40 del siglo pasado se fue incorporando nueva maquinaria como una cepilladora, un torno de madera, una sierra de cinta y una taladradora vertical, entre otro instrumental. Otro elemento esencial era la fragua, donde se forjaban todas las piezas de hierro necesarias en la construcción de los carros.

Entonces surgiría otro hándicap. La necesidad de



Motor Lister

disponer de una tracción suficiente para mover dicha maquinaria. En aquellos tiempos, la energía eléctrica que desde el año 1920 llegaba al pueblo de Vega de Magaz procedente de la Central

Hidroeléctrica de Robledo, situada en el cauce del río Porcus, en la vecina localidad de Zacos, no aportaba la potencia suficiente. Así se optó por comprar un motor

de fabricación inglesa de la marca Lister de gasolina refrigerado por agua. Con esto y mediante grandes poleas, correas y transmisiones se pusieron en funcionamiento todas las máquinas. Y así se trabajó en el Taller hasta principio de los años 50, cuando llegó “la luz de Láncara” con suficiente potencia, y permitió la incorporación de motores eléctricos para mover la maquinaria.



LOS CARROS.

En el Taller se fabricaban diferentes tipos de carros:

EL VOLCO. Estaba indicado para la carga a granel y era de fácil descarga puesto que, mediante un mecanismo situado en la traguadera que se accionaba manualmente, se volcaba hacia la parte trasera para



descargar la mercancía.

EL CARRO DE CABALLOS. No era muy habitual en esta zona y se utilizaba mas bien como carro de viaje o de paseo. Por eso solía pintarse con colores llamativos y abundante decoración.

EL CARRÍN. Este tipo de carro estaba compuesto por dos ruedas y un eje con varios amarres, donde se anclaban algunos aperos de labranza como, la tibia, la mullidora o la vertedera, para su transporte hasta el lugar de trabajo cuando este consistía exclusivamente en labrar la tierra.

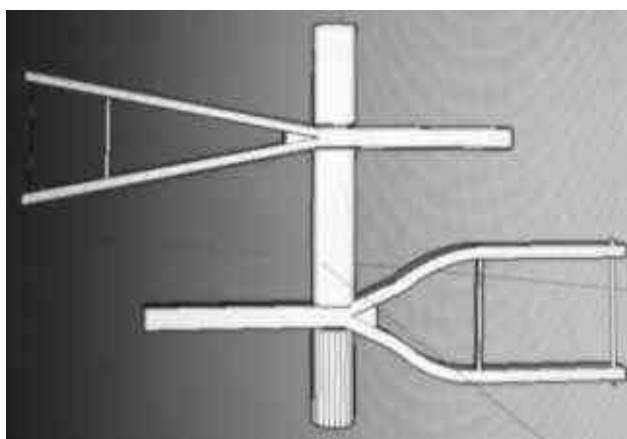
EL CARRO TRADICIONAL. Era el más utilizado en toda la comarca y era tirado por una pareja de vacas o bueyes. El proceso de fabricación del carro, comenzaba dos años antes con el acopio de la madera necesaria para su construcción, fundamentalmente el

chopo y el negrillo. El chopo se obtenía de las riberas de los ríos Porcus y Tuerto así como en la confluencia de ambos. En el caso del negrillo, aunque también se obtenía de aquí, la mayor parte se traía de la comarca de la Maragatería, principalmente del pueblo de El Ganso. Toda la madera, necesaria para construir el carro, se troceaba y se serraba en tablas y tablones de las medidas necesarias. Posteriormente se sometía a un proceso de secado en pilas a la intemperie durante un año para después, almacenarla bajo cubierta hasta su utilización. De hecho, todas las piezas de madera de los carros eran de negrillo, excepto las tablas de chopo que se empleaban para el piso “el tablado”, y los tableros.

LA CONSTRUCCIÓN DEL CARRO.

El primer paso para la construcción de los carros de labranza era la preparación de la vara de un negrillo completamente derecho de entre 35 y 40 centímetros de diámetro en su base y suficientemente largo para el espacio que ocupaba la caja y el tiro. (6m. aprox.)

Este árbol se escuadraba y se le hacía una abertura central en la sierra de cinta para, posteriormente en un potro de madera y a golpe de cuñas y barrotes, se iba abriendo y dando forma durante varios meses hasta



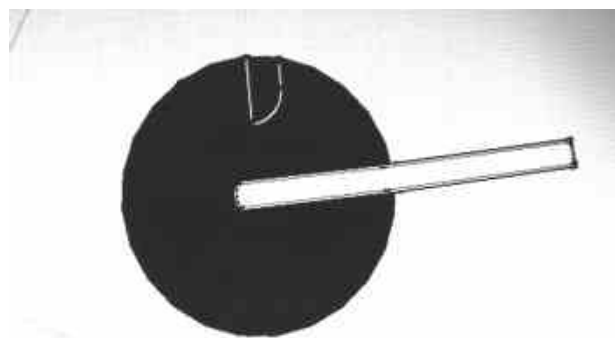
Potro para dar forma a la vara del carro

conseguir la base del carro sobre la que se asentarían una a una todas las piezas que componían este elemento.

En la parte superior dos mesas, una delantera y otra trasera y cuatro agujas incrustadas en la vara servían de base para el “tablado”. A estas mismas se anclaban con espigos las “arropas”. Cuatro barrotes de madera a cada lado unidos por tablillas que conformaban la plataforma principal. La traguadera era un espacio triangular formado entre la mesa delantera y la pina que reforzaba el final de la abertura de la vara donde comenzaba el tiro.

En la parte inferior de la plataforma se colocaba el eje para las ruedas y los tentemozos, uno en la parte trasera y otro en la delantera. Estos servían para mantener el carro nivelado y aliviar el peso sobre la

pareja de animales mientras se cargaba o descargaba la mercancía. A cuarenta centímetros del final del tiro se



Herramienta de medir

colocaba la “pocinera”, un barrote de madera perpendicular donde se sujetaba el yugo con el sobeo.

Este tipo de carro se equipaba con cuatro tableros desmontables para el acarreo de patatas y otros productos a granel; y con las pernillos, también desmontables, elemento imprescindible para el acarreo de los manojos de centeno, trigo y cebada desde las fincas a la era y posteriormente hasta el pajar.

LAS RUEDAS.

En primer lugar se preparaban las calabazas de trozos de madera de negrillo del largo predeterminado y un diámetro aproximado de 30 centímetros. Era el tío Quico el encargado de dar el acabado final a la pieza en el torno, usando con gran habilidad y maestría las gubias, formones y cuchillas. Después se taladraban los agujeros necesarios, hasta un total de 16, y a base de escoplo, uno a uno se les daba la forma rectangular donde se introducirían posteriormente los radios.

Las pinas y los radios procedían de un aserradero de San Celoni (Barcelona). Este material venía en bruto y aquí se perfilaba en la sierra y en la cepilladora a la que se le acoplaban varios tipos de cuchillas para hacerles las molduras y darles el acabado final.

Para poder introducir los radios en la calabaza era necesario someter estas a un proceso de cocción. Esto se hacía a la orilla del río, en bidones de agua donde se introducían las calabazas y con fuego de leña se mantenían hirviendo cuatro o cinco horas.

Con la calabaza recién cocida se metían los radios uno a uno a golpes de “macho” (mazo de hierro de gran tamaño) en los agujeros antes citados. Este estado de las calabazas se aprovechaba para hacer un agujero central con un barreno manual de 80 milímetros de grueso. De hecho, este proceso sería imposible realizarlo con la calabaza seca. Seguidamente, mediante taladros y espigos, se colocaban las pinas con los que se conformaba la circunferencia de las ruedas.

EL HERRAJE

El siguiente paso es el herraje. Para ello se empleaba una llanta de un largo predeterminado y tres centímetros de grueso. Para formar el aro se pasaba por una máquina con tres rodillos y varios engranajes que se ajustaban según el diámetro de la circunferencia a base de vueltas con una manivela que se hacía girar con la fuerza de tres personas.

La unión de las puntas se hacía en la fragua, con el hierro incandescente y mediante unas placas para pegar metales que existían entonces. A base de golpes de martillo y “macho” quedaban completamente unidas. Este proceso se aprovechaba también para dejar el aro a la medida exacta que tenía la circunferencia que formaban las pinas. Es de destacar el sistema que se empleaba para medir la longitud de la circunferencia que era una simple tabla de madera redonda de 30 centímetros de diámetro con un mango que se rodaba alrededor de las pinas contando las vueltas y este mismo desarrollo se pasaba al interior del aro. La medida del aro siempre tenía que ser tres centímetros menor que la que formaban las pinas. Esto supondría que al hacer el herraje el aro dilatada esta distancia con el calor para colocarlo en la rueda y al enfriar volvía a su medida original haciendo una presión tan fuerte en el conjunto de la rueda que sería imposible ahora desmontarla.

El herraje de las ruedas se hacía siempre en unas instalaciones sencillas pero, al mismo tiempo, imprescindibles, situadas frente al taller, en el mismo cauce del río Porcus. Se trataba de cuatro caballetes de hierro, un conjunto de piedras apiladas en círculo y un pozo rectangular con entrada y salida de agua que se abastecía mediante una acequia desde una pequeña presa que se hacía debajo del puente a 300 metros río arriba.

En primer lugar, se preparaba la hoguera en torno al conjunto de piedras y se colocaban los aros que, normalmente, podían ser ocho o diez, uno encima de otro y una fila de bujes inservibles alrededor a modo de pared. Entre estos y las piedras se apilaba una cantidad considerable de “tuérganos” (raíz de la urz ó brezo) procedentes de Manzanal del Puerto. Después de cuatro horas ardiendo se ponían los aros al rojo vivo y era el momento de sacarlos. Mediante unos ganchos de hierro, se colocaban en la rueda situada en los caballetes mencionados, donde entraban con facilidad por efecto de la dilatación. Inmediatamente con calderos de agua se iba enfriando mientras, a golpe de martillo, se nivelaba la madera con el aro. A continuación se llevaba al pozo de agua que, sobre una barra apoyada en dos estacas, se hacía girar hasta que enfriara por completo.

A continuación con un proceso similar al de los aros, en la fragua, se colocaban las corlas en la

calabaza, dos traseras y una delantera, junto con el bocín, un cincho de forma acampanada que se incrustaba al final de la calabaza en la parte delantera.

Después, y partiendo del agujero que se había hecho con el barreno en el centro de la calabaza, a golpe de martillo y gubia, se le daba el diámetro necesario para que entrara el buje. La forma de incrustar este en la calabaza era a base de fuertes golpes con un enorme “macho” de hierro de alrededor de 12 kg. de peso.

Para finalizar se pintaba todo el conjunto del carro, generalmente la madera de color verde y rojo, y los herrajes en negro.

Con la colocación de las ruedas y lubricando el eje y los bujes, aplicando grasa consistente e introduciendo la clavija de sujeción, el carro estaba listo para entregar, trabajar y rodar durante más de medio siglo. El único mantenimiento que era necesario para garantizar su vida útil lo tenía que hacer el dueño y consistía en engrasar el eje. A falta de grasa se utilizaban otros materiales como podía ser el sebo, el tocino o la manteca, productos todos ellos procedentes del cerdo que se guardaban en las despensas y que, con el paso del tiempo, se ponían rancios para su consumo.

ANEXO

Es interesante destacar la labor de José en la fragua. Por su pericia era el responsable de manejar las pocas herramientas que existían, como las tenazas, la tajadera y el martillo sobre el yunque para forjar todas las piezas de hierro que se utilizaban para construir los carros. A veces era necesaria la ayuda de una o dos personas para acciones como utilizar el “macho” hasta la incorporación del martillo pilón eléctrico, algo que sucedió a principios de los años 60. Este nuevo sistema facilitó, y mucho, el trabajo. Poco después también se introdujo la soldadora eléctrica.

El motor Lister mencionado, junto con la majadora, también estuvo haciendo la maja en las eras de Vega durante décadas y es la única pieza que se conserva hoy de todo el conjunto de herramientas y máquinas que conformaron este taller de carros de labranza de Vega de Magaz, actualmente desaparecido.■



Foto Benito Álvarez

Verano 1965

Manuel Gabriel Martínez González⁷

Con cinco años y pico, conocí nuestro pueblo y me dispuse a pasar el verano con mis abuelos Valeriano y Leocadia, para continuar los estudios de Primaria en la escuela de Vega durante los siete años siguientes. Acuerdo al que habían llegado mis abuelos y mis padres. Mi padre trabajador en la Renfe, durante esa época, rara vez tenía un destino laboral que durara un año lectivo. Durante ese verano las actividades que realizaba eran: la trilla, la recogida de la paja, los baños, juegos y fiestas; también aprendí a montar en bicicleta, con mi tío Pablo de maestro. Era su bici de hombre, como se llamaba, grande y con la barra a la altura del manillar; me las ingenié para pedalear por debajo de la barra con la cara apoyada sobre ésta y la vista fija por debajo del manillar. De esta manera se fue pasando el verano, y llegado septiembre comenzamos la escuela. Son los antecedentes a los relatos y vivencias que me dispongo a contar.



Finales de septiembre

Pasando la panadería de Vega, en dirección de Zacos, mis abuelos solían descansar de sus faenas agrícolas en "la mata", un grupo de robles, en el que sobresalían dos árboles, con un perímetro más que considerable, al lado de las vías del tren. Cruzándolas se encontraba el Praocerrao en el que estaba la huerta donde faenaban. El riego se realizaba por medio de una noria, la cual después de un tiempo, se agotaba y había que descansar en "la mata" hasta que se reponía el nivel de agua, así varias veces al día.



Ese año el cultivo era de patatas, que nos disponíamos a recoger. En esa faena estábamos cuando escuché el ruido de una máquina de vapor, un tren circulaba despacio, pasó de largo y al poco se paró. Yo miraba para el tren contemplando: coches con viajeros, ventanas abiertas con gente asomándose, saludando y hablando. ¡Me quedé hipnotizado! Pasado un tiempo, el tren arrancó, me acerqué por el sendero lateral a la vía del tren y lo vi alejarse; continué caminando, pasé al lado de la Granja de la pajera y llegué a la estación; fue mi primer contacto a solas con ella. En frente del merendero que había instalado el Sr Montero divisé a Monterín; cruzó la vía y nos reunimos al lado del pozo de la estación y comenzamos a charlar. Me comentó que ese tren era el "Shangai", expreso de Coruña y Vigo, a Barcelona que no tenía parada en Vega, circulaba con una máquina de vapor "La Montaña", iba con retraso y se había cruzado en la estación, con el *Jaimito* que llegaba de Astorga.

Con el tiempo, me enteraría de que el trayecto que recorría era el más largo de España, tardando más de 36 horas en realizarlo; iba del Atlántico al Mediterráneo y el más famoso por el nombre que tomó de forma anecdótica; el Jefe de Circulación de Vilanova, lugar de origen del tren en Barcelona en su viaje inicial avisó por teléfono al Jefe de la siguiente estación que para allá le mandaba el Shangai y así fué transcurriendo durante todo el trayecto. Por entonces estaba de moda la película Shangai exprés de Marlene Dietrich.

Viajé en ese tren con 10 años de edad a Vigo y con 12 a Barcelona. Viajes emocionantes entre militares, emigrantes, vendimiadores, familias al completo, peregrinos, con todo tipo de equipajes, maletas, viandas y bebidas generosamente compartidas: un tren diseñado para las aventuras.

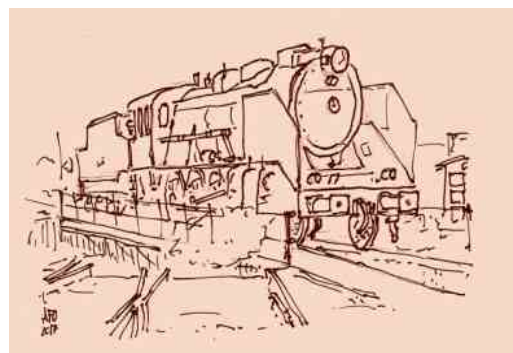
Bueno, se estaba haciendo tarde y seguro que mis abuelos me estaban echando en falta, me despedí de Juan Luis "Monterín" haciendo el camino inverso, escudriñando el suelo, buscando billetes de tren. Solía llevar siempre alguno en el bolsillo del pantalón. Iba pensando que al día siguiente, me acercaría por la tarde a la estación. A medio camino, me llamó la abuela que ya bajaba por el camino de la panadería a la estación, reuniéndome con ella para ir a casa. Me iba regañando por no haberla avisado. Se había hecho tarde y tocaba refriega e higiene para el domingo; el sábado era el día de baño total.

Deseaba volver, después de lo ocurrido el día anterior, así que a media tarde por el camino de los Arrotos bordeando el río llegué hasta la poza donde nos bañábamos en verano, continuando por la casa del Sr Centeno y de ahí partía un sendero hacia la estación, bordeando otra finca que tenían mis abuelos en esa zona. Al final el sendero se empinaba para subir hasta las vías de la estación y a un lado estaba el Merendero del Sr Montero, el Jefe de la Estación. Era rectangular cercado con setos de madre selva haciendo de pared para salvar el talud y las vías, sitio agradecido para el entretenimiento de mayores y pequeños.

Ahí me reuní con Juan Luis “Monterín”; después de un rato cruzamos por el paso de la vía a la estación, el edificio tenía dos plantas. En la planta de abajo se encontraban: el puesto de circulación, el vestíbulo y la taquilla para despachar los billetes, y en la planta de arriba la vivienda del Jefe de Estación. Adosado a un lado, el almacén de paquetería, y al lado el pozo, una pequeña edificación para urinarios. Un poco más alejadas estaban las viviendas de vías y obras.

Pasamos la tarde, primero paseando por los andenes buscando billetes, luego charlando con el Sr Montero en el Gabinete de circulación. Yo preguntaba por todo, el teléfono, el libro de paso de trenes, los billetes colocados en el despacho de la ventanilla, había una máxima: “Ver pero no Tocar” y dentro del no tocar, se incluía el alboroto, y no jugar por el vestíbulo. Pasa un tren que no tiene parada, el Shangai, esta vez dirección Galicia, lo vemos pasar, lo despedimos y a jugar a las canicas al lado del pozo.

Vemos al Sr Centeno; que venía de su casa por el sendero hacia la estación, cruza por el paso de las vías, nos saluda “¡hola rapaces!”. Abre la puerta del almacén de facturación, y para allá fuimos; mismas normas, llegaba el Jaimito que hacía de correo, había que entregar cosas que enviaban y recoger bultos que llegaban, había paquetería de todos los tipos. El Sr. Centeno estaba encargado de la facturación y de otros quehaceres de la estación bajo el mando del Sr Montero.



Monterín había bajado de su casa la merienda, pero como era tarde, me despidió y me voy a casa con los viajeros que se habían apeado del tren, Es la hora de higiene y cena.

Durante mucho tiempo, seguí con mis visitas a la estación y sus trenes, conociendo a las gentes que trabajaban como ferroviarios: Julio, “el rapaz”, “gallito”, Carrasco, Maximino, Pipo, Marcelino “primer obrero”, Pepe, Isidoro, Aurelio... de todos aprendí algo, pasando ratos, aventuras y experiencias, fijándome en Pipo, por ejemplo, aprendí a ir con la bicicleta casi sin moverme del sitio. Julio, me dejaba subir y bajar las barreras del paso a nivel. Otras veces nos sentábamos en la garita a charlar, o a calentarnos al lado de la estufa.

Un sinfín de historias. Conocí gente que no siendo ferroviarios, su actividad estaba relacionada con la estación, almacenistas que facturaban sus mercancías, a Cristóbal con el correo, viajeros, familias que vivían en el entorno de la estación.

En el año 1972, me fui a estudiar a Astorga 2 años y luego a Madrid. Solo venía a Vega en verano y veía cómo con el paso del tiempo iba desapareciendo la actividad de la estación. La vivienda quedó deshabitada, cómo envejecía, hasta que cierto día se quedó sin Jefe de Circulación. A partir de ahí el declive se aceleró, hasta que por falta de inversión y algún que otro acto vandálico, los que tenían que decidir, reparación o demolición, unas veces con más acierto, otras no tan acertadamente, decidieron lo segundo, y un mal día, como diría Margaret Mitchell, el viento se la llevó, y yo añadiría que no nos la devolvió, quedando como testigo el brocal del viejo pozo ya seco, los recuerdos y la voluntad para recordarlos.

La estación de Vega de Magaz se abrió al tráfico de trenes el 8 de enero de 1868; otras fuentes la sitúan abierta para viajeros el 17 de enero, y otras el 18 de enero, inaugurando el tramo Astorga–Brañuelas en el punto kilométrico 185,5 de Palencia–La Coruña construida por la Compañía del Ferrocarril de Palencia a Ponferrada, más conocido como Compañía del Noroeste de España.

Actualmente, gestionada por ADIF y al lado del viejo pozo, han instalado un pequeño refugio para viajeros. Desde la revista La Pasarela os animo a pasear por el entorno de nuestra estación, en estas fechas casi navideñas en homenaje a los hechos que por ese lugar han ido ocurriendo y para todas esas gentes que convivieron con la vieja estación, celebrando así el 150 cumpleaños. ■



Pozo de la antigua estación



Nueva estación de Vega–Magaz

VALENCIA, MUCHO MÁS QUE PLAYA Y PAELLA.

Saray García

Me parecería extraño empezar con algo que no sea una presentación, de modo que mi nombre es Saray, y no soy más que una chica de ciencias que un día aparcó su carrera investigadora para dedicarse a escribir novelas. Nací en Valladolid, pero siempre digo que soy leonesa de corazón porque mis raíces están allí, en la Cepeda, y en la inmensa mayoría de recuerdos de mi infancia, sus paisajes y sus gentes acompañan mis sonrisas.

Podría hablaros de muchos lugares, porque viajar es una de las cosas que más me gusta en el mundo, pero prefiero mostraros algo de la Valencia que fui descubriendo hace ya ocho años, cuando cogí mi maleta y me mudé aquí.

Seguramente todos conozcamos algunas de las cosas más típicas. La Ciudad de las Artes y las



Las Fallas de Valencia

Ciencias, la playa, la paella, las naranjas, la horchata... Nada de eso me recibió a mi llegada, sino una inmensa rotonda de siete carriles sin líneas en el asfalto. Si algo necesitáis saber en Valencia es a conducir entre el caos, mirar solo hacia delante, que los que vengan por detrás ya se preocuparán de vigilarte a ti. A eso, y a que tu coche pueda

acabar atrapado tras otro en doble fila, sobre todo si, como yo, vives cerca de Mestalla y juega el Valencia CF. Pero no pasa nada, aquí el freno de mano se estila poco, así que empujar para apartar al que te estorba también está a la orden del día. Podemos hacer esto porque Valencia es completamente plana y, para alguien que venía de vivir en el barrio más alto de Valladolid, eso fue un cambio muy de agradecer.

Los primeros días me los pasé callejeando para buscar piso. Así descubrí que, a excepción de la zona más antigua y céntrica de la ciudad, donde las callejuelas pueden hacer que te pierdas con cierta facilidad, Valencia está estructurada en una serie de grandes avenidas, desde las que la mayoría de las calles parten paralelas o perpendiculares, haciendo muy sencillo orientarse.

Cuando por fin logré encontrar el que se ha convertido en mi hogar todos estos años había aprendido un par de cosas más que me han sido muy

útiles desde entonces. Si valoras tu vida, nunca atraveses un paso de peatones a punto de ponerse rojo ni oses cruzar el carril bici sin mirar un mínimo de cinco veces antes. Aquí, los coches no arrancan con su semáforo en verde, sino en el momento exacto en el que el tuyo se pone rojo, y las bicis... Dejémoslo en que nadie quiere dar un paseo involuntario colgando de algún manillar.



Sobre todo el primer año, dediqué mucho tiempo a pasear y descubrir lugares con un encanto especial. El mercado de Colón puede que sea uno de mis favoritos. Se trata de un maravilloso ejemplo de la arquitectura del modernismo valenciano de principios de siglo, actualmente rehabilitado como centro de ocio. Mi consejo si quieres sentarte en alguna de sus terrazas: hazlo de noche, porque la iluminación hace el entorno mucho más espectacular.

Y hablando de sentarse a tomar algo, si pides un café del tiempo, prepárate para disimular la sorpresa por el vaso con hielos que han puesto al lado de tu taza humeante. Nuestro “del tiempo” aquí se pide como natural y, aunque es un detalle tonto, acaba resultando muy conveniente saberlo.

Una de las cosas que más me atrajo para venir a vivir a Valencia siempre fue la playa. No voy a mentir y decir que la Malvarrosa es un paraíso natural, pero sí que cumple de sobra su función si no estás dispuesto a explorar un poco la Comunidad para descubrir parajes como las calas alicantinas de la Granadella o del Moraig, a las que sí llamaría pequeños paraísos. He pasado muchísimas horas en la Malvarrosa en estos años, pero, para bañarse o tomar el sol sin necesidad de coger el coche, recomiendo caminar un poquito más y llegar hasta La Patacona, en Alboraya, que además de estar siempre más limpia, también es más tranquila. La cuestión es que siempre pensé que la playa sería mi lugar preferido, pero si tuviera que elegir un solo sitio de la ciudad, uno que la hiciera especial para mí, me quedaría con el antiguo cauce del río Turia.

Puede que muchos no lo sepáis, pero en Valencia tenemos un río sin agua. Esto se debe a que, a raíz de la gran riada que sufrió la ciudad en el 57, se decidió desviar el curso natural del río Turia. Tendrían que

pasar algunos años, pero ese terreno acabó convertido en un impresionante parque que cruza la ciudad desde Las Artes y Las Ciencias hasta lo que fue el antiguo zoo, ahora reconvertido en Bioparc. El Jardín del Turia se inauguró en el 86, y es el mayor jardín urbano de España. En él puedes encontrar gente corriendo, patinando, andando en bici, entrenando en las múltiples instalaciones deportivas, leyendo a la sombra de un árbol, haciendo un picnic o celebrando un



Parque de las Ciencias

cumpleaños, con sus globos, guirnaldas y mesa dulce incluida. No faltan tampoco los fotógrafos, así que no es raro ver a una pareja de novios posando con el Palacio Reina Sofía de fondo. Es impresionante, de verdad.

Podría hablar durante horas de rincones de Valencia que cualquiera que venga debe visitar. Desde los más típicos, hasta aquellos que han ido evolucionando y poniéndose de moda, como el renacido Barrio de Ruzafa. De la Plaza Redonda, que siempre recomendaré pese a que la remodelación a la que fue sometida en 2012 le quitó algo de identidad. Del Miguelete, aunque confieso que nunca he llegado a subir. Del Mercado Central, donde hacer la compra no



Mercado de Colón

solo te permite conocer los productos de la tierra, sino impregnarte un poco de ese espíritu tradicional tan de la terreta. De las Torres de Serrano, rehabilitadas

después de los estragos de la guerra –todavía visibles en las de Quart–, y a las que puedes subir para echar un vistazo desde otro ángulo al emblemático barrio del Carmen. De la plaza de la Virgen, aunque, como sucede con la plaza del Ayuntamiento, su aspecto cambie mucho si las visitas en temporada de Fallas. Podría hablar de eso, de cómo alguien que odia los fuegos artificiales y a la que los petardos no es que le hicieran demasiado tilín, acabó llorando por la emoción, por la impresión de que el suelo temblase bajo tus pies y cada explosión le reverberase dentro de las costillas en su primera mascletá, pero, sinceramente, creo que es algo que nadie te puede describir, necesitas vivirlo.

En resumen, Valencia es una ciudad de contrastes, de tradición arraigada y barrios de siempre que conviven con una afluencia turística que nos da ese aire de gran ciudad. Es un sitio ideal para vivir, y no solo por el clima, que también es frío cuando la humedad hace que la sensación térmica disminuya unos cuantos grados respecto a los que marcan los termómetros. Lo es por su ambiente, por las posibilidades y comodidades que ofrece. Lo es por su vida, y por la calidad de esta que brinda. Así que puede que a mí me siga dando morriña cuando llega el invierno y sueño con las castañas asadas sobre la chapa de la cocina, que siga pensando que allí todavía está mi casa, pero, por ahora, estoy más que feliz con el hogar que he encontrado aquí. ■



Cauce del río Turia

Armando Ramos

*Todo hombre que se casa
Con una mujer bonita
Hasta que no llega a viejo
El susto no se le quita.*



Esta y muchas otras coplas las recitaba el ciego de Benamarías –se llamaba Manuel; no era ciego de nacimiento, sino que alguna enfermedad le causó una ceguera progresiva–, mientras recorría los pueblos de nuestro municipio, de la Cepeda e incluso hasta el Bierzo y León. No había seguridad social entonces; ciego, no podía trabajar para su propio sustento; la familia no era rica, y el trabajo era el único medio para sobrevivir. ¿Qué hacer? Buscar la “caridad”, la generosidad de las gentes allí donde se encuentran.

Ciego, Manuel no puede ir solo por los caminos y carreteras de tierra y guijarros. Tiene un nieto que siempre está dispuesto a acompañarle, ser su guía y su lazarillo en todo momento. Se llamaba Plácido. Este había nacido en la fría, desolada y ventosa Patagonia argentina donde su padre tenía inmensas tierras donde abundaban diversos ganados de vacas y ovejas. Con un arranque increíble, con una decisión sorprendente, la madre coge al niño de escasos meses y se vuelven a España en barco. Ambos, sanos y salvos, se establecen en Benamarías donde disponen de una vieja casa y algunas posesiones de tierra. La acogida y colaboración desinteresada de los vecinos les hacen más llevadera la vida que en la fría Patagonia.

El ciego y su nieto, sentados encima de una piedra, en un banco, en una escalera de piedra... llaman la atención de los transeúntes mientras rasga su zanfoña y canta:

*En el cielo manda Dios
Y en el infierno el que puede
Y en este mundo, señores,
El que más dinero tiene.*

En el cuartel de Astorga, el ciego y su lazarillo se mantienen de pie ante la puerta de entrada, vigilada por un soldado firme y con el fusil al lado. ¿Qué hace ahí el ciego de Benamarías con un niño? Esperar que salga o entre algún importante del cuartel que le preste atención o le escuche. No ve decepcionada su espera:

*Por cantar cuatro cantares
A la puerta de un cuartel
Le dieron cuatro pesetas
Las hijas del coronel.*

¡Cuántas veces se vería menospreciado, él y su nieto, por gentes que pasaban a su lado sin ni siquiera mirarle! ¡Cuántos días de vuelta a casa con la mirada triste, el hambre no satisfecha y los bolsillos vacíos!

Entonces le decía al nieto:

*Vámonos de aquí
Que corre la poca fortuna nuestra
Que como cayó la torre
También caerá la iglesia.*

Las bodas eran el mejor momento para conseguir alimento y propinas. En una de esas ocasiones, situado a la salida del templo y acechando la salida de los novios, canta ante los invitados:

*De las uvas sale el vino
Y de las abejas la miel
Que vivan por muchos años
Eulalia y Juan Manuel.*

El niño Plácido, el lazarillo pobre, de sonrisa fácil, atrae también la compasión de los que ven y escuchan al ciego. No dice nada, salvo dar las gracias a quienes tienen un gesto benevolente hacia su abuelo. Con los ojos bien abiertos y los oídos siempre dispuestos, capta las coplas a fuerza de oírlas. Así, ya adulto, contagia a los que le rodean con su eterno buen humor, sus chistes que provocan estruendosas risas en su entorno, como en las cantinas:

*Un ciego se tiró a un pozo
Y otro ciego le sacaba
Y otro cojo le decía
Vaya una recojonada.*

Los mayores de los pueblos de la Cepeda aún le recuerdan llevando el buen humor y la alegría contagiosa allí por donde pasaba. Con cualquier evento, charla, discusión... sacaba un chiste que calmaba haciendo reír a los presentes:

*Pon mucha precaución
Lola, Lola
Por ir con tu primo sola
Ahora estás como una bola.*

Tenía buen trato con los curas, con quienes charlaba a veces de cosas serias, y a veces les ponía en un aprieto, por ejemplo, preguntaba a unos curas reunidos para tomar café: ¿cuál es el mejor entre los árboles

frutales? A falta de respuesta:

*De los árboles frutales
El olivo es el mejor
Porque del olivo sale
Para alumbrar al Señor.*

Aunque la moda de criticar a los curas también formaba parte de sus coplas; no se cortaba cuando largaba:

*El cura de mi lugar
Tiene la sotana rota
Que se la rompió una zarza
Por correr tras una moza.*

Las cenas en familia después de los largos días de faena en el campo, en las eras, en las cosechas se convertían a menudo en momentos alegres y risas espontáneas tras escuchar algún chiste:

*Allá arriba, muy arriba
Allá arriba no sé donde
Había no sé qué santo
Por rezar un no sé qué
Ganaba no sé cuánto.*

O cuando dejaba perplejos a sus hijos diciendo:

Un camión iba cargado de moscas a Roperuelos...

¿Cómo podía haber tantas moscas para cargar un camión?, se preguntaban estupefactos los oyentes. Hasta que les explicaba:

Iba un camión cargado desde el pueblo de Moscas a otro que se llama Roperuelos.

*¡Ah!, ¡bueno!
¡Ay Pampirolón
Qué pampiroladas tienes!*

No se le daba nada mal el gallego, su gallego, oído y retenido por El Bierzo o en la guerra junto a compañeros gallegos. Escuchándola parecía decir en su acento peculiar:

*Si te casas en Ourense
Pide a prová primero
Y ovinico do Ribeiro
Si vas a Ribeiro
A Ribeiro Davia
Si vas a Ribeiro
Vai por Ribadavia
Vai por Ribadavia
Vai por Redondela
Que hay unas nenas
A noice novelas.*

También el humor gallego en la desgracia lo pintaba así, visto desde el campo de batalla:

*Vo a escribir a mi hermau
A ver si hay algua novedá en casa.
Hermau contestó:
Novedá no hay ningua
Papa morreu*

*Mama morreu
A vaca morela morreu
A hermana mayor diose a los homes
E la pequena
Diéronse los homes a ella
Novedad ningua.*



Zanfoña



Embalse de la Raldona

Dicen que en aquellos tiempos
en esta villa de Zacos,
ocurrió la triste historia
que me apresuro a contaros.
Dueño de múltiple tierras,
de vacas y de caballos
arriesgado y atrevido
se mostraba el tío Jenaro.
Poseía varias casas,
dos tenadas para el bálago,
algunas yuntas de bueyes,
tres cortes para el rebaño.
Para llevar tanta hacienda
y realizar el trabajo,
tenía que contratar
a criadas y criados.
Con frecuencia recorría
los mercados de ganado,
a Morriondo, a La Bañeza,
a Astorga, por descontado,
a Bemibre, a Ponferrada,
y a lugares señalados.
En uno de aquellos viajes
por el Bierzo, tan nombrado,
contrató a una buena moza,
de ojos verdeazulados,
de carnes pretas y sanas,
rizos cabellos dorados,
de mirada tierna y dulce,
que en los mozos hace estragos,
porque ayuda a su mujer
en barridos y fregados.
Su gracia de movimientos,
la robustez de sus brazos,
lo atractivo de sus formas
cambió la idea de Jenaro.
La llevó a una de las cortes
para atender el rebaño,
los corderos tiernecitos
con mimo y mucho cuidado.
Para que nadie sospeche
y todo quede silenciado,
le dijo que no saliera
por el pueblo, a diario.
Por las noches sigiloso,
Se pasaba el tío Jenaro
horas muy dulces con ella
así, como de tapado.
Algunos de sus amigos,
también fueron invitados.
Pronto corrió la noticia
de aquel foco fornicario.
Incluso un día de domingo,

aquel recio maragato
que pregunta por la rubia
en público y en privado.
Cuando el cura se enteró,
llamó a tres hombres honrados
para que desaparezca
aquella piedra de escándalo.
Aquellos benditos hombres,
Dios los haya perdonado,
sacaron a medianoche
a la rubia del pecado.
La llevan a Pozoviello,
negro monte enmarañado.
La abandonan a la suerte
de los lobos sanguinarios.
Un testigo de los hechos
avisó al tío Jenaro,
que salió a todo galope
para ver qué había pasado.
Al llegar a los Homeiros
oyó un grito desgarrado,
que anunciaba la tragedia
del hecho más desgraciado.
Ayudado del farol
se queda paralizado,
al ver que tres fieros lobos
la estaban desfarrapando.
Los apartó como pudo
del festín improvisado.
Con el corazón partido,
la cargó sobre el caballo
y la conduce hacia el pueblo
tremendamente angustiado.
Las tinieblas de la noche
también van acompañando.
Al llegar a las Regueras,
su corazón se ha parado,
y lo que lleva en sus brazos
es cadáver marchitado.
Cavó un foso en la pradera
profundamente amargado
y le dio la sepultura
sin nadie haberse enterado.
La noticia que corrió
es que volvió a su poblado.
Con el paso de los años
dos árboles han brotado
que se levantan esbeltos
como jóvenes con garbo.
Son una choupa y un choupo
que alzan gozosos los brazos,
porque reciben impulsos
de aquellos restos dorados.



Ellos presiden las fiestas,
los bailes y cortejados,
las risas y diversiones,
las tristezas, los broncazos,
y los juegos inocentes
que todos hemos jugado.
El ir y venir tranquilo
de este pueblo dedicado
con esmero y eficacia
a su trabajo diario.
El choupo se puso triste
hace muy poquitos años,
y sintiéndolo en el alma,
han tenido que serrarlo.
La choupa bella y honrosa
ahí sigue testimoniando
al forastero que llega
que este pueblo tiene algo,
con su calle de La Rubia,
el Tesillín empinado
que te conduce a la plaza,
escuelas y santuario,
de leyenda y fantasía,
y hasta de embrujo y encanto.



*La choupa
Foto de Benito Álvarez*

José María García Álvarez

Continuamos con la relación cronológica iniciada en la revista anterior de las personas llegadas a Vega de Magaz, para realizar trabajos en el montaje y en la explotación del ferrocarril.



El 15/5/1871 nació **Fausta Antonia** hija de Manuel Velasco de la Senra, natural de Frómista de Astudillo provincia de Palencia y Fausta García Morales de la parroquia de San Miguel de Palencia, donde fueron casados y ahora residentes en Vega. Los abuelos paternos eran de Astudillo y los maternos, Mariano García y Antonia Morales, de Palencia, residentes en Vega, excepto el difunto Mariano.

El 18/2/1872 D. **José Alcaraz y Gabín** casado, propietario de 47 años vecino de Vega da y confiere un poder en el dice que sus padres D. José Antonio Alcaraz Martínez y Doña Ángela Gabín Bleix son naturales y vecinos de Cartagena. Son testigos Manuel Álvarez Calzón, vecino de Magaz y Carlos del Hoyo y Macho vecino de Vega. Su hija M^a Ficht era natural de la ciudad de Pau en Francia.

En la estación de ferrocarril de Vega el 20/5/1872, **Doña Antonia Morales y Clienta** viuda, sus labores, de 71 años, domiciliada en Vega otorga testamento: Deja por testamentario a su yerno D. Manuel Velasco de la Senra y, si muriese antes que ella, le sustituya D. Juan Manuel Díaz, coadjutor de Vega. Declara que D. Manuel Velasco de la Senra y su mujer doña Fausta García Morales, vecinos de Vega, sus hijos, le han prestado varias cantidades de dinero y otras ayudas por lo que les adeuda 1.750 pesetas, por lo que les manda parte de la casa que tiene en la ciudad de Palencia que le pertenece por donación de su padrino D. Antonio Castaño. Deja por herederos a sus hijos Julián, Francisco, Matías y Fausta.

El 23/3/1877 se bautizó en Vega **M^a de Los Dolores** hija de Mariano Fernández y M^a de Godos naturales de Grajal de Campos y residentes ahora en Vega. Abuelos, Santiago Fernández y Narcisa Felipe, difuntos en Grajal, donde fue natural Narcisa; Santiago lo fue de Villavicencio; ambos fueron vecinos de Grajal. Los maternos, Mariano de Godos, ya difunto y Francisca González, naturales y vecinos del dicho Grajal. Padrino, Celestino Corral, residente en Magaz y conjunto de M^a García, natural de Cuadros, provincia de León y el Celestino de Aguilar de Campos, provincia de Palencia; madrina, su abuela Francisca que, examinada, no consta como preparada para esta necesidad.

El 15/10/1878, en la confirmación de 111 personas en Zacos, fueron padrinos de los varones Pedro Álvarez vecino de Zacos y de las hembras **Doña María de la Lama**, soltera y natural de Palencia.

El 9/11/1879 se bautizó en Vega **Antonio** hijo de Domingo Domínguez natural de San Félix de Órbigo y de Marta Arias natural de Benavides y residentes en Vega. Abuelos, Juan Domínguez e Inés Cuevas, naturales de San Feliz de Órbigo y Gualtares. Los maternos, Manuel Arias y María Abajo, naturales y vecinos de Benavides. Padrino, Nicolás Perna conjunto de Narcisa Fernández, el primero de Lugo y la segunda de Grajal de Campos.

El 11/7/ 1880 nació en Vega **Bernabé**, hijo de Tadeo Pardo, natural de Torquemada provincia de Palencia y de Josefa Silva natural de Puerta Rey, extramuros de la ciudad de Astorga y residentes en Vega. Abuelos paternos, Vicente Pardo natural de Torquemada y María Alonso natural de Santa Maria de Riopisuerga, en la provincia de Burgos y vecinos de Torquemada.

El 5/11/1880 murió en Vega **Apolinara Alfageme**, párvula, hija se Santiago Alfageme, natural de Vezdemarbán provincia de Zamora y de Valentina Guantes natural de Grijota provincia de Palencia.

El 7/11/1881 contrajeron matrimonio en Vega **Ángela Alcaraz Ficht y Fausto Lanza**. Él de 23 años, hijo de José Lanza y Francisca García, ya difunto, natural de León y residente en Brañuelas. Ella hija de José Alcaraz, ya difunto, vecino de Vega donde falleció y de María Ficht, vecina de Vega y natural de Baigorri en Francia.

(La lista continuará en la PASARELA n° 13 como homenaje a los que llegaron para construir y explotar la estación y el ferrocarril en Vega-Magaz).■



La Pajera. Viviendas de los que inmigraron a Vega-Magaz

REPORTAJE GRÁFICO: “Entorno de la estación”

Benito Álvarez Fernández



Barrios de VEGA
(Entorno de la estación)



Fotos y diseño, Benito Álvarez.