

Cestería en Hervás

UNA PROFESION ARTESANA SIN PROTECCION



Antonio Ciprián Hernández ha pasado sus treinta y seis años trabajando manualmente la cestería. Igual que lo han hecho durante toda su vida sus compañeros Emilio Masó, Teodoro y Marcelino, cada cual en sus respectivos talleres.

Antonio trabaja y realiza las cestas, paneras y cestitos con láminas de madera de castaño. Para obtenerlas cuece las varas en un horno de madera y luego, cuando todavía están calientes, las raja con una navaja y va mojàndolas para domarlas.

Asegura el cesterero que el oficio va en decadencia por la escasa rentabilidad. Ellos venden sus trabajos a almacenistas, que son los que sacan todo el provecho. El precio de una panera en taller es de cien pesetas, mientras que en la tienda no se encuentran por menos de quinientas.

Preguntamos a Antonio si alguno de sus hijos va a seguir en el oficio y dice, tajantemente, que «antes le cortaba la cabeza».

En el Círculo de Recreo «La Amistad», y en agosto, se dan fiestas con frecuencia, siendo notables las del día 14, víspera de Nuestra Señora.

En las instalaciones del Polideportivo se practica el tenis, baloncesto, balonmano, fútbol y otros deportes.

Si se prefiere la pesca, hay truchas en el Ambroz, Gállego o Santihervás y en algunas gargantas de la sierra. En las partes bajas de los tres ríos existen jaramugos y cachos. Si agrada la caza, en el término hay perdices, conejos y jabalíes.

FIESTAS

En enero está la de San Antón. Es la fiesta de los ganaderos y se realiza con romería a la ermita, en cuyos alrededores se come la tortilla de chorizo y se celebran concursos de ganado.

El domingo, lunes y martes de Pascua de Resurrección existe la tradición de comer el hornazo, especie de torta rellena de huevos, chorizo y otros ingredientes, y perrunillas y mantecados.

Los días 15, 16 y 17 de agosto de celebran las ferias. Del 14 al 16 de septiembre tienen lugar las fiestas patronales en honor del Cristo de la Salud, con romería a la ermita de San Andrés, situada en el Monte Castañar y en sus alrededores se montan chozas de escoba y bares donde se sirve el pez frito. Los tres días se celebran toros. Son las fiestas grandes.

CENTRO DE VERANEANTES

Hervás, bien por sus bellos paisajes, sus encantos o por su climatología, viene siendo, desde hace muchos años, tal vez siglos, centro de veraneo. Llegan gentes de toda la región y de fuera de ella para pasar las vacaciones. El turismo veraniego está basado en familias de clase media burguesa y, generalmente, con hijos de pequeña edad. Con este turismo Hervás tiene fija su clientela.

Emilio JARAIZ

(Fotos: Boni Sánchez Antón)

ALCANTARA

Ejemplar

suelto: 100 Ptas.

Suscripción

anual: 1.200 Ptas.

Próximo centenario del ferrocarril de la «ruta corta»

LA LINEA MADRID-LISBOA, POR VALENCIA DE ALCANTARA, FUE INAUGURADA POR LOS REYES ALFONSO XII Y LUIS I

- De las 23 horas de entonces a las 9 de hoy.
- 300.000 viajeros y 120.000 toneladas se transportan anualmente.

Se cumplirá el próximo día 8 de octubre el Centenario del Ferrocarril Internacional Madrid-Lisboa, por Cáceres y Valencia de Alcántara. Ferrocarril de «la ruta corta» por cuanto es el que une a las dos capitales peninsulares por el trayecto más recto (74 kilómetros menos que por Badajoz).

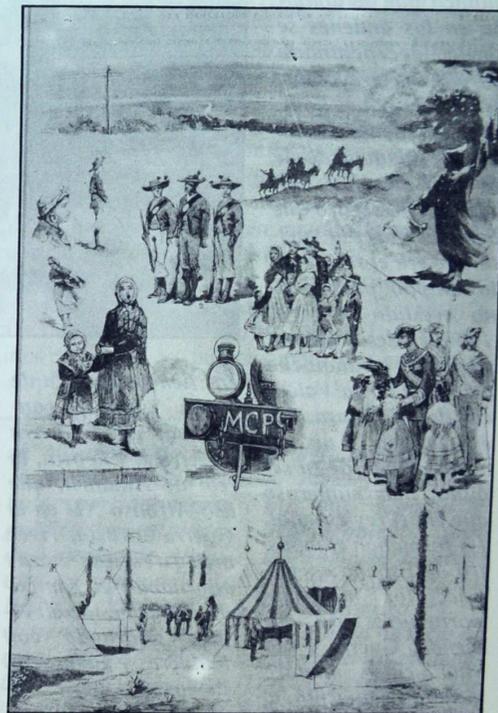
Actualmente circulan por esa ruta los expresos internacionales «Lisboa-Ter» y «Lusitania-Expreso», diariamente, y diversos trenes de mercancías de importación y exportación. En aquellos expresos viaja, anualmente, un promedio de 300.000 viajeros y en los de mercancías el tonelaje

anual viene a ser del orden de las 120.000 toneladas.

HACE CIEN AÑOS

Retrocedamos en el tiempo y conozcamos el acontecimiento que supuso la inauguración de esa línea férrea aquel día, sábado, 8 de octubre de 1881, según datos que tomamos de la narración que el historiador local, Antonio Avila Vega, hizo del fausto hecho en el diario «Extremadura» (Extra de Feria de Valencia de Alcántara de 1965, 19 de agosto).

Parece ser que aquel día amenazaba con llover. Pero ello no fue obstáculo para



que el pueblo de Valencia de Alcántara en masa se trasladara a la estación, sumándose al acontecimiento para el que estaba anunciada la presencia de los reyes Alfonso XII y Luis I.

El viernes, día 7, víspera del acontecimiento, salió el rey Alfonso XII de Madrid. Viajaba en el

tren inaugural de la línea férrea, el cual lo componían cuatro coches-salón, un coche cocina y un furgón. El séquito lo formaban el ministro portugués en Madrid, Andrade Corvo; el presidente del Consejo de Ministros, Sagasta; el Duque de Sesto, el Marqués de la Vega de Armijo y el

presidente de la Compañía de Ferrocarriles, Camondo.

A las doce de la noche (ya con seis horas de viaje) llegó el tren a Naval Moral de la Mata y, cuando casi amanecía, entraba en Herreruela (donde, por cierto, el numeroso público que se apiñaba en los andenes se sintió decepcionado porque no creyó que era el rey aquel hombre de sencillo atuendo que saludaba desde el tren; al oírlos, Alfonso XII aseguró que demostraría a la vuelta que era el rey, y así lo cumplió, pues ya vino «vestido de rey».

También desde Lisboa salía a medianoche otro tren hacia Valencia de Alcántara. En él viajaba Luis I, acompañado de su séquito, más numeroso que el del rey español. Lo formaban el ministro de España en Lisboa, los ministros portugueses de Hacienda, Guerra y Marina, cinco militares de alta graduación, altos funcionarios civiles..., hasta cuarenta personas. Se tenía pensado alojar a los reyes en el Convento de San Francisco, hoy de Monteseño, que ya era propiedad de los Duques de la Victoria, actuales propietarios. Pero como ambos monarcas permanecerían poco tiempo, se instaló un campamento conformado por



dos tiendas: una la de Muley Abbas, conquistada en la Guerra de Africa, y la otra, la real de Amaniel, que usó Alfonso XII en la Guerra Carlista. Trece marquesinas más adornaban el campamento y la estación estaba adornada con banderas y gallardetes de los dos países pe-

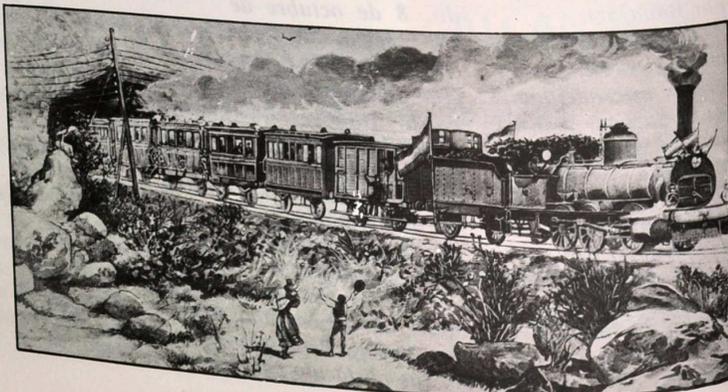
ninsulares. Dos bandas de música, de los Regimientos de Mallorca y Granada, estaban presentes para amenizar los actos, y artilleros y guardias civiles montaban la escolta y rendirían honores.

Eran las ocho de la mañana cuando hacía su entrada en la esta-

ción fronteriza el tren real español. Fue recibido con aclamaciones. Unas niñas ataviadas con trajes regionales ofrecieron palomas y tórtolas al monarca.

Una hora después, a las nueve, entraba también en agujas el tren real portugués. Luis I fue recibido por el rey español y ambos se abrazaron.

Los séquitos hispano y portugués convivieron en las tiendas del improvisado campamento. Allí se sirvió un almuerzo de fraternidad, que estaba previsto para 70 comensales y después del cual los reyes partieron en el tren español hacia Cáceres, donde las autoridades provinciales ofrecieron un agasajo con banquete y una corrida de toros en las que actuaron Frascuelo, Angel Pastor y Punteret. Así transcurrió la jornada del 8 de octubre de 1881 que marcó acontecimiento internacional de gran trascendencia para las comu-



La Casa Cuna de Cáceres

UN CENTRO PROVINCIAL, VERGUENZA PASADA Y PRESENTE, CON UN PROMETEDOR FUTURO

Para mediados de 1981 se inaugurará el moderno Hogar Infantil, fruto de la preocupación de la actual Corporación provincial.



La primera ubicación de la Casa Cuna estuvo en Plasencia. Posteriormente, con el objeto de centralizar servicios, se trasladó a Cáceres. El centro depende de la Diputación provincial y está instalado en el ala izquierda de la planta baja del Hospital Provincial.

En un principio se creó para acoger a los niños huérfanos. Hoy los problemas que llevan a ingresar a los niños en la Casa Cuna son más amplios y los

huérfanos son pocos. Hay hijos de madres solteras, de drogadictos, de separados, de enfermos mentales, de familias con economía precaria, de obreros temporeros que dejan a sus hijos en época de trabajo y los recogen cuando la temporada ha terminado.

Se acogen niños de 0 a 4 años, de ambos sexos. El centro es gratuito, lo que, hasta cierto punto, supone una incongruencia, ya que la problemática so-

nicaciones entre Madrid y Lisboa y entre tantas estaciones del recorrido hispano.

El tren inaugural invirtió 14 horas en el viaje desde Madrid a la estación límite española de Valencia de Alcántara. Esto supone que aquellos trenes de entonces tardaban la friolera de 23 horas, más o menos, en el recorrido Madrid-Lisboa por esta «ruta corta». Sin embargo, era ya un progreso.

LO QUE VA DE HOY A AYER

Actualmente, el «Expreso-Ter» realiza ese viaje de Madrid a

Lisboa, o viceversa, en sólo 8 horas y 52 minutos. Expreso cur ya puesta en funcionamiento fue también fecha histórica, pues batía récord de velocidad de la época.

Se realizó el ensayo con un viaje extraordinario el 10 de enero de 1967. Salíó de la estación madrileña de Las Delicias a las 13,40 y llegó a Valencia de Alcántara a las 18,48; esto es, recorrió los 403 Kms. del trayecto en 5 horas y 8 minutos.

Fue el día 1 de marzo de ese mismo año (hace ya 14), cuando entró en servicio dicho Expreso-Ter, llegando a la estación fronteri-

za mencionada a las 16 horas, siendo recibido por numeroso público, autoridades de Valencia de Alcántara y personal de RENFE. Viajaban en el tren el director general de RENFE, señor Roa Rico, y alto personal de dicha Entidad, periodistas nacionales y extranjeros y cámaras de TVE. El público enarbolaba pancartas con frases

de agradecimiento por la mejora considerable que suponía el acontecimiento para la provincia cacereña y para la zona alcantarina fronteriza.

Así es la historia de este próximo centenario del ferrocarril, que merece conmemorarse y cuya programación ya debiera irse proyectando.

Eustasio LOPEZ

En el próximo número de

ALCANTARA

VALENCIA DE ALCANTARA