

I PEREGRINACIÓN A SANTIAGO EN TRACTOR DE ÉPOCA

El camino más clásico

La iniciativa, organizada por la Asociación Galega de Amigos da Maquinaria Agrícola Clásica (AGAMAC), reunió a varias decenas de tractores clásicos que circularon durante tres días hasta llegar a Santiago de Compostela.

MARCOS VÁZQUEZ MAREY

Asociación Galega de Amigos
de la Maquinaria Agrícola

ELOY GALVÁN

Asociación Española de Amigos
de la Maquinaria Agrícola

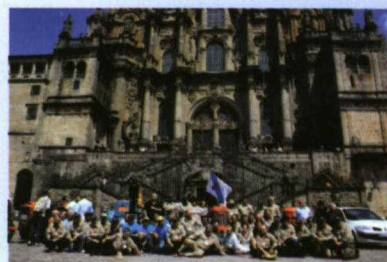


objetivo de aumentar la autoestima de los profesionales del medio rural, hecho éste tan necesario para la consolidación de un medio dinámico y cohesionado.

AGAMAC, como asociación gallega, quería ser la pionera en organizar un evento de este tipo. Para esto se pidió expresamente por escrito la asistencia a todos los colectivos de este tipo a nivel nacional (a través de FAMAE) y a los colectivos más relevantes a nivel europeo (Lanz Register, HMT, etc.).

Todo se cumplió con creces

La meteorología también 'ayudó'. El responsable principal de la organización y presidente de AGAMAC, Marcos Vázquez Marey, se motraba muy tenso la primera jornada (11 de julio). Tras dar la salida, comenzó la aventura. Y así fue, como un apasionante cuento cuyas entregas se hacían en tramos de 15-20 km y cada 1-1.5 horas. El primer día, para hacer comprobaciones prácticas, se llevó instalado un GPS en un



La peregrinación a Santiago en Tractor de Época respondió a muchos más valores que al de una mera peregrinación por cualquier camino rumbo a la Plaza del Obradoiro. Siempre que se recorre un camino la pretensión es llegar al fin del mismo para lograr un objetivo; evidentemente, desde la organización del evento este dato se tuvo siempre muy en cuenta, y, por suerte, éste se cumplió con creces: "Aumento de la autoestima del trabajador del medio rural".

El lema de la Asociación Galega de Amigos da Maquinaria Agrícola Clásica (AGAMAC) –"Coidamos da Terra" (cuidamos

de la tierra)–, junto con el citado objetivo de esta asociación quedaron difundidos por muchos medios de comunicación, lo que levantó gran expectación entre la población potencial que los escuchó. En definitiva, quedó demostrado que un colectivo de personas vinculadas, de diversas formas, al rural productivo fueron capaces de poner en marcha un proyecto ilusionante, al mismo tiempo complejo de ejecutar, innovador –es la primera vez que quedó constancia de la entrada en la Plaza del Obradoiro con tractores agrícolas– y que puso en valor un patrimonio tan valioso como es la maquinaria agrícola clásica y de época, junto con el

MF 65, para comprobar si se cumplían parcialmente los cálculos teóricos previamente realizados. Todo estaba calculado para una velocidad media de 10 km/h y en los primeros 25 km ésta fue de 16 km/h, con puntas de 21 km/h; además, el cuenta kilómetros original del MF 65 de 1958 marcaba prácticamente lo mismo que el GPS, con lo cual... nada de modernidades: el GPS fue guardado.

La duda del primer tramo era: ¿Aguantaría el Lanz de fuego sin apagarse por enfriamiento 25 km de descenso acentuado? Increíble, qué experto en Lanz fue Sebastián Llorens, que con sus trucos de bujía logró el reto de mantenerlo encendido.



En la primera parada para visitar las obras del Pazo de Lusio (futuro Museo de La Agricultura), se comprobó que el freno izquierdo de un tractor estaban a punto de arder, los mecánicos de Doval Maquinaria Agrícola de Castro (Lugo), lo revisaron y aconsejaron seguir sólo con el freno derecho, pero en marchas cortas; también la magneto de la carroceta OM dio síntomas de desmagnetización, así que se cargó en el camión de Desguace Agrícola e Industrial de Lugo, y, puesto que se llevaba una magneto de repuesto, se sustituyó en ruta y en Sarriá se puso de nuevo en marcha. Los repostajes efectuados por Lugesa de Gasóleos (con Repsol Agro+ 10), fueron todo un espectáculo y los conductores comprobaban sus consumos como si de una competición se tratase.

La segunda jornada, en Sarriá, después de oír una Misa celebrada expresamente para el caso a las 8 de la mañana en la Iglesia Conventual de Nuestra S^a de La Merced, las ansias invadían al personal. Todos se subieron a sus tractores y se pusieron a encenderlos, acelerarlos y moverlos de sitio; como si de niños se tratase se tuvo que contener la emoción a golpe de megáfono para poner todo de nuevo en orden. Los tramos se sucedieron a lo largo de este día con total puntualidad y normalidad. Las alcaldesas y alcaldes de cada Ayuntamiento recibían a la comitiva con gallardía, Portomarín, Palas de Rei, Melide, Arzúa, pero, lo que más impresionó a lo largo de todo el camino fue la expectación generada. La gente mirando por las ventanas, saliendo al camino a observar, corriendo por caminos con tractores para acercarse por dónde pasaban, aplausos, euforia... La aceptación y la curiosidad también fueron destacables entre los peregrinos de a pie.

Durante todo el camino, la Guardia Civil de Tráfico acompañó a los 'peregrinos' dando alar-

PARTICIPANTES:

NOMBRE	TRACTOR	OCUPACIÓN
Marcos Vázquez Marey	MF 65	Presidente de AGAMAC, Ingeniero Téc Agrícola
María José Bande Castro	Barreiros R 335	Ingeniera Agrónoma, investigadora del CIAM.
Manuel Vázquez Rivas	Fordson Super Major	Ganadero y agricultor
Alejandro Sánchez Piedracoba	Zetor Cristal 8011	Estudiante de Ingeniería Técnica Agrícola, ganadero y agricultor
Baldomero Parada González	MF 35	Delegado de Ventas Massey Ferguson y Fendt
Jose Luís Vila Capón	MF 35	Constructor naves agrícolas
Manuel Prieto	Man	Mecánico de tractores y maq. Agríc.
Carlos López Trashorras	Deutz D 40	Agricultor, ganadero, servicios agrícolas a terceros.
José Iglesias Álvarez	UTB	Comandante Guardia Civil de Tráfico
Servando López López	Fordson Super Major	Agricultor y ganadero
Antonio Álvarez Gegúndez	Carroceta OM (1935)	Soldador y matricero.
Juan Jesús Traseira Viñas	Ebro 160	Desguacista agrícola
Escola Politécnica Superior (Benigno Ruiz)	Guldner G 40 S	Profesor de la Escuela Superior de Ingeniería Agrícola de Lugo
José María Bande Parajuá	John Deere 717	Agricultor y ganadero
Álvaro de Hombreiro	Lanz Bulldog D 2416	Restaurador.
Eladio Capón López	Renault super 7	Exalcalde de Lán cara, Lugo
José Luis Reija Pérez	Zetor 6718	Mecánico ferroviario
José Rodríguez Martínez	Barreiros R 500	Agricultor y ganadero, dependiente gasolinera.
Manuel Angel Díaz Castiñeira	MF 178	
Manuel Díaz Arias	el anterior	
Oliverio Álvarez Díaz	Land Rover 109	Mecánico motores
José Folgueira	Deutz	Mecánico maquinaria agrícola
Nemesio Maira Suárez	MF 178	Dependiente
Jordi Beringas (Cataluña)	MF 135	
Sebastián Jorens (Cataluña)	Lanz Bulldog 35 (fuego)	

ORGANIZAN: AGAMAC: (www.agamac.org); Casa de Vázquez, Agricultura y Ganadería, Museo Integrado de Maquinaria Agrícola Clásica; De Bosende, Motores Estacionarios Antiguos; Casa Tendeiro (www.casatendeiro.tk); De Guntín, Motores Estacionarios Antiguos.

PATROCINADORES: Consellería do Medio Rural, Doval Maquinaria Agrícola Desguaces, Agrícola e Industrial, Recambios Infra, Moma Editorial.

COLABORADORES Distribuidores de las principales marcas, Concello de Lugo, Diputación Provincial de Lugo, Grúas Norte, Talleres Churrillo, Comercial Cereijo, Auto Avión, Tractor Import Comercial, Fraver Miguel Agrícola, Comercial Durán, Talleres Empalme (Deutz-Lamborghini), Mapfre Seguros, Isidro Transformaciones Agrarias, Lugesa de Gasóleos, Talleres Otero Rus, RACC Lugo.



de de una enorme profesionalidad y proporcionando la seguridad necesaria a la comitiva. Bien cierto es que en ésta se encontraba a bordo de un UTB José Iglesias, Comandante de la Guardia Civil de Tráfico, que cambió los vehículos patrulla por un clásico agrario.

■ Llegada triunfal

Y el domingo llegó el final. Esperaba Santiago, la culminación de un camino especialmente 'clásico'. Esperaban la recepción y elogios del conselleiro Suárez Canal, la presencia de dos referentes en mecanización agraria clásica, Albert Torras (presidente de Honor de FAMA E y promotor de la presencia Catalana en el Evento) y José Luis Horcajo (Presidente de la Asociación Nacional de Amigos de la Maquinaria Agrícola Clásica). Sólo quedaba la entrada en el Obradoiro, que, por fines (teóricamente) administrativos, sólo pudo ser con 5 tractores y la carroceta OM (el resto quedó a unos 100 metros).

Las máquinas 'afortunadas' y el motivo fueron:

- Barreiros 335, conducido por la única mujer tractorista en esta comitiva, en honor a D. Eduardo Barreiros, gallego ilustre en la mecanización agraria.
- Massey Ferguson 65 Mk1, por ser el conducido por el Presidente de AGAMAC, y en honor a Harry Ferguson, precursor de la mecanización agraria moderna.
- Lanz Bulldog, 'cabeza caliente', en honor a las Asociaciones de Cataluña presentes en esta peregrinación.



- Guldner G40, en honor a la Escuela Superior de Ingenieros Agrícolas de Lugo, por su compromiso con lo rural, y por ser el primer tractor que la equipó.
- Deutz D40, en honor a su cualificado restaurador, Carlos Ló-



- pez, tesorero de AGAMAC, que consiguió batir todos los récords en restauración de máquinas agrícolas.
- Carroceta OM de 1936, por su originalidad y calidad de restauración.■

Peregrinando por el entorno que les recibió hace más de medio siglo

La Asociación de Amigos de la Maquinaria Agrícola Clásica (AGAMAC), que nació como tal, en el año 2006, al amparo de la ley Orgánica 1/2002, con la finalidad de cubrir una necesidad en la conservación del patrimonio arqueológico industrial agrario gallego, ha querido establecer una nueva variante en la forma de desplazarse a Santiago de Compostela, no sólo con la intención de sustituir al peregrino que se desplaza caminando, en bicicleta o en caballo, sino haciéndolo para que aquellos habitantes que residen en la orilla del camino retornen con su recuerdo, más de medio siglo y disfruten de la recompensa que para ellos pueda suponer el saber que atrás ha quedado una larga etapa de sacrificios económicos, que les han permitido sustituir su esfuerzo físico y el de sus animales domésticos por el empleo de la maquinaria en el quehacer diario del cultivo de la tierra.

Los 155 kilómetros que separan la parroquia de O Cebreiro, en el Ayuntamiento de Piedrafita, y la ciudad de Santiago de Compostela se cubrieron en tres etapas por la caravana, que durante los pasados días 11, 12 y 13, han realizado el camino. Es posible que los componentes de la expedición pudieran haber sido otros, pero con unos requisitos viales tan exigentes, sólo era aconsejable que participasen los que reúnen unas mínimas condiciones, aunque éstos se encuentren un poco distantes tecnológicamente de los diseñados por Bolinder-Munktell que, incorporando implementos concebidos por Carlos Benz, Henry Ford o Rodolfo Diesel, han transformado en realidad las ideas concebidas en su día por Nicolás Augusto 'Otto', Samuel Brown, Willian Cecilen o Isaac de Rivac, que en definitiva es algo que muchos quisiéramos ver. Fuera de toda duda, queda el éxito de esta primera edición de peregrinación a Santiago de Compostela, integrada por esas dos docenas de tractores clásicos dirigida por AGAMAC con la colaboración de algunos empresarios del sector y varias corporaciones municipales por las que transitó la caravana.

Gabriel J. Rielo