UNA ARTESANÍA TRADICIONAL EN VEGAS DEL CONDADO

ENRIQUE ROBLES, "CARRERO"

Alicia García
Pablo Juárez

Dibujos de Fito de Manuel

In memorian a Enrique Robles,
por su generosidad y compañía.

Enrique "El Carrero", como todos le conocen en Vegas del Condado, es a sus 81 años un hombre enteco, menudo, firme y apasionado que, aunque algo fastidiado por una vértebra hundida, sonríe con facilidad y conserva la memoria precisa y brillante. En la frescura del corral de su casa y arropado por el murmullo de la presa, recuerda cómo prendió en él la magia de la artesanía: *"el oficio me venía de familia, de mi padre Alberto, que aprendió en el taller de carretería que Aniceto Fernández tenía en Boñar: nací entre ello p'al caso, criándome desde pequeño con la zuela entre las manos; no acababa de salir de la escuela, y ya estaba midiendo las* ***herradas*** (*) *pa' ver si me daban los* ***aprietos*** *como a mi padre, ... y me daban exactos. Continué con la profesión hasta que me jubilé, así es que, si yo no entiendo de carros ¡quién va a entender ...!".*

"Pasaron unos años y me casé, me independicé y vine pa' La Molinera, construyendo la casa, la fragua y el taller en unos terrenos de mi suegro, aquí, al lado de la presa Villanueva, que tan cómoda me resultaba pa'l oficio: trancaba, remansaba el agua, y a la hora de poner los ***aros*** *me era muy útil. De forma que en 1946 saqué el carné de maderista y empecé a trabajar por mi cuenta, pasando a ser, según ponía el sello de Hacienda: Enrique Robles Blanco. Constructor y Reparador de Carruajes. Vegas del Condado".*

"De aquélla había carreros en Villanueva, Moral, Santa María, Ambasaguas, Devesa, Lugán, etc. ... A pesar de la competencia tengo carros en todo el contorno, en el Curueño, en Rueda, en la Sobarriba y en todo el Porma; yo no sé por qué, pero venían a mí, y por baratos no, que yo picaba p'arriba. Comencé cobrando unas mil pesetas por carro y poco antes de retirarme vendí alguno a cinco mil. ¡Hubo años que hice hasta treinta carros!".

"Solían pagar siempre con dinero, aunque en eso de pagar, como me tocó vivir en una época de escasez, a menudo tenía problemas. Recién terminada la guerra, eran años de miseria, y algunos parroquianos igualaban el precio del carro con cargas de trigo. Todo tenía remedio y nos arreglábamos. Yo no trabajaba tierras: sólo tenía unas hortalizas y patatas pa'l gasto, así es que me avenía a conveniencias, y si alguien quería completar el pago con un gocho, ¡qué se le iba a hacer!, pa' casa con el lechón y ¡bienvenido sea!... No cabía otra solución, bueno sí, cobrar cuando dios quiera, pero a mi el material me lo liquidaban a los treinta días. En fin, dependiendo de un público, no quedaba más remedio que tener paciencia".

"Estaba muy inclinado al oficio, le tenía mucha afición y, ¡mira que tuve oportunidades de quedar por allá! Después de terminar la guerra pude seguir de cabo paradista, pero eso de venir pa' casa ... ¡Cuánto me ha

(*) Las palabras en negrita se definen en el Léxico.

pesao! Solicité entonces el ingreso en la Guardia Civil, y estuve un año de prácticas, pero cuando llegó la notificación para ir a la Academia y me dice el cabo: ¡Venga Enrique tire la garlopa!, pensé que hablaba demasiado. Estaba empezando en el oficio y el sueldo de los guardias, unas trescientas pesetas al mes, les obligaba a criar gochos y pedir frejolicos por las casas ... Sacaba yo más en un mes que todos ellos juntos, y no quise seguir su consejo. Me tiraba mucho esto, y aquí estamos, trabajando con la garlopa hasta el setenta y tantos".

IMPORTANCIA DEL CARRO EN EL MUNDO AGRÍCOLA

Para darse cuenta del papel del carrero, conviene tener una idea aproximada de cómo era la vida hasta hace dos décadas. El carro, que el carrero construía para vivir, era una herramienta de pura necesidad en la sociedad rural, y dependía de su oficio y bien hacer la fabricación de un instrumento indispensable que se usaba para todo, y que era el mejor medio para acarrear la cosecha: trigo, cebada, avena, yerba, fréjoles, etc. o para el transporte de leñas, abono o tierras. Revela dicha importancia el hecho de que: *"había mucho mercao... y difícilmente podía cumplir con los encargos. Hasta mediados los 60 era terrible el trabajo que tenía. Imagínese que todos los labradores tenían por lo menos una pareja y había quien tenía dos o tres... podían necesitar más de un carro... Tuve hasta tres aprendices y contrataba ayudantes pues, con frecuencia, me veía obligado a hacer un carro completo a la semana".*

Pero recuerda Enrique, que no todo era tensión y agobio en torno al carro, pues también colaboraba en tareas distintas, más festivas, que con el tiempo han derivado en imposibles: *"de joven, en invierno, como todos los aperos andaban por las calles, los mozos le preferían como objeto de putadas. Estas tardes que había poco quehacer eran propicias pa' cualquier entretenimiento, por más bruto que hoy pueda parecer; agarrar un arao y dar unos garabatazos a una cebada o* ***entornar*** *carros eran los pasatiempos preferidos; les dábamos un* ***columbón*** *y pa'l prao panza arriba, mirando a las estrellas..."*

El carro era empleado entonces, como algo más que un vehículo de transporte. Formaba parte de una cultura, de un modo de ser: *"eran trastadas que nos curaban de tantas fatigas, de un trabajo de sol a sol, de muchas cantiñas con la barriga vacía... Antaño, se colgaban los carros de los chopos; me recuerdo de oírselo a mi padre de la mocedad de más atrás... También se utilizaban los carros para algunas animaladas como ahorcar los perros: se le ataba con un nudo corredizo al* ***pezón*** *y se* ***regañaba*** *el carro; era efectivo y rápido, de ahí que a veces se refiera la gente a esa pieza como* ***esgañaperros****... Fue de igual forma imprescindible en las cencerradas, esas bromas que acompañaban la cabalgata nupcial de los viudos a la iglesja; los novios, aburridos y jaleados por la serenata insistente de mozos y guajes, eran conducidos al atrio sentados en un carro enramado, adornado con los abalorios más dispares".*

De todo esto, de los antiguos modos de vida, de los oficios y tradiciones del pasado, ya sólo queda evocarlos con hombres que, como Enrique, vivieron la agonía profunda de ese mundo tradicional, donde convertir la madera en una herramienta, en un instrumento útil, era algo más que trabajar, era algo cercano a la obra de arte.

Los labradores dieron paso a los agricultores mientras, lentamente, se despoblaban los pueblos... Orestes Martínez, el aprendiz en quien depositó su veterano magisterio, vio cómo asomaron los años 70 preñados de nubarrones y cambios e interrumpiendo la tradición; había trabajo para todos, pero los tractores forzaron al carrero a una nueva lectura de la realidad: era preciso reconvertirse, cultivar la tierra o buscar la jubilación; aquella ocupación ya no cabría con la mecanización del campo, aquel oficio había agotado su futuro.

Comenta Enrique del **carro centella**, –como él conoce al carro **chillón**– que, aunque le conoció durante la guerra, en Asturias, la memoria de su padre sí guardaba ecos del mismo: *"A pesar de que mi padre tampoco le construyó, si me habló a veces de él". Y no es extraño; según destaca Hoyos Sáinz "en las tierras llanas de León se usó este carro hasta mediado el siglo pasado"* (1). Dichas aseveraciones encuentran reflejo en las Ordenanzas del Concejo de Vegas del Condado (1829), cuya información –como radiografía de una realidad cotidiana que fue– debe ser tenida en cuenta; señalan las mismas en el capítulo 25 que: "Yt. ordenamos y mandamos que a el lugar de Castro de la Sobarriba se le comunique del agua que viene de Barrillos la que cupiere por el abujero de un **meul** o mediano de la rueda de un carro según ha sido y es costumbre". Pero ha transcurrido demasiado tiempo sin documentos o testimonios intermedios, como para poder avanzar una fecha verosímil y aproximada de la caída en desuso y total desaparición del carro centella en la ribera del Porma.

Enrique, prefiere entonces olvidarse de fantasías, por más o menos curiosas que pudieran ser, y se entretiene describiendo los tipos de carro de ruedas radiadas que salieron de su taller de carretería, algunos de los cuales, o sus esqueletos, se encuentran abandonados en eras y huertas del pueblo o arrumbados y olvidados en los corrales.

Se trataba de dos carros básicamente similares, el carro del país y el de escalera, a los que se enganchaba ganado vacuno, preferiblemente bueyes bercianos (2), cuyas diferencias formales resaltaban en el **armazón**, en el cuerpo del carro. Respecto a la **vara**, en el carro del país estaba siempre abierta, hendida, mientras que en el de escalera, podía también ser enteriza. Cada tipo de vara determinaba el **deshojao** del carro, siendo aquí, en la configuración del bastidor, donde las diferencias eran más apreciables.

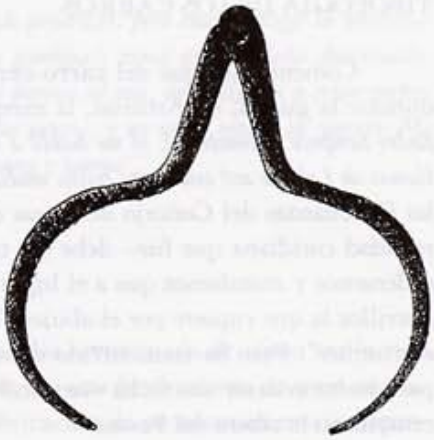
En el carro del país se cuadraba la caja sobre las **mesas** y la vara, en tanto que en el de escalera, eran los **cabezales**, las **sobrevaras** y los **aimones** –machihembrados– los que formaban la plataforma. Aunque nuestro interlocutor comenzó fabricando siete carros del país por cada uno de escalera, dicha proporción fue invirtiéndose debido a la mayor capacidad de éste último. Un aumento de los rendimientos del campo, unido a la mejora de los caminos y, quizás, a una mayor rapidez en el transporte derivada del diámetro levemente superior de las ruedas, relegaron definitivamente al carro del país frente al de escalera cuyo nombre, según Enrique, parece tener origen en la similitud de la estructura de sus laterales con la escalera de mano. Es en éstos últimos, también denominados **teleras**, donde se descubren sensibles variaciones. En el de escalera, el diseño escueto y sobrio del carro del país se complica, se ensancha, gana en altura, se cierra y refuerza. Entre las **pernezuelas** que lo conforman, unos barrotes insertos en el rebaje del aimón y en la **barandilla** afianzan su estructura. Las **pulseras** que afirman el bastidor, igualmente espigadas, son bastante más sólidas que las escuadras de sujeción de los **tadonjos** en el carro del país. Además, el **puente** contribuye a incrementar sensiblemente la capacidad del carro.

---

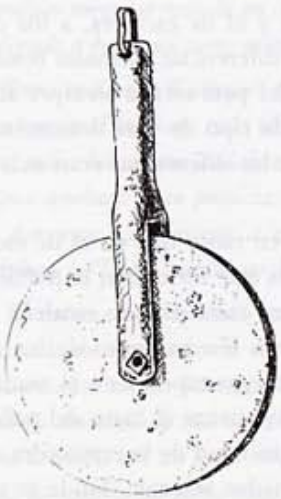
(1) Luis de Hoyos Sáinz / Nieves de Hoyos Sancho. Manual de folklore. La vida tradicional popular en España, pág. 437. Ediciones Istmo, 1985 (Revista de Occidente 1947).

(2) "Mi padre tenía uno y yo hice algún carro para mulas. Uno para un molinero y otro para un chalán, que se dedicaba a andar por ahí, se dedicaba al porte ... Recién terminada la guerra, como no se podía meter nada de combustible, matanza, etc. en León, el comercio tenía que florecer a espaldas de la legalidad de postguerra... le hice un carro para mulas con dos pisos –unos 15 cms. entre ellos– y una trampilla donde meter el material. Llegaba al fielato, miraban los de Consumos y nunca tuvo obstáculo alguno... no dejaba de ser un buen remedio para eludir la desconfianza que conllevaba la práctica del estraperlo".

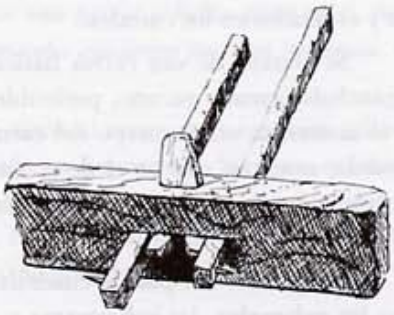
Barrena



Compás de grueso

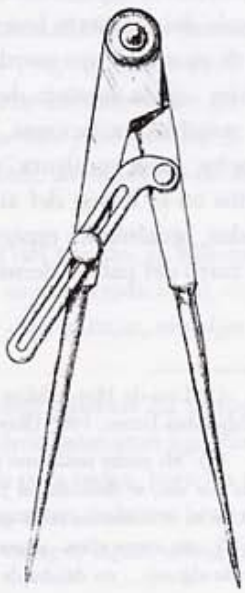


Rodela



Bramil

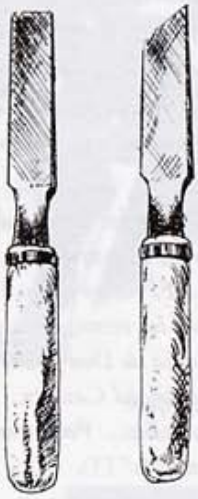
Zuela



Compás

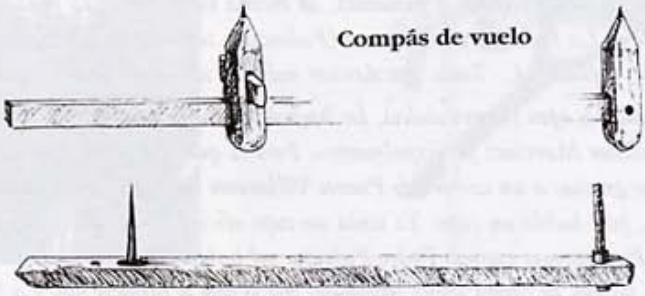
Tronzador

Bédanos



Gubias

Compás de vuelo



Terraja

Serrucho

Marra

Garlopa

Hacha

OBTENCIÓN DE LOS MATERIALES

Para la consecución de la madera y el hierro preciso, Enrique cuenta que no solamente había que encargarlos y pagarlos, también había que ir a buscarlos: *"cuánto carreteé dios mío, y si no... alquilar un camión o un tractor, que ya empezaban a verse por el pueblo; además, el transporte en carro tenía el inconveniente del peso de la carga".*

Conocía, sólo con verlo, el negrillo de buena madera, resistente y pesado, indispensable para varas y calabazas: *"los mejores eran los de corteza más fina, menos áspera; a primera vista ya se veía la correa retorcida que domaba como una vilorta y que aunque cargaras una casa encima no partía... Les compraba en pie, pagando en el acto no fueran a volverse a atrás, y tenía que cortarles –uno de los pocos secretos que hemos arrancado a la naturaleza– en el menguante de marzo, cuando la savia no había comenzado a subir. Me pasaba 15 días en Cerezales o Villafeliz tirando madera con los obreros que tenía. Después, a arreglarles en las sierras de Ambasaguas o San Cipriano, quitándoles los* ***costeros*** *y cuadrando las varas a 16 cms.; otros ocho días y a carretearlos pa' casa. Se* ***acastillaban*** *y que* ***curasen*** *a la sombra, dejándoles un par de años o tres pa' que secasen bien. Siempre tuve una buena* ***tendalera*** *de varas".*

"La madera de los ***radios*** *y* ***pinazas****, de encina valenciana, la pedía a una tienda de Barcelona, aunque aquí, en la parte de La Liébana y en Cervera (Palencia), también había madera que servía. Otras veces la encargaba a una casa de Valladolid... Tenía que danzar más que un mono. Si el Caimán hablase...".*

"Compraba los ***ejes*** *(hierro dulce), los* ***bujes*** *(hierro fundido) y los* ***topes*** *de aquéllos en los talleres de León –Zarauza y Melchor Martínez principalmente–. Pero lo que más problemas me planteaba era la adquisición de las* ***llantas****, aunque gracias a un carrero de Puente Villarente conseguí solventar el problema... El hierro de las llantas venía de Mieres, pero había un cupo. Yo tenía un cupo oficial de 10 pares de llantas, hasta los veintitantos que me hacían falta... Fue entonces cuando Pedro Palacios me habló de un martillo pilón en Valencia de Don Juan, donde hacían aros con los ejes de carros viejos desechaos, así es que a atropar ejes y a Valencia al son del Caimán... Estoy hablando de poco después de la guerra, cuando escaseaba el hierro... Eran unas fatigas y tragedias... Pero como decía el refrán –nunca compres cosa vieja que no sea hierro o teja– resultaban de una calidad tremenda"* (3).

Una vez relacionada –someramente– la diversa tipología de carros, su papel en la sociedad agrícola tradicional, el porqué de una profesión, su importancia y la consiguiente estima social, así como la forma de obtener los materiales precisos para la confección de dicho vehículo de transporte, vamos a detenernos en la descripción del carro del país –el más lejano en el tiempo y en cuya fabricación Enrique más se detuvo– y en el volquete o basculante, por la adaptación e innovación que supuso.

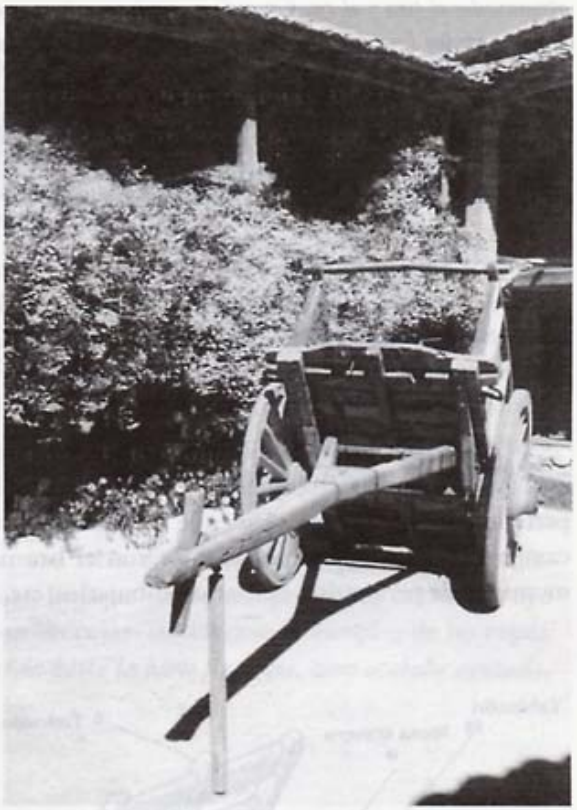
EL CARRO DEL PAÍS

El deshojao

"Nada más abrir la vara, se colocaban las ***pellas****, el pinote y el* ***sollogo****, donde irá clavada la* ***tablazón*** *del carro; todo a la una. Después las* ***aújas*** *y las mesas teniendo cuidado de nivelar el carro, pa'que no quedasen*

(3) Fue abierto después de la guerra por Pablo Miguélez Pérez y Daniel de Lera Gaitero estando en funcionamiento hasta 1952. Tenía 3 martillos pilones –machos pilones– llegando a trabajar en el mismo 8 obreros. El edificio se conserva actualmente, siendo su propietario Cleto Miguélez Pérez. (Comunicación de Ignacio Muñoz Liébana).

Máquina de curvar



En primera línea, el volquete

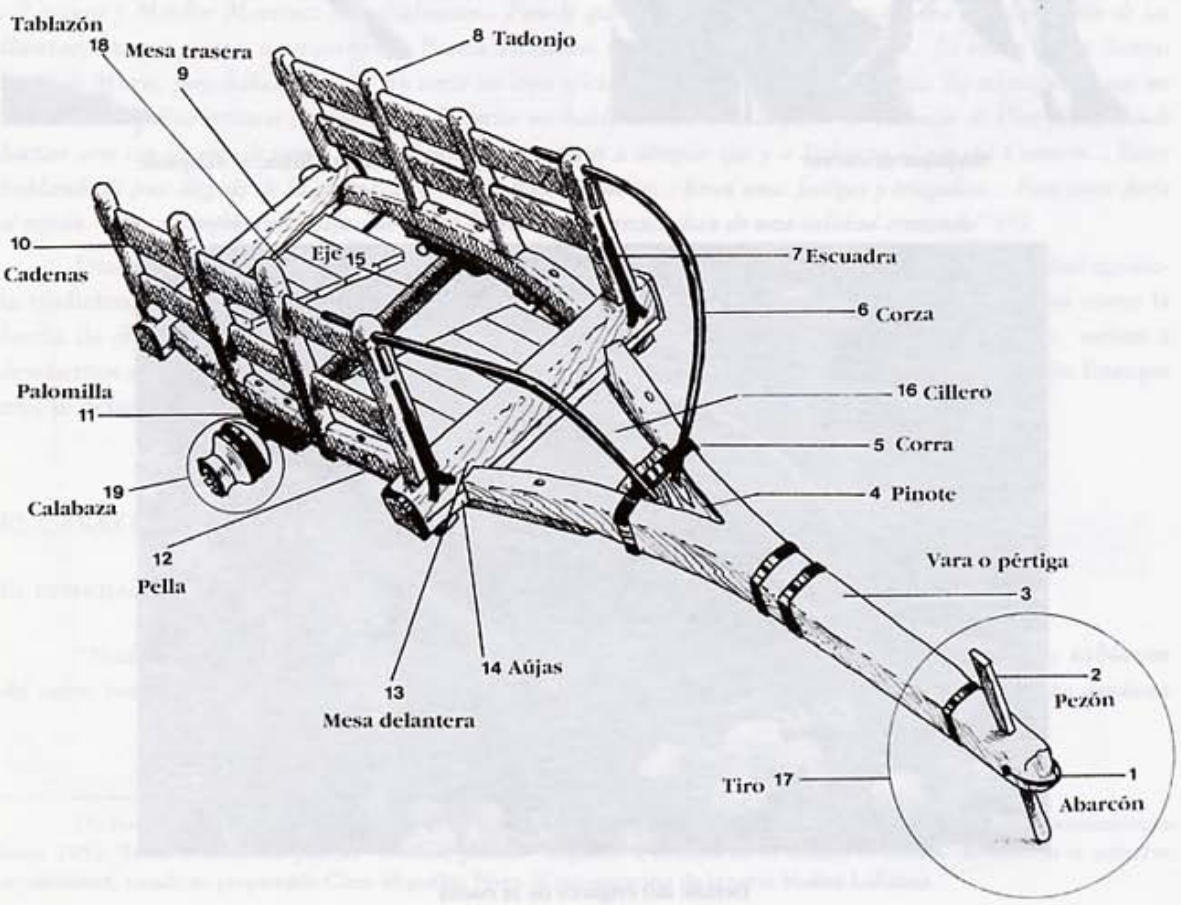
Detalle del engarce de la rueda

atravesados el tiro y el eje. Cuando se empieza a trazar el carro, cuando montas las aújas, con una cuerda atada al pezón se miden las mesas pa'que no quede el carro avirolao y quede cuadrao respecto al **tiro** *de la vara".*

Cuadrada la vara en la fábrica y eliminados los costeros, se metía un hilo de sierra conformando las **patas** del grueso deseado. Ya en el taller y calzada con pinas, se aseguraba la **pértiga** en la **cárcel** para abrirla, horquillarla; contigua, en la parte del tiro, una **corra** de hierro impedía que **rachase**, mientras que en la **rabera** se atornillaba la barra pasante de hierro que determinaba la apertura del carro.

"Se empezaba a abrir con el hacha, un taco y ¡zas!, otro taco y ¡zas!; también utilizaba el macho, dando con maña –siempre mejor que la fuerza– de un lado y de otro, hasta que las patas cogían forma y conseguía la alineación que quería. Como lo importante era que quedaran parejas, si una curvaba menos que la otra, se calentaba pa'lograr igualarlas". Con la hendidura abierta se encajaba el **pinote**, que afirmaba la horquilla de la vara.

Realizado esto y preparadas la aújas y las mesas, se acomodaban sobre la vara marcando en falsa escuadra los rebajes; escopleados éstos y los agujeros donde irán sujetos los tadonjos, se preparaba la parte inferior de las mesas para que la tablazón fuera a paño y se armaba la caja. Aquéllo casaba herméticamente. Señalados en los tadonjos con el **bramil** o **guiaburros** los espigos de las **cadenas**, era el momento de perforarlos, biselarlos, dibujarlos, etc.



Armar el carro era una labor de carpintería que, con tiempo y madera, cualquier carpintero acababa realizando con cierta soltura, pero en la labor de componer la rueda, en la perfecta ejecución de sus torneados, encajes, ajustes y complicadas geometrías, era donde radicaba la verdadera dificultad del trabajo, y donde los vecinos apreciarían la profesionalidad y oficio de "su" carrero.

Enrique señala la existencia de tres tareas esenciales:

a) Elaboración de la maza, cubo o calabaza

Al comprar la partida de madera, se destinaban las **rollas** de negrillo más gruesas para confeccionar los **cubos** o calabazas, cortando con el tronzador las piezas que se podían utilizar en el año –50 ó 60– conformándose la estructura de la **maza** con el hacha. Todavía en bruto, se sacaba el centro del cubo, se barrenaba y metía en el centro del mismo un taco de encina, "porque la encina aguanta la marea de tornear" y con el compás se definían las circunferencias de la mesa de la calabaza, la **boquilla** y el **culote**.

La labor posterior es **cajear** el cubo de la rueda, una tarea de precisión que podía llevar el día. Marcado con el compás el lugar donde irían los radios –Enrique jamás compró cubos hechos ni oyó hablar del divisor de cubos– con la escuadra se marcaban las **cajas**, iniciándose el escopleo de las **cepas** de los radios: *"primeramente se barrenaba, después con el formón hasta la parte final que, como acababa aguzada, se realizaba con el* ***bédano****"*.

b) Enrayar

1.–Elaboración y colocación de los radios.

Torneado el cubo y arreglados los radios, 14 ó 16 en función del tamaño de la calabaza, se procedía a **enrayar**, una tarea milimétrica y precisa donde cualquier error podía dar al traste con el trabajo: *"Preparados los radios –el espigo de la pinaza es más grueso y estrecho que el encajado en el cubo– se cocían las calabazas, atizando con culos de chopos y cepos grandes los bidones que se habían puesto a hervir, colocando un par de mazas en cada uno; cuatro horas después, como la madera al cocerse sale como tripas, se enrayaba, uno de los peores días en este oficio tan criminal, llevándome –los radios se metían de dos veces– media hora de trajín cada calabaza. Subido al banco, con la rueda pinada y calzada en una* ***canalina****, de madera pa' que no bailara, ¡estacazo va, estacazo viene! Como resulta que el cubo al mermar apretaba aún más las* ***agallas*** *del espigo, esas* ***llaves*** *hechas a zuela, se recebaban al entrar con tanta presión en la madera. ¡Como para sacarlos una vez enfriados! ¡Era más fácil romperlos que sacarlos! Si por cualquier causa partías uno, tenías que cortar y barrenar de nuevo que aquéllo no lo sacaba nadie"*.

Enrayar era la tarea donde el carrero acreditaba su maestría, pues había que ganar el **copero** de la rueda, esa inclinación de los radios que determina la estructura cónica aumentando su resistencia, sobre todo frente a los tan frecuentes golpes laterales. El copero de la rueda se presentaba, pues, como la suma de dos tareas complementarias: una, el espigado preciso de los radios; otra, el perfilarlos adecuadamente con la **terraja**.

2.–Postura de pinazas o cambones

Marcado con el **compás de vuelo** el **desnivel** de los radios, se cortaban con un serrucho, escopleando dos en cada pinaza o **cambón**, unas piezas curvas de madera que determinaban el contorno exte-

rior de la rueda: *"tenía unas plantillas de chopo hechas por mí con las medidas, perfiles y todo... Eso sí, se hacía todo a mano, que era madera de encina"*.

Espigados los radios en las pinazas, como tenían un pequeño desahogo, se hacía a éstas una muesca donde embutir una **cuña** de encina –no hay peor cuña que la de la misma madera– para que encajasen mejor, quedando milimétricamente junteras por el interior en tanto que, en la parte de afuera, la pequeña abertura dejada se ajustaría con la posterior presión de la llanta.

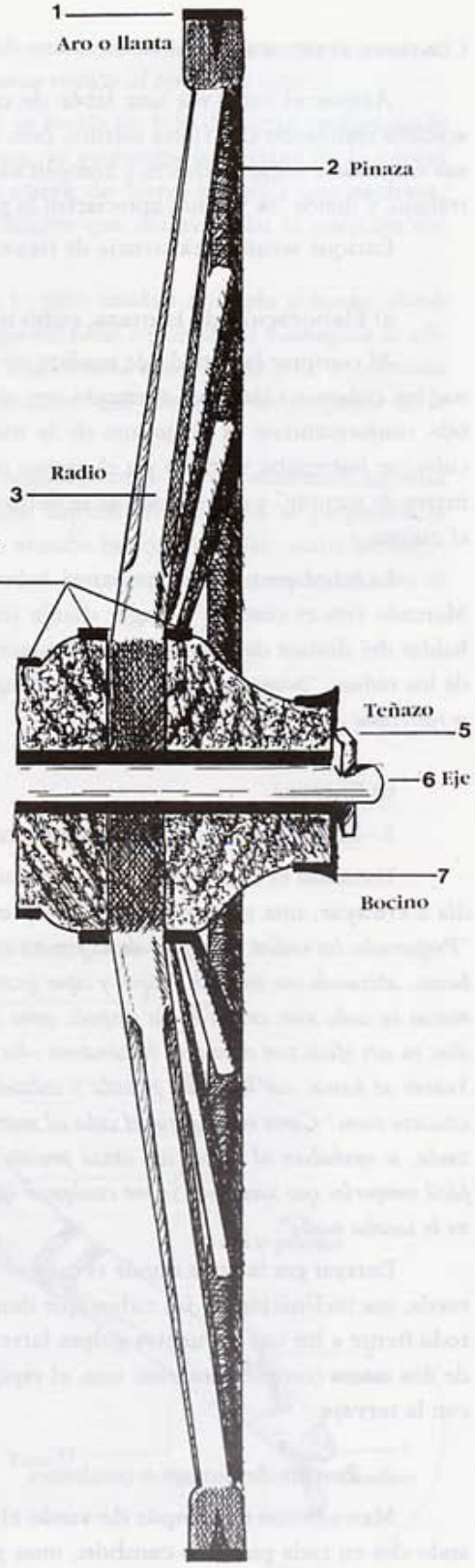
"Bien enrayada la rueda, es completamente imposible que rompa, que las ruedas se muevan o que los radios partan, aunque cargues cien toneladas encima".

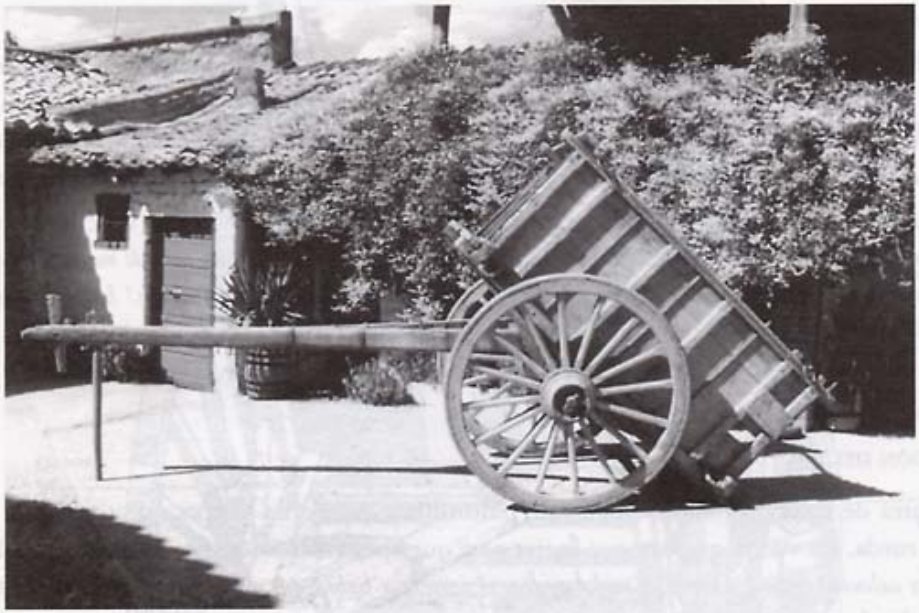
c) Herrado de las ruedas

Era la labor que se efectuaba seguidamente para la confección de la rueda. Las llantas, de unos cuatro metros y medio, una vez enderezadas en el yunque con la **marra**, se medían cortando unos centímetros de más para la **pegadura**, **avellanándose** los cuatro agujeros de los **pitorros**. Tras **escarpir**, se daba una pequeña vuelta en las dos puntas para que trabaran, *"Una cosa de cálculo y práctica, introduciéndola en la máquina de curvar, una máquina tan exacta que las sacaba redondas como un compás; después a la fragua, donde se metían unas placas de soldar (Lafite) entre las dos hojas y a fuego limpio, a* ***cáldea*** *limpia, pa' que pegasen"*.

"Comprobadas las medidas con la ***rodela****, se daban otras dos cáldeas, una para cada lado de la pegadura, cortando el sobrante con la* ***tajadera***".

La postura de llantas, era un trabajo laborioso que precisaba el concurso de tres personas: *"En el corral, en un pozo redondo, se calentaban 10 ó 12 llantas, teniendo cuidado para evitar confusiones a la hora de herrar. Atizaba con cepas, madera de muchas calorías y las cubría todas ellas.* ***Amechabas*** *con urces y comenzaba a arder aquello... Como la operación se hacía de madrugada, casi de noche, algunos que andaban por el campo regando pensaban que había quema, y era que Enrique estaba poniendo aros... Una foguera, una humera, unas llamas... Y cuando se ponían rojas,* ***albando****, calentada por igual y evitando el temple rana –herrar la rueda cuando a uno le da la gana–, con una barras que terminaban en* ***uñas****,*





Carro realizado por Enrique Robles

Detalle de la rueda

sacábamos los aros. Una vez embocado en el potro, ¡agua! Después, por el aujero del buje metías una barra y pinabas la rueda y, entre dos, a un caballete y a un pozo sin que tocase el suelo, donde la daba agua a fin de que enfriara más rápido, y entre dos machos la perfilaba... Como habíamos cortado la llanta un poco menor que la rueda y con el calor se dilataba, al enfriar aquello restrallaba que daba miedo, pero ceñía con una presión tremenda, quedaba como un guante".

De nuevo a colocar los **arquillos**, esas corras de hierro que Enrique hacía en la **bigornia** de la fragua para dar consistencia a la maza, y que al hervir la calabaza se aflojaban y desprendían: *"se volvían a cortar para que apretasen, se fijaban con tres* ***hitas****, y ya estaba. Entonces, con la zuela, la garlopa y el cepillo de vuelta, se dejaban las ruedas que no se conocían las juntas; parecía que todo aquello fuera de una pieza".*

Con la rueda ya rematada, quedaba escoplear a gubia la **hoya** del buje, un cilindro de hierro que guarnecía la calabaza y alojaba la **manga** del eje: *"Con la calabaza sobre un taco de madera en el suelo, se colocaba un* ***tejo*** *para que el buje no abollara y voleando con la marra, ¡zas!, ¡zas! y ¡zas! hasta que encajaba"*. Esta pieza, que atenuaba el rozamiento de la manga del eje, iba estriada en el interior. Se solía engrasar con tocino, aunque el unto de caballerías (burro y caballo) era más aparente. "¡Pero no había!".

Colocación del eje

Antes de colocar el eje –1 metro de **palomilla** a palomilla– había que conseguir el **sopié** que quiere la rueda, esa vuelta que hay que lograr para que apoye correctamente y contrarreste la tendencia a salirse; *"se calentaba el eje y con una regla medías el sopié que había que darle para que la rueda pisara bien... y panza arriba el carro pa' poner el eje".*

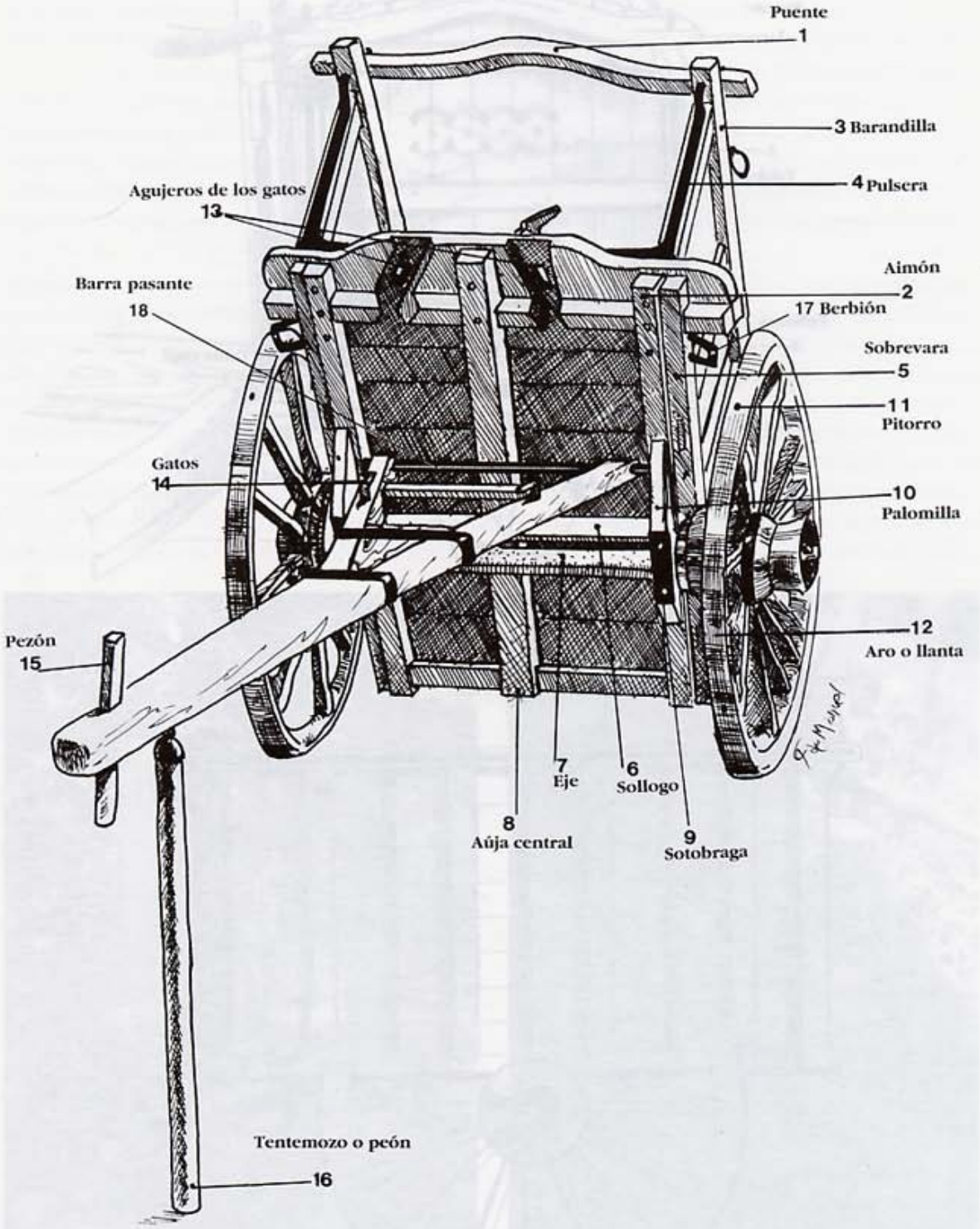
"Puestas las palomillas y nivelado el eje, se escopleaban las cajas de aquéllas y se ponía éste. Después, se colocaban las ***sotobragas****, unas piezas de hierro que, atornilladas sobre las patas de la pértiga, aguantaban ciento y un días. Para que quedara asentado y firme se ajustaba, contiguo a la palomilla el tope del eje; se ponía en caliente y amoldaba perfecto: le tocabas con un martillo y cantaba como una campana".*

Vuelto el carro a la posición normal, se levantaba la caja con un **gato** para poner las ruedas. En el tope comenzaba la manga del eje que, con un pequeño rebaje para ser engrasada, atravesaba el buje y finalizaba en la pina o **teñazo**; para la colocación de esta **llave** cuyo objeto era evitar que la rueda se saliera, el **bocino** tenía un sacabocao que facilitaba los golpes de la maza para asegurarlo. Ya sólo quedaba pintarle, adecentarle un poco...

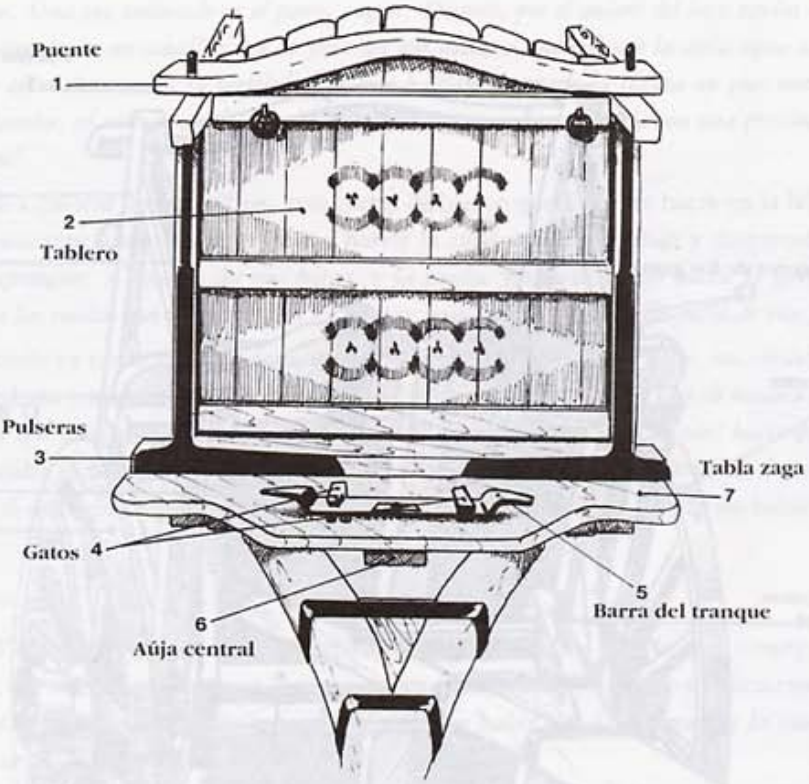
EL CARRO BASCULANTE O VOLQUETE

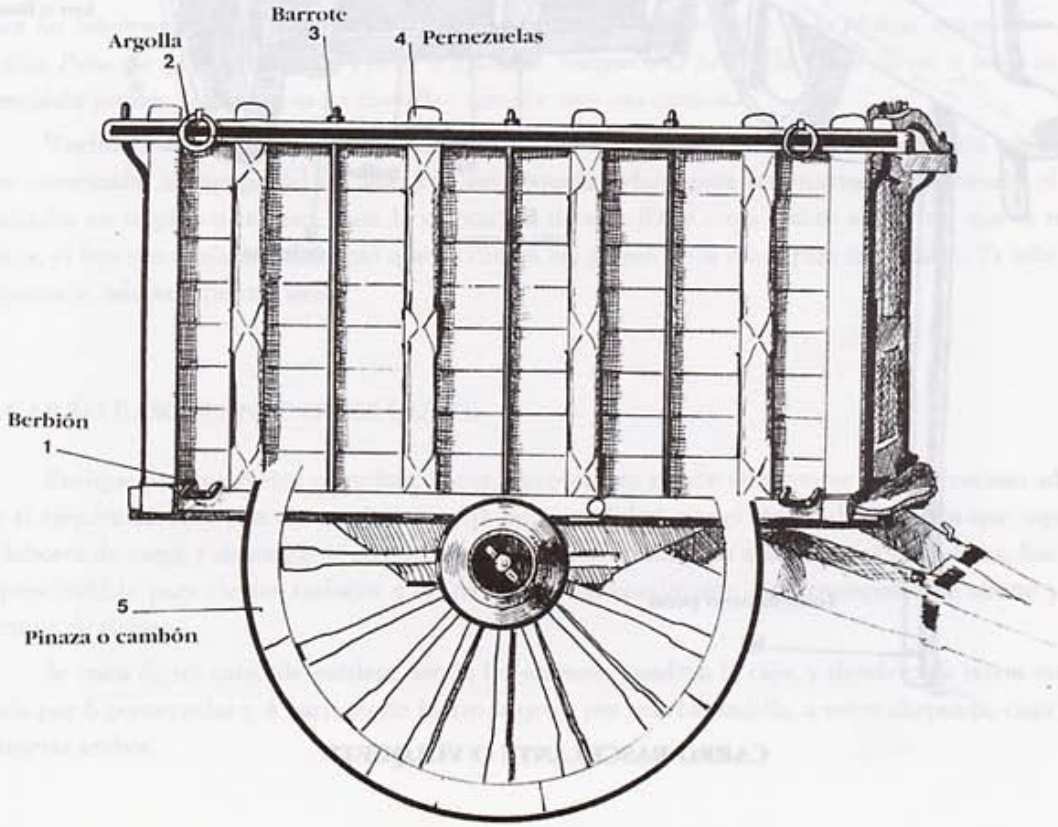
Enrique construyó este carro basculante, cuyo origen parece remontarse al carro catalán adoptado por el ejército en 1848, en torno a los años 50. Su comodidad, por el ahorro de esfuerzos que suponía en las labores de carga y descarga, le convirtió rápidamente en un gran aliado de los labradores, haciéndole imprescindible para ciertos trabajos y acarreos, fundamentalmente para transporte de abono y movimientos de tierras.

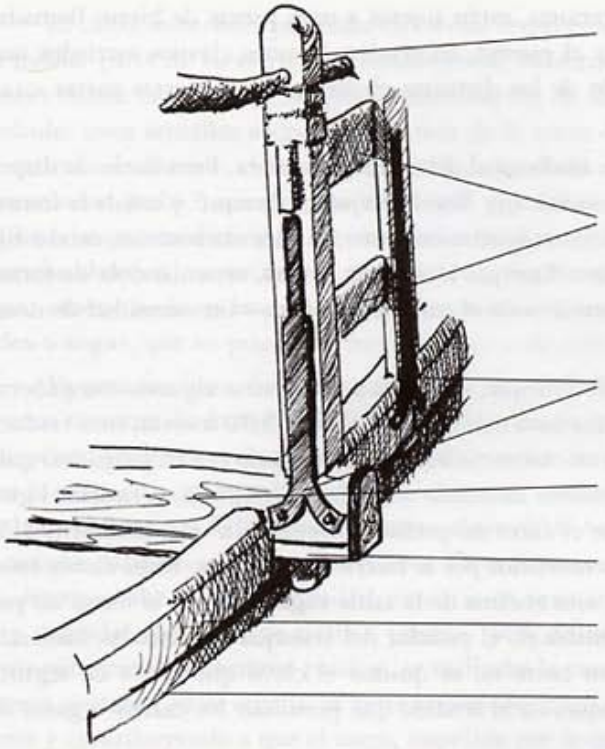
Se trata de un carro de escalera donde los aimones cuadran la caja, y donde cada telera está integrada por 6 pernezuelas y 4 barrotes de hierro, sujetos por una barandilla, a veces chapeada, cuya misión es sujetar ambos.



CARRO BASCULANTE O VOLQUETE


Puente
1
2
Tablero
Pulseras
3
Tabla zaga
7
Gatos 4
5
Barra del tranque
6
Aúja central


Barrote
3
Argolla
2
4 Pernezuelas
Berbión
1
5
Pinaza o cambón


7.-Tadonjo
6.-Cadenas
5.-Escuadra
4.-Mesa
3.-Aúja
2.-Pata (vara)
1.-Pella

Las pernezuelas frontales anteriores y posteriores, están sujetas a unas piezas de hierro llamadas pulseras que, una vez atraviesan las barandillas y el puente, sobresalen en unos clavijos estriados que pueden ser atornillados para aumentar la sujeción de los distintos elementos. Todas estas partes están ligadas entre sí con los agarres necesarios.

Hasta aquí todo responde a la construcción tradicional del carro de escalera. Pero fue en la disposición de la vara, donde Enrique invirtió parte de su talento: "Eso lo saqué yo de aquí" y señala la frente, con orgullo pero sin atisbos de impertinencia. En los volquetes comunes, la vara era enteriza, estaba fija en las mesas y el sollogo, teniendo muy mala vejez. Enrique ideó abrir la vara, articulándola de forma independiente para bascular la caja del carro, –permitiendo el giro de la misma– sin necesidad de desatar la pareja.

Pero esto de abrir la vara, fue un invento de Enrique, viniendo a informarse algunos compañeros de profesión y preguntándole cómo lo hacía. Era una vara más corta, de 3,50 a 3,70 metros, (nos traduce las medidas a términos actuales, aunque dice que en carretería antiguamente todo era en pulgadas) que, atravesada al final de la horquilla por una barra pasante de aimón a aimón y articulada, permitía el giro sin necesidad de desenganchar las vacas. Para que el carro no pudiera bascular sin que quisiésemos, la vara llevaba unos estribos de hierro, unos **gatos** atravesados por la **barra de tranque**. Estos clavos estaban atornillados a la vara, sobresaliendo por unos ojos encima de la tabla **zaga** (Enrique la llama así por su similitud con la de los carros de caballerías), entonces, el pasador del **tranque** les cruzaba, haciendo imposible todo movimiento entre caja y varas en tanto no se quitase el clavo que ejerce de seguro, girando la barra sobre el tornillo central del tranque, en el sentido que permitan los **calzos** o gatos de hierro.

En cada culata de la horquilla, la vara estaba protegida por unas chapas de hierro que evitaban el deterioro de la madera. Con el fin de garantizar la estabilidad de abertura en la vara –ésta no lleva ningún tope– un travesaño ensamblado en ambos pies de la horquilla, mantenía invariable la distancia.

COMPLEMENTOS DEL CARRO

Aunque Enrique relata con indisimulada complacencia que en carpintería podía conseguir lo que cualquier ebanista, al haberse prolongado la charla en demasía, dejará tales concreciones de soslayo, para ceñirse al acabado y complementos más utilizados del carro, esos pequeños detalles que incrementan no sólo el placer de utilizarlo, sino también el disfrute de su contemplación.

Ejecutada la construcción en su totalidad y taponadas con masilla las imperfecciones y estrelladuras de las tablas –para que no resaltasen y la madera quedara uniforme–, restaba por completar la obra con esas pinturas y dibujos que además de alargar la vida del carro, alegraban la vista y le individualizaban, confiriéndole la sensación de ser una obra perfecta, acabada.

Continúa diciendo que utilizaba los colores tradicionales en estas tierras: unas pinturas que se compraban al por mayor a viajantes de Barcelona. Los carros del país se pintaban de un rojo vivo *"una primera mano de minio plomo –rojo más pálido– y una segunda del bermellón que llamamos"*, mientras que los volquetes o basculantes solían cubrirse de verde. En los carros de escalera se adecentaban los **tableros** delantero y trasero, aprovechando el carrero para demostrar su destreza y buen gusto a la hora de mezclar los colores: amarillos, verdes, azules, negros, etc., plasmando delicadas figuras de imágenes de siega o animales; estos laboriosos acabados dieron paso con el tiempo, a los finos dibujos geométricos combinadores simplemente de círculos, rectas y colores.

El carro, asimismo, precisaba de ciertos complementos –fabricados igualmente por Enrique– que, sin formar parte de su estructura fundamental, conformaban precisos sistemas de contención para esas labores donde era aconsejable, por la disminución de trabajo que suponían, aumentar la capacidad del vehículo; unos sencillos accesorios, las más de la veces de madera –los **berbiones** y las **corzas** últimamente eran de hierro–, determinados en función de la carga. Cuando había que aumentar la capacidad para acarrear yerba o cereales, los **armantes** y la **rabera** eran suficientes; si había que atropar leña del monte o la cosecha de fréjoles, se montarían los armantes de picos cortos o las **pernillas**; si se trataba de carretear abono o mover tierras y escombros, con las **costanas** bastaba. Para meter la paja trillada al pajar –amontonada en las eras con el **aparvador**– se armaba el carro con los **cuartones**, poniendo unas **redes** o **sogas**, que en principio fueron de lino y después de esparto.

Ya para finalizar, decir que estos vehículos se hallaban dotados, o precisaban la incorporación, de algunos sistemas de frenado –para hacer más cómodo su uso– por más rudimentarios que éstos fueran, indispensables sobre todo en las labores de acarreo de leña por las **vargas** del monte; cabe citar entre ellos la **galga**: un madero de negrillo o roble que, accionado por una simple manilla, presionaba sobre la rueda impidiendo el deslizamiento cuesta abajo. *"Ahí baja Enrique, se siente la galga"*, recuerda con orgullo nuestro carrero que decían los vecinos. Otro sistema utilizado era el **rastrón** que, ajeno a la carpintería, desempeñaba una tarea similar; consistía en unas **trampas** de roble sujetas a la argolla trasera o al eje y cargadas con sacos de tierra o piedras, para dificultar el deslizamiento por las cuestas. De igual forma para frenar en terrenos pindios, se utilizaba la pareja de **rabicuartear**; las vacas uncidas y atadas a la mesa posterior en la argolla, al verse arrastradas hacía adelante se resistían, tirando hacia atrás lo suficiente y contribuyendo a que el carro, impelido por la carga, no escapara al control de la pareja delantera. Si por el contrario el carro **atollaba**, la pareja de **cuartear** se enganchaba al **abarcón** del tiro, para sacarlo hacia adelante.

LÉXICO

ABARCÓN: Argolla de hierro, situada en la punta de la vara, donde se enganchaba la pareja de cuartear.

ACASTILLAR: Amontonar, a la sombra, la madera para que se seque.

AGALLAS: Muescas que lleva la cepa del radio.

AIMÓN: En el carro de escalera, cada uno de los largueros laterales del piso del carro.

ALBANDO: Al rojo vivo, ardiendo.

AMECHAR: Atizar, encender.

APARVADOR: Instrumento utilizado para amontonar la paja trillada en la era.

APRIETOS: Centímetros de menos que debe medir el aro, para aprisionar eficazmente la rueda, una vez enfriado.

ARMANTE: Suplemento de madera para aumentar la capacidad de acarreo del carro. Podría ser de picos largos o de picos cortos.

ARMAR: Montar el armazón del carro.

ARMAZÓN: Estructura esencial del carro.

ARO: Banda de hierro que recubre el exterior de la rueda.

ARQUILLOS: Tres piezas que enzunchaban la calabaza de cada rueda, para que no abriera.

ATOLLAR: Atascarse el carro en terrenos húmedos.

AÚJAS: Maderas transversales situadas bajo las mesas, que sujetan el piso en el carro del país.

AVELLANAR: Rebajar la llanta para que, al colocar los pitorros, éstos no resalten.

BARANDILLA: En el carro de escalera, parte superior de la telera, donde van espigadas las pernezuelas y atornillados los barrotes.

BARRA DE TRANQUE: Mecanismo que permite bascular o mantener fija la caja, en los volquetes.

BÉDANO: Pequeño formón, de filo estrecho y sección rectangular, utilizado para realizar el extremo de la caja del radio.

BERBIONES: Travesaños de madera donde se enganchan los armantes.

BIGORNIA: Yunque de dos puntas.

BOCINO: Pieza de hierro que protege el exterior de la calabaza.

BOQUILLA: Parte exterior de la calabaza.

BRAMIL: Herramienta de madera con dos piezas de acero, utilizada para trazar líneas paralelas.

BUJE: Pieza cilíndrica de hierro que guarnece interiormente el cubo de las ruedas.

CABEZAL: En el carro de escalera, maderos anterior y posterior que cuadraban la caja.

CADENAS: Tablas transversales espigadas en los tadonjos.

CAJAS (de los radios): Agujeros donde van insertos los radios en la calabaza.

CAJEAR (la calabaza): Hacer las cajas de los radios.

CALABAZA: Pieza central de la rueda.

CÁLDEA: Acción de hervir, cocimiento.

CALZO: Pieza de hierro o madera utilizada para trabar o ajustar.

CAMBÓN: (V. pinaza).

CANALINA: Cepo de madera donde se encaja el radio al enrayar.

CÁRCEL: Madero fuerte con una canal en medio, del grueso de la vara.

CARRO CENTELLA: Carro cuyo eje giraba solidario con las ruedas.

CARRO CHILLÓN: (V. carro centella).

CEPA (del radio): Parte del radio que encaja en la calabaza.

CILLERO: Hueco situado entre el pinote y la mesa delantera.

COLUMBÓN (dar un): Volcar.

COMPÁS DE VUELO: Herramienta para marcar el desnivel de los radios.

COPERO: Inclinación de los radios, que determina la estructura cónica de la rueda.

CORRA: Abrazadera de hierro.

CORZAS: Piezas de hierro o de madera que, fijadas en el pinote y en las pulseras o tadonjos delanteros, aumentan la capacidad del carro e impiden que la carga moleste a la pareja.

COSTANA: Tejido de mimbre o de zarzos que, colocado en el interior de los tadonjos, aumenta la capacidad de carga.

COSTERO: Sobrante de madera que quedaba al cuadrar la vara.

CUARTEAR: Ayudarse de una pareja suplementaria cuando la carga es pesada o atolla el carro.

CUARTONES: Complemento del carro para acarrear la paja trillada.

CURAR: Secar la madera. Preferiblemente a la sombra.

CUBO: (V. calabaza).

CULOTE: Parte interior de la calabaza.

CUÑA: Pina de madera de encina que se embutía en el exterior del radio para que encajase mejor.

DESHOJAO: Caja del carro.

DESNIVEL (del radio): Definir el corte que precisa para no sobresalir de la pinaza.

EJE: Barra fija de hierro que atraviesa el cuerpo del carro, sobre la que giran las ruedas.

ENRAYAR: Acción de colocar los radios.

ENTORNAR: Inclinar o volcar el carro sobre uno de los laterales.

ESCARPIR: Afilar y doblar para que trabe la parte de la llanta que se va a soldar.

ESGAÑAPERROS: (V. pezón).

GALGA: Madera de roble o negrillo que, accionada por una manilla, actúa como freno del carro.

GATO: Garfio para sujetar el pasador en el volquete. También, herramienta con la que se alzaba el carro para poner o sacar las ruedas el engrasarlas.

GUIABURROS: (V. bramil).

HERRADA: Longitud del aro.

HITAS: Clavos con que se fijan los arquillos y el bocino.

HOYA: Hueco redondo en la calabaza donde va el buje.

LLANTA: (V. aro).

LLAVE: (V. agallas). (V. teñazo).

MANGA: Parte exterior del eje que atravesaba la calabaza.

MARRA: Maza de 10 kilos.

MAZA: Cubo de la rueda del carro. También, utensilio para introducir o machacar algunas piezas del carro. Enrique utilizaba mazas de 5 y 6 kilos.

MESA: Piezas de madera que, perpendiculares a la vara del carro, cuadraban la caja en el carro del país. Había dos: mesa delantera y mesa trasera.

MEUL: Tabla central que determina el diámetro de las ruedas en los carros de ruedas macizas. Tiene en su centro un hueco cuadrado donde va inserto el eje.

PALOMILLA: Dos piezas de madera en cuyos rebajes va el eje.

PATA: Cada una de las dos partes de la vara, una vez abierta.

PEGADURA: Lugar donde se suelda y cierra la circunferencia de la llanta.

PELLA: Pieza de madera colocada entre las patas y palomillas que daba consistencia y aumentaba las resistencia del armazón del carro.

PEÓN: (V. tentemozo).

PERNILLA: Suplementos que se añaden a los laterales del carro, para aumentar su carga. Se utilizaban principalmente para transportar cepas y fréjoles.

PERNEZUELA: En el carro de escalera, soporte lateral de madera espigado en el aimón y la barandilla; en su parte interior van clavadas las tablas que forman los lados verticales de la caja.

PÉRTIGA: La vara en el carro del país.

PEZÓN: Palo perpendicular a la vara del carro, donde se asobea el yugo.

PINAZA: Piezas de madera ligeramente curvadas, donde encaja el espigo exterior de cada radio.

PINOTE: En los carros de vara abierta es una pina grande de madera que mantiene la horquilla de la vara.

PITORROS: Los cuatro clavos que aseguran la llanta en las pinazas.

PUENTE: Tabla curvada y móvil que, sujeta en las pulseras y uniendo las barandillas, sostiene los tableros en el carro de escalera.

PULSERAS: Escuadras gruesas de hierro que sirven de sujeción a las teleras y al puente en el carro de escalera.

RABERA: Armazón que prolonga la trasera del carro aumentando las posibilidades de carga. También, final de la vara abierta.

RABICUARTEAR: Enganchar por detrás otra pareja para ayudar a frenar en las bajadas.

RADIOS: Cada una de las piezas que unen la calabaza y los cambones, conformando el redondel de la rueda.

RACHARSE: Abrirse la madera.

RASTRÓN: Suplemento que, atado por detrás al eje o a la parte trasera del carro, servía de freno.

REDES: Suplemento para cargas de gran volumen y poco peso.

REGAÑAR: Caerse para atrás el carro.

RODELA: Instrumento artesano para medir la longitud en superficies curvas.

ROLLA: Tronco grueso de madera.

SOBREVARA: Armazón lateral de la caja en el carro de escalera, que puede llevarla o no.

SOGAS: (V. redes).

SOLLOGO: Pieza de madera situada encima del eje y en el mismo sentido que, espigada en las dos patas de la pértiga, sostiene la tablazón.

SOPIÉ: Vuelta que hay que lograr en el eje, para que la rueda apoye correctamente, contrarrestando la tendencia de la misma a salirse.

SOTOBRAGA: Pieza de hierro que, atornillada, sujetaba el eje por la parte inferior.

TABLAZÓN: Tablas que integran el piso del carro.

TABLERO: En el carro de escalera, plancha de madera formada por varias tablas ensambladas, para impedir que caiga la carga. Hay dos: uno delantero y otro trasero.

TADONJOS: Cada una de la piezas de madera que conforman el armazón vertical en el carro del país.

TAJADERA: Instrumento para cortar los sobrantes de hierro tras la pegaduras.

TEJO: Trozo de hierro (sobrante de aros), que se ponía encima del buje para que no abollara al colocarlo.

TELERAS: Laterales del carro de escalera.

TENDALERA: Acopio grande. Montón.

TENTEMOZO: Palo que sujeto en la parte anterior de la vara o en la mesa trasera (éste último impedía que regañara), permite mantener horizontal el carro sin necesidad de estar uncida la pareja.

TEÑAZO: Pasador de hierro situado al final de la manga del eje, para impedir que salga la rueda.

TERRAJA: Instrumento para perfilar los radios.

TIRO: Parte anterior de la vara, donde se engancha la pareja.

TOPE (del eje): Abrazadera de hierro que sujeta el eje. A partir de él comienza la manga.

TRAMPAS: Rebollos de pequeño porte. Ramas del roble.

TRANQUE: Mecanismo que fija o libera el volquete.

UÑA: Forma en que acaba la barra de sacar los aros, para hacer presa en ellos.

VARA: Madero de negrillo (abierto o enterizo) que constituye la pieza esencial del carro.

VARGA: Terreno de fuerte pendiente.

ZAGA: En el volquete, tabla delantera donde va el tranque.