

José Arnalda Orduna: El último carretero de Fañanás

[[Ver fotos: El último carretero](#)]



José Arnalda Orduna y su esposa María Arnillas Lalieta

Fañanás, al igual que otras localidades, contaba con su propio carretero, José Arnalda Orduna, que siguiendo los pasos de su padre, compaginaba las labores agrícolas y ganaderas de cualquier habitante rural con la de uno de los oficios más antiguos que se conocen. En la década de 1960 el oficio comenzó su desaparición progresiva tras la llegada de la industrialización, al aparecer los remolques, que primero se hicieron para mulas y después para tractores, quedando su actividad reconvertida en la de carpintero o tonelero.

► El oficio de carretero

Su labor consistía en trabajar la madera para construir carros, tartanas, galeras, timones, y muchos otros productos, complementándose en ocasiones con el oficio de carpintero, haciendo mobiliario para las casas o útiles para las faenas agrícolas, como arados, rejas, canizas o yugos. Podían además dedicarse a la fabricación y reparación de toneles, cubas (toneles grandes) y carrales (toneles para acarrear vino). Trabajaba en estrecha colaboración con el herrero, pues necesitaba de él todos los accesorios metálicos que llevaba el carro y que hacían más sólida su construcción, así como accesorios para puertas, toneles u otros productos. Dada la necesidad de dichos accesorios metálicos, algunos carreteros llegaban a dominar también las artes de forjar el hierro en la fragua.

En tiempo adecuado, coincidiendo con los fríos del invierno, se cortaban y desroñaban los árboles con las hachas, y posteriormente se serraban los troncos en tramos o ajuareros con las sierras brazeras, almacenándolos convenientemente para que se secan por completo y evitar así grietas, retorcimientos o arqueados. Las maderas empleadas en las distintas piezas eran de cuatro clases, que suponen otros tantos grados de dureza, según la presión que debieran soportar: encina, negrillo (álamo negro), fresno y pino. La construcción de un carro se hacía pensando en que durara muchísimos años, en condiciones climáticas y de trabajo extremadamente duras. Debían soportar agentes como el agua, el hielo, el sol y las temperaturas extremas, recorrían caminos, roquedales, montes, lastras y sierras, y se usaban para transportar piedras, barro, arenas, grano, paja, sacos, haces, leña, basuras, vendimias y todo aquello susceptible de ser transportado. Al carro, una vez terminado todo el montaje, se le dan varias manos de pintura, para proteger las maderas y los hierros. Los carros eran como los barcos de la tierra y cualquier defecto en su construcción podía llevarles no a las profundidades marinas pero sí a la lumbre.

El carretero debía calcular con exactitud las proporciones de las distintas piezas para asegurar su perfecto encaje, contando incluso con el factor de disminución por efecto del cocido y secado de algunas piezas. Para un buen número de medidas empleaban como unidad la pulgada y para el resto el metro.

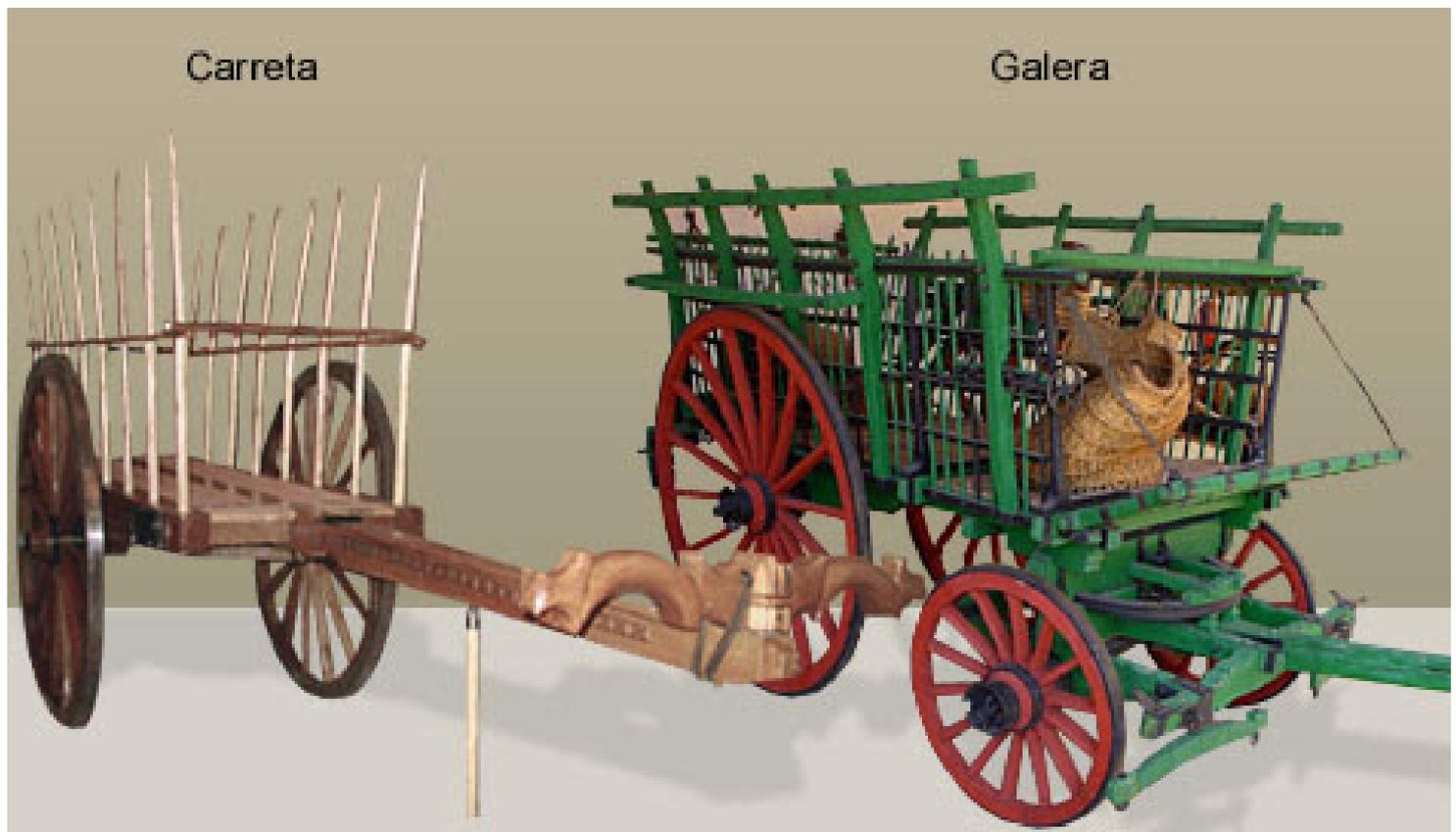
El tiempo que se tardaba en confeccionar un carro no puede estipularse en modo lineal, ya que muchas piezas estaban ya preparadas antes de recibirse el encargo, y otras debían secarse hasta que mermaran y endurecieran definitivamente, por lo que no puede calcularse con exactitud. Los carros se encargaban sobre todo en los meses de marzo o abril para que estuvieran terminados en verano, contando siempre con la posible acumulación de trabajo, que nunca fue escasa. En ocasiones, durante las épocas de poco trabajo, se fabricaban carros que luego se ponían a la venta en las ferias, aunque como es natural en todo aquel que ama su profesión, y como a los verdaderos artistas, a ellos también les gustaba trabajar más a presupuesto abierto, porque de esta manera no había limitación a una creación que necesita de libertad para acercarse lo más posible a la perfección.



► Clases de carros

El tipo de carruaje que solían fabricar o reparar los carreteros era el denominado carro, compuesto por un armazón terminado en dos varas o en una pértiga, unos costados de varales, tablas para sujetar la carga y dos ruedas:

- Carro de Varas: Podía ir tirado por una o mas caballerías (mulas, machos o caballos). La caballería que se ponía entre las varas se llamaba "macho de varas" y era la que sujetaba el carro. Si el carro era tirado por más de una caballería, a la que iba delante se le llamaba perico y era la que estaba enseñada para girar, dirigir e iniciar las maniobras necesarias para su conducción. Los arrieros mandaban a los machos con una tralla, vara unida a una correa que solían llevar colgada del cuello. El suelo o base del carro podía hacerse móvil, se podía quitar y unido en cada una de las esquinas por unas cadenas podía hacer una bolsa que permitía una mayor capacidad.
- Carro de Yugo o de Ubio: Era el más solicitado y solía ir tirado por una pareja de bueyes, enganchados a la viga por medio de un yugo o ubio con una maroma o sobeo. También se podían emplear mulas o machos, siempre en número par.

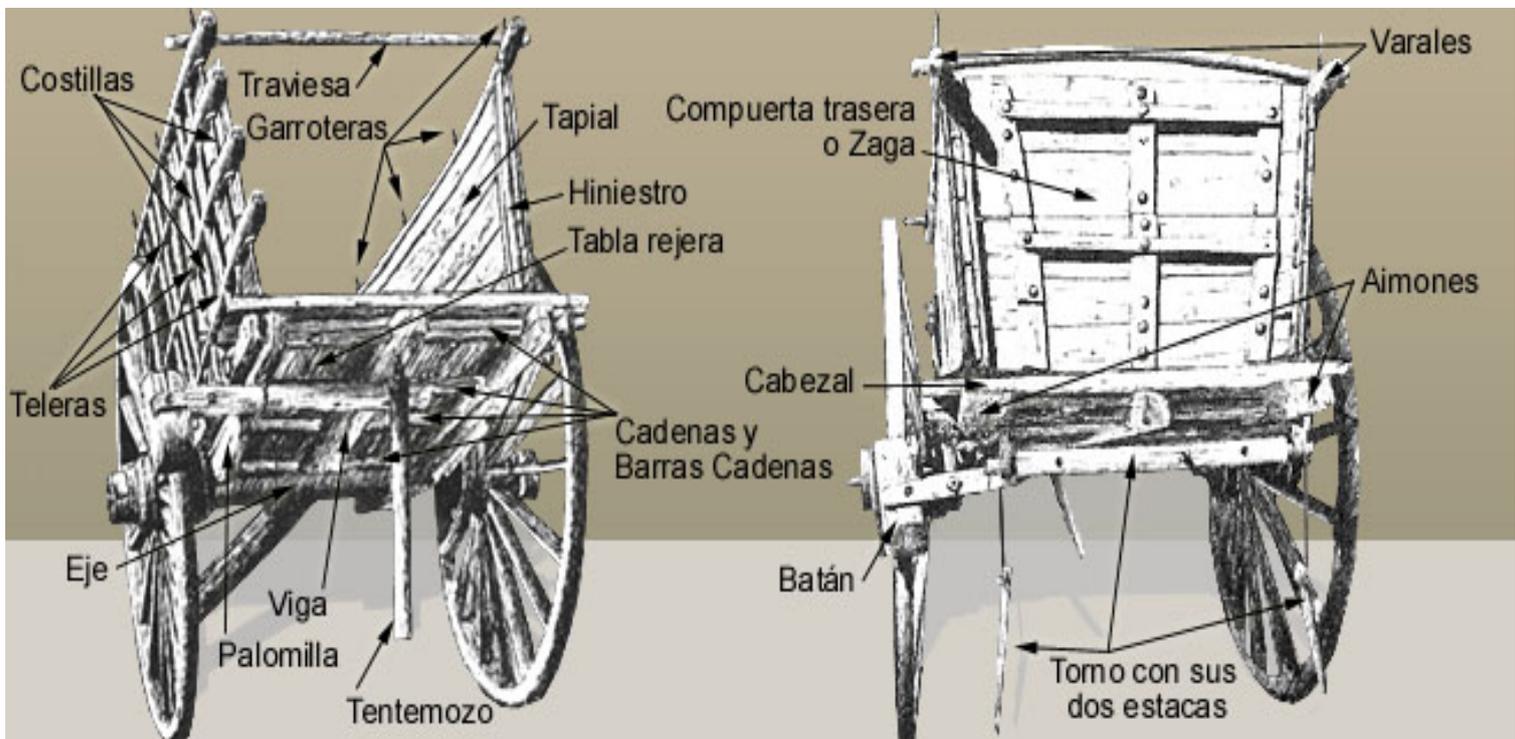


Además de los carros, los carreteros también podían fabricar y/o reparar muchas otras clases de carruajes, que el hombre ideó a lo largo de los años para cubrir las distintas necesidades de transporte (calesas, tartanas, tálburis, cabriolés, y un largo etcétera). En los pequeños núcleos rurales agrícolas, donde lo más importante era el transporte de los productos del campo, además de los carros se utilizaban las carretas y las galeras:

- Carreta: Carro largo, estrecho y más bajo que el ordinario, cuyo armazón está formado por tres o cinco maderos separados entre sí, de los cuales el más largo de en medio sirve de pértiga, donde se sujeta el yugo.
- Galera: Carro grande de cuatro ruedas, las dos delanteras de menor tamaño y con juego giratorio, utilizado para transportar carga y personas. Ordinariamente se le solía poner una cubierta o toldo de lienzo fuerte. Las caballerías iban sujetas a las borriquillas, que en número de dos, se situaban a cada lado de la pértiga.

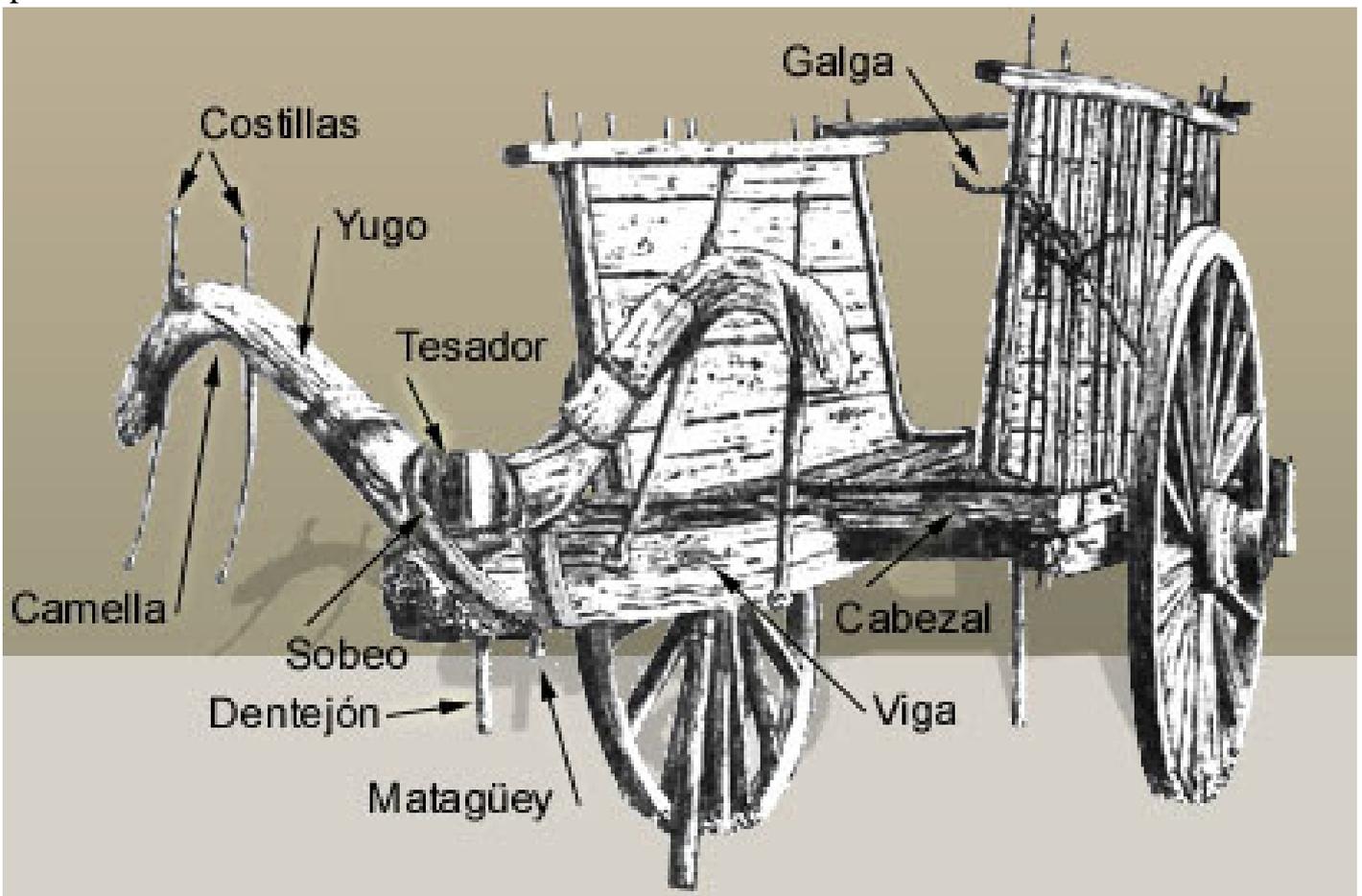
► Despiece de un carro

- Viga o Pértiga: Pieza principal del carro hecha de álamo negro y situada en el centro del bastidor. En los carros de yugo llega a medir unos 4,20 metros de longitud, con un grosor de seis pulgadas en el centro y cuatro pulgadas en su extremo final. Esta diferencia se debe a la necesidad de encajar los distintos elementos del armazón o solera.
- Cadenas: Son cuatro piezas de madera, repartidas proporcionalmente a lo largo de la base del armazón y acopladas a la viga.



- **Barras cadenas:** Son piezas de varilla redonda de hierro que atraviesan aimones, aimoncillos y pértiga, con cabeza en un extremo y tuerca en el otro, colocados de forma alterna para que no tiren todos hacia el mismo lado y evitar así que se arquee o tuerza la pértiga.
- **Aimones o Limones:** Maderos que en número de dos, van paralelos a la viga del carro y ensamblados a las cadenas. Sobre ellos se apoyan los dos cabezales y se sujetan las garroteras de hierro. Son de álamo negro, cuadrados y de un grosor similar al de la pértiga.
- **Aimoncillos:** Algunos modelos de carros incluían maderos paralelos a los aimones aunque de menor grosor.
- **Cabezales:** Son dos maderos situados uno en la parte delantera y otro en la parte trasera del armazón que encajan con los aimones, aimoncillos y viga, formando la estructura de la solera. Se entasillan en los aimones con los llamados tasillos, pequeños cilindros metidos a maza con el fin de compactar la estructura de la solera.
- **Garroteras o Barrotes:** Piezas de varilla redonda de hierro, normalmente en número de ocho, cuatro a cada lado, que sujetan los dos varales laterales a la base del carro. En un extremo llevan una cabeza forjada, tipo tornillo carrocer, y en el otro van roscados y con tuerca. Tienen la misión de hacer de prensa, tanto en la base como en cada uno de los laterales, sirviendo a su vez de refuerzo.
- **Costillas o Estaquillas:** Son catorce piezas de madera que van metidas en unas escopleaduras hechas a medida, repartidas proporcionalmente a lo largo de los varales, teleras y aimones.
- **Varales o Tendales:** Piezas de madera que se acoplan a los hiniestros por su parte superior mediante cajas (escopleaduras) y espigas.
- **Hiniestros:** Son cuatro piezas de madera que van acopladas en los extremos de los cabezales y forman la parte anterior y posterior de los laterales o costados.
- **Traviesas:** Maderos con dos taladros en sus extremos para que las garroteras del carro pasen por ellos de forma que los varales no se abran por la carga
- **Tapiales o Compuertas:** La caja del carro podía disponer de 4 tapiales de unos 65 centímetros de altura, dos laterales, el de delante y el de atrás. Si el carro llevaba tapiales laterales, estos iban atornillados a las teleras. A los de delante y de atrás también se les denomina compuertas, son desmontables y discurren por una guía o cárcel que tienen los hiniestros, cerrando la caja del carro. La compuerta delantera esta formada por un solo cuerpo, mientras que la trasera lo constituyen dos. A la de atrás también se le llama zaga, y delantera a la de delante. A la tabla que forma el suelo del carro se le llama tabla rejera.

- **Tentemozos o Mozos:** Son dos piezas de madera alargadas y cilíndricas, acopladas a la viga, una en la parte delantera y otra en la trasera, que permiten apoyar el carro al suelo cuando está parado para que los animales puedan descansar la carga, manteniendo el carro en posición horizontal.
- **Levantacarros:** Piezas de madera alargadas y cilíndricas, acopladas en las esquinas traseras del carro, de mayor longitud que los tentemozos, que permiten levantar el carro lateralmente para engrasar el eje y el buje de las ruedas.
- **Teleras:** Maderos horizontales paralelos a los aimones y varales que dan solidez a la estructura lateral de la caja y en los que van atornillados los tapiales.
- **Palomillas o Puentes:** Son dos piezas de madera que van situadas debajo de los aimones, en el centro, sujetas con fuertes tornillos a los mismos y sirven de soporte para acoplar el eje, a través de las consiguientes escopladuras o cajas practicadas en dicha pieza.
- **Eje:** Es la pieza de hierro más gruesa del carro, aunque antiguamente también se hacía de madera. La parte central es cuadrada y los extremos donde entran los bujes de las ruedas son cilíndricos, algo cónicos en la punta. Al contrario que en los carros gallegos, en los castellanos el eje es fijo y lo que gira es la rueda. Para engrasarlo se untaba con rebanadas de tocino añejo, y si era reciente mejor.
- **Torno:** Eje rotatorio de madera de roble o negrillo que accionado por unas estacas presionaba los batanes (tacos de madera forrados de una zapata de goma) contra el aro de las ruedas, f
r



ando que la bestia fuese avasallada por la carga en las pendientes.

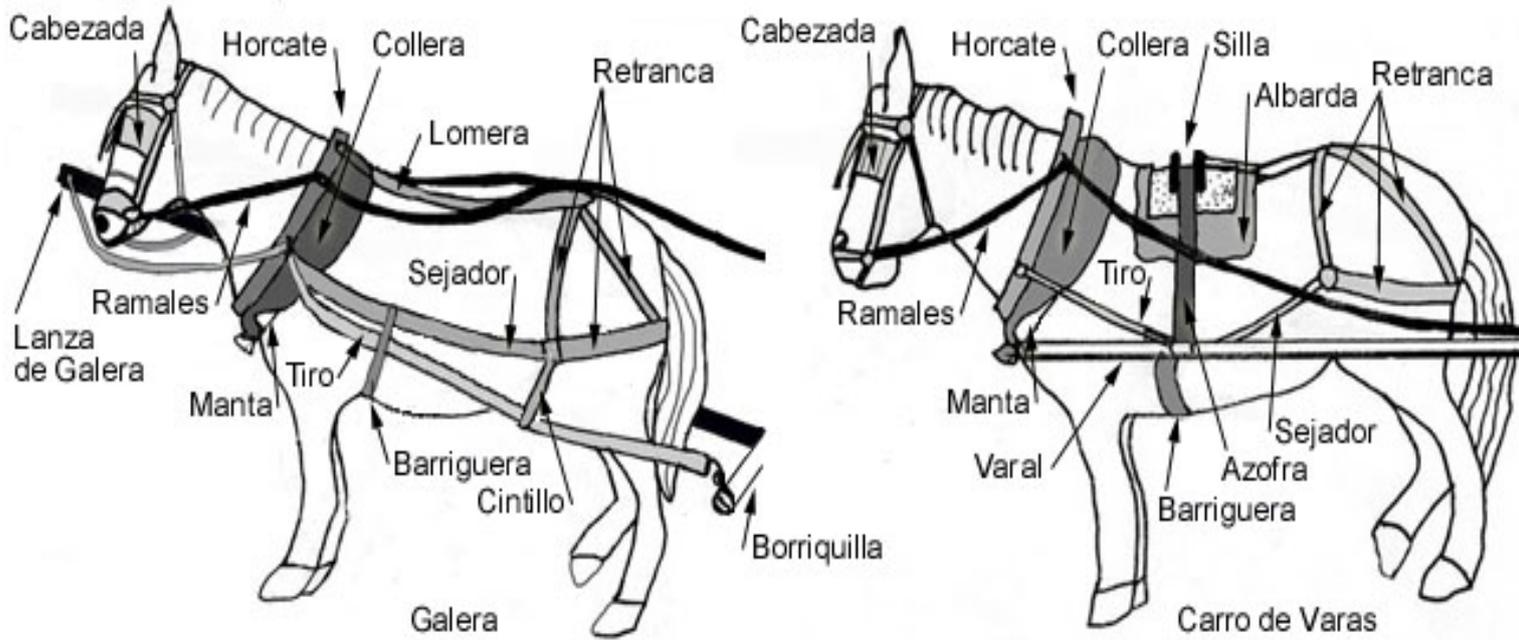
- **Yugo o Troza:** Pieza de madera con dos huecos donde encajar el cuello de los animales. Normalmente el yugo de bueyes lo hacía un carretero o carpintero, mientras que el de mulas lo elaboraba el operador o encargado de la labranza.
- **Tesador, Galápago o Zoquete:** Pieza de madera sujeta a la viga por medio de dos tornillos, en la parte delantera y que sirve de soporte para acoplar el yugo.

- Dentejón o Dentellón: Pieza de madera acoplada a la viga en la parte delantera, junto al tesador, pero hacia abajo, que sirve de pata para que la viga no toque nunca en el suelo y para sujetar en ella el ensuyo.
- Matagüey: Estaquilla de unos quince centímetros que asoma por debajo de la viga a la altura del tesador y sirve para sujetar en ella el ensuyo.
- Ensuyos, Sobeos, Maromas o Coyundas: Largas correas de cuero muy grueso. El yugo, que hace tope en el tesador, se amarra al dentejón y al matagüey mediante los ensuyos. También se utilizan para amarrar las astas de los bueyes al yugo, gracias a los rebajes practicados para tal fin en la madera. Al acto de atar los animales al yugo mediante el ensuyo se le llamaba ensuyar.
- Camella: Arco o curvatura existente en cada extremo del yugo en el que se acopla el cuello del animal. En el yugo de bueyes la camella es más abierta.
- Costillas: El yugo de mulas tiene las costillas, que permiten encorsetar el cogote del animal. Van forradas con paja de avena (bálago) y cubiertas con cuero.
- Galga: Manivela situada junto al sientto delantero, atada por los extremos a la caja del carro, que sirve de freno al oprimir el cubo de una de las ruedas llamada galga.
- Topes: Son dos piezas de hierro anillares y gruesas que van acopladas en las partes del eje donde termina la parte cuadrada y empieza la parte redonda. Son para que haga tope en ellas el buje de las ruedas.
- Volanderas: Son dos piezas de hierro anillares y planas que van acopladas en las mangueras del eje por la parte de dentro de los chaveteros del eje, entre el buje y la estornija.
- Guardabarros: Son dos piezas de pletina, algo curvadas, cerradas por los lados en forma de anilla, que van clavadas a la madera del aimón, encima del lugar donde se acopla el eje.
- Escuadras: Son dos piezas de pletina reforzadas en su vértice, que están pegadas en el centro de las escuadras para acoplarlas al ancho del desojao del carro, encima de los cabezales anterior y posterior, y a los hiniestros. Se sujetan a los cabezales y a los hiniestros con tornillos.
- Abarcón: Pieza de pletina forjada en forma de U, que termina en redondo roscado en los extremos y con tuerca. Va acoplada en la parte de la viga que encaja el cabezal delantero y hace de prensa en esa parte.

Cuando se requería aumentar la capacidad de carga de los carros se utilizaban también las siguientes piezas:

- Cívicas: Dieciséis piezas de pletina de hierro en forma de U. Ocho de ellas son mayores y van acopladas proporcionalmente en los varales, y otras ocho van acopladas en una de las teleras de cada lateral. Sirven para meter en ellas los estacones, las tablas de paja o el baluarte.
- Estacones: Maderos acabados en punta que se colocaban en los costados del carro, sujetos por las cívicas, y que permitían aumentar verticalmente la carga de haces.
- Tablas de paja y Tapialejos: Tablas en ángulo que se colocaban en los costados del carro, acopladas a las cívicas, y que permitían aumentar considerablemente la capacidad de carga volumétrica.
- Baluarte: Estructura de piezas de hierro, madera y red, sujeta por las cívicas, que sirve para acarrear la mies del campo a las heras

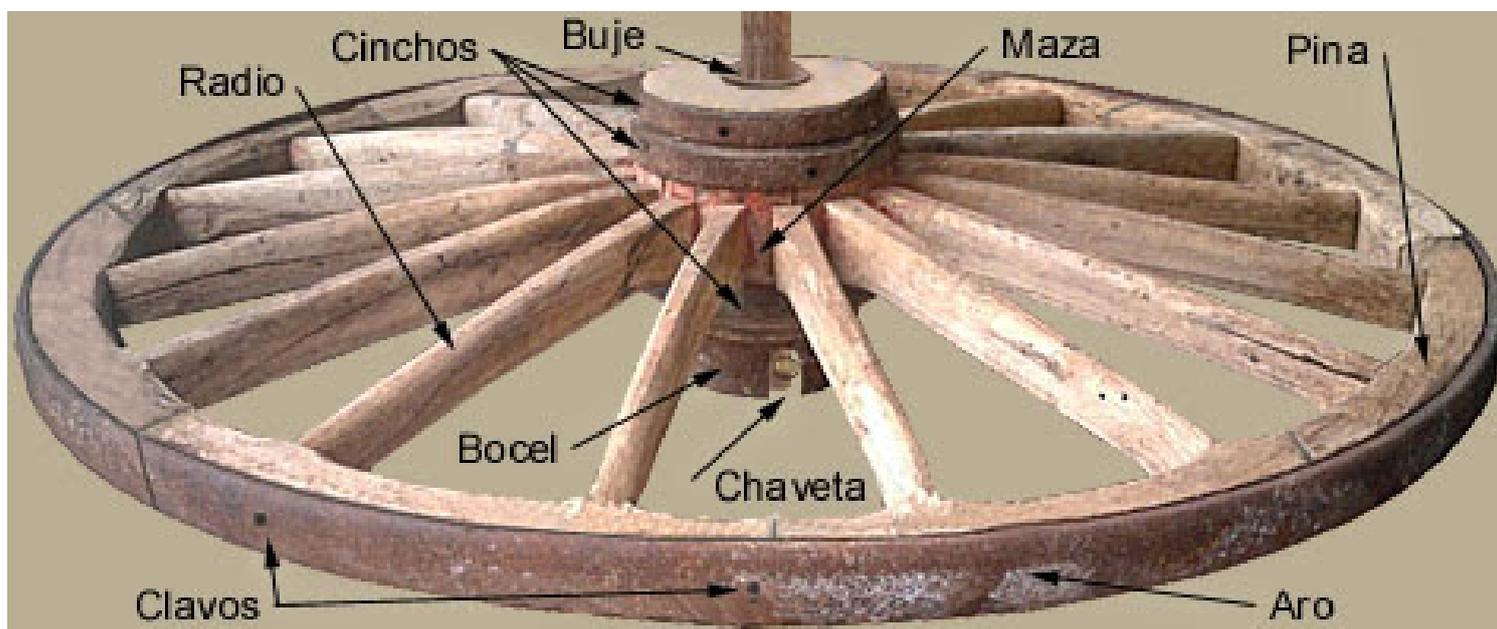
► Los arreos o aperos



Para que los animales de tiro puedan ejercer toda su fuerza son necesarios una serie de arreos, aperos o guarniciones que permitan unir los animales al carro o a la galera:

- **Horcate:** Horcajo de madera de encina reforzado con tirantes de hierro, que ejerce toda la fuerza sobre el cuello del animal y al que se engancha el tiro.
- **Collera, Collerón o Collarón:** Horcajo relleno de paja y lana, y forrado con cuero, que se apoya sobre una manta. El horcate descansa sobre la collera, llevando toda la fuerza a la cruz del animal y aumentando con ello su poder de tiro.
- **Manta:** Manta o saca rellena de paja que evita que el animal sufra rozaduras de la collera.
- **Tiros o Flancaletes:** Correas de cuero muy grueso o sogas que unen el horcate a las rodajas de los varaes en los carros de varas o a las borriquillas en las galeras. Son las que soportan toda la fuerza de tiro del animal.
- **Barriguera:** Brida de cuero que en los carros de varas iba unida a ellas pasando bajo el pecho del animal e impedía que el carro se pingara. En las galeras ayudaba a mantener tensas y en su sitio el resto de bridas de cuero.
- **Silla o Sillón:** Silla que iba sujeta a las varas del carro mediante una brida ancha de cuero llamada azofra o zufra, y permitía que el peso del carro descargara sobre el lomo del animal. La silla llevaba una guía que impedía que la azofra se desplazara horizontalmente.
- **Albarda o Ropón:** Acolchado que se hace cosiendo unas telas gordas sobre otras o poniéndolas dobladas y que evita que el animal sufra rozaduras de la silla. La albarda iba rellena de paja.
- **Lomeras:** En las galeras, puesto que no hay que aguantar el peso del carro, la silla era sustituida por unas correas anchas de cuero llamadas lomeras que van sujetas al horcate por delante.
- **Retranca:** Conjunto de correas anchas enganchado por delante a la silla en los carros de varas y a las lomeras en las galeras. En el carro de varas va enganchada por los lados a las varas, permitiendo frenarlo o hacerlo retroceder. En las galeras va enganchada lateralmente al horcate.
- **Sejadores:** Correas de cuero que unen la retranca con el horcate en la galeras o con las varas en el carro de varas. En este último también pueden ser cadenas en lugar de correas.
- **Cintillo:** Correa que en las galeras sujetaba el tiro al sejador.

- Borriquillas: Piezas de madera, que en número de dos, se situaban a cada lado de la pértiga de la galera y en las cuales se enganchaban los tiros de las caballerías.
- Cabezada: Se coloca en la cabeza del animal y lleva unas anteojeeras para limitar su visión y unas frontaleras para espantar las moscas. Junto a la boca lleva un aro donde se enganchan los ramales que con un ligero tirón obligaban a torcer la cabeza al animal.



► Las ruedas

Están compuestas por un gran número de piezas fabricadas en madera de encina, menos la maza central que es de fresno y cuyo encaje ha de ser perfecto, teniendo habitualmente un diámetro de unas 70 pulgadas en los carros de yugo, y de entre 63 y 65 pulgadas en las carretas de bueyes. Los carros destinados a los caminos de la sierra llevan ruedas de menor diámetro para evitar posibles vuelcos. Las ruedas no van colocadas en paralelo, sino que están inclinadas un poco hacia el centro por la parte delantera.

Las distintas piezas que componen una rueda son:

- Maza o Cubo: Pieza central cilíndrica, de madera torneada, con cajas o acopladuras repartidas proporcionalmente a su alrededor en las que entran a presión los radios, y con un orificio central para acoplar a presión el buje de hierro donde encaja el eje del carro. Está fabricada en madera de fresno o de álamo negro, cocida durante dos horas y dejada secar al natural.
- Cinchos: Aros de pletina de hierro metidos a presión cuya misión es apretar la maza para evitar que se abra o rompa. Cada rueda lleva tres cinchos, llamados anterior, posterior y culato.
- Hitas: Clavos de hierro forjado, con cabeza especial, que sujetan los cinchos a la maza para evitar que se aflojen. Cada cincho lleva tres hitas.
- Radios o Rayos: Las ruedas llevan por lo común 16 ó 18 radios labrados en madera de encina. Se colocan encajados a presión en las acopladuras de la maza, con una cierta inclinación hacia afuera (copero) que hace que trabajen mejor, ya que la fuerza o presión de la carga se dirige hacia el centro.
- Buje o Cañonera: Pieza tubular cónica, de hierro fundido y torneada en su interior, que va metida a presión en el centro de la maza y en la que encaja el eje del carro. En el cambio o compra de ruedas se tenía muy en cuenta si se incluían o no los bujes y el eje, dependiendo muchas veces de ello la culminación del trato.

- Pinas o Pinazas: Segmentos de arco que componen la circunferencia de madera de la rueda. Cada pina lleva dos radios encajados a presión en sus acopladuras y se fabrica un poco mayor que lo que la teoría requiere con el fin de que apriete bien. Estas piezas requieren un secado completamente correcto.
- Alma: Pletina en forma de triángulo obtuso, no muy gruesa, que va incrustada en unas rajas, serradas, que se le hacen a las pinas en sus extremos, en la parte exterior, con el fin de que no se desvíen una de la otra.
- Aro o Llanta: Pieza de pletina de hierro de unos 70 milímetros de anchura y unos 30 milímetros de grosor que forma una circunferencia cerrada, algo menor que la medida del aro de madera formado por las pinas y que es con lo que pisa la rueda. Cuando era necesario poner las llantas de hierro a las ruedas de un carro se unían carretero y herrero, y con la ayuda de más gente (ya que era una operación trabajosa y peligrosa), hacían una hoguera para calentar las llantas hasta que se ponían casi incandescentes, consiguiendo así la dilatación necesaria para acoplarlas más fácilmente en la rueda. Una vez colocada la llanta y para conseguir su rápido enfriamiento, se le echaba agua en abundancia, así no se quemaba la madera y la unión quedaba sólida.
- Clavos o Pasadores: Clavos redondos de hierro forjado, con punta roma, que cruzan las pinas y el aro, donde se remachan. Cada rueda lleva ocho clavos.
- Bocel, Bocín o Aboquín: Corona ancha de pletina de hierro, con forma algo abierta en el exterior y encajada a presión en la parte frontal de la maza, de la que sobresale, guardando al eje de golpes, compactando la maza, e impidiendo que la grasa que unta el eje salpique al resto de la rueda. Lleva un rebaje para poder introducir la chaveta.
- Chaveta, Estornija o Sontroz: Pasador que se coloca al final del eje del carro, en el interior del bocel para evitar que las ruedas se salgan del eje. ¡Quién no ha oído en alguna ocasión la expresión "fulano ha perdido la chaveta"!.

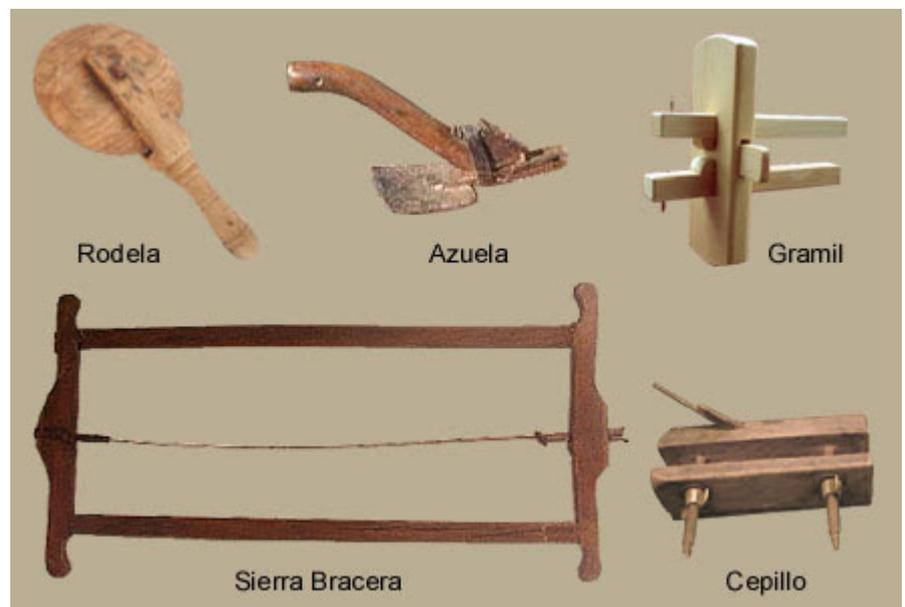
► Las herramientas

Los carreteros utilizaban herramientas semejantes a las de los carpinteros y otras que eran exclusivas de la carretería, todas ellas creadas de forma artesanal con madera, sus propias manos, y un puñado de elementales y rudimentarias herramientas iniciales.

Algunas de las herramientas que empleaban son bastante conocidas e incluso se siguen utilizando hoy en día: Tronzador (sierra larga provista de un asa en cada extremo, empleada para cortar árboles por el tronco), Sierra de Punta, Serrucho, Escoplo, Gubia

(escoplo de media caña), Formón, Barrena o Broca de Mano, Berbiquí, Lima o Escofina, Cepillo, Garlopa (cepillo largo y con puño, que se usa para igualar superficies de madera ya cepillada), Guillamen (cepillo para espaldones y juntas), Martillo o Machota, Compás, etc. Algunos carreteros utilizaban además todas las herramientas propias de las labores de fragua.

Otras menos conocidas son:



- Rodela: Herramienta muy sencilla pero muy original que consta de una rueda plana de poco grosor y un mango corto, todo ello de madera, que se emplea para medir la circunferencia que después tendrá la rueda.
- Azuela: Hacha pequeña que utilizan los carpinteros para labrar y desbastar la madera.
- Gramil: Muy útil y empleado para marcar líneas representativas de planos y paralelas a la cara de la pieza sobre la que se apoya.
- Sierra Bracera: Formada por un bastidor de madera, en el centro del cual va montada y debidamente tensada la hoja de sierra, de 1 a 1,2 metros de longitud, 6 centímetros de ancho y 5 dientes por pulgada. El bastidor lleva cuatro manecillas para sujetarla y unos tornillos de mariposa para tensar la hoja.
- Barrilete: Garfio metálico colocado en el extremo del banco de carpintero y ajustable en altura, que constituye un tope empleado para sostener las piezas que están siendo cepilladas.

► La sabiduría del carretero



La dificultad de transmitir la experiencia adquirida a lo largo de los años en un oficio artesano, como el de carretero, queda claramente expresada en este pequeño fragmento de los escritos del filósofo taoísta Chuang-Tsé (Reino de Song, China, 369-290 a. C.), considerado como el segundo taoísta más importante después de Lao Zi (Lao Tse) y heredero de su pensamiento:

Un día, mientras el duque Hoan de Tsoi estaba leyendo en la sala alta, el carretero Pien trabajaba en el patio en la confección de una rueda. De pronto, dejando su martillo y su

cinzel, subió las escaleras y se dirigió al duque.

- *¿Qué estás leyendo?*
 - *Las palabras de los sabios, respondió el duque.*
 - *¿De los sabios vivos?, preguntó Pien.*
 - *De los sabios muertos, dijo el duque.*

- *¡Ah!, dijo Pien, ¡los detritus de los antiguos!.*
 - *Irritado, el duque le dijo: Carretero, ¿en qué te metes?, apresúrate a disculparte o mando que te sentencien a muerte.*
 - *Me disculparé como un hombre de mi oficio, exclamó el carretero. Cuando fabrico una rueda, si lo hago con poca intensidad, el resultado será débil; si lo hago con mucha intensidad, el resultado será macizo; si lo hago, no sé como, el resultado será conforme a mi ideal, una buena y hermosa rueda; soy incapaz de definir este método; es un truco que no puede ser expresado, hasta tal punto que no he podido enseñárselo a mi hijo y a mis setenta años, para obtener una buena rueda todavía es necesario que la haga yo mismo. Los antiguos sabios difuntos cuyos libros estás leyendo, ¿acaso han podido hacerlo mejor que yo?, ¿han podido depositar en sus escritos sus trucos, su genio, lo que hacía su superioridad frente al hombre vulgar?. De lo contrario, los libros que lees no son, como he dicho, más que los detritus de los antiguos, el desperdicio de sus espíritus, los cuales han dejado de ser.*