

CARROS, GALERAS Y CARRETEROS

**Yo tengo un carro y una galera,
y un par de mulas cascabeleras.
Sus cascabeles son de oro y plata,
y una morena que a mí me mata.**

**Morena mía, ponte a servir
y lo que ganes, dámelo a mí,
para tabaco, para papel,
para cerillas, para encender.**

Con esta canción de corro cantada en Moral en sus juegos y días festivos, introducimos este oficio desaparecido hoy día, tan antiguo como la invención de la rueda.

En este trabajo y denominación de carreteros, vamos a mostrar la acepción de constructor de carros. Como conductor de carros no es tratable ya que el transporte se ceñía a los productos agrícolas y por los propios agricultores.

1.- EL OFICIO DE CARRETERO

La labor de nuestro artesano consistía en trabajar la madera para construir carros, galeras y otros carruajes como tartanas, carretones de cubas, etc. Se ayudaba en estas



Moral. S. Blas 1946

faenas con la construcción de útiles agrícolas como arados, ubios, timones de arado, horcates, volquetes, tozas para arar, yugos, o útiles para las norias.

Trabajaba en estrecha colaboración con el herrero; necesitaba de él todos los accesorios metálicos que acompañaban su trabajo y que hacían más sólida su construcción. Diversas partes del carro y galera eran de hierro.

Una vez terminado todo el montaje, se le dan varias manos de pintura, para proteger las maderas y los hierros.

Los transportes en los años que estamos evocando (primer tercio del pasado siglo) eran, sobre todo, para distancias cortas; por ello, los carruajes sobre los que va a tratar nuestro trabajo estaban preparados para ello. Además, su construcción debía hacerse pensando en que durara muchos años y teniendo en cuenta las condiciones climáticas y de trabajo extremadamente duras que debían soportar.

Agentes climáticos como el agua, el hielo, el sol y las temperaturas extremas; debían recorrer toda clase de caminos y se usaban para todo tipo de transporte piedras, barro, arenas, grano, paja, sacos, haces de mies, leña, basuras, vendimias y todo aquello susceptible de ser transportado.

En invierno, se cortaban los árboles con las hachas, y posteriormente se serraban los troncos en tramos con las sierras braceras, almacenándolos convenientemente para que se secaran por completo y evitar así grietas, retorcimientos o arqueados. En Moral la madera, en su mayor parte, era adquirida fuera de nuestra localidad y podía pedirse seca o bien pedirla con anticipación y esperar su secado antes del trabajo. Las maderas empleadas en las distintas piezas eran de cuatro clases: encina, negrillo (álamo negro), fresno y pino.

Los carros se encargaban en primavera y otoño. Predominaban los encargos, sobre todo, en los meses de marzo o abril para que estuvieran terminados en verano - recolección de huertas y uva-.

El carretero debía calcular con exactitud las proporciones de las distintas piezas para asegurar su encaje. Las medidas, generalmente empleadas como unidad, eran la pulgada y para el resto el metro.

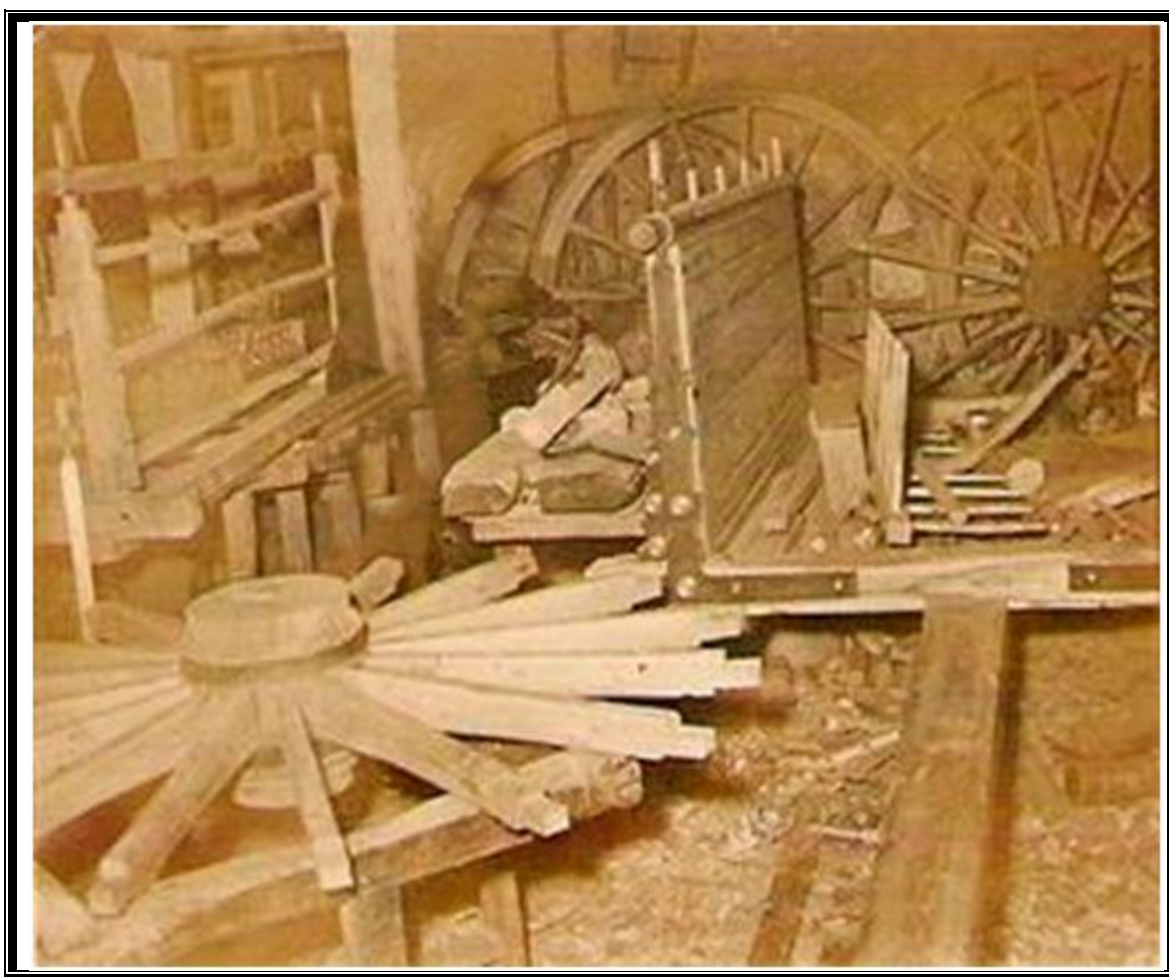
El tiempo empleado en la construcción de un carro dependía de diversos factores.

- Uno de ellos era que, muchas veces, se podía contar con que algunas de las piezas estaban ya preparadas, aprovechando los periodos de poco trabajo.

- Otro factor era la posible acumulación de trabajo en algunos periodos del año.

- Y otro y muy fundamental, debía tener ya seca, la madera conveniente, para cada una de las partes de su construcción.

Su trabajo se verificaban en las carreterías.



Carretería

2.-CARRETEROS MORALEÑOS

Y ya llegó el momento de traer a nuestra memoria el recuerdo de nuestros artesanos constructores de carros:

Año 1932: Jesús Almodóvar, Camilo Cañadas, Hnos Espinosa, José M^a Espinosa, Wladimiro Imedio, José Navarro y José Sánchez.-----¹

Año 1933: José M^a Sánchez Acedo- C/. Clavel, 7-----²

Año 1948: Glicería Imedio Linares- Gral Mola; Evelio Sánchez Nuño- Clavel.---³

Año 1951: José Navarro Lozano- San Antón. (esquina S. Antón y Trinidad).----⁴

Año 1953: Evelio Sánchez Nuño- Clavel; Wladimiro Imedio Sancho- Gral Franco; Leoncio Espinosa López- Rincones (Especialidad en galeras).-----⁵

4.- SUS TRABAJOS

Los trabajos más habituales, de ahí su nombre de carreteros, era el trabajo de carros; pero además, los carreteros también podían fabricar y/o reparar muchas otras clases de carruajes que el hombre creó a lo largo de los años para cubrir las distintas necesidades de transporte (calesas, tartanas, tálburis, cabriolés, y un largo etcétera) con la sustitución de sus diferentes piezas rotas o su adaptación a otras funciones: cubas de agua. carretones de cubas, ubios, timones de arado, horcates, volquetes, tozas para arar, útiles para norias, etc



Tiburis sin capota, Moral 1923

¹ Anuario estadístico del año 1932

² Anuario estadístico del año 1932

³ Programa de festejos de 1948

⁴ Programa de festejos de 1951

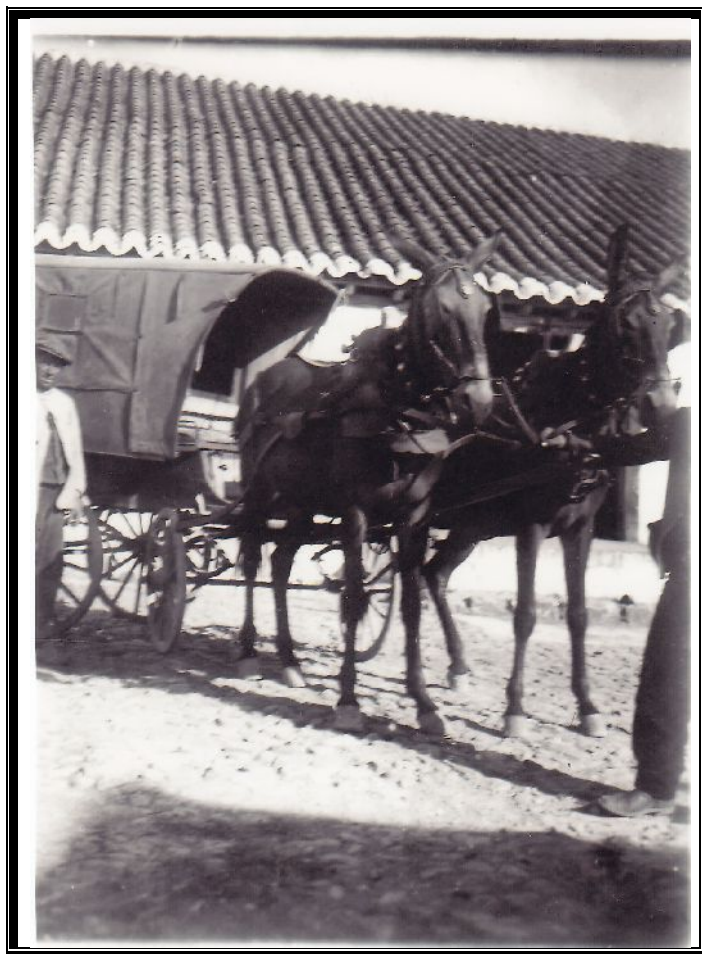
⁵ Programa de festejos de 1953



Jardinera. S. Blas. Moral 1954



Aguador. Cuba de Juan Ramón. 1957



Tartana. Bodega Nuño. Frente a la báscula.

4-1 Los carros. En Moral era el carruaje más habitual y que servía para todo tipo de transporte. Los carros podían ser de dos tipos: carros de varas -utilizados para dos animales en varas- y el carro de lanza -para un solo animal de tiro-.

A ambos tipos de carros, en las épocas de carga, se les solía poner unas bolsas.



4.11 Los carros de varas.

Eran los más habituales en Moral. Estos carros eran ligeros con dos ruedas de mediano tamaño, en general, yantas de hierro y dos varas (conocido como varal) entre las que se enganchaba una caballería con dos tiros desde el horcate⁶. Sobre el lomo del animal iba la silla que soportaba las varas de la zufra o correa, y la barriguera⁷, cruzada por debajo, evitaba que el carruaje pudiese

⁶ Arreo de madera, en forma de herradura, que se pone a las caballerías en el cuello y al que se engancha el tiro.

⁷ Correa que se pone en la barriga a las caballerías de tiro.

acularse. Solía utilizarse para hacer pequeños transportes y llevar el “avío” y el pienso, cuando con las yuntas se iban de quintería, enganchando la mula de non, para luego tenerla de relevo en el tajo.



4.1.2 Los carros de lanza. Es una variante del carro de varas. Sus ruedas eran similares y también con yanta de hierro, un solo eje en el centro y una única lanza. Los tiraban dos mulas con dos tiros cada una, enganchados a las borriquillas. El balancín con una argolla en la que iba metida la lanza, se apoyaba en los sillines, sujetos con la barriguera, sobre el lomo de las mulas. A la punta de la

lanza, iban los ramalillos de las cabezadas y con las bridas se conducía a las caballerías desde el carro.

4.1.3 El carro con bolsas. Es una pequeña variante de los carros anteriores. El suelo o base del carro podía hacerse móvil, se colocaba una base de madera con unas



cadena que se podían colgar a los bajos de madera de sus esquinas y centro haciendo que la bolsa con la carga quedara bajo el nivel del eje. Se podía quitar y poner con muchas facilidad y su fin era el permitir una mayor carga. . La carga se disponía lo más baja posible para mantener su nivel de estabilidad. En su parte baja se metía una carga que era cubierta por unos tableros en su parte superior al eje, Encima se disponían otras cargas más.

En los tres modelos reseñados la carga tenía que equilibrarse bien en la caja del carro. Si se dejaba delantera, los animales soportaban el peso sobre el sillín y podían rozarse, si dejaba trasera, la lanza se elevaba y la barriguera molestaba a las mulas y no podían hacer la debida fuerza para tirar del carruaje.

Carro con bolsas S. Blas 1952-53

El carro de varas podía ir tirado por una o más caballerías, generalmente mulas, La caballería que se ponía entre las varas se llamaba "macho o mula de varas" y era la que sujetaba el carro. Si el carro era tirado

por más de una caballería, como sucedía cuando llevaba carga, a la bestia que iba delante se le llamaba perico, generalmente un burro o burra, y era la que estaba enseñada para dirigir las maniobras necesarias para su conducción.



En las mulas: 1º Felix Bernalte (Carrujo). 2º desconocido. 3º (en pie), Manolo (el del Niño)
En la galera: 4º en pie, Vicente (el de Melquiades). 5º centro, Antonio Pérez (los Galos) 6º Juan el Recorto

4.2 Las galeras eran los carruajes más pesados y prestigiosos de la labranza. Tenían cuatro ruedas, dos en el eje trasero y otras dos más pequeñas y giratorias de las que salía la lanza o timón que dirigía la marcha. Es pues, un carro de lanza con cuatro ruedas. Un par de mulas de buena estampa, con los tiros enganchados a las “borriquillas” y las cabezadas sujetas con los latiguillos a la punta de la lanza, la manejaban briosamente.

En las galeras se cargaba lo más voluminoso y pesado. En el verano, con el meriñaque, se

le echaban 4 a 5 reos de haces de mies. En la vendimia, 12 a 14 seras de esparto con unos 100 kilos cada una. Cuando iban a por abono, de 30 a 32 sacos. Cuando se metía el grano, los costales que podían, dejando solo el espacio para ir de pie los mozos que iban montados, para subir los costales a la cámara.

En las recolecciones eran utilizados tanto para el transporte de las "capachos" de uvas o aceituna, con el producto de la huerta o cargados de "mies" para la era.

Posteriormente a estos modelos se impuso el modelo de ruedas de goma aunque continuó con la estructura de madera.



Sebastián Ruiz Gómez
1960

5.- LOS ARREOS O APEROS

Ya hemos mencionado que el trabajo de los carreteros no se limitaba sólo a la construcción de carros sino que se veía aumentado con la realización de otros trabajos afines; entre ellos están pues, estos aperos de trabajo y labranza.

6.1 Aperos para animales con intervención del carretero

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

Horcate: Arreo de madera de encina reforzado con tirantes de hierro, que se pone en el cuello del animal encima de la collera y ejerce toda la fuerza y al que se enganchan las correas del tiro.



Silla: Arreo que se colocaba sobre el lomo del macho y donde se acoplaban otros atalajes. 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.



Silla de carro hecha con bastidor de madera, cuero y remaches de tachuelas.

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. Una de ellas era utilizada para el arrastre de la trilla o de la madera para desterronar.



Horcas.- Apero de labranza en forma de tenedor grande con dos o más púas, todo de madera o con las púas de hierro, que se utiliza para aventar, amontonar las mieses y otras tareas agrícolas.



Rastrillo.- Instrumento semejante a la azada pero que en vez de pala tiene dientes fuertes y gruesos, y sirve para extender o recoger hierba, paja o plantas secas. Muy utilizado en las eras.



Trillas.- Triturar el cereal cortado para separar el grano de la paja. Dicha operación era realizada en las eras que se encontraban en las afueras del pueblo.



Ubio.- Yugo de mulas,



Arado romano- Es una importante herramienta agrícola utilizada desde los tiempos antiguos. Va tirado por fuerza animal y se ha venido usando para labrar la tierra. El tímón y la cama solían ser de madera.



Arado de vertedera.- Su base es el arado romano al cual se le añadió una vertedera. La vertedera es el elemento del [arado](#) destinado a voltear y extender la tierra levantada.

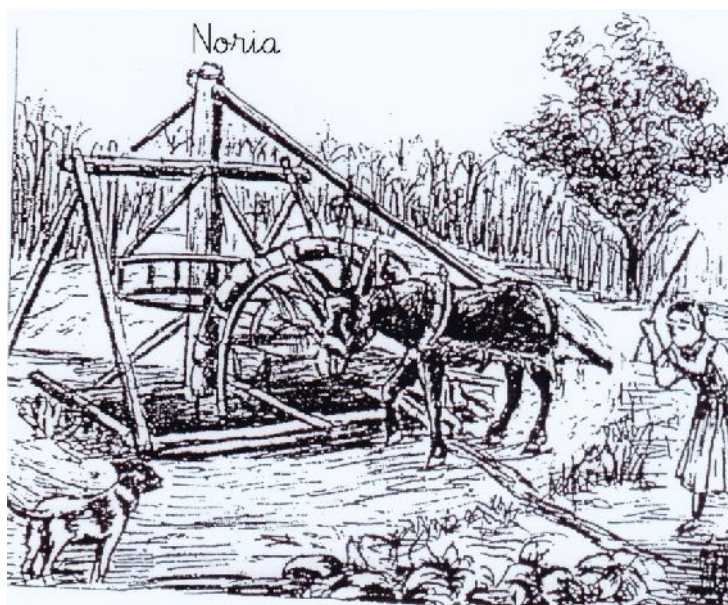


Su desuso ha hecho que se le pueda ver y emplear en usos decorativos.



6.2 Otras piezas.- En la carretería también se fabricaban “**los artes**” de la noria, con toda la madera que estaban hechos: las cruceras para la rueda, el “peón”, el “muerto”, la palanca, la artesilla, la “canaleja”, el zoquete y la “maimona”. La mesilla (pie de oliva que servía de sujeción) la ponía el dueño de la huerta. Ésta se ponía de “mármol” cruzando toda la noria. Llevaba una especie de abrazadera en el centro y servía para sujetar el eje del peón.

"Los Artes": conjunto de piezas que componen el aparejo de extracción de agua de una noria. Eran utilizadas las "norias de sangre".



“**Peón**”: Árbol de la noria o rueda dentada de cualquier otra máquina que gira como ella.

“**Muerto**”: Pie de oliva situado en el suelo donde apoya el peón.

“**Artesilla**”: Cajón de madera donde vacían los arcaduces o cangilones que componen la noria.

“**Canaleja**”: Canal de madera que recoge el agua de la artesilla.

“**Zoque**”: Pedazo de madera corto y grueso donde encaja la maimona.

“**Maimona**”: Pieza de madera donde encaja el peón.

3.- EL DECLIVE

Este oficio, como hemos podido observar, en Moral gozó de una época de apogeo en la década de los años treinta, decayó sustancialmente en la de los cuarenta y desapareció en la de los cincuenta. A partir de esta década sólo logran subsistir las carreterías que han evolucionado para dedicarse preferentemente a labores de carpintería.

En cuanto a su precio osciló de unas 350 ptas. a 500 ptas. en los años cuarenta a 1.500 ptas., para los años cincuenta.

El golpe definitivo a su trabajo, comienza con la aparición de los primeros remolques metálicos que son tirados por mulas, al igual que carros; pero muy pronto aparecen los tractores, mediados los años 50, y con ello desaparece completamente el tiro.

Lorenzo Fernández Molina
Granada VII-2017