

# LOS "APERADORES"

José Puche Forte

## DEDICATORIA.

A la memoria de Diego Palao Azorín y Pascual Ortuño Puche. Ellos, como buenos conocedores de la profesión, me facilitaron parte de los datos necesarios para componer este trabajo. Agradezco su paciente colaboración y a la vez siento enormemente que no puedan ver realizado el contenido de esta publicación.

## INTRODUCCIÓN HISTÓRICA.

Hablar de los aperadores o "aperaores" que es como se les conocía en el habla popular yeclano, es hablar de uno de los oficios artesanos más completos y complicados, ya que para poderlo desempeñar se requerían unos conocimientos especiales. Muchos de ellos conocían a fondo la forja del hierro, y a la vez sabían trabajar la madera de una forma amplia. Estas dos condiciones los hacían más apreciados en su profesión. Tal vez por estas razones a estos artesanos se les conocía antiguamente como "Maestros de Carros". También estos trabajadores dedicaban parte de su tiempo a fabricar aperos complementarios para la labranza y enganche de las caballerías en estos carros trabajados por ellos. De ahí les viene el nombre de "aperaores" o aperadores. Para hablar de estos artesanos con el debido detenimiento y describir su profesión en profundidad, sería necesario un amplio volumen para poder encerrar en él los conocimientos de tan bella profesión. Intentaré, no obstante, dentro de este limitado espacio, el relatar este oficio de la forma más comprensible y amena.

Es la profesión de los aperadores tan antigua en nuestro pueblo, que para poder conocer parte de sus orígenes resulta necesario hacer una pequeña historia.

Los primeros datos hasta ahora aparecidos se remontan al año 1575, y aparecen en una relación encargada por el Rey Felipe II para tener un completo cono-

cimiento de los pueblos de su reino. En uno de sus capítulos (Nº 40) dice: que la mayor parte de los vecinos de dicha villa (Yecla) se dedican a la carretería y trajinería y otros son labradores. (1).

Se sabe por documentos que a finales del siglo XVI había en Yecla más de quinientos carros. Casi uno por familia.



Foto TANI

EL CARRO

El oficio de Maestro de Carros es una de las profesiones más importantes y mejor remuneradas allá por 1605. Los aprendices se contratan gratuitamente solo por el interés de aprender el oficio; a final del tiempo estipulado el maestro le entregaba las herramientas necesarias para ejercer la profesión, y un vestido. (2).

En el año 1630 Martín Soriano Zaplana (el conocido héroe local) se traslada desde Albacete a Yecla, fijando su residencia en la C/ del Nombre de Jesús (C/ del Niño) hasta 1642. Su oficio es Maestro de Carros. Su

hermano José que también trabaja de aperador, llegó a ser mayordomo de la Cofradía de S. José. (3).

La profesión de Maestro de Carros tan rentable en otro tiempo acaba desapareciendo, pues en una relación de los oficios del año 1660 no aparece. Se sabe que en 1675 solo había en Yecla diez carros. En el siglo XVII solo hay constancia documental de un Maestro de Carros llamado Pedro Juan, el cual contrató al joven Pascual López por ocho años para enseñarle el oficio. (4).

En el año 1755 había en Yecla nueve aperadores y en 1803 aumentaron a veintidós. Damián Juan Puche y su hijo Andrés son dos aperadores de esta época. Del primero dice el Ayuntamiento que "trabaja con acierto, honradez, común aplauso y desinterés". (5).

Como dato curioso, apuntar, que el año 1850 hay en Yecla 853 mulas y 1.128 burras. Y que en 1861 existen en nuestro pueblo cincuenta y cuatro personas dedicadas a la carretería. (6).

Para terminar esta cronología diré que en una lista de oficios del año 1915, se contabilizan en ella treinta y una personas con el oficio de aperador. (7).

Como se puede apreciar por los datos aportados, el oficio de aperador resulta ser uno de los más importantes en la historia de nuestro pueblo.

## TALLERES.

Quiero resaltar en este apartado que la profesión de los aperadores en Yecla, en la mayoría de los casos, viene de padres a hijos por tradición, y algunas bastante antiguas por cierto. Para ello me fundo en estos datos que han sido aportados por el historiador local Miguel Ortuño, que ha tenido la curiosidad de indagar en el tiempo, de donde viene la profesión que tuvo su padre, cuyos antepasados se remontan al siglo XVIII. Por lo curioso del caso expongo aquí la genealogía de todos estos artesanos hasta el último que ejerció esta profesión.

- Roque Ortuño Muñoz, (1742-1834). Herrero y aperador. Su taller estuvo en la C/ de S. Antonio (hoy C/ Colón).

- Pascual Ortuño Rodríguez, (-- 1826). Hijo del Anterior, herrero y aperador. Sigue en el taller de su padre.

- Roque Ortuño Andrés, (1810-1891). Hijo del

anterior, herrero y aperador. Sigue en el taller que fuera de su abuelo. En esta época ya es C/ de Colón, y la casa tiene el número veinte. Este hombre fué representante ante el Ayuntamiento de los gremios de Aperadores, Herreros y Carpinteros. Hizo miniaturas de todos los objetos, aperos y útiles relacionados con el oficio agrícola; estos trabajos estuvieron expuestos de forma permanente en el "Gabinete de Agricultura" del desaparecido Colegio de Escuelas Pías.

- Pascual Ortuño Marco, (1838-1910). Hijo de Roque, fue solo aperador, y tuvo taller propio en la C/ Colegio N° 55 (hoy Camino Real).

- Miguel Ortuño Palao, (1865-1940). Sigue en el taller de su padre.

- Luís Ortuño Palao, (1871-1940). Trabajó como ayudante de su hermano Miguel.

- Quiero resaltar aquí a Roque Ortuño Palao, (1862-1916). Fue el mayor de los hermanos citados anteriormente, y aunque su profesión fue la de herrero, su mérito está, en que fue el primero en hacer el arado de vertedera, acontecimiento este que publicó la prensa de la época. A su muerte desapareció el taller.

- Pascual Ortuño Puche, (1899-1989). Hijo de Miguel (y padre del que aporta estos datos). Pone su taller de aperador en la C/ de S. Pascual en el año 1929. Fue uno de los pocos aperadores yeclanos que fabricó varios cabriolés y alguna que otra galera. Hombre observador y curioso que conservó los libros de su abuelo y de su padre Miguel, en los que se detallan y relacionan las listas de precios de carros y otros aperos agrícolas. Con el trabajó su hermano Pablo cuando dejó su profesión como ebanista.

Otro de los talleres que pasaron de padres a hijos es el de Pedro González, aperador del siglo pasado. Su hijo Joaquín González (final de 1800 S. XIX, principios de 1900 S. XX), pone taller frente el "Muro de los Aguadores". Pasados los años, sigue con el oficio su hijo Martín González Soriano más conocido por "Ronquilla". Empezó a trabajar con su padre a la edad de once años, y acabó en el año 1966, año en que decayó esta profesión. En estos últimos años fue ayudado por sus hijos Joaquín y José Antonio.

Otro aperador conocido fue Francisco Azorín Esteve, padre de Andrés y Pascual Azorín, conocidos popularmente como "Los Cebicos". Su taller estuvo en la C/ de S. José N° 16. Solamente trabajaron la madera para los carros, los herrajes los encargaban a los fragüe-

ros, por lo general a los Chirlaques o a los "Bedijas".

José Carbonell en la madera y José Roses como fragüero, hicieron sociedad, abriendo un taller en la C/ de las Eras (hoy de S. Fernando) dando frente a la C/ de S. Cristóbal. Pasado algunos años se deshizo esta sociedad, es entonces cuando José Carbonell monta taller propio, también en la C/ de las Eras (donde está el bar Cibeles). Allí trabajó con sus hijos Segundino, Marino y Paco. Entra como oficial Rafael Molina Azorín. Muerto José Carbonell, su hijo Marino se hace cargo del taller hasta el año 1939. A partir de esta fecha Diego Palao Azorín se hace cargo del local montando taller propio.

En el local donde se establecieron José Carbonell y José Roses, una vez dejado por estos, es ocupado por Antonio Alonso como especialista en la madera y Francisco Gascón como fragüero. Como oficiales trabajaban en este taller Rafael Molina Azorín y José López Azorín (hermanos por parte de madre), durante los años 1925-1927. Después se establecerían estos dos hermanos montando taller propio en la C/ de S. Cristóbal. Con ellos trabajaron Rafael Molina Carpena, hijo de Rafael. Bartolomé Muñoz Gómez como oficial, en el año 1947. Otro de los oficiales fue Ascindino Martínez. Francisco Pascual Palao entró como aprendiz a la edad de doce años y estuvo hasta los veintisiete, fecha que coincide con el año 1963, que es cuando comienza la crisis de esta profesión.

Otro de los talleres era de propiedad de Pascual Rodríguez, este estuvo situado en la C/ de Colón, después fue trasladado a la Avda. de la Paz N° 2. Sus hijos Pepe y Pascual "Los Palomos" siguieron en la profesión. Últimamente quedó solamente Pepe. En este taller trabajó como oficial Ascindino Martínez, antes de trabajar con Rafael Molina.

También se recuerda a los "Hermanos Alonso" José y Luis, cuyo taller estaba situado en la Plaza de S. Cayetano, en lo que fué la cacharrería de Brígida. Aparte de trabajar como aperadores, se dedicaban a la recogida de las pastas del vino, montando después una fábrica dedicada a este fin y dejando definitivamente el oficio de los carros.

Diego Palao Azorín fue otro de los aperadores muy conocido popularmente. Empezó como aprendiz a los ocho años en el taller de Pascual "Maneta", que estaba emplazado en la calle de Pascual Amat. Allí se trabajaba la madera y el hierro para los carros. Estuvo después de fragüero con los Chirlaques, para pasar a continuación a trabajar la madera en el taller de Pedro Chinchilla (padre) y después casa de Beltrán Puche. Pasados los años se establece en 1939 como aperador en

lo que fue el taller del padre de Marino, C/ de las Eras (hoy de S. Fernando). En el año 1946 traslada su taller a la calle de Colón. Su hijo José Palao Paterna le ayuda en el oficio desde los once años hasta desaparecer la profesión. En la actualidad tiene una pequeña fragua en lo que fuera el taller de su padre. Muere Diego a finales de 1988.

Otro de los talleres situados en la Placeta de S. Cayetano fue el de Abelardo, situado en esquina con la calle S. José (lugar que hoy ocupa la cafetería "Galery").

De entre los muchos aperadores que hubo en Yecla, Aurelio era uno de los que tenía fama de artista para hacer carros, según cuentan no era rápido trabajando, pero trabajaba a conciencia y con minuciosidad. Su taller estaba a espaldas de lo que fue la posada de S. Antonio, C/ de S. José (entre C/ de D. Lucio y la emisora de radio Yecla "Ser").

Hubo también varios hermanos dedicados a este oficio, se les conocía por los Carboneses por llevar el apellido Carbonell. Luis Carbonell fue uno de ellos, su taller estaba en la C/ de S. Luis, próximo al Callejón Ancho. Después lo trasladó a la Avda. de la Paz N° 54.

Vicente Carbonell, hermano del anterior, tenía el taller en la esquina de al lado del Teatro Concha Segura (hoy en el mismo local existe una librería).

Antonio Carbonell es otro de estos hermanos, su lugar de trabajo estaba en el huerto de S. Luís, se accedía a él por un callejón situado a la parte derecha de lo que fue el taller de "Los Pablos".

Enrique Castillo Carpena es otro de los antiguos aperadores yeclanos, era abuelo de nuestro paisano el escritor Castillo-Puche. Trabajó con su padre José Castillo que también era del oficio, en un local ubicado en la C/ de S. Antonio 94.

Francisco Castillo Marco (1880 --) hijo de Enrique y padre de Castillo-Puche, también tuvo esta profesión. Su taller estuvo en la C/ de S. José, dando vista a la plaza de S. Cayetano.

Según informes recibidos estos son los talleres de "aperaores" que hubo en Yecla, puede que falte alguno, ya que la lista es larga, pero con los citados nos podemos hacer una idea. Por si fuera poco añadiré que en nuestro pueblo llegó a haber más de cuatro mil carros. Con esto queda de manifiesto la importancia que para Yecla tubo esta profesión.

Hubo también algunos fragüeros que llegaron a

reparar carros, otros, como los "Bedijas", se dedicaron a ajustar o "recalcar" ruedas, pero nunca hicieron carros.

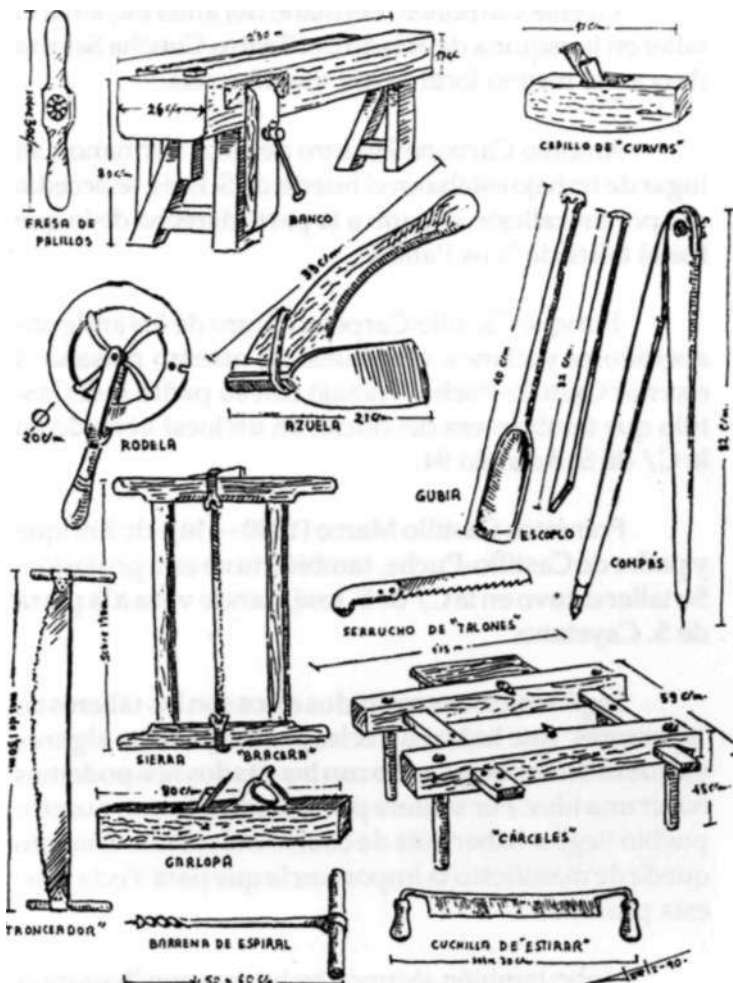
Aún recuerdo aquella estampa típica del taller de aperador, en la que parte del trabajo se realizaba en la calle. Aquellos locales de puertas amplias y junto a ésta, en la acera, los carros posados con las baras en alto, pero sin ruedas; estas por lo general permanecían apoyadas en la pared o dentro del taller para ser reparadas. Diré que la reparación mas frecuente del carro era el ajuste de ruedas. Estos carros nos servían para escondernos en la penumbra de la noche cuando eramos niños y nos entreteníamos con el juego entrañable del "escondite".

## HERRAMIENTAS.

El oficio de aperador requería un amplio muestrario de plantillas y herramientas, algunas de ellas las fabricaba el mismo artesano. Para un mayor conocimiento las expongo:

- Troncedor. Sierra ancha de más de metro y medio de larga, con dos estacas, una pasada en cada

### ALGUNAS HERRAMIENTAS DEL "APERADOR"



extremo, para colocar las manos. Para poderla manejar se requerían dos personas y se empleaba principalmente para cortar árboles o trocear troncos en el taller.

- Hachas de varios tamaños, algunas con filo solamente a una cara. Era usada para alisar superficies en los troncos y prepararlos para la garlopa.

- Azuelas de varios tamaños. Para desbarbar los troncos y alisar la madera.

- Cuchilla de dos puños, llamada de "estirar", servía para pelar palos y trabajar la madera.

- Sierra de dos brazos. Consistente en un bastidor con la hoja en medio del soporte, la cual se podía tensar a voluntad. Por lo general se empleaba para abrir los troncos.

- Sierra corriente de carpintero, con tensador de cuerda.

- Garlopa. Cepillo de gran tamaño, para dejar lisas y completamente planas las superficies de la madera.

- Cepillos planos de tipo corriente. Algunos de ellos reforzados con chapa de hierro, para evitar el desgaste al roce con maderas duras.

- Cepillos de "curvas". Empleado comúnmente para repasar las pinas de las ruedas; también estos llevaban como protección una chapa de hierro sujeta con tornillos. En estos cepillos se empleaba a veces el hierro de dientes para quitar los repelos.

- Serrucho de tipo corriente. Empleado también por los carpinteros.

- Serrucho de "talones", cuyos dientes iban de forma contraria al serrucho normal.

- Barrenas de espirales de gran tamaño, con puño de madera. Su calibre tenía un diámetro de uno a tres centímetros.

- Barrenas de puño de pequeño tamaño y de calibres menor a un centímetro.

- Compás de madera, de unos ochenta centímetros de largo. Empleado para la medición y trazado de las ruedas.

- Compás pequeño de hierro. Empleado para los cubos, y como calibrador de las escopladuras de los mismos.

- Gubia de hierro sin puño, de unos cuarenta centímetros de largo y de tres a cuatro centímetros de boca. Empleada para vaciar el cubo y ajustar en el la manguilla.

- Escoplo de hierro de más de treinta centímetros de largo, para cuadrear escopladuras.

- Formones, gubias y escoplos con puños de madera, iguales a los empleados por el carpintero.

- Fresa de hierro con dos puños de madera, para redondear los palillos de los barales.

- Rodela. Rueda giratoria con puño. Empleada para tomar la medida exterior de la rueda y la interior del aro, y así poderlo ajustar con mayor precisión.

- Escuadras de madera y de hierro, cartabones, falsas escuadras, etc.

El banco del aperador, era su mayor soporte y a la vez la principal herramienta. Tenía sobre ochenta centímetros de altura, su largo era de unos dos metros y medio, y su anchura de treinta a treinta y cinco centímetros. En los bancos antiguos el usillo de la prensa o mordaza era de madera, últimamente este era de hierro.

Otra de las herramientas o soportes indispensables eran las "cárceles". Esta consistía en un soporte de madera graduable, montado sobre cuatro patas, llevaba una tabla adosada a una de sus partes que servía de asiento al operario que en ella trabajaba. Este utensilio se empleaba para colocar el cubo de la rueda y poder hacer en él las escopladuras para los rayos. El oficial se sentaba en las "cárceles" metiendo las piernas en el interior del bastidor y sujetaba el cubo con las rodillas para que esta no se moviera mientras se trabajaba.

Algún aperador disponía de torno para tornear en él los cubos. Estas máquinas en la antigüedad eran de madera, y el movimiento rotatorio de la pieza a trabajar, era producido por un pedal. Últimamente los tornos eran movidos por un motor eléctrico. Algunos aperadores encargaban el torneado de los cubos a torneros especializados.

Dentro de los regles y plantillas están los "codales" que son dos reglas de pequeño tamaño usadas para mirar el garceo al sacar una superficie plana con la garlopa.

-Plantillas de diferentes tamaños para marcarlas pinas que compondrían las ruedas de diferentes diámetros.

- Regla de enrayar y taco para el cubo. Plantillas estas indispensables para poder sacar el "copero" de la rueda con exactitud.

- Plantillas para espigar rayos, regles y plantillas para trazar las diferentes partes de un carro.

En cuanto a herramientas de fragua, el aperador especializado disponía de tenazas, "gafas" para colocar los aros en las ruedas y otras herramientas propias del herrero, tales como: martillo de bola, macho de cinco a seis kilos empleado para enrayar, almaina de ocho a diez kilos de peso para meter a presión la manguilla de la rueda, y por supuesto un yunque para poder forjar en él los herrajes para los carros.

Estas eran todas las herramientas necesarias para la fabricación de un carro. Sin enumerar por otro lado los útiles que de modo particular usaba cada artesano y que formaban parte de las diferentes formas de trabajo

de cada aperador.

## **MATERIALES.**

La materia principal para la fabricación de un carro, aparte de todos los refuerzos y herrajes de hierro, era la madera. Eran variadas las clases de maderas a emplear, y estas siempre estaban en consonancia y relación con la función de las distintas partes del carro; ya fueran ruedas, varales, "bolsas", tableros para varales, etc.

Para hacer los cubos de las ruedas se empleaba antiguamente la madera de olmo. También llegó a emplearse la madera de garrofero. Pero las dos llegaron a deshecharse, la primera por ser demasiado blanda y la segunda por tener la veta muy rizada y ser algo vidriosa, debido a esto acostumbraba a agrietarse. Estas razones fueron las que impusieron la madera de carrasca como la más idónea para el cubo, debido a su resistencia. Esta madera de encina también se empleaba para los rayos; la preferida era la encina catalana, se importaba desde Barcelona y a veces se conseguía de almacenes en Alicante. La encina del terreno se agrietaba a veces, sin embargo para hacer las pinas daba un buen resultado. Los varales y las varas se hacían de madera de olmo, al igual que las "palomillas", "cabezales", "limones" y "contralimones"; también se hacían de esta madera los travesaños para los tableros de las "bolsas". Para los palillos de los varales o "escaleras" se empleaba la madera de olmo o lidonero, pero estos generalmente se sacaban de los retales de diferentes maderas. Los mozos para el carro y los astiles para herramientas se hacían también de lidonero, estos lo mandaban ya preparados desde Ayora (Valencia). La madera de higuera era la mejor para hacer los tacos del torno o freno. Para las varas curvadas de los cabriolés se usaba la madera de fresno, estas varas las mandaban ya preparadas con la forma que debían de llevar, solo a falta de terminación. La madera de pino se empleaba para los tableros de las "bolsas" o para los tableros o "alavés" de madera que llevaban como protección los varales.

Algunos aperadores compraban los árboles para cortarlos ellos mismos, en especial la madera de olmo; esta abundaba a los lados de algunas acequias o a lo largo de algunas carreteras. También era abundante esta madera en la "Maneta". Otras veces la madera de carrasca y de olmo, se las proporcionaban los mismos leñadores.

## **LA RUEDA.**

La rueda del carro merece un apartado especial, ya que es su elemento principal, ésta en su continuo

movimiento debía de soportar todo el peso de la carga. La fabricación de un buen carro dependía en gran parte de sus ruedas.

Había ruedas de diferentes diámetros y por supuesto también variaba el número de "rayos" o radios. Las ruedas cuyo diámetro oscilaban de ochenta centímetros a un metro, se empleaban para los carros de a mano, o para ruedas pequeñas de galeras, estas por lo general llevaban de doce a catorce rayos. Las ruedas de cabriolés también llevaban catorce rayos pero su diámetro era algo mayor.

El tipo de rueda mas corriente tenía de diámetro sobre metro y medio, y llevaba antiguamente dieciseis rayos, en época posterior se vió conveniente el ponerle dieciocho, ya que de esta forma podía aguantar mejor la carga. Ruedas de veinte rayos eran raras las que se hacían, ya que se corría el riesgo de que el cubo quedara falso. Una de las ruedas más grandes se hicieron en el taller de Rafael, las encargó Rafael el "Raspaleño" para un carro de "cabria" con una potencia para poder transportar hasta siete mil kilos de piedra.

El cubo normalmente era de madera de carrasca, este una vez torneado tenía un diámetro de unos veinticinco centímetros por unos treinta y dos de largo, (el de uso más corriente). Al tornear el cubo se marcaban dos líneas con el "puntacorriente" para indicar la inclinación delantera de los rayos y al límite de las escopladuras en la parte trasera.

Una vez torneado el cubo, pasaba a las "cárceles" para hacerle las escopladuras de los rayos. Para calibrar la separación que estas debían de tener se usaba el compás pequeño de hierro, y se comprobaban una y otra vez hasta encontrar la proporción correcta. Como ya ha quedado explicado anteriormente, el artesano sentado en las "cárceles" sujetaba el cubo con sus rodillas. Algunos aperadores para dar mayor sujección al cubo, colocaban una cuerda cogiendo las dos barras laterales de las "cárceles" y pasando esta por encima de la parte delantera del cubo, se apretaba haciendo un torniquete con una varilla de hierro que quedaba trabada en la barra delantera de las "cárceles". Antiguamente se hacían las escopladuras del cubo a fuerza de formón escoplo y martillo, últimamente estas se hacían a máquina pero había que cuadrarlas a mano para darles la tirada correcta. Antes de escoplear los cubos se ponían en cada uno de sus extremos un ceño de hierro de forma provisional para evitar que estos se abrieran.

Seguidamente se sujetaba el cubo a la prensa del banco y se le hacía en el centro un taladro con una barrena de espiral de veintiocho a treinta milímetros,

quedando el cubo traspasado de parte a parte. Realizadas estas operaciones los cubos se cocían en agua sal, por lo general se empleaba para este menester un bidón de los usados para el carburo con dos asas, en él se echaban dos cubos cada vez. Se ponían en el recipiente de seis a siete kilos de sal y lleno de agua se calentaba al fuego de cinco a siete horas, para que los cubos quedasen bien cocidos.

Algunos emplearon otro sistema para salar los cubos; consistía este en meter los tacos de madera antes de ser torneados en un depósito con agua sal y mantenerlos allí sobre un año. Pasado este tiempo se sacaban y una vez secos se torneaban. Con este sistema se conseguía que el cubo una vez enreyado, su tiempo de secado fuera de dos meses solamente. Pero este sistema se abandonó por que al tornearse los cubos el salitre que se introducía en la madera desafilaba las herramientas; por lo que volvieron de nuevo al sistema de salado tradicional.

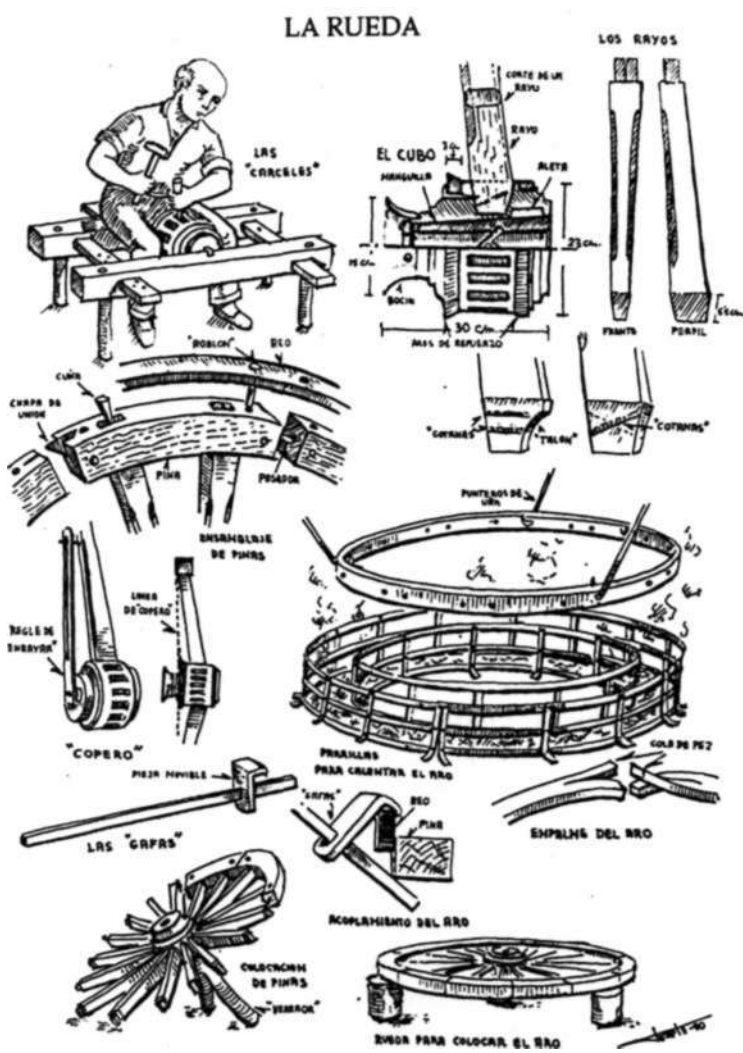
Una vez cocidos, los cubos se sacaban del bidón con dos hierros sujetándolos por las escopladuras, poniéndolos en el suelo sobre sacos de harpillera para evitar que estos se mancharan. Los cubos al cocerse se ponían tan blandos que hasta se les caían los ceños que de forma provisional le habían sido puestos.

Secos los cubos, la siguiente tarea era enrayarlos. Los rayos podían tener diferente longitud y anchura; según fuera el poder de carga del carro, así debería de ser la fortaleza de sus ruedas. Para un carro de a "par" el rayo tenía sobre siete centímetros de anchura, y de seis a seis y medio para los de una sola mula. El rayo visto de frente era mas grueso en la parte de la pina, y en su perfil era mas ancho en la parte del cubo. La espiga del rayo que debía entrar en el cubo llevaba en su parte posterior un escomido llamado "talón", aunque este procedimiento fué eliminado, por que en los cubos de carrasca que llevaban rayos de "talón" estos hacían gruñir la rueda; para evitarlo se optó por el sistema de cuña para que la unión quedase más sólida, llevando las escopladuras del cubo, al igual que la espiga del rayo, tirada a las cuatro caras. Para dar mayor resistencia a esta unión, la espiga del rayo llevaba dos pequeños cortes llamados "cotanas" en cada una de sus caras, estos hacían de arpón y le daban más resistencia a la rueda.

Para alisar los rayos, se acoplaba a la prensa del banco un pequeño torno en el que se sujetaban estos por los extremos por medio de un tornillo o manivela. El alisado se hacía con escofina, lima y cuchilla de un solo filo, terminándose con lija; la parte trasera del rayo tenía redondeados los cantos en toda su longitud, en su parte

delantera solo se redondeaba el centro, quedando cuadrados los extremos que unían al cubo y a la pina.

Antes de poner los rayos en el cubo, se le miraba la veta a la madera y se colocaban intercaladamente uno de veta lisa junto a otro que la tuviera rizada. Los rayos se colocaban en el cubo de forma encontrada, por parejas, una vez metido el primero, la punta perteneciente a la pina se metía en el taladro de un taco de madera que estaba en el suelo, y así apoyado se ponía el rayo de la parte opuesta; el resto de los rayos se colocaban siguiendo este proceso y se introducían en el cubo a golpes de macho.



Para darle al rayo la inclinación correcta llamada "copero" se empleaba el "regle de enrayar". Este consistía en una regla de madera que se fijaba en el agujero del cubo por medio de un taco metido a presión y un tornillo, en el otro extremo llevaba una ranura en la que iba pasado un tornillo con tuerca que podía ser graduado a lo largo del regle, la parte saliente de este tornillo marcaba la inclinación correcta del rayo; para llevar estos a la postura marcada por el regle se palanqueaban los rayos con una barra de madera obligándolos hasta

dejarlos en su punto.

El "copero" o inclinación de los rayos junto con la presión del aro o yanta de hierro, hacían más resistente la rueda para el "traqueteo" de los caminos y el aguante de la carga. El "copero" correcto lo daba una vertical que iba desde la parte exterior del ceño delantero del cubo a la cara exterior de la pina.

Al día siguiente de ser enrayados los cubos, se pintaban estos con minio de hierro; y las ruedas a "medio hacer" se debían de secar durante medio año, hasta pasado este tiempo no se podían poner las pinas. Es por esto que se decía que los "aperaores" preparaban durante el invierno parte de la faena que acabarían en el verano. Uno de estos trabajos de invierno era el "enrayar", luego, durante el verano se acabarían las ruedas.

Ya secas, las ruedas enrayadas había que prepararlas para poner en ellas las pinas, para ello se marcaba el diámetro requerido con el compás de madera, se cortaban las partes sobrantes hasta igualar todos los rayos y con una plantilla se marcaban las espigas para las pinas; se hacían estas con el serrucho terminándolas con el formón, en la parte central de las mismas se hacía un corte con el serrucho. Terminadas las espigas en todos los rayos, la rueda quedaba dispuesta para la colocación de las pinas.

La faena de colocar las pinas se hacía en el verano, y por lo general este trabajo se realizaba en plena calle. Para poner las pinas y repasarlas se colocaba la rueda enrayada en una muetilla llamada "herraor", este consistía en una rama en forma de horquilla de madera de olmo o carrasca. Las pinas se colocaban correlativamente, estas iban unidas entre sí por una varilla o pitón de hierro colocado en medio de las testas en cada uno de sus extremos, las pinas llevaban un remache o "roblón" de hierro para evitar que sus testas se abrieran. Otro de los sistemas empleados para unir las pinas consistía en una chapa o pletina de hierro de forma triangular de unos dos milímetros de gruesa, puestas en la mitad de su parte superior e introducidas en un pequeño corte. Cada pina llevaba dos escopladuras en donde entraban dos rayos, lo que es igual a decir, que para una rueda de dieciocho radios se necesitaban nueve pinas. Estas escopladuras vistas de perfil eran algo más anchas en la parte del rayo, y vistas de frente su anchura era mayor en la parte de la pina. También se les hacía a dichas escopladuras algo de "barriga" en sus partes transversales o más anchas para que al ser acuñadas las espigas de los rayos, no se pudieran salir. Las pinas se metían también a golpes de "macho", acoplar la última era lo más difícil, es por esto que siempre se colocaban las dos últimas a la vez. Cuando estaba cerra-

do el círculo de pinas se metían cuñas de madera en todos los cortes de los rayos para que el acoplamiento fuera más resistente.

En el ensamblaje de la rueda, al igual que en la construcción del resto del carro no estaba permitido el uso de colas o adhesivos, de ahí que sus ajustes debían de ser precisos y matemáticos.

Terminado en la rueda todo el proceso de madera, se empezaban a colocar en ella todos los elementos o piezas de hierro. Lo primero que había que poner era el aro o yanta, para ajustarlo se requería una precisión matemática, para una medición precisa y posterior comprobación se usaba la "rodela". Para ajustar el aro a las pinas se jugaba con medidas que oscilaban de trece a dieciocho milímetros si el cubo era de carrasca y de veinte milímetros si este era de olmo; el calcular mal estas medidas podía hacer que la rueda quedara floja o por el contrario que al tener unos milímetros más de presión podía llegar incluso a romper los rayos. Los aros eran pegados a calda a la medida correcta, siempre respetando estos milímetros que lo hacían menor a la rueda. Antes de ser colocado el aro, se mojaba la rueda de forma rápida en un pilón de piedra lleno de agua que había en el taller, y que por lo general estaba enterrado en la calle, a continuación se colocaba la rueda de forma horizontal sobre tres "bijones" o tacos de madera puestos en forma de estrébedes.

Cada aro llevaba normalmente dieciocho taladros, dos por cada pina, en ellos se metían los "roblones" para sujetar este a la rueda. Para poner el aro en la rueda, antes había que calentarlo para que dilatara, se ponía este entre dos parrillas circulares colocadas verticalmente, el hueco entre parrillas se llenaba de leña que ardía hasta calentar el aro; este era otro de los trabajos de calle. Para sacar el aro una vez caliente, se empleaban unos largos punteros de hierro terminados en uña, que se fijaban a los agujeros de los "roblones"; para hacer este trabajo eran necesarias tres personas. Al colocar el aro en caliente sobre la rueda, se le ponía un "roblón" para sujetarlo y evitar que se saliera al ser presionado por las "gafas".

Las "gafas" eran unas herramientas compuestas por una barra cuadrada de hierro sobre la que iba pasada otra pieza también de hierro la cual formaba un ángulo o uña, esta podía desplazarse a voluntad a lo largo de la barra. Con este utensilio se palanqueaba el aro, la barra se apoyaba en la pina y la uña hacía presión sobre el aro hasta meterlo en la rueda. Para esta operación se necesitaban dos o tres "gafas" y al menos un par de hombres, cada uno de ellos podía manejar dos gafas a la vez. Si el aro entraba muy obligado se usaban las

"gafas de estirar", estas eran de forma diferente y con ellas se podía ejercer una mayor presión. Cuando el aro estaba en su sitio se procedía a su enfriado metiendo la rueda en el pilón, se le daba vueltas hasta enfriarla por todo, esto contraía el aro con lo que se conseguía el ajuste perfecto. Los "roblones" se ponían a golpes de martillo, estos pasaban el aro y la pina.

Cuando la rueda se había enfriado, se colocaban y clavaban en el cubo los dos ceños y aros de refuerzo de forma definitiva. Es entonces cuando se hacía en el cubo el hueco para la manguilla, en el vaciado se empleaba una larga gubia de hierro cuya boca tenía unos tres centímetros de longitud; la cavidad era algo más pequeña que la manguilla a fin de que esta quedara bien ajustada al cubo, para este trabajo se empleaba una almaina de más de ocho kilos, para introducirla a golpes. En su parte más ancha la manguilla llevaba dos salientes o aletas para fijarla en el interior del cubo e impedirle que pudiera girar, la otra parte era más estrecha y estaba situada en la cara externa del cubo.

En la parte delantera del cubo iba clavada por tres puntos una recia chapeta o arandela de hierro conocida como "frontalera", esta ocultaba la parte estrecha o anterior de la manguilla.

Para proteger la parte anterior del cubo se colocaba en él un ancho anillo de hierro de forma abocinada llamado "bocín", este resguardaba la "lavija" o clavija que aseguraba la rueda, esta pieza debido a su forma impedía en los carros antiguos que se saliera el palo de la "garga" o freno.

Colocados todos estos aperos la rueda quedaba terminada, a falta de pintarla que era lo último que se hacía, era costumbre de pintar de rojo oscuro todas las piezas de madera y en negro todo el herraje, incluyendo los cantos del aro o yanta.

Cada cierto periodo de tiempo, que podía oscilar entre cuatro o cinco años, había que revisar las ruedas del carro, y si éstas estaban flojas había que recortarlas o "recalcarlas". Esta operación consistía en calentar a calda el aro y reducir su diámetro en unos dos centímetros, para esto era necesario desmontar la rueda. Había veces que los "roblones" que sujetaban el aro a las pinas no se podían sacar con puntero y martillo por estar estos oxidados, entonces había que recurrir a un cincel de acero templado de unos cuatro milímetros de grueso, de corto tamaño, este se introducía entre el aro y las pinas y a fuerza de golpes de martillo había que cortar todos los "roblones" que no se habían podido sacar.

Para colocar el aro ya "recalcado" de nuevo en la

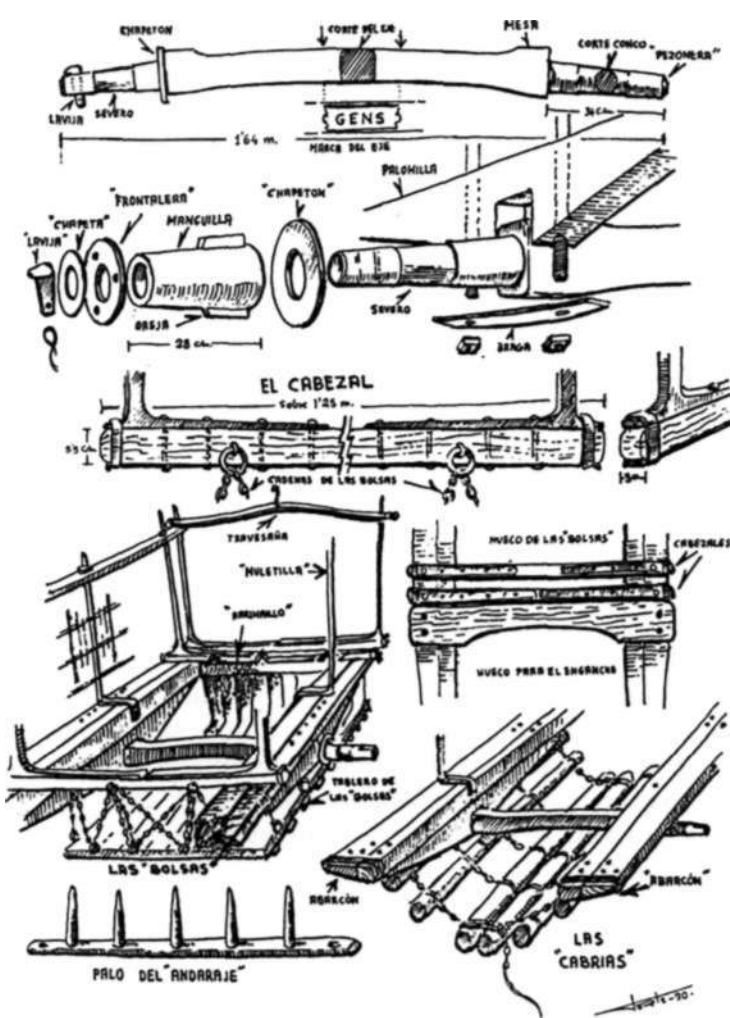


rueda, se volvía a repetir todo el proceso explicado anteriormente.

## LA MANGUILLA Y EL EJE.

La MANGUILLA era una pieza de fundición, su forma era cónica a fin de que ajustara en el cubo a presión, para un mejor ajuste tenía en su parte ancha dos "orejas" o salientes laterales, estos impedían que pudiera girar una vez colocada en el interior del cubo. su hueco interior ajustaba al eje, y llevaba unas canales o ranuras para contener la grasa. Las manguillas antiguas llevaban un rebaje circular de unos dos milímetros de calado para este fin. Era costumbre engrasar las ruedas del carro con manteca o grasa de animales vulgarmente llamada "sebo". La manguilla para una rueda normal, venía a tener unos veintiocho centímetros de larga y un diámetro en su parte ancha de once, y nueve centímetros en la parte más estrecha.

EL EJE



El EJE estaba formado por una barra de hierro de una longitud aproximada a un metro sesenta y cinco centímetros, tenía una ligera curvatura a fin de que las

ruedas estuviesen más juntas en la parte baja que en la superior. Su cuerpo central era cuadrado, llegando a tener en su parte más gruesa unos ocho centímetros, los extremos del eje eran redondos y cónicos, de unos treinta y cinco centímetros de longitud en cada uno de sus extremos. Aproximadamente en el centro de sus partes cónicas llevaba un ancho rebaje de unos dos milímetros de profundidad que coincidía con el rebaje de las manguillas antiguas, su cometido era retener el "sebo" o la grasa. En las puntas del eje más conocidas como "pezoneras" llevaba unos orificios rectangulares, en estos iban pasadas las "lavijas" o clavijas que servían para asegurar las ruedas. El eje lleva en los extremos superiores de su parte cuadrada, un plano conocido con el nombre de "mesa" en el cual hace asiento de "palomilla". Entre la parte cuadrada o "mesa" y la cónica, el eje llevaba ajustada una arandela ancha llamada "chape-tón", esta pieza iba en contacto con la parte ancha de la manguilla.

A fin de que la rueda tuviera la menor holgura posible sobre el eje, entre la "frontalera" y la "lavija" se ponían una o más arandelas de hierro conocidas con el nombre de "chapetas", este calzamiento facilitaba el rodamiento.

La separación entre ruedas en la parte inferior era de un metro dieciseis centímetros, y este era también el ancho entre carriles. Al recortar o "recalcar" las ruedas de un carro, estas cogían más "copero" y como consecuencia la separación entre ellas era mayor, para poder solucionar este problema había que rectificar el eje a fin de que entre ruedas quedara la misma distancia; esto se conseguía calentando a calda el centro del eje y doblándolo hasta lograr la separación correcta de las ruedas.

## VARALES Y CABEZALES.

La caja o bastidor del carro, estaba formada por los varales, situados en los laterales y paralelos a las ruedas; y los cabezales, que de forma perpendicular a estas cerraban el cuadro del bastidor.

El varal o lateral del carro estaba compuesto de varias piezas o elementos. En su parte más inferior se encontraban las "palomillas", que eran las piezas en donde iba cojido el eje, tenían estas una longitud de un metro sesenta, en su parte más ancha medía de trece a dieciseis centímetros, y en los extremos que cerraban en forma de cuña su anchura era de cuatro a cinco centímetros, su grosor era igual al grueso de la vara, o sea, seis centímetros. En su parte media trasera, la "palomilla" llevaba un hueco o caja de unos nueve centímetros de calado por siete de ancho, en esta cavidad iba alojado el eje, el cual se sujetaba en su parte baja por una pletina de

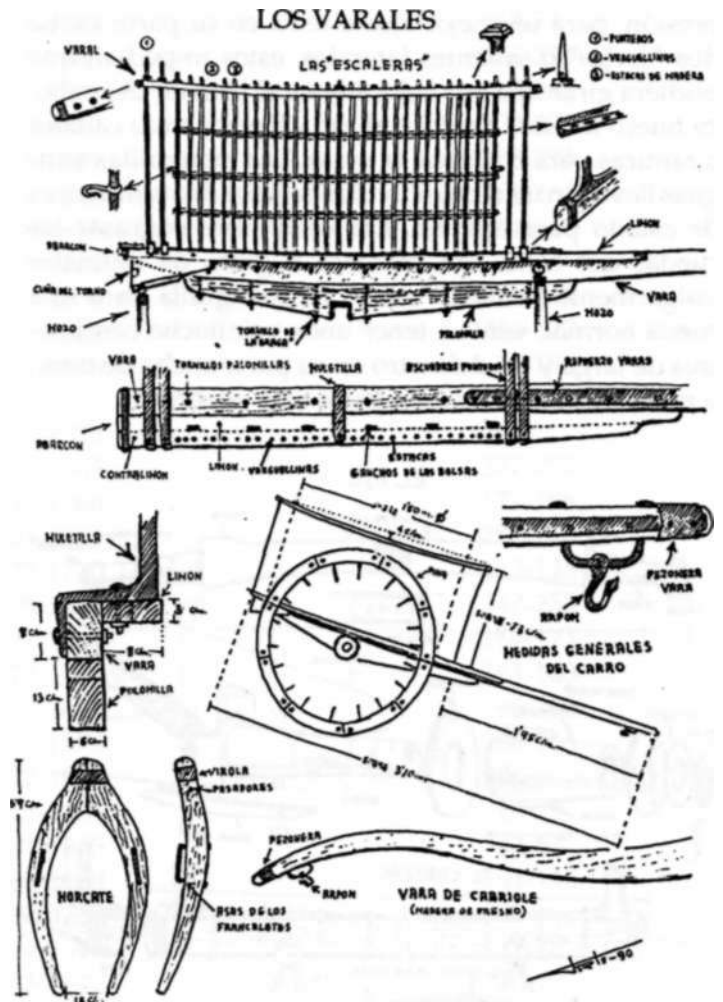
hierro conocida con el nombre de "braga", asegurada con dos tornillos pasados, roscados a tuerca.

Encima de la palomilla estaba colocada la vara propiamente dicha, su longitud total era de unos tres metros setenta centímetros, de ella un metro setenta y cinco ocupaba la parte interior o varal, y un metro noventa y cinco centímetros restantes formaban la vara saliente para el enganche. El ancho de la vara era de unos ocho centímetros y su grosor de seis. La vara y la palomilla iban unidas con seis largos tornillos de tuercas que las pasaban de parte a parte, dos de ellos sujetaban la pletina o "braga" del eje. En su parte trasera hacía una pequeña curva.

Junto a la vara, en su lado exterior, iba adosada una barra llamada "limón", tenía una longitud de dos metros sesenta y cinco centímetros, una anchura de ocho y un grosor de unos tres centímetros. En los carros antiguos esta barra estaba formada por dos piezas unidas entre sí, la interior conocida como "limón" estaba pegada a la vara, tenía acoplados seis ganchos que servían para sujetar el tablero que formaban las "bolsas" del carro; y el "contralimón" situado en la parte externa, en el que iban acoplados todos los palillos y punteros que formaban las "escaleras" o paredes del carro, esta pieza o piezas se sujetaban a la vara por medio de doce tornillos de tuercas pasados. La vara y la pieza que formaba el "limón" iba reforzada en su parte trasera con una contera de hierro, para ello la vara iba despuntado a fin de conseguir el mismo grosor del "limón", esta terminación reforzada se conocía con el nombre de "abarcón".

La "escalera" o pared lateral del carro está formada por seis barras de hierro de dieciocho milímetros de diámetro, tres de ellas colocadas en cada lateral, cuatro de ellas, dos a cada extremo, forman en su parte inferior unas escuadras que van sujetas a los "cabezales" con tornillos. En el centro de la escalera lleva otra barra del mismo grosor que las seis citadas, llamada "muletilla" cuya escuadra va cogida al "limón" y a la parte lateral de la vara, todas estas barras de hierro le daban la fortaleza a la "escalera". También hay en cada lateral ocho barras de hierro intercaladas de unos diez milímetros de grosor llamadas "verguellinas", estas terminan en una cabeza cuadrada en su parte superior y en su parte baja iban atornilladas al "contralimón". El resto de los palillos de la "escalera" que hacían un total de veinte, eran de madera de lidonero o se sacaban de retales de otras maderas, y estaban intercalados por parejas entre cada dos "verguellinas", el grosor de estos palillos era de doce milímetros. La "escalera" llevaba tres barras de hierro transversales en forma de escuadras dobles y taladradas, por ellas pasaban todas las estacas o palillos

de madera, también las "verguellinas" al igual que las barras de hierro, exceptuando las dos últimas de cada extremo. En la mitad de la tercera barra de cada lateral, iba pasado un gancho que servía para sujetar la carga del carro por medio de una maroma de esparto. La "escalera" estaba rematada en su parte superior por una



barra de madera algo curvada, esta iba reforzada de hierro y en sus puntas llevaba dos virolas o anillas para proteger sus testas; a esta barra se le llamaba propiamente "varal", por ella pasaban todas las estacas y barras de las "escaleras"; el puntero central o "muletilla" y los tres de cada extremo iban atornillados a él, y sus puntas sobresalían más que las restantes para poder amarrar en ellas las cuerdas usadas para asegurar el "carguío". La altura total de la "escalera" era de unos setenta y tres centímetros.

La vara del carro también iba reforzada de hierro y en su parte delantera llevaba una ancha virola en forma de anillo que protegía su punta, la que se conocía con el nombre de "pezonera". En la parte baja, la vara llevaba un asa con un gancho en el cual se aseguraban unas cadenas llamadas "sejaores", este gancho se cono-

cía como "arpón", cerca de la palomilla, esta tenía una anilla más conocida como "gonce de estirar".

La "caja" del carro está cerrada por los "cabezales" dos de ellos situados en la parte delantera y los otros dos en la trasera, en ellos van fijadas las escuadras de las cuatro barras o punteros laterales que sirven de refuerzo a las "escaleras", y por debajo la cubre en toda su longitud una pletina de hierro, ocho pasadores forman un conglomerado entre hierro y madera lo cual hace que el "cabezal" sea más consistente. Sus testas están protegidas por unos arillos o conteras de hierro. El largo de cada "cabezal" es de un metro veinticinco centímetros aproximadamente, su ancho es de cinco centímetros y medio, y el grueso de tres. Uno de los "cabezales" de los situados en cada extremo del carro lleva dos anillas para pasar por ellas las cadenas que sujetan el tablero de las "bolsas".

### **LAS "BOLSAS", LAS "CABRIAS" Y OTROS ÚTILES DEL CARRO.**

Se conoce por "bolsas" a la cavidad que tiene el carro debajo del eje y que permite aumentar su carga, está formada en su parte superior por las barras y los cabezales y en su parte inferior o fondo, tiene un tablero que cubre todo el hueco. Este está hecho de tabletas de pino y reforzado por unos travesaños de olmo o pino, lleva unas anillas que lo bordean por donde se pasan unas cadenas que van cojidas a los ganchos de los "limones" y a las anillas de los "cabezales". Estas cadenas se pueden graduar haciendo mayor o menor la capacidad de las "bolsas". Cuando el carro debía de transportar una carga delicada que se pudiera chafar por exceso de peso (como la uva), se ponían dos tableros de pino que cubrían las "bolsas" dejándolas independientes, estos iban apoyados en los salientes interiores de las varas, a la vez que protegían el contenido de las "bolsas" permitían seguir cargando el carro. Como refuerzo de los "varales" del carro a la hora de cargarlo, se ponía en su parte trasera un travesero o "travesaña", consistía esta en una barra de madera algo curvada y reforzada de hierro, en sus extremos tenía dos agujeros que se pasaban en los últimos punteros uniendo los dos varales; al centro llevaba un pitón de hierro en el que se fijaba la cuerda que sujetaba la carga.

Las "escaleras" en la última época del carro iban cubiertas por unos tableros de madera de pino, y que se acostumbraba a pintarlos de gris, estos protegían de rotura a las estacas de madera de las "escaleras". Anteriormente las "escaleras" iban cubiertas por grandes esteras de esparto llamadas "alaves". Los huecos que formaban las cadenas de las "bolsas" se cubrían también con otras esteras de esparto o "arrimaillos".

Cuando el carro debía de llevar una carga voluminosa y de poco peso, como la miés en la época de la siega, se acoplaban a la parte superior de los varales cuatro palos en forma de cuadro, estos eran de madera de olmo con unos punteros o estacas también de madera en donde se clavaban las gavillas. A estos útiles se les conocía con el nombre de "andaraje".

Otro de los sistemas empleados en los carros eran las "cabrias", era este en su forma parecido a las "bolsas", y por lo general lo llevaban los carros dedicados al transporte de piedra para las carreteras y en especial los pesados carros de los "algeceros" los cuales transportaban desde las canteras hasta el algezar grandes piedras empleadas para hacer yeso.

Las "cabrias" estaban formadas por seis palos paralelos a las ruedas, tres sujetos a cada vara por medio de cuatro o cinco cadenas separadas entre sí, al unir los dos palos inferiores se formaba la "bolsa" o hueco de carga. En su parte delantera estos dos palos iban sujetos por una cadena con algo de holgura, y en el extremo trasero los amarraba otra cadena a la que iba unida una cuerda cuya punta se sujetaba al varal. Cuando se tiraba de ella las "cabrias" se abrían en su parte trasera dejando libre la carga. En el momento del "tirón" el carretero arreaba a las mulas a fin de que las piedras no golpearan sus patas.

Los carros de los "algeceros" iban provistos de una barra de madera de siete a ocho centímetros, de forma cuadrada, cuyas puntas se sujetaban al varal delantero, la misión de esta barra era impedir las roturas en el carro por coces de las caballerías, pues sabido es que las mulas de los "algeceros" debido al duro trato a que eran sometidas eran muy propensas a largar coces.

Estos pesados carros empleados por los "algeceros" debido al mucho peso de la carga, eran arrastrados normalmente por tres mulas y un burro que hacía cabeza en el "tiro", todos ellos iban colocados en fila. Cuando un carro tenía que arrastrar mucha carga, se enganchaban a él un par de mulas, una en medio de las barras y la otra delante, a veces se agregaba a estas un burro que iba en cabeza.

Todos los carros disponían de cuatro soportes o patas llamados "mozos". Estos eran de una gran utilidad para mantener el carro en posición horizontal y estática durante la descarga una vez desenganchados los animales. Dos de ellos estaban acoplados en la parte delantera, bajo las varas, sujetos a estas por medio de unos cáncamos o argollas de hierro que hacían de visagras, cuando se plegaban, sus puntas eran cojidas

por unas correas que formaban un asa, estas iban clavadas a las varas. Los otros dos iban acoplados a la parte trasera, cogidos a las cuñas del torno y se plegaban al centro del carro por medio de una correa situada en medio del travesero que iba colocado entre las cuñas del torno.

### SISTEMA DE FRENADO DEL CARRO.

Como es natural, todo vehículo que se precie, se debe de poder parar en el momento preciso, el carro no podía ser menos, ya que por exceso de carga o en bajadas repentinas se hacía a veces necesario reducir su velocidad e incluso pararlo.

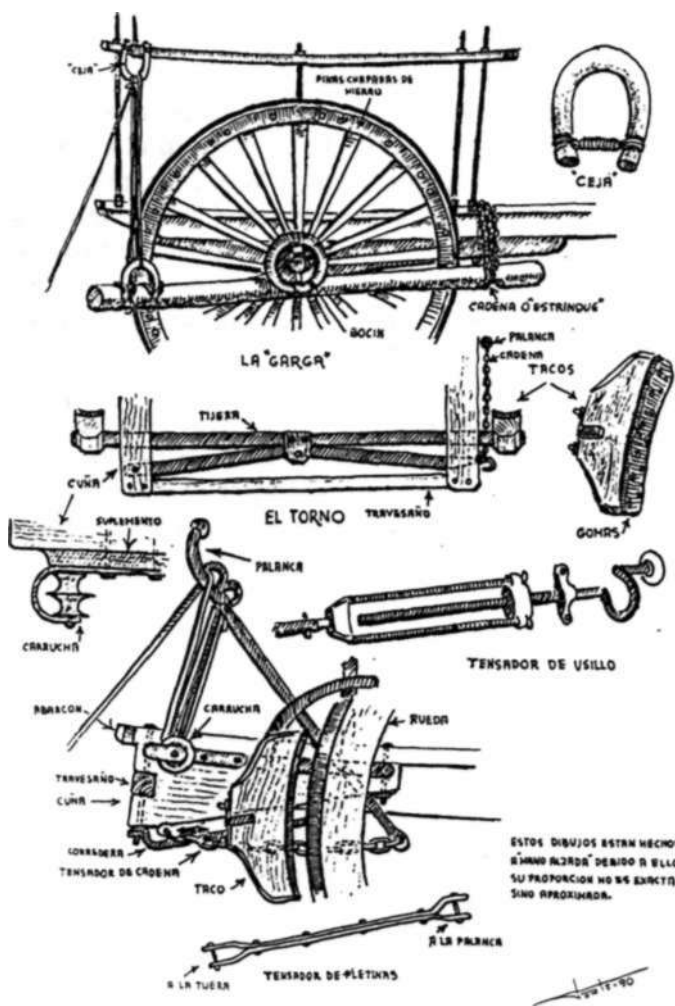
consistía en un grueso palo colocado a lo largo del varal, situado bajo el cubo de la rueda y cogido en su parte delantera a la vara por medio de una cadena. En la parte superior trasera de la "escalera" iba cogida una carrucha o "cejá" a la que se ataba una cuerda, el palo de la "garga" tenía otra "ceja" en su parte posterior por donde pasaba esta cuerda cuya punta volvía a pasar por la de la parte superior, cuando se tiraba del extremo de la cuerda hacía subir el palo de la "garga" oprimiendo este el "bocín" del cubo y frenando la rueda, la forma del "bocín" impedía que se saliese el palo de la "garga". Cada rueda llevaba un palo, el carretero situado detrás del carro tiraba con cada mano de una cuerda, y así podía frenar cada rueda por separado, o las dos a la vez.

Los carros que empleaban el sistema de "gargas", tenían forradas las partes delanteras de las pinas con chapas de hierro, cogidas con clavos de cabeza ancha, para evitar el desgaste de estas al roce con el palo.

Después la "garga" se sustituyó por el torno en los carros corrientes, pero esta aún se continuó empleando en los carros de "cabrias" y en los "carretones" usados para el transporte de toneles o pipas para el vino.

El TORNO fué el último sistema empleado. Tres eran los elementos o piezas que lo componían, y era accionado por medio de una barra o palanca colocada en la parte posterior derecha del carro. Una de estas piezas eran las CUÑAS, estaban hechas de madera de olmo, en su parte delgada tenía de cinco a seis centímetros y en su parte ancha sobre dieciseis. Dos eran las cuñas, cada una de ellas estaban colocadas en la parte posterior e inferior de las varas, se cojían a estas por medio de dos tornillos pasados. Estas cuñas mantenían todo el mecanismo del torno. En su parte ancha tenían estas unas cajas en las que se fijaba una barra o travesaño de madera que las unía. En su parte baja las cuñas llevaban unas pletinas de hierro formando asas y cogidas por los dos tornillos, en estos huecos se apoyaban las "tijeras" y a la vez servían como correderas al accionar el torno. Las "TIJERAS" estaban compuestas por dos barras de hierro colocadas de forma paralela al cabezal, cogidas en el centro por dos pletinas de hierro. La barra interior era recta, y se fijaba a las pletinas con dos remaches, en sus extremos llevaba los "tacos". La barra exterior tenía algo de ángulo y se aseguraba a las dos pletinas por medio de un pasador que la dejaba libre para el movimiento. La parte izquierda de esta barra iba cogida a la cuña por medio de un pasador, la punta derecha terminaba en un gancho en el que iba pasada una pletina doble de hierro que se unía a la palanca del torno. Antiguamente la barra y la palanca iban cogidas por medio de una cadena. El ángulo de la barra al ser accionado por la palanca acercaba los tacos a las ruedas

SISTEMAS DE FRENO



Dos han sido los sistemas empleados para frenar el carro; uno de ellos mas rudimentario y antiguo llamado "garga" y el otro mas sofisticado y cómodo conocido como torno o freno.

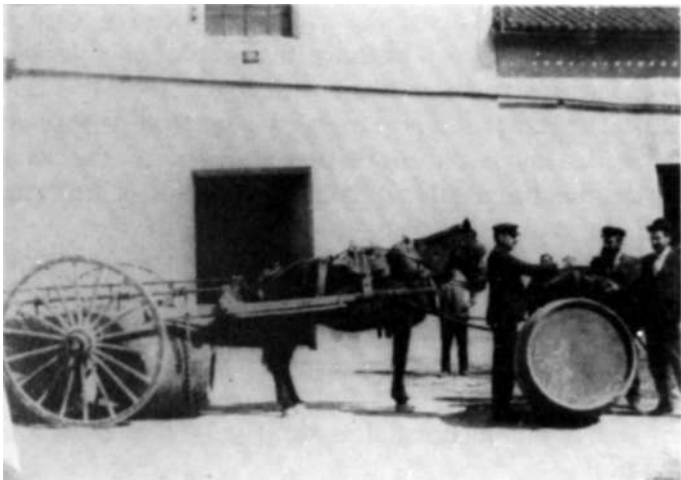
El primero de estos sistemas, "LA GARGA",

y la frenaban. Los TACOS estaban hechos de madera de higuera e iban colocados detrás de las ruedas; la parte de roce se forraba con suelas de goma de albarcas viejas, que se cogían a este por medio de clavos con cabezas de "gota de sebo". Estas gomas impedían el desgaste del taco al frenar, cuando las suelas se rompían por el mucho uso, se le colocaban otras nuevas.

La palanca se sujetaba al carro por un pasador situado en su parte media inferior, en su parte baja iba cogida la barra que accionaba las tijeras y en la parte superior llevaba dos asas por las que se pasaban unas cuerdas. En la parte externa de la cuña derecha iba adosada una doble carrucha por donde pasaban también las cuerdas. Cuando el carretero tiraba de ellas la palanca bajaba y las tijeras oprimían los tacos sobre las ruedas. La parte superior de la palanca iba curvada y acababa en un pomo, en ella el carretero podía fijar la cuerda por medio de un anudamiento para dejar frenado el carro.

## OTROS VEHÍCULOS.

El aperador aparte del carro, fabricaba también otros vehículos de dos y de cuatro ruedas, estos se empleaban para la carga o como medio para el paseo. Estudiarlos con detenimiento supondría alargar este trabajo en exceso, es por ello que solo los voy a enumerar de una manera rápida. Solamente mencionar a título de curiosidad que la galera y el cabriolé son dos de los vehículos que por si solo merece la pena el hacer un estudio sobre ellos por separado, el cual espero poder hacer en otra ocasión.



EL CARRETÓN

Foto TANI

La carreta es uno de estos medios de transporte, que a decir verdad su empleo ha sido casi nulo en nuestro pueblo. Esta llevaba para el enganche una sola vara o timón central, en ella se enganchaban un par de mulas o dos bueyes, situados cada uno de estos anima-

les a ambos lados de la vara y enganchados en dos traveseros que iban cogidos al cabezal, y sus cuellos se sujetaban por medio de un "ubio" o yugo.

El carretón se empleaba para el transporte de toneles o pipas para el vino, era un carro basto del cual tiraba por lo general un caballo "percherón". No llevaba "bolsas", en uno de sus barales llevaba acollado unos engranajes que por medio de una manivela hacía que se tensaran unas cadenas que pasadas por debajo de las "pipas" las hacían subir hasta quedar fijadas para el transporte. Este vehículo no disponía de torno, como freno empleaba el sistema de "garga".

El carro con tienda los había de dos tipos, el más lujoso era la tartana, el cubrimiento se efectuaba por medio de unos arcos de madera sujetos a los varales y unidos entre sí por listones de madera encima de los



LA TARTANA

Foto TAN I

cuales iba una lona con un cañizo que hacía de cubierta. Su parte trasera estaba tapada por tres lonas, dos estaban en los laterales y eran fijas en ellas, había unos pequeños agujeros o ventanillos, la central era enrollable y a la vez hacía de puerta. En la parte delantera llevaba un toldo. Las tartanas llevaban las "bolsas" de madera a modo de cajón. Este vehículo se empleaba generalmente para llevar a la familia al campo, ya que era más cómoda que el carro.

El otro tipo era el carro "entendado", pues lo único especial era el cubrimiento formado por arcos de madera al igual que en la tartana, y sobre estos un cañizo con una lona. Este vehículo era mayor que la tartana y también más rústico. Era empleado por los buhoneros y otros vendedores ambulantes como los cacharrereros, aunque también se usaba como vehículo agrícola.



EL CABRIOLE

Foto TANI

El cabriol o cabriolé como aquí se le conocía, era un vehículo fino, frágil en apariencia, su forma elegante lo hacía apropiado como medio para el paseo, sus varas eran de madera de fresno y de forma curvada, el eje se sujetaba a las varas por medio de dos ballestas dobles de acero en vez de palomillas, estas amortiguaban los golpes del camino. Sus ruedas acostumbraban a tener catorce rayos. Las manguillas no se metían a golpes de almaina en los cubos, sino que se ajustaban a conciencia y una vez puestas se echaba en las ranuras azufre derretido por medio de coción, al enfriarse se endurecía, consiguiéndose con ello un ajuste más perfecto.

El sistema del tomo del cabriolé y de la tartana se manejaba desde la parte delantera, por medio de una manivela se hacía girar un tornillo cuya rosca comunicaba con la tijera por medio de un tirante de hierro.

La galera era parecida a la tartana, sus paredes eran de madera reforzada en los varales por unas costillas o listones, en la parte posterior iban dispuestas tres ventanillas, dos en los laterales y una central que llevaba la puerta que daba entrada al vehículo, a los pies de esta iba colocado un estribo para facilitar el acceso. Este carruaje disponía de cuatro ruedas, dos de ellas grandes situadas en la parte trasera, las otras más pequeñas iban colocadas bajo el descansillo del conductor y acopladas a un eje movable que hacía que el vehículo pudiera maniobrar con más facilidad. El sistema de frenado de

la galera era parecido al del cabriolé. En la galera podían viajar varios pasajeros, y era conducida desde el pescante por un cochero.

Hubo varios aperadores en Yecla que llegaron a fabricar cabriolés y buenas galeras, algunas de ellas aún se conservan.

La mayoría de estos vehículos, al igual que el carro disponían de unos estribos para facilitar la subida a ellos, sobre todo en el caso de tener que acceder a ellos mujeres y niños.

### APEROS Y OTROS ÚTILES AGRÍCOLAS.

Como ya quedó explicado al principio de este trabajo, el aperador aparte de construir carros, hacía otros utensilios y aperos que eran indispensables para el agricultor.

El más sencillo de estos trabajos consistía en colocar astiles a las herramientas, estos al igual que los mozos para el carro, venían ya preparados, solamente tenía que acoplarlos. También hacía de madera de olmo baras para los arados de "horcate" y timones para los de a "par", dentales (palo donde se encaja la reja del arado), ubios o yugos para labrar con dos mulas, lo mismo que silletas para el apero de labranza. En la época de siega fabricaba "andarajes" para los carros, cuyas estacas las sacaba a veces de los rayos que se rompían, estos también los aprovechaba para poner astiles a las estrallas. Igual hacía banquetas para los campos que banquillos para colocar los toneles de vino en las bodegas.

Uno de los aperos que los agricultores encargaban al aperador, eran los horcates para las caballerías. Estos los construían con madera de carrasca y lo componían dos piezas unidas entre sí en la parte superior por medio de dos pasadores de hierro y una abrazadera o aro del mismo metal le daba consistencia a la juntura.

Era curioso comprobar como el aperador tomaba medida de la separación de las puntas de un horcate; ya que para ello se pasaba dichas puntas por encima de las orejas hasta comprobar que la cabeza le cogía por entre ellas. Parece ser que esta medida dada por la cabeza humana equivalía normalmente al grosor del cuello de una mula.

### PRECIOS Y OTRAS CURIOSIDADES.

Solo quiero dar unos apuntes a título de curiosidad sobre algunos precios y de que forma se efectuaban los pagos, ya que de esta materia se podía hablar muy extensamente y no es esta mi intención.

Para entrar en el tema diré, que un carro de tamaño corriente venía a valer allá por los años 1945-50 alrededor de cinco mil pesetas. Las tartanas valían algo menos ya que sus "bolsas" consistía en una especie de cajón de madera, y el hacerla suponía menos trabajo para el artesano, su precio oscilaba entre las tres y cuatro mil pesetas. Un horcate venía a valer unas doscientas cincuenta pesetas. El arado para labrar a "horcate" suponía unas trescientas cincuenta pesetas, y si era de a "par" se podía cobrar por hacerlo hasta las quinientas pesetas.

Por lo general eran muy pocos los agricultores que podían permitirse el pagar un carro al contado, ya que la mayoría de ellos tenían escasamente las tierras necesarias para poder vivir, dependiendo únicamente de los resultados de las cosechas. Es por ello que tenían como norma el pagar un carro en dos o tres plazos anuales y estos se acostumbraban a efectuarlos en la época de la vendimia.

Yecla siempre ha tenido fama de alardear de buenos aperadores, no obstante, también eran muy apreciados los carros fabricados en Benejama (Alicante), éstos eran famosos por la construcción de sus ruedas.

Aquí han quedado manifestados muchos de los pormenores de este trabajo artesano, que demuestra que el aperador de Yecla era un trabajador experimentado y con un bagaje de conocimientos que les fueron transmitidos por sus antepasados, que desde épocas muy lejanas a la nuestra, demostraron un saber que ha perdurado y en parte mejorado durante varios siglos.

## **AGRADECIMIENTO.**

Ante todo queda mi sincero recuerdo y una gran admiración hacia aquellos "maestros de carros" que marcaron un hito en la artesanía local, ellos dejaron su huella y su enseñanza en los artesanos que aún nos quedan. Es por esto que para el reconocimiento popular los nombro al principio de este trabajo.

A los que quedan, mi agradecimiento por haber colaborado, pues todos ellos lo han hecho aportando sus conocimientos de una forma paciente y sincera, contándome hasta el más mínimo detalle de su profesión.

Este trabajo va dedicado a dos de ellos que colaboraron en él, pero que no lo han podido ver realizado.

A los que me han animado a realizarlo como:

Rafael Molina Carpena (hijo de Rafael el "Aperador"), aportando muchas horas, entusiasmo y paciencia. A José López Azorín, que me ha contado sus recuerdos y vivencias de sus tiempos de aperador. A Bartolomé Muñoz Gómez, por la ilusión que ha puesto en aportar todos los datos y detalles de la profesión. A Martín González Soriano "Ronquilla", por su veteranía y conocimientos del oficio, ya que es el mayor de los que quedan, su entusiasmo me ha hecho pasar ratos inolvidables. A Francisco Pascual Palao, el más joven del oficio, por la amabilidad con la que me ha atendido, aportando todos los datos por él conocidos. A José Palao Paterna (hijo de Diego), por los ratos pasados en su fragua hablando de este oficio, a la vez que dibujaba las herramientas que aún conserva de su padre.

También mi agradecimiento a Juan Chirlaque, a Francisco Azorín, hijo de Pascual "El Cebico", y de forma especial a Miguel Ortuño Palao, por ofrecerme los datos históricos de su familia, por el conocidos.

Gracias a todos ellos, hoy podemos conocer los yeclanos, de una forma amplia, este oficio artesano ya desaparecido, que fué orgullo de nuestro pueblo y que llenó sus calles con el ruido de los talleres y con los carros, que tan importante han sido para el progreso agrícola de Yecla.

YECLA, MARZO DE 1990.

## **Notas:**

(1) Yecla en tiempos de Felipe II (1556-1598) de Juan Blázquez. Publicado en Yecla en 1981. Pág. 35.

(2) Yecla en el reinado de Felipe III (1598-1621), de Juan Blázquez. Publicado en Yecla en 1983. Págs. 79 y 80.

(3) El capitán Martín Soriano Zaplana, de Juan Blázquez. Publicado en Yecla en 1983. Págs. 12,13,14 y 15.

(4) Yecla en el siglo XVII, de Juan Blázquez. Publicado en Yecla en 1988. Págs. 234 y 235.

(5) La vida de Yecla en el siglo XVIII, de Miguel Ortuño Palao. Publicado por la Academia Alfonso X El Sabio, Murcia 1979. Pág. 151.

(6) Memoria de apuntes para la Historia de Yecla, de Pascual Giménez Rubio. Publicado en Yecla en 1865, apéndices Nº 1 y 5.

(7) Yecla: Un ejemplo de socialismo agrario (1914-1918), de Aniceto López Serrano. Publicado por la Academia de Alfonso X El Sabio. Murcia 1989. Pág. 212.