

NUESTROS

CARRROS

Cuando llegaron de la capital no encontraron ninguno de esos carros por los que tanto interés mostraban, y continuaron su peregrinar por los pueblos de la sierra, hasta topa un par de ellos en una aldea tan aislada que muchos de nosotros, acostumbrados a la rápida evolución de la comarca, creíamos abandonada, o desaparecida para dar paso a alguna urbanización.

Tras largas y áridas conversaciones con el propietario consiguieron hacerse con ellos, y a los dos días se presentó un gran camión que los llevó primero a la plaza de nuestro pueblo, y después que todos pudiéramos contemplarlos, evocando aquellos otros que hacía no más de treinta años eran habituales en nuestros caminos y callejas, siguen con su camino hasta el Museo Etnográfico de la

1

2

capital, donde quedaron definitivamente instalados.

En verdad que eran curiosos aquellos carros y aunque, como ya he dicho, no hacía demasiado que su uso había sido normal, ahora, a nosotros que de niños nos habíamos colgado muchas veces de su trasera, nos parecían salidos de un cuento, ó realizados para servir de decorado en alguna de aquellas obras teatrales, con las que procurábamos atraer y mantener la presencia de los veraneantes.

Pero no, no eran un invento disparatado y lúdico, era nuestro propio pasado, que en los últimos tiempos se había alejado de nosotros con una velocidad vertiginosa, y que, ahora, a distancia y separándonos un abismo insondable, se complacía en hacernos señas con la mano.

Todo había cambiado en la comarca, nuestras casas se convirtieron en pensiones, las aceñas en merenderos, las huertas en jardines, y los terrenos más altos y abruptos en circuitos por donde rugientes cruzaban las motos. Pero mientras todo esto se operó en un plazo de al menos diez años, por el contrario, un par de ellos fueron suficientes para cambiar esencialmente a aquellos carros. No me dio pena entonces, posiblemente siquiera me di verdadera cuenta, pero sí la sentí el otro día al

segundo pliegue

Disponible para publicidad

Manejabilidad

El cuadernillo os resultará más manejable -para leer en transporte público, y situaciones similares- si imprimís las dos páginas del PDF en las dos caras de un mismo día A-4, de modo que al imprimir la segunda cara, lo primero en entrar sea el envés del titular, y después hacéis los dos pliegues que aparecen marcados en la primera cara. Una vez plegado: abriendo pasaréis de la página 1 a la 2 y 3, desplegando tendréis la 4 y 5, y en la parte interior del pliegue travesal la 6 y 7, por lo que si dobláis el este pliegue en sentido contrario, tras leer 4 y 5, tendréis 6 y 7 a la vuelta

La realización ha estado a cargo de www.andarines.com y www.andarines.com/produccionesgraficas a través de esas páginas se puede contactar con nosotros para promoción de empresas relacionadas con el turismo rural, y la realización de cualquier trabajo de edición, artes gráficas. Nuestro e-mail es: información@andarines.com

Los ficheros (PDF) para la impresión de estos cuadernillos se pueden solicitar gratuitamente en www.andarines.com/cuadernos

primer pliegue

3

verlos subidos en el camión que los llevaría lejos. Reconozco que su desaparición me pareció entonces más que justificada de tan pesado y trabajoso como resultaba su uso, y ya antes de que las oleadas sucesivas de foráneos cambiaran la faz del campo, nosotros mismos habíamos introducido modificaciones, tan sustanciosas en los carros que los últimos salidos de nuestros talleres apenas si recordaban a los fabricados hacía tan sólo un año.

Es tonto que sienta vergüenza, yo no fui quien los inventó y por el contrario sí que colaboré de forma muy activa en su evolución; no, no tengo culpa alguna, pero sí me da cierto sonrojo el describirlos. No eran excesivamente distintos de los que luego he podido ver en otras partes, sólo las ruedas... ¡Bueno! ¡Fuera remilgos!: las ruedas eran cuadradas.

Era duro para nuestras mulas, y aún para nuestros bueyes, el hacer girar esas maderas cuyas superficies planas se pegaban al suelo; pero también hay que reconocer que se deslizaban suavemente por los prados, y en invierno se escurrían por la nieve, y aún por los barroes de primavera y otoño. (No por esto debe entenderse que nuestros carros fueran a modo de trineos -de los que ahora, pero no entonces, tenemos noticia- pues, aparte de

otras diferencias, estaba la fundamental: atrapados en un bache, salían de él no levantando la punta delantera del patín sino forzando el giro del cuadrado). Para ser fieles a la realidad -y que nadie vea en esto un intento de justificarme y justificar a mis paisanos, las cosas fueron como fueron y no hay por qué negarlas- estos carros sólo presentaban verdaderas dificultades algunos días del mes de agosto, en que la tierra seca oponía resistencia, y trabando alguna de las esquinas imposibilitaba el movimiento salvo que las ruedas se pusieran a girar, gracias al voluntarioso esfuerzo de los animales y las imprecaciones del carretero, haciendo subir trabajosamente la caja del carro que luego caía con estrépito; y todo esto cuatro veces cada vuelta. Pero en agosto nada había en nuestros campos que requiriera la presencia de los carros, y de no haber sido por aquellos años de sequía, muy bien podrían haber seguido siendo como eran. Digo esto en el supuesto de que las cosas también fueran como entonces, ya sé que hoy, por más que llueva o nieve, sería imposible, de tanto asfalto, cemento y otras superficies ásperas y duras, como han puesto.

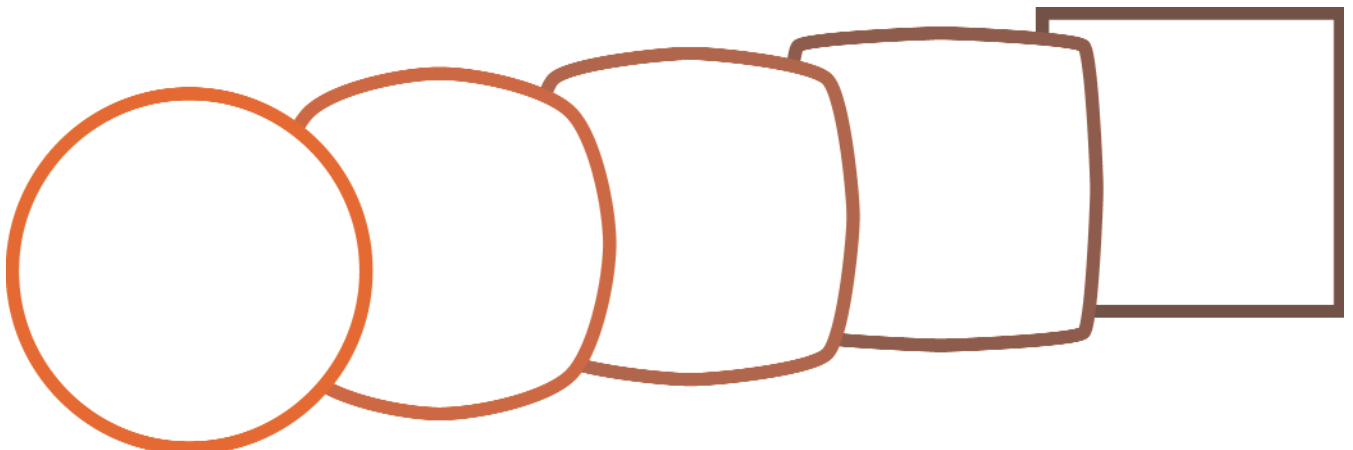
En aquellos años la tierra quedó seca, y no había carro que se deslizara con normalidad desde febre-

4

7

© L.G.A.

lo hacía siempre a través de una, o dos cuando estaba en reposo, de las ocho esquinas de que ahora disponía esa doble rueda. Hubo quien fabricó triples ruedas, con doce esquinas, y aún cuadruples de dieciséis, pero lo fundamental ya estaba inventado, y cuando sobre ello empezaron a trabajar aquellos, que, sin tener ruedas viejas habían renunciado a dar vueltas sin sentido con el carro, y mediante escofnas trataban de obtener los mismos resultados que producía el uso, surgió ante nuestros ojos la rueda redonda, ya insustituible por más que nieve o llueva.



ro a noviembre, por eso empezaron los cambios. Primero descompasamos las ruedas de tal forma que cuando una de ellas apoyaba uno de sus laterales planos, la otra sólo tocaba el suelo con una esquina; las bestias comprendieron fácilmente el espíritu de los tiempos, y coordinando sus esfuerzos, e inclinándose a un lado u otro según que la rueda de su parte apoyara de uno u otro modo, hicieron rodar los carros.

Hubo con ello grandes mejoras, pero un pueblo como el nuestro no podía darse ya por satisfecho; éramos emprendedores, y rápidamente surgieron ideas que al irse añadiendo las unas a las otras, produjeron una rueda idéntica en su concepción y fines a las que luego traerían los coches de nuestros visitantes.

Dos fueron los principales modos de buscar solución al problema, y en un momento dado se superpusieron para producir el hallazgo final. Observadores como éramos, nos fijamos que las ruedas más usadas con sus esquinas suaves hacían más cómodo y fácil el movimiento. Ruedas viejas salieron de las leñeras, y volvieron de nuevo a los carros. Y hasta hubo quien salía a los llanos y daba vueltas y vueltas sin otra finalidad que la de hacer que las ruedas nuevas se convirtieran en viejas en

5

9

No menos importante, y yo diría que aún más ingenioso, fue la idea de los carros de cuatro ruedas montadas sobre un solo eje (otros movidos por la misma preocupación las montaron sobre dos ejes, pero aunque consiguieron vehículos los ciertamente inspirados y prácticos, no considero que aportaran gran cosa a la redondez de la rueda): tomábamos dos ruedas convencionales, es decir cuadradas, superponíamos la una a la otra, las metíamos en un lado del eje, y girábamos una de ellas cuarenta y cinco grados, repetíamos la operación al otro lado del carro, y así conseguía- mos que ninguna de las ruedas tuviese contacto con el suelo mediante una superficie plana, ya que