

# Carritos, carros, carretas y carretones

MARÍA DOLORES GARCÍA MARTÍN

Geógrafa

Sociedad Cooperativa del Campo «La Candelaria»



En nuestros encuentros con las personas que nos han proporcionado la información para hacer posible este trabajo, hemos escuchado relatos, realmente impresionantes, acerca de la forma de vida durante su juventud, la de sus padres cuando eran muy jóvenes, e, incluso, de sus abuelos. Historias aprendidas por transmisión oral en el seno de sus familias.

Estas narraciones nos han invitado a dedicar nuestro trabajo a todas aquellas personas anónimas para la historia, cuya presencia fue esencial para afrontar la propia andadura vital.

#### DEDICATORIA

A todos aquellos niños que, tulliditos de frío, pasaban las noches de invierno en el campo cuidando el ganado y *«descalcitos, con los pies rajados, esperaban que una vaca meara pa calentarse los pies»*.

A las espigadoras de trigo y de chochos que, con sus niños, *«venían hasta del Sur»* a recoger las espigas de trigo y los chochos que quedaban en el campo después de segar: *«pedían permiso pa entrar al rastrojo, con ese trigo hacían un poco de gofio, eran muchas las calamidades»*.

Y a todos aquéllos que por ser pobres, la historia los condenó al olvido.



## INTRODUCCIÓN

**U**NO DE LOS APARTADOS más importantes de la cultura popular canaria es aquel que está vinculado a las actividades desarrolladas en el ámbito rural; es tan amplio y variado que podemos afirmar que todo lo que hasta ahora se ha publicado, no ha sido sino despuntar esta parte de nuestra historia.

Hasta no hace muchos años, la economía canaria tenía como pilar fundamental la agricultura y la ganadería; la mayor parte de la población dependía del trabajo en el campo; los ricos eran muy pocos, sobre todo si los comparamos con los pobres que, en gran número, eran medianeros de aquéllos.

El trabajo que aquí presentamos forma parte de ese modo de vida que aún permanece en la memoria de nuestros mayores, y no tan mayores, pues los carros y carretas estuvieron presentes por las calles, como vehículos de transporte, hasta hace unos treinta años, aproximadamente.

Este estudio lo hemos centrado en el Municipio de San Cristóbal de La Laguna (isla de Tenerife). La razón es muy simple: fue en La Laguna y su entorno donde más carruajes —de todos los tamaños y formas— se utilizaron. La principal razón responde a su topografía, relativamente llana, lo que favoreció el uso de este medio de transporte.

Sin duda, la población mayor conoce las formas y usos de los carruajes; sin embargo, es poco conocido por los más jóvenes, no sólo en La Laguna, sino en el resto de las localidades canarias.

Los cambios sociales y, sobre todo, los nuevos valores que se han introducido en nuestra sociedad, han favorecido que muchos de los elementos que forman parte de nuestra historia más inmediata, caigan en el olvido; dejaron de ser funcionales o han sido sustituidos por vehículos de fácil manejo y accesibles a la nueva generación.

Los cambios a los que hemos hecho referencia han dado lugar, por ejemplo, al cierre de caminos reales que fueron dominio del ganado, dando paso al asfalto y al uso de los vehículos de motor.

Entre los nuevos elementos predomina el cemento y el asfalto, la alteración de los cursos de agua canalizando los barrancos, la introducción de especies vegetales foráneas, la proliferación de insumos químicos en nuestros campos con lo que hemos conseguido unos suelos cada vez más pobres, la aparición de nuevas plagas y un largo listado de elementos que, podemos afirmar, nos han llevado a la destrucción de muchos ecosistemas naturales. Todo ello nos debe hacer reflexionar sobre estos cambios y acercarnos, por lo menos, al conocimiento de los valores de las generaciones que nos han precedido. Para realizar este trabajo hemos recurrido a las fuentes orales, porque poco hay escrito sobre la forma de vida de los pobres, de las personas que dependían de la tierra para su supervivencia.

Dentro de la gran variedad de útiles empleados, este trabajo versa sobre las diferentes modalidades (formas y tamaños) de carros utilizados para múltiples tareas en el municipio de La Laguna, población en la que arraigó el uso de carruajes tirados por animales o personas, y que estuvieron presentes en sus calles hasta no hace mucho tiempo.

El tema que nos ocupa es muy amplio; como tantos otros, contiene documentación más que suficiente para elaborar un libro de gran interés etnohistórico y lingüístico; sin embargo, por cuestiones de espacio, nos limitaremos a hacer una somera descripción de este sistema de transporte y usaremos las imágenes suficientes para que ayuden al lector a entender lo que aquí exponemos.

Algunos de los carros que transitaban por las calles laguneras fueron traídos de Cuba, normalmente por emigrantes retornados que, conscientes de su utilidad, los trasladaron en barco desde ese país caribeño hasta Canarias: *«el carro que estaba en mi casa, del que sólo me quedan las ruedas, lo trajo mi abuelo de Cuba»*.

## AGRADECIMIENTOS

Este trabajo de investigación se lo debemos íntegramente a nuestros informantes; ellos nos han facilitado, amablemente, toda la información. Además de sus conocimientos, nos pusieron a disposición sus carros, carretas... y todos los componentes que las constituyen para poder ser medidos y fotografiados. Igualmente, nos avisaban cada vez que iban a emprender al-

guna labor relacionada con cualquier tipo de carruaje (zunchar ruedas, elaborar carros...).

Los datos que nos proporcionaron pudieron tener como resultado, tal como ya hemos relatado, un trabajo mucho más extenso que el que aquí presentamos, ya que los carros, carretones... no son elementos aislados sino integrados dentro del contexto histórico y social de una época.

Es para ellos nuestro más sincero agradecimiento:

Don Telesforo Rodríguez Pérez, 62 años: La Laguna.

Don Domingo Viera González, 50 años: La Laguna.

Don José Cruz Rodríguez, 63 años: La Laguna

Don Pedro Molina Ramos, 44 años: La Laguna

Don Luis Hernández López; 66 años: La Laguna

Doña Fernanda Espínola Ledesma, 65 años: La Laguna.

Don Antonio de la Rosa Melián, 46 años: Valle Tabares.

Don Zebenzuy Afonso Díaz, 22: La Laguna.

Don Juan Antonio Rodríguez Martín, 76 años: La Laguna.

Don Juan García López, 66 años: La Laguna.

Don Luciano Viera González, 69 años: La Laguna.

Don Higinio Espínola Ledesma, 64 años. La Laguna.

Otros agradecimientos:

Al Doctor Manuel J. Lorenzo Perera. Sin su apoyo y experiencia no habría sido posible realizar este artículo.

A la Sociedad Cooperativa del Campo «La Candelaria» por facilitarnos la tarea.

A María Eugenia Rodríguez Suárez, por su entusiasmo y colaboración.

## RESEÑA HISTÓRICA

Aunque no conocemos exactamente el momento en que fueron introducidas las carretas en Canarias, podemos deducir, a través de los Acuerdos del Cabildo de Tenerife, que se establecieron en los momentos inmediatos a la conquista de la isla, conjuntamente con los animales de tiro.

Las fuentes escritas a las que nos referimos son los primeros Acuerdos del Cabildo de Tenerife, publicados en los Volúmenes I (1497-1507) y II (1508-

1513). En ellos queda reflejado el uso y procedencia de las mismas, así como otros aspectos significativos de ese momento histórico.

**Vol. I, 1497-1507**

**Acuerdos:**

529 - 20 de julio de 1506: «... *asy sea en todo lo demás que dicho es y asy mismo las bestias que lo levaren o carreta (...)*».

548 - 3 de agosto de 1506: «... *el acusador y jues que lo juzgare y las bestias en que fuere e la carreta e bueyes que lo levare sea perdido (...)*».

594 - 8 de septiembre de 1506: «... *so pena de lo perder; e el carretero que lo levare a la villa de Santa Crus pierda la carreta e bueyes y el recuero las bestias y otras qualesquier bestyas que lo levare.*»

595 - 8 de septiembre de 1506: «... *asy pan como carretas e bueyes e bestias e todas las otras maderas, (...)*».

708 - 12 de febrero de 1507: «... *no lleven trigo ni cebada alguna en bestias ni carretas a ningund puerto desta isla so pena de perdimiento de las bestias e carretas e bueyes en que lo llevare (...)*».

798 - 30 de mayo de 1507: «*Que los maestros que fazen carretas en esta isla no las fagan de palos verdes, salvo de madera que esté cortada, primero que la dicha carreta faga seys meses, por manera que esté enjuta e bien curada e las dichas carretas sean bien fechas...*».

*... estos pueden usar de los oficios de arrieros e carretear con sus carretas e traer las dichas cargas que les dieren (...)*».

799 - 30 de mayo de 1507: «... *de los maestros que fazen las carretas por vendellas como las venden de madera verde, de manera que se quiebra e no son ninguna cosa, siendo como son obligado a dallas fechas de madera seca, cortada de un año para otro, segund huso e costumbre de Castilla.*»

809 - 2 de septiembre de 1507: «*Otrosy manda que cualquier carretero, otra persona que llevare pan, trigo e cevada de noche que no entre en la vylla de Santa Cruz con un tiro de ballesta e que dexé la carreta y los bueyes (...)*».

**Vol. II, 1508-1513**

**Acuerdo:**

207 - Viernes, 26 de marzo de 1512: «... *y otros vecinos, que tienen carretas y que podrían acarretear del puerto a esta Villa botas y pipas y toneles de vino y sardinas y se entremeten muchos carreteros que no son vecinos ni casados y de ello reciben daño. Acordaron que lo traigan los vecinos,*

*pero que deben tener las carretas aparejadas y que lo hagan liberalmente y han de llevar por cada bota cuatro reales y medio y por la pipa cuatro reales y que ningún carretero sea osado de beber vino que trajere en sus carretas porque los mercaderes se han quejado que en el camino les beben el vino; y que se han de escribir y matricular los vecinos y los otros».*

## CARRITOS, CARROS, CARRETAS Y CARRETONES

### Similitudes y diferencias

#### *Similitudes*

Básicamente, podemos decir que se trata de los mismos vehículos pero de diferentes dimensiones, ya que todos ellos llevan las piezas principales que la constituyen: ruedas, cama y leito.

**Las ruedas** pueden tener diferentes tamaños según del carruaje que se trate; sin embargo, están conformadas por los mismos elementos, que, a continuación, describiremos:

En la parte central se encuentra el **buje**, pieza circular de hierro en la que entra el **eje**, igualmente de hierro, que abarca de una rueda a otra por la parte baja de la carreta. La pieza de madera que lo envuelve se denomina **maza**; y ésta, a su vez, lleva dos aros de hierro, uno en la parte delantera y otro en la trasera con el objeto de reforzarla y que no se abra. Desde la maza parten los **rayos**, igualmente de madera, que llegan a las **espinas**, piezas de madera que unen los rayos y van formando un círculo para darle forma a la rueda.

Por último está el **zuncho**; se trata de un aro de hierro que ajusta el conjunto anteriormente descrito.

**La cama** o cuerpo central de la carreta, carro, etc., está formada por varios componentes, como son:

**Los limones.** Se conoce con este nombre a los tablones laterales que delimitan la cama.

**Teleras.** Se trata de cuatro tablones paralelos que van de un limón a otro con la misión de sujetarlos.

**Leito** o **pértigo.** Es la pieza más larga en cualquier carruaje; va desde la parte trasera hasta la punta donde se enganchan los animales; próximo al extremo delantero del leito se colocan los **lentejones**, tres pequeños palos para

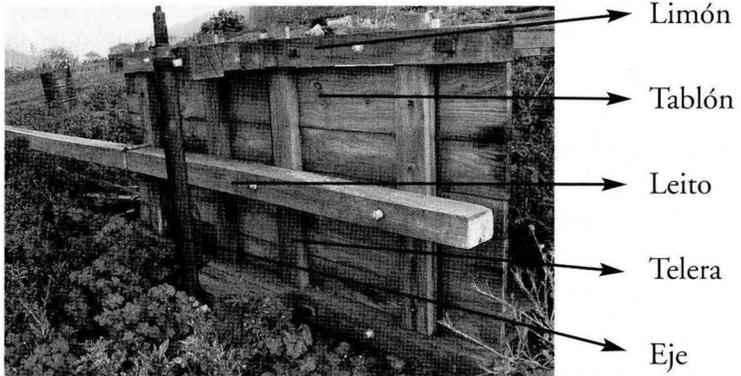
enredar el látigo o sogá al yugo; y, por último, está el pezón, es decir, la distancia que queda entre el lentejón delantero y la punta del leito. Está situado por debajo de las teleras y por encima de la retenida.

**Retenida o freno.** Instalado en las proximidades de una de las ruedas; está formado por dos listones de madera, uno fijado a los limones por los dos extremos, y el otro por uno sólo para tener movilidad; y una «nuez» en el centro, pieza de madera, con forma redondeada, de unos 10 o 12 centímetros de diámetro, que facilita el movimiento del palo que llega a la rueda y, así, poder frenar. El conjunto se sitúa por debajo del leito. A la retenida se acopla el sistema de frenado, el cual varía según el carruaje del que se trate.

Otro de los elementos comunes que lleva la cama es el eje, pieza de hierro que va de una rueda a otra.

Sobre todo lo anteriormente descrito se colocan varios tablones, normalmente dos a cada lado del leito, para formar una superficie plana; éstos pueden ir, o no, sujetos a las teleras mediante tornillos.

Para proporcionar una mayor sujeción a la cama, muchas veces se disponen dos barras de hierro, una en la parte delantera y otra trasera, por debajo de la cama: *«pa que la cama no se abriera»*.



Partes de la cama.

### *Diferencias*

Como ya hemos comentado, la principal diferencia radica en el tamaño; así vemos que la medida estándar de la cama de una carreta está en torno a los 2,50 metros de largo por 1,20 de ancho; sin embargo, el carretón es exac-

tamente igual que una carreta, pero las medidas de la cama son menores: *«habían carretones con las ruedas macizas o un zuncho, sin rayos»*. El que hemos tomado como referencia mide 1,70 metros de largo por 1,20 de ancho. Se puede decir que un carretón es una carreta pero más pequeña; ambos llevan doce estacas (seis por cada lado), colocadas verticalmente en los laterales de la cama, pero sus medidas son diferentes ya que deben ser proporcionales al tamaño del carruaje.

La parte del leito que sobresale de la carreta o carretón es la misma, pues a ambos se les engancha una yunta; por tanto, la longitud del leito que no forma parte de la cama no puede ser inferior a los 3 metros, de lo contrario no cabrían los animales. Sin embargo, los carros para burros llevaban dos lanzas; éstas eran un poco más pequeñas que un leito: *«porque las lanzas van a las paletas, no alante del todo»*.

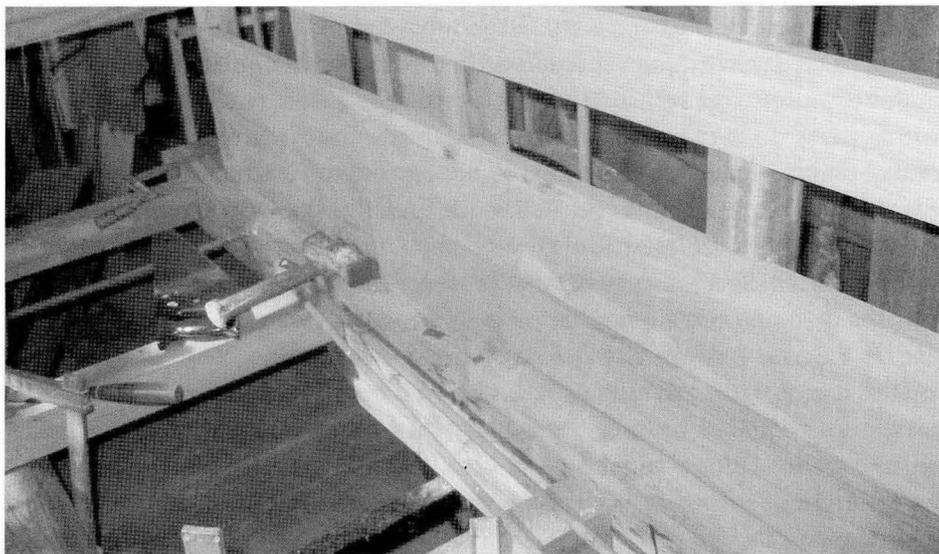
Otra de las diferencias es el tamaño de las ruedas; de menor a mayor sería: carritos de mano, carretones, carretas y carros; esto no es una regla fija, pues existen carretas y carros con ruedas de diferentes tamaños.

Los carros y carritos no llevan estacas sino barandas laterales que van sujetas a unos pequeños listones. Estas barandas forman una puerta, con bisagras en uno de los lados y gancho en el otro, localizada en la parte posterior del carro. Algunos carros, en la zona frontal, llevan una caja conocida como «caja guardera» o caja del carro, que sirve para colocar útiles necesarios para el trabajo, como: hoces, sogas, etc.



Carro con caja guardera.

En los carros y carritos aparece otro elemento diferenciador, denominado «falso limón»; se trata de un listón de madera con las mismas dimensiones que los limones, colocados de forma paralela a estos. En los falsos limones es donde se ensamblan los pequeños listones a los que, posteriormente, les colocan las tablas que formarán la caja del carro.

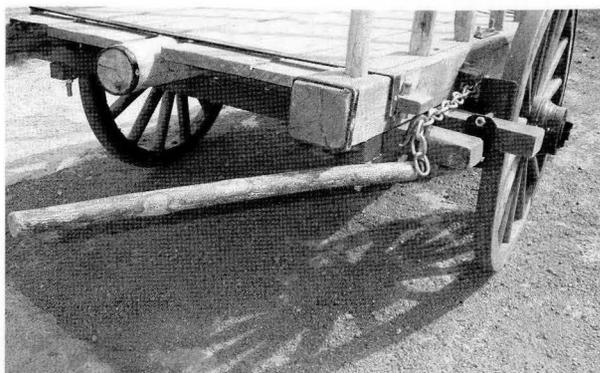


Colocando la baranda sobre el falso limón.

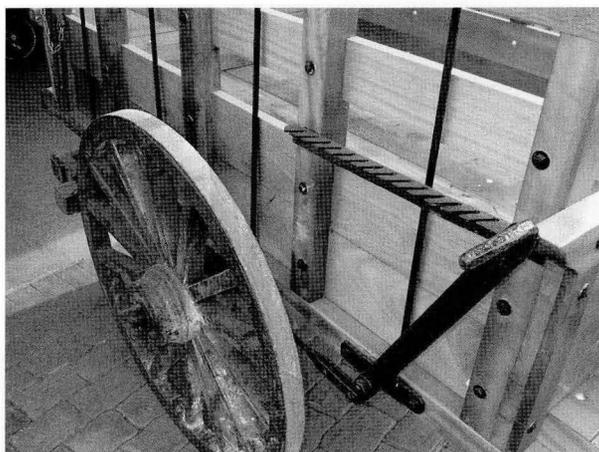
El sistema de frenado es diferente entre un carro y una carreta; el primero de ellos está accionado por una palanca que se sujeta a la retenida y se regula enganchándola a una barra de hierro dentada, colocada en la parte delantera del carro: *«los carros lo llevan delante y las carretas atrás, porque los carros tienen barandas y las carretas estacas»*.

El freno de una carreta se activa a través de una cadena que parte desde la retenida hasta la rueda, accionando un taco de madera que presiona la rueda hasta detenerla.

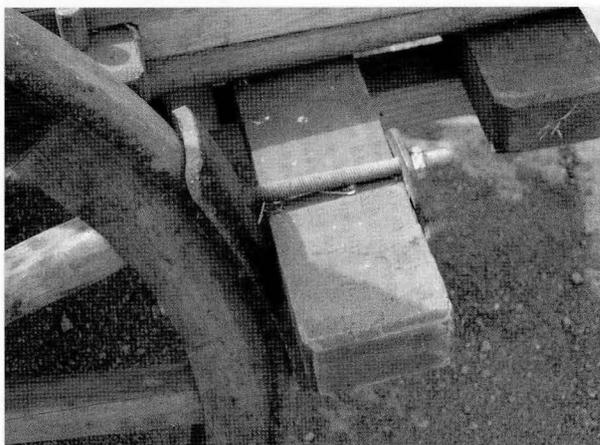
Para poner en marcha la cadena se hace manualmente, con un gancho compuesto por un palo con una uña doblada en un extremo del mismo. Las medidas de estos palos varían según gustos o posibilidades; pueden ir desde 70 centímetros a más de un metro de largo.



Freno de carreta.



Freno de carro.



Plancha de la retenida.

## Elaboración

Dada su complejidad, desde estas páginas haremos una aproximación a la elaboración de estos carruajes.

Existe una gran diferencia en la técnica, herramientas, etc. desde la época antigua a la actualidad. Las personas que nos han proporcionado la información para elaborar una carreta han aprendido de los mayores:

*«Aprendí solo, viéndolo y haciendo, mejorando lo que hacía (...) pidiendo informaciones y pagando información, para aprender a zunchar y el aparato pa medir el zuncho me costó seis mil pesetas (...) lleva sus medidas pa las ruedas y cada zuncho lleva sus medidas».*

Las ruedas y el resto del carruaje deben ser proporcionales; muchas veces se elabora un carruaje a partir del tamaño de las ruedas de las que se dispone ya que, en ocasiones, son los únicos elementos que han permanecido intactos con el paso del tiempo, mientras que el resto de las piezas han estado afectadas por la podredumbre, lo que no es de extrañar si tenemos en cuenta que son precisamente las ruedas las que más esfuerzo soportan y, como consecuencia, las que se han elaborado con madera de mejor calidad.

Otro de los elementos que suelen permanecer en el tiempo son los de hierro, puesto que es un material mucho más resistente que la madera, de forma que algunas personas han querido hacer la reconstrucción a partir de un eje, zuncho, buje, etc.

Sin embargo, si el planteamiento es elaborar todo el conjunto, se puede empezar por donde se quiera, lo importante es hacer el proyecto de lo que se desee.

### *Las ruedas*

Posiblemente sean las ruedas la labor más compleja: *«las ruedas siempre se empiezan por la maza, de dentro pa fuera».*

Constan de varias piezas: buje, maza, aros de la maza (opcional), rayos, espigas y zuncho.

El buje es una pieza de hierro cilíndrica, hueca, que va incrustada en el centro de la maza por el que entra el eje.

La maza es un cilindro de madera que envuelve al buje y, a su vez, cuenta con los huecos en los que se ensamblan los rayos: «*las mazas de las ruedas de los carros son más gruesas que las de carreta*».



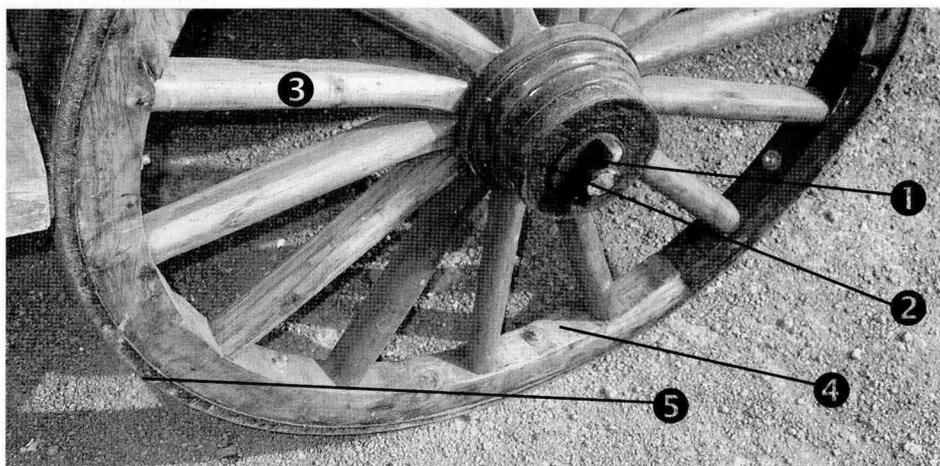
Maza, rayo y espina.

Los rayos son las varillas de madera, dispuestas radialmente, que unen la maza con las espinas; éstas, a su vez, no son del todo rectas, van haciendo una pequeña curvatura para formar «la campana» de la rueda. Si fueran totalmente rectas, posiblemente, no soportarían el peso y el rodaje del carruaje. La parte cóncava de la campana está dirigida hacia el interior y la convexa, claro está, al exterior.

El número de rayos varía en función del tamaño de la rueda; éstos siempre deben ser un número par, ya que cada espina está sujeta por dos rayos; van desde doce a dieciséis unidades.

Las espinas son las piezas arqueadas que, unidas, forman el círculo de la rueda.

Por último lleva el zuncho, aro de hierro que completa el conjunto.



Partes de la rueda: 1. Bujie; 2. Maza; 3. Rayo; 4. Espina; 5. Zuncho. En el centro del bujie asoma uno de los extremos del eje con el estorbo (pieza que lo atraviesa con el objeto de sujetarlo).

La técnica para llevar a cabo este trabajo es bastante compleja; las medidas deben ser exactas, de lo contrario no encajan las piezas.

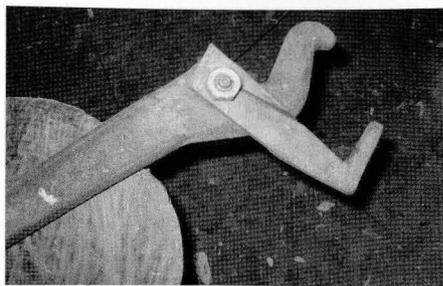
Normalmente, antes de empezar se realiza una plantilla que servirá de modelo para dar la forma y medidas con mayor exactitud.

El zuncho o aro de hierro debe calentarse al fuego, en una hoguera, hasta que su color se torne a rojo, momento en que estará dilatado lo suficiente para ser colocado sobre las piezas de madera, que deben estar ya perfectamente ensambladas. Para poder cogerlo, deben utilizarse unas barras de hierro con un gancho en la punta, pues, dada su temperatura, podría quemar otro utensilio que no fuera de hierro frío.

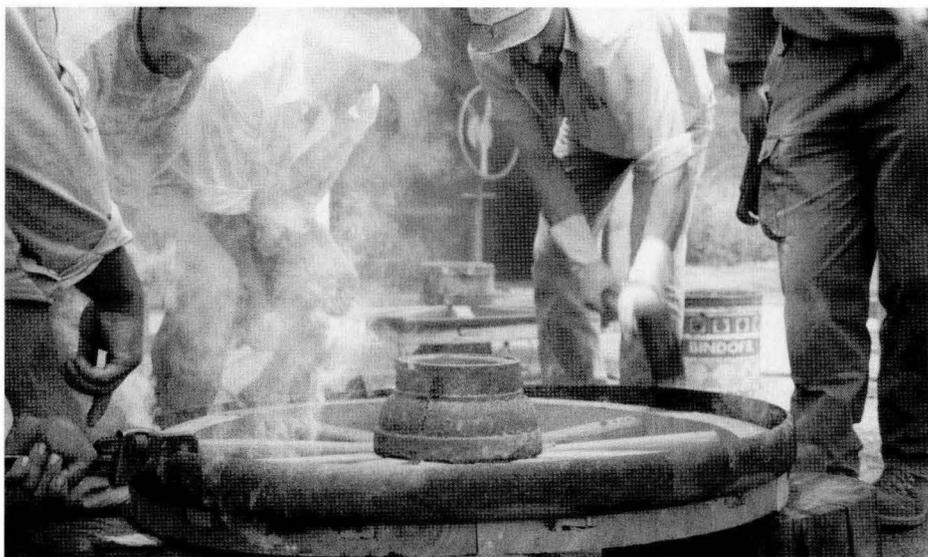
Se coloca con la ayuda de unas «gafas», término con que se denomina a la herramienta que muestra la imagen, con forma de tijera y terminada en pico de loro.

Se trata, pues, de una operación que debe efectuarse con la mayor rapidez posible, ya que el hierro incandescente puede quemar la madera, de modo que, una vez colocado en la rueda, se enfría con agua. Esto hace que se contraigan y ajusten todas las piezas que forman la rueda.

Para llevar a cabo este trabajo es conveniente que colaboren varias personas, con el fin de no demorar en el proceso de colocación y enfriamiento del zuncho.



Gafas.



Zunchando.

Como ya hemos señalado, el tamaño de la carreta debe ser proporcional a las ruedas: *«antes habían carretas con ruedas altas y otras bajas; las altas pa lo más llano, las bajas pa las laderas porque se vuelcan menos»*.

Las ruedas de cada uno de estos carruajes tenían un sonido determinado, hasta el punto que llegaban a identificarse por el ruido que emitían.

Para la realización del resto del carruaje es conveniente utilizar una madera de calidad, suele ser morera y el leito de riga: *«se solía usar morera o de la que tuvieran; las estacas de la carreta, de acebiño (...) se usaba la acacia, palo blanco o acebiño»*.

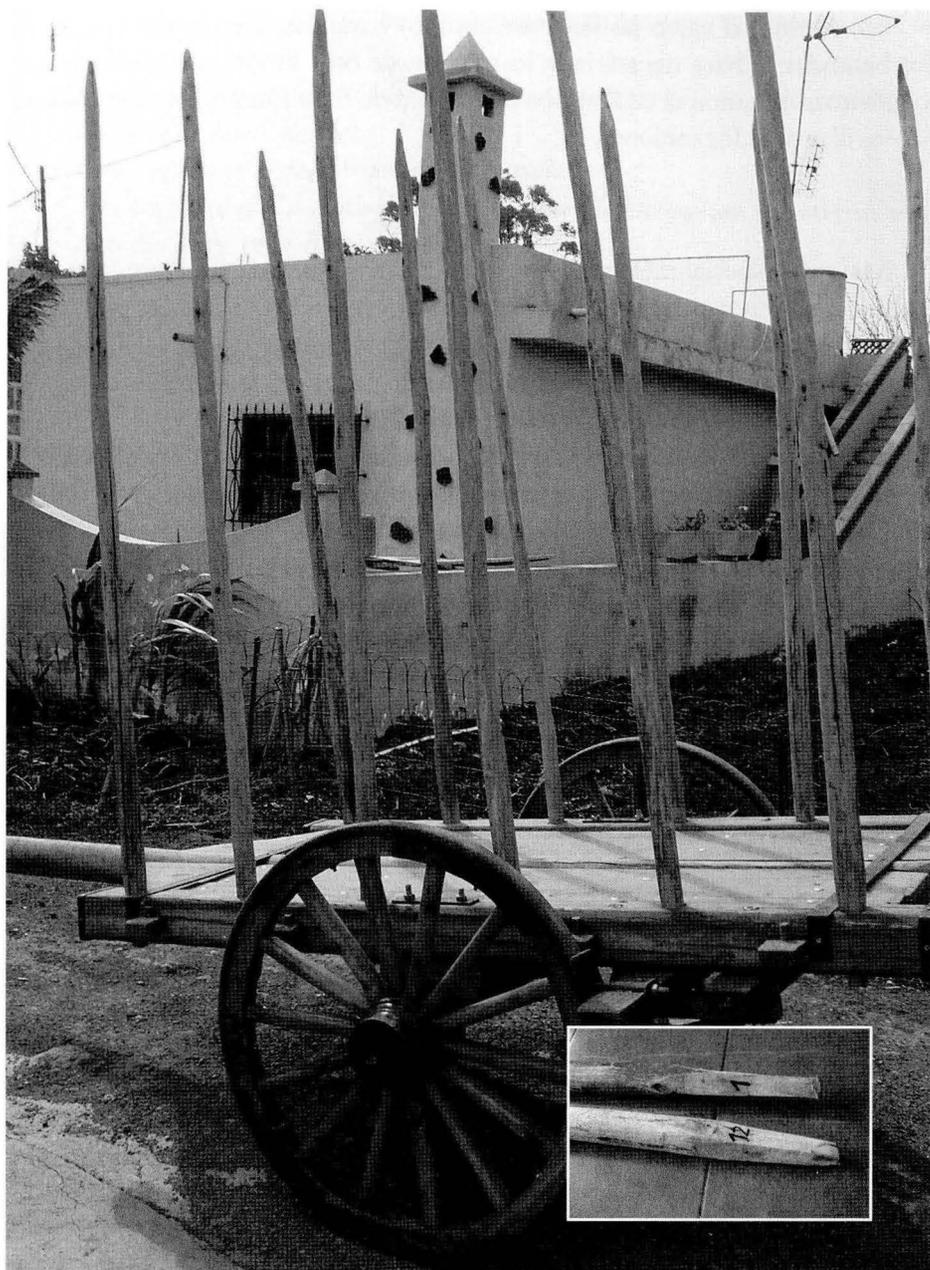
Las dimensiones varían según lo que se vaya a construir: carritos de mano (algo más de un metro de largo por 60 o 70 centímetros de ancho); carros (entre 2 o 3 metros de largo por 1,70 o 2 metros de ancho) carretas (sobre los 2 metros de largo por 1,60 o 1,70 metros de ancho); carretones (más pequeños que las carretas). Estas medidas sólo son orientativas, pues la variedad de carruajes es muy amplia; sin embargo, el leito está en torno a los 3 metros de longitud; y algo menos las lanzas de los carros para bestias, de lo contrario no se podrían enganchar los animales; a ello hay que añadir la fracción de leito que va debajo de la cama; aunque se trata de la misma pieza, se diferencia el leito de cama y el que sobresale. En el extremo delantero se coloca una abrazadera en forma de U para sujetar el leito.

De la misma forma que las medidas de una carreta eran mayores que los carretones, existían tres tipos de carros: el grande con un leito para enganchar una yunta, o con dos lanzas para tres mulos; el mediano con dos lanzas para dos mulos; y el pequeño con dos lanzas para un burro.

En el extremo delantero se colocan los lentejones: *«se pone a 2,80 el último de atrás, medido desde la punta de los limones, después van los dos restantes y se colocan a tres dedos de separación unos de otros. A unos 20 centímetros del último, adelante, lleva un pezón pa que no se escape el leito del látigo (soga gruesa que amarra el yugo al leito)»*.

La cama se forma a partir de los limones (listones de madera que suelen tener 20 por 20 centímetros de grosor y el largo de lo que se desee hacer), cuatro teleras y una o dos barras de hierro que, al igual que las teleras, van sujetas de un limón al otro: *«las barras se ponen pa mayor sujeción, pa que no se abra el carro»*. Una vez terminado el conjunto se coloca el leito y por último la retenida.

La carreta lleva un limón a cada lado de la cama; en él se realizan los huecos para insertar las doce estacas, seis a cada lado. Se trata de un trabajo de máxima precisión; cada una de ellas debe estar colocada en su sitio para que encaje perfectamente; se las enumera para que no exista confusión. Las estacas van de mayor a menor: *«pero con una diferencia mínima»*, de manera progresiva, siendo las delanteras un poco más altas que las posteriores. Hemos tomado como referencia las del carretón de la imagen, donde la más alta mide 2,24 metros y la más corta 2 metros.



Carretón y estacas numeradas.

En cambio, el carro no lleva estacas sino barandas. Para la colocación de las barandas se hace necesaria la instalación de otro limón paralelo a los que conforman la cama, el cual recibe el nombre de falso limón. En él se colocan las varillas para los tablones.

### *Los carritos de mano*

Mención especial merecen los pequeños carros que no eran empujados por animales sino por personas, muchas veces por niños.

Existían de tres tipos: *«les decíamos carritos de mano»*.

1. Carritos de dos ruedas con un pequeño leito: *«en la punta de adelante jurada y se le atravesaba un palito, una traviesa»*.
2. Carritos de dos ruedas con dos lanzas, una por cada lado; en medio se colocaba una persona y agarraba una lanza en cada mano.
3. Carrito de tres ruedas: *«sin leito, pa empujarlo»*.

Su elaboración era semejante a los anteriormente descritos; su principal diferencia era el tamaño, bastante más reducido; por tal motivo, la retenida no llevaba plancha de hierro, con una goma era suficiente: *«hasta de goma de alpargata»*.

### MAESTROS CARRETEROS, APEREROS, CARPINTEROS, ARTESANOS

Con todos estos nombres se conocía a los artesanos que realizaban carros y carretas; lo más frecuente era Maestro Carretero o Aperero, puesto que: *«eso también son aperos, se usaban pa trabajar»*. Se dedicaban, entre otras cosas, a la elaboración de carruajes. Las piezas de hierro: zunchos, bujes, ejes, clavos (hoy tornillos), planchas de la retenida..., las hacían los herreros. Las restantes, de madera, las elaboraban los Maestros Carreteros.

En ocasiones, cuando no se podía pagar el trabajo de los carpinteros, los carruajes los hacían los mismos usuarios: *«a veces se encargaban los ejes y las ruedas, el resto lo hacían ellos mismos»*.

Dada la importancia de estos elementos para la vida cotidiana del pueblo lagunero, existía algún carpintero por zona:

- *Maestro José Socorro en La Concepción.*
- *Juan Clímaco en la Avenida Lucas Vega.*

- *Fefe, que era el hijo; ellos hacían los carros en la casa y los armaban en la calle.*
- *Bartolo el de Cho Juan Goleta, que tiene una hija que zumba, remanga y espeta. Éste hacía de todo.*
- *Cho Lucas que después trabajó con Bartolo.*
- *Teodoro Cocó en La Atalaya, por el Camino Tornero.*
- *Antonio Lugo en el Barrio Nuevo.*

## USOS DE LOS CARRITOS DE MANO, CARRETAS, CARROS Y CARRETONES

*«Se usaban pa'l servicio de la casa (...) antes no había otra cosa (...) había quien tenía carros y otros carretas, lo usaban pa lo mismo».*

Se tenía lo que se podía, como ya hemos comentado; las encargaban a los Maestros Carreteros; o las hacían ellos mismos y, en ocasiones, se heredaban.

Con ellos se acarreaban las cosechas: trigo, millo, chochos; para ir a comprar a la cooperativa; *«pa el servicio de las vacas»*; la hierba para los animales; el agua en barriles; estiércol, etc.; y los pequeños: *«esos eran pa los mandados, cargar leña del monte...»*.

Posiblemente las carretas sean más antiguas que los carros; si observamos los acuerdos del Cabildo que van desde 1497 a 1513, veremos que no se mencionan los carros, sólo las carretas. Es probable que la necesidad y el ingenio humano fueran los creadores de los carros en todas sus modalidades.

En una población mayoritariamente agrícola y ganadera, en una época sin otro medio de transporte, estos vehículos eran imprescindibles.

### *Usos de carritos de mano*

Su utilidad fue muy diversa: hacer la compra en las ventas; transportar la leña; sacar estiércol e, incluso, acarrear animales: *«Jeremías era marchante de cochinos, Cristóbal trabajaba con él (...) a Cristóbal lo llamaban el diablo y le llevaba los cochinos pa matar en un carrito con dos lanzas y nosotros decíamos: ahí va el diablo enganchado del carro (...) cogía una lanza en cada mano».*

La forma de cargarlos era bastante sencilla, dada su escasa capacidad y a que, muchas veces, eran empujados por niños.

### *Usos de carretas, carros y carretones*

Más complejo fue el de las carretas y carretones, variable según la mercancía que transportaran, la forma de cargar, o de disponerlos para el acarreo; difería con respecto a los carros.

En caso de llevar trigo, éste se recogía en molles y atados: *«con un atadero si era a mano o con un hilo si era de la máquina segadora»*. Si se cargaba una carreta o carretón, los molles se disponían acostados y las espigas de trigo iban hacia fuera por ambos lados; en el centro se colocaban molles perpendiculares a los laterales para rellenar los espacios vacíos y dejar la carga bien calzada. La zona de las ruedas era la destinada a las espigas, de manera que éstas no rozaran con aquéllas. Para cargar la carreta o carretón hacían falta dos personas: *«una en el suelo echando molles, a mano si tenía fuerzas o con un jorcón; y otra sobre la carreta, colocándolos (...) a cada una de las camadas de molles se les llamaba andanas. Cuando ya iba por encima de la mitad de andanas, se ponía la sogá de traba; se seguíá echando molles y al final se ponía la sogá de colmo»*.

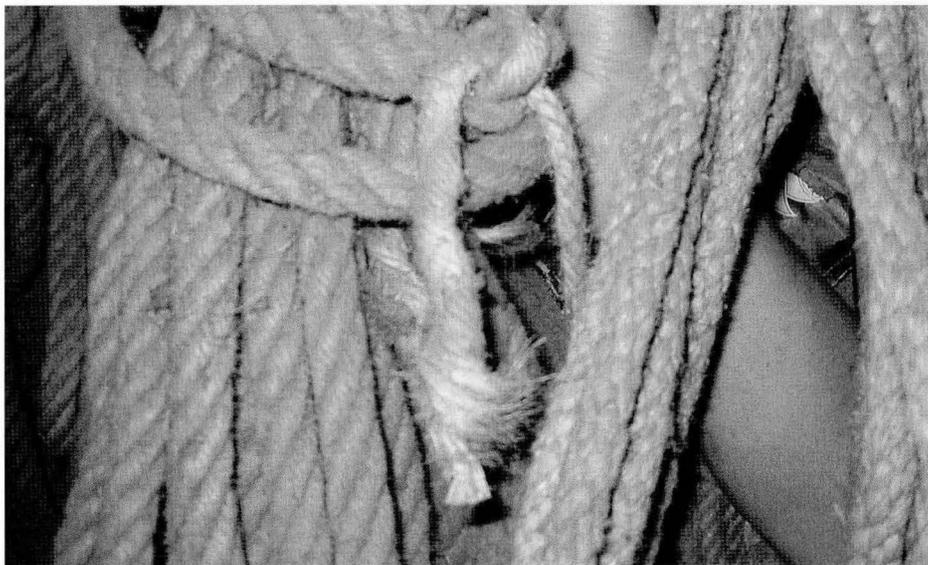
La carreta es más compleja para cargar y descargar; los molles de trigo van trabados en las estacas: *«los primeros se espichan en la estaca; en una carreta cargada, las estacas no se ven»*; había que hacerlo de ese modo para que no se desplazaran.

Cuando a los molles de trigo les faltaba, aproximadamente, medio metro para llegar al final de las estacas, se colocaba la sogá de traba. Para ello empezaban a atar a partir de una estaca delantera, la llevaban a la contraria trasera, se pasaba a su paralela y, desde allí, a su contraria delantera. A continuación se pasaba en forma de zig-zag por cada una de las intermedias; se finaliza atándola a una trasera: *«esto se hacía pa que las estacas no se partieran»*. Una vez realizada esta labor, se continuaba cargando trigo hasta sobrepasar los límites de estacas: *«el que se pudiera; a mejores yuntas, más trigo, porque tenía más fuerza pa cargar»*.

A su término, se pasaba la sogá de colmo; era una sogá algo más gruesa que la de traba. Para ello se empieza desde el leito, de allí se dirige, por la parte superior de la carga, hasta el extremo trasero de uno de los limones, luego al otro, para terminar atándola a la misma sogá que baja por la carga.



Carreta cargada con molles de trigo.



Soga de colmo (más gruesa) y soga de traba.

Sin embargo, los carros: *«eran mejores de cargar y descargar, más sencillos»*. Como tienen barandas, sólo se colocaban cuatro estacas, una en cada esquina de la caja del carro, en el caso de cargar trigo o chochos. La forma difiere de la anterior, las espigas van hacia dentro; dependiendo de la capacidad de la caja del carro, puede llevar o no molles de trigo centrales. En el caso de los carros, sólo llevaban soga de colmo.

En el supuesto de que las cargas sean de chochos, piñas de millo, estiércol... las carretas y carretones deben llevar tapiales. Se trata de tablones adosados a las estacas con el objeto de cubrir los huecos para sujetar la carga, los cuales alcanzan, aproximadamente, 1,50 metros de altura: *«cuando no teníamos tablones le poníamos ramaje, tapiales de retama cosidos con sogas, vergas...»*.

Las ramas de chochos se entrelazan entre sí; por tanto no es necesario hacer molles, pero sí atarlos con el mismo sistema que el trigo.

## ANIMALES DE TIRO

En casi todos los hogares de los campesinos laguneros existían animales destinados al trabajo: bestias, vacas, bueyes...

Para tirar de los carros, podían ser tanto burros, mulos, caballos, vacas, bueyes, etc. Dependiendo de la capacidad de carga (grande, mediano o pequeño) podía ser un *«carrito pa un burro»* o uno de mayores dimensiones al que se enganchaban varias bestias o una yunta. Normalmente, los carros grandes con tres mulos eran para el transporte: *«de servicio público. Uno iba atrás, de tronco, y los otros dos cuartiando delante»*.



Cornil de sacco.

Era imprescindible enseñar a los animales a carretear; para ello, empezaban desde muy jóvenes. En el caso de los bueyes se procedía de la siguiente forma:

*«Se enseñaban desde novillos enganchado con otro que ya supiera pa que lo fuera atajando y así hasta que aprenda. Como los cuernitos eran muy tiernos se le ponían corniles hechos con una tira de sacco, de un som-*

*brero viejo o de cuero. Se costía del tamañito del cuerno y se le dejaba una lazadita y al otro un hilo que llegara a la lazadita pa amarrarlo; eso se hacía pa no romperles el cuerno ni deformárselo».*

Cuando los becerros tenían un año y medio o dos años: «según cómo se portaran», se refiere al carácter de los animales, se les castraba.

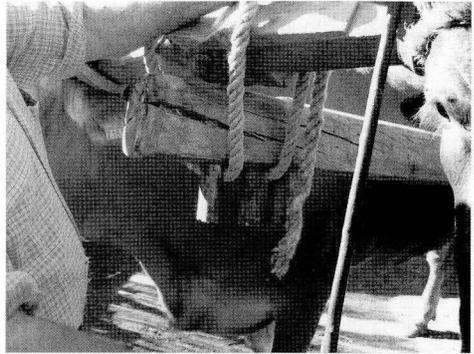
En el caso de que una vaca o toro no tuviera «trascuerno», es decir, el cuerno no contara con suficiente curvatura hacia atrás, se le colocaba un calzo trabado al yugo para no hacerle daño al animal.

### FORMAS DE ENGANCHAR A LOS ANIMALES EN LOS CARRUAJES

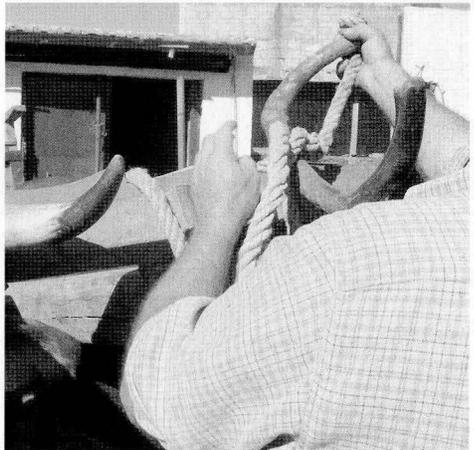
Cuando se trata de una yunta los arneses son: frontiles, yugo, garrote y látigo o soga.

Una vez enyugados los animales, se coloca el leito de la carreta dejando los lentejones a la altura del yugo: «se dobla el látigo y se empieza dejando dos lentejones delante y uno atrás, se mete por el yugo, se abren y se dan dos vueltas trabándose por los demás lentejones. Después se mete el garrote y se amarra bien con el nudo parriba hasta dejarlo bien trancado, se engarrota bien (darle vuelta y colocarle las puntas del garrote trancando el yugo) y ya de ahí no se sale».

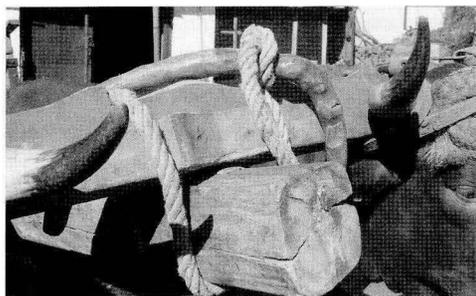
Los arneses para las bestias son diferentes: collera, silleta, cincha, sufridera, tajarrón y antiojeras: «la silleta era de madera y por dentro forrada con paja o sacos; encima iba la cincha pa que no se suban las lanzas del carro y la sufridera pa



Colocando el leito.



Enganchando y engarrotaando.



Engarrotada.

*que no se bajen; y el tajarrón en el culo de la bestia. Las antiojeras las llevaban en el cabresto, al lado de los ojos (...) además, el carro llevaba un descanso (palo corto sujeto a un limón que se ponía en vertical, a modo de puntal, cuando el carro estaba parado para ayudar a soportar el peso del propio vehículo), el tajarrón sobre el anca de la*

*bestia, iba enganchado a la silleta y a las lanzas, había que saberlo enganchar».*  
 La persona que llevaba el carro iba sentada en la caja frontal o de pie dentro del carro. Además, debía cuidar de los animales; para ello les llevaba la cebadera; se trata de un saco con unas sogas a modo de talega, al que se le ponía la comida de los burros: paja, hierba picada, millo...: *«la llevaba colgada en un lado de la baranda pa que no se le cayera (...) comía cuando el carrero se la ponía, se la colgaba del cogote y el burro metía el hocico.*

*Arre borriquito moro  
 sube pronto la ladera,  
 cuanti más pronto la subas  
 te pondré la cebadera».*

## LOS CARREROS

Nuestros informantes han diferenciado los carros de personas particulares y los dedicados a *«los negocios»*; estos últimos eran de servicio público; en el caso de los particulares solían ser más pequeños y tirados por un burro; los mayores, de más capacidad, por dos o tres mulos.

Estaban organizados en paradas —como en la actualidad las paradas de taxis— a las que llegaban los usuarios para solicitar su servicio: *«transportaban muchas cosas, cemento, cal, quien estaba construyendo. También iban al muelle con mercancía (...) llegaron a ir al sur por papas de semilla (...). Habían paradas de carros desde La Concepción a Fuente Cañizares (...). Cuando había que llevar papas a Santa Cruz, cargaban unos diez o doce quintales y cobraban unas doce o quince pesetas por el viaje».*

## LOS ARBITRIOS

Los carruajes convivieron, durante muchos años, con los vehículos a motor en la ciudad de La Laguna, siendo los primeros más numerosos: *«hace unos treinta a cuarenta años, aquí habían más carretas que coches»*. Los carruajes, al igual que cualquier otro vehículo, pagaban el rodaje; sin embargo, este impuesto se materializaba a través de una placa que contenía unas inscripciones con los siguientes datos: nombre de la ciudad (San Cristóbal de La Laguna); el escudo municipal, el número de placa y el año al que correspondía el rodaje:

*«Esto empezó después de la Guerra, se pagaba a primeros de año, todos los años. La teníamos que colocar en la parte delantera del carro; si no la llevabas, te podían multar(...). De entrada eran de madera, después de metal.»*

*La pagábamos en el Ayuntamiento, al cojo Padilla, en arbitrios; después a Salazar. Esto duró hasta primeros de los años setenta, después se quitó.*

*Al principio se pagan unas diez pesetas al año, después fueron subiendo, al final ya pagábamos veinticinco pesetas».*

*«Teníamos que sacar una licencia de circulación, pagaban todos, grandes y chicos, no era por estatura sino por unidad; si no, te multaban».*

Había muchos carros y carretas en el municipio lagunero, de diferentes formas y tamaños, por los cuales se pagaba un «impuesto de rodaje», como cualquier vehículo (no fue posible encontrar su registro en el Archivo Municipal).



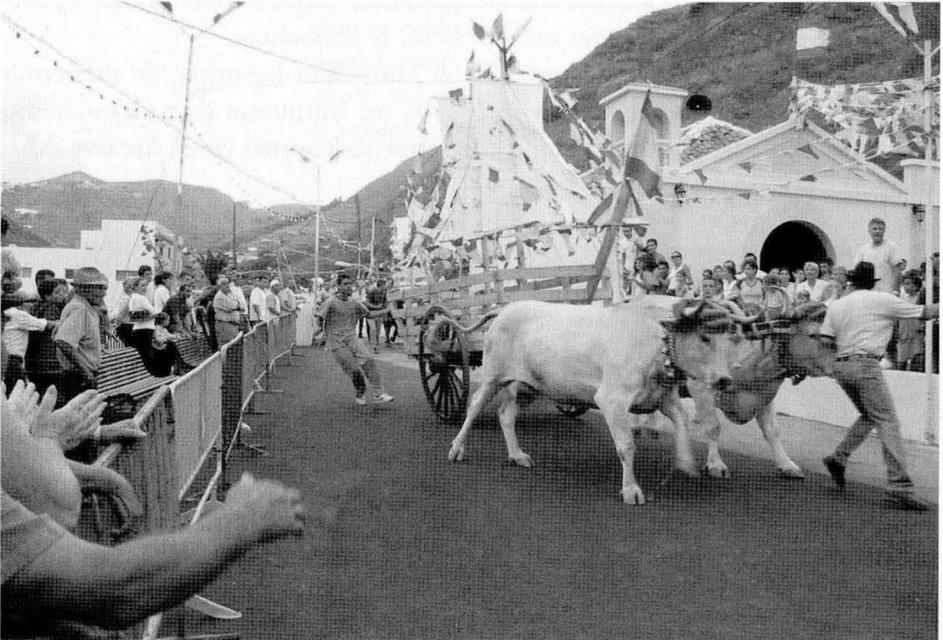
Placa de rodaje.

## OTROS USOS, TRADICIONALES Y ACTUALES

Como ya es conocido, los carros y carretas, además del transporte, han sido utilizados durante el desarrollo de determinadas manifestaciones festivas.

Las más antiguas que se recuerdan son las relacionadas con la festividad de la Virgen de Candelaria (15 de agosto). Muchos romeros llegaron a ir a esa localidad en carros engalanados con hojas de palmeras... cargando en los mismos las cestas de la comida: *«mi madre llegó a ir a Candelaria en la carreta de Cho Juan Sí Sí; iban cantando...»*.

Actualmente pervive en los Valles (Tabares, Jiménez...) una antigua tradición: «la carrera de barcos». Estos barcos están formados a partir de una carreta. En este caso no llevan estacas, han sido sustituidas por varas pequeñas que sirven de soporte a «las bandas» o laterales del barco. En el centro de la cama se colocan tres estacas (la central más alta) en las que se disponen pequeñas varas, en sentido horizontal, que valdrán de soporte a los lienzos a modo de velas («la ropa del barco»). En los extremos se colocan varas inclinadas hacia afuera para ubicar las banderas (españolas o canarias).



Barcos en Valle Tabares. 2003.

La presencia de carros y carretas —quizás más extendida y conocida en la actualidad— se encuentra en las romerías celebradas en muchos de los municipios de la isla.

En este caso, se trata sobre todo de carros engalanados de múltiples formas, con el lucimiento de elementos decorativos alusivos a nuestra tierra (plantas, frutas, aperos...). Una vez transformados son conocidos como «carrozas».

Las manifestaciones festivas en las que están presentes los carruajes, tirados por yuntas o bestias, de alguna manera nos permiten echar una mirada al pasado; refrescar la memoria a los mayores y poder aprender los más jóvenes.



Romería de San Benito en La Laguna. 2003.



Romería de San Benito en La Laguna. 2002.