

## 4. Carreteros, herreros y herradores

### Vicente Ferrer Novella y José Ferrer Altemir

«La carretería es oficio antiguo que ha ido desarrollándose a lo largo de los siglos para adaptarse a las necesidades de una sociedad en constante evolución. Su aséptica definición “Establecimiento donde se construyen y reparan carros o carruajes” esconde todo un mundo que nos habla de historia social, económica y tecnológica. Ha vivido tiempos de esplendor por ser imprescindibles, multiplicándose este tipo de instalaciones, las cuales en su mayoría han sido fruto de la actividad familiar durante generaciones». Caballero-González y Santos-López, Talleres de Carretería. Testimonios de supervivencia de un oficio tradicional. VIII Congreso Virtual sobre Historia de las Vías de Comunicación, Jaén, 2020.

José Ferrer Altemir (Figura 1), artesano carretero, ejerció su profesión en la Carretería *Claver y Ferrer* de Barbastro, fundada por su padre, Santos Ferrer Arcas (Figura 1), y que estuvo en funcionamiento entre 1920 y 1971. Además, fue un gran divulgador de su oficio y de otros aspectos relacionados de la vida barbastrense (caballerías, ferias), colaborando regularmente con la revista *Zimbel*. Precisamente en esta revista publicó una serie de artículos sobre la carretería y los herradores (números 9 a 17; 1983-1984). En este capítulo se recogen las partes más significativas de dichos artículos. No obstante, antes de regocijarnos con las palabras de José Ferrer, iniciaremos el capítulo con las igualmente entrañables notas biográficas redactadas por su hijo Vicente Ferrer Novella (Figura 2).

### 1. Dos generaciones y un mismo oficio

Esta historia comienza en 1920, año en el que Santos Ferrer Arcas (padre y abuelo de los autores de este capítulo) estableció un taller de construcción y reparación de carros agrícolas en Barbastro, con sede en el número 38 de la calle de Don Pablo Sahún, a la sazón su domicilio particular e hilo conductor de la historia familiar y profesional de los Ferrer (Figuras 2 y 3). Santos no empezó este negocio en solitario sino que lo hizo en compañía y sociedad con Joaquín Claver Bara, al que le unían lazos familiares. Así se creó la empresa *Claver y Ferrer* que destacó, desde el principio, por la magnífica calidad y durabilidad de los carros construidos en su taller.



**Figura 1.** Santos Ferrer Arcas (izquierda) y José Ferrer Altemir (derecha), hacia 1957. Archivo Ferrer.



**Figura 2.** Vicente Ferrer en la carretería familiar. Archivo Ferrer.



**Figura 3.** Ubicación de la Carretería *Claver y Ferrer*, en la calle de Don Pablo Sahún nº 38 de Barbastro, en 1970. Archivo Ferrer.

Una de sus señas de identidad fue la excelente calidad de la madera empleada en los principales elementos de los carros: (a) las varas y la caja de carga; (b) las pinas del buje y el cubo de ruedas; (c) los radios que sostenían su estructura; y (d) los listones de descanso del carro (delanteros y traseros). Gran parte de esta madera procedía de los bosques de la provincia de Gerona, a través del distribuidor de maderas José Casas Planas, de Sant Celoni (Barcelona). Las tradicionales ruedas de banda de hierro o bandado se sustituyeron en 1958 por ruedas neumáticas.

En 1961, tras el fallecimiento del último de los fundadores, el negocio pasó con la misma actividad y razón social a manos de sus respectivos hijos, José Claver Altemir y José Ferrer Altemir (nacido el 23 de agosto de 1925), primos hermanos por parte de sus madres, y padrino y padre, respectivamente, del autor de esta semblanza. La calidad siguió presidiendo la actividad de la empresa y, de hecho, en 1962, uno de los carros con las citadas ruedas neumáticas obtuvo un diploma de honor en la primera edición de la Feria de Maquinaria Agrícola y Riquezas de la comarca.

Lindante a la casa y negocio estaba la báscula municipal de pesaje, en la que convivieron carros y vehículos a motor en perfecta y sana armonía. También se instaló un depósito de camiones y maquinaria del Ministerio de Obras Públicas, hecho que preconizaba el oscuro camino que le esperaba a la locomoción y transporte mediante los entrañables carros (Figura 4).



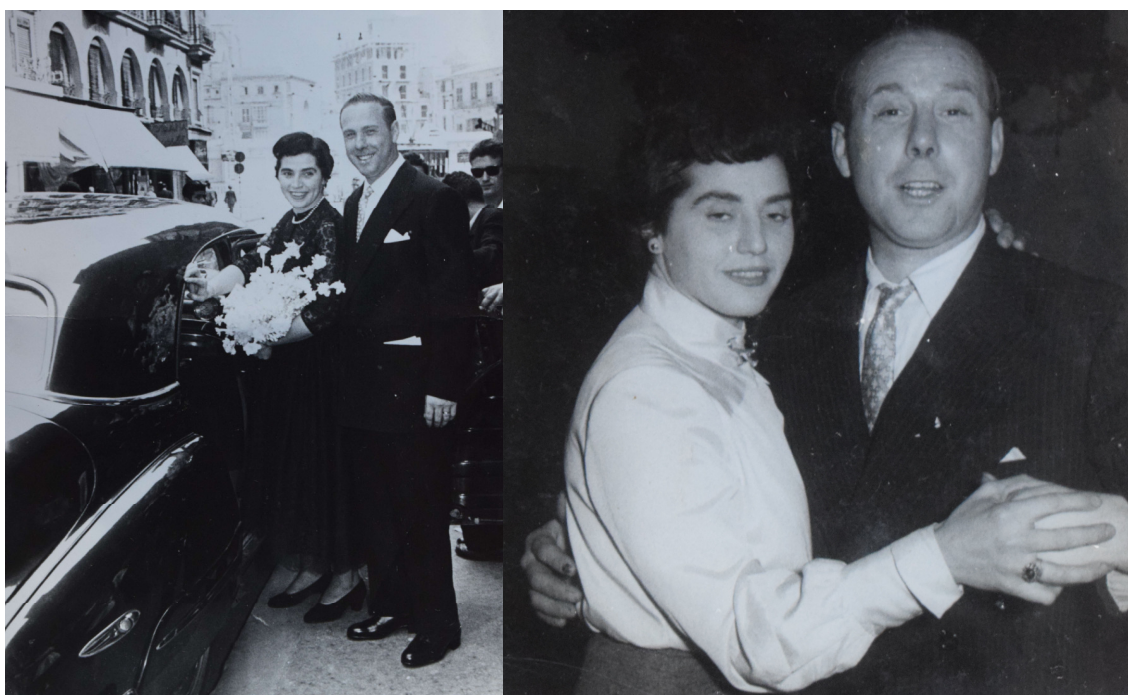
**Figura 4.** Depósito de camiones y maquinaria del Ministerio de Obras Públicas, lindante con la carretera *Claver y Ferrer*. Barbastro, 1970. Archivo Ferrer.

En 1971, José Ferrer cerró definitivamente la puerta del negocio tras más de 50 años de actividad. El fallecimiento de su socio José Claver también contribuyó poderosamente a la decisión del cierre de una empresa emblemática en toda la comarca de Barbastro. No obstante, José Ferrer siguió ligado a los hierros y maderas a través de su trabajo como operario ferrallista (oficial de primera) en la empresa estatal Auxini (Instituto Nacional de Industria) hasta su cese en 1981 por motivos de salud (Figura 5). Su jubilación definitiva tuvo lugar en 1984.



**Figura 5.** José Ferrer en sus años de operario ferrallista en Auxini (izquierda). Ubicación de las oficinas de Auxini en Barbastro (derecha). Archivo Ferrer.

El recuerdo a José Ferrer debe estar acompañado del que merece su esposa, Pilar Novella Edo. Pilar nació en Estados Unidos, en la industrial Detroit, donde habían emigrado sus padres, Vicente y Engracia. Tras regresar la familia a España, Pilar pasó su infancia y parte de la juventud en Valencia. Allí se casó con José en 1955 (Figura 6), para continuar su vida juntos en Barbastro, de donde nunca volvió a salir. Siempre al lado de su esposo, Pilar puso su pequeño gran granito de arena en pos del negocio familiar, en las siempre farragosas tareas administrativas y de cualquier otra índole que pudieran surgir.



**Figura 6.** Boda de José Ferrer y Pilar Novella. Valencia, 31 de julio de 1955 (izquierda). El matrimonio bailando en la Nochevieja de 1957. Archivo Ferrer.

Finaliza aquí el relato de Vicente Ferrer (tercera generación de la carretería *Claver y Ferrer*) que, como muestra la Figura 7, conoció el gremio familiar desde su más tierna infancia.

A continuación, su padre (José Ferrer Altemir) nos expone, de primera mano y de forma póstuma, los avatares de su oficio y de la empresa familiar, así como sus observaciones sobre otro gremio muy relacionado y que conoció muy bien, como era el de los herreros y herradores, tal y como los plasmó en la revista *Zimbel*.



**Figura 7.** Vicente Ferrer en uno de los primeros carros con ruedas neumáticas que se elaboraron en la carretería familiar. Barbastro, 1958. Archivo Ferrer.

## 2. El sudor sobre el yunque

Antes de dar comienzo a este artículo permítaseme glosar un poco a dos personas que llegaron a estar muy capacitadas en la materia y que al unísono fueron las que me enseñaron a trabajar la madera y el hierro.

Mi padre (Santos Ferrer), que fue maestro carretero, tenía para el oficio la sagacidad y tenacidad propia de los artesanos de aquellos tiempos. Cuando empezó en esta artesanía, allá por el año veinte, los recursos mecánicos eran tan escasos que puede decirse que la madera se trabajaba en su totalidad a mano. ¡Y vaya oficio para trabajar la madera a mano! El serrón asturiano (manejado por dos personas), el hacha, la azuela, la garlopa y cepillo y las barrenas de mano (o *de gusano*) fueron las herramientas primordiales para dejar un robusto olmo convertido en los dos varales (o varas) de un carro. Ayudaban también las pequeñas herramientas de medición y comprobación que descartando el metro la mayoría de ellas eran de fabricación casera. Con esa tenacidad reseñada y un prestigio muy bien ganado, llegó a conseguir que la Carretería de Santos tomase al menos categoría provincial. En Zaragoza, donde había muy importantes talleres de carretería, su nombre dentro de este gremio empezaba a sonar.

Perdóname por esta adulación padre, pero para poder corresponder a todo lo que me enseñaste, me veo en la obligación de tener que decir que trabajando la dura madera que se empleaba para el montaje de un carro fuiste... bueno, fuiste... ¡un fuera de serie!

Mi tío Joaquín, que fue el maestro forjador, aparte de ser sagaz y tenaz, llevaba dentro de sí *algo* difícil de definir, y que creo llevaban todos aquellos que practicaban esta especialidad. Diríase que se trata de su otro yo, puesto que trabajando normalmente y fuera de la fragua eran trabajadores como los demás. Cuando se abocaban a la fragua ya encendida y la sangre les empezaba a bullir, aquello pegaba un giro de ciento ochenta grados. Si trabajaban en solitario (piezas pequeñas) ellos se lo guisaban y ellos se lo comían. Si el trabajo necesitaba de dos mallos para recoger la *calda* y ésta no salía correcta, es cuando amanecía el otro yo y allí se armaba la de Troya. Como director de una reducida orquesta, lo que nunca supiste perdonar fue que alguien de los que mallábamos no siguiésemos la indicación de tu batuta (el martillo) y colocásemos la boca del mallo donde quería caer. Esto motivaba que el rechinar de tus dientes, acompañado de algún *taco* fuerte, se oyese a muchos metros de distancia.

El sudor era tan copioso que la mayoría de las veces casi llegaba a cegarte. Tus brazos, delgados pero muy nervudos, rimaban muy bien con tus manos plagadas de quemaduras y quebrajas. Fueron un símbolo de trabajo duro para todos aquellos que tuvimos la suerte de recibir enseñanza tuya. Todas estas cualidades (de las que alguna heredé de ti) me llevan a decir de tu persona lo mismo que dije de mi padre: ¡fuiste un fuera de serie trabajando el hierro candente!

Que conste que tanto lo que digo del maestro carretero, como lo que digo del maestro forjador ni es adulación ni nada que se le parezca, es simplemente la verdad pura y limpia de dos grandes artesanos que supieron serlo.

El carro, como muchos de los inventos primitivos, ya va cimentado sobre otro invento que puede catalogarse como uno de los más grandes de todos los tiempos: la rueda. Creo que buscar el origen de la primera rueda o de su inventor será tarea muy ardua. Por lo tanto, memoricemos un poco y demos categoría bien merecida a ese *alguien* que un día memorable tuvo la inspiración

de hacer *algo* que milenios y milenios más adelante sería el *arranque* de muchas de las hazañas e inventos más sensacionales que ha conocido la Humanidad.

### 3. Mazadas de *media vuelta*

La rueda del carro constituye un conjunto de piezas vital para poder garantizar que éste pueda soportar la presión de la carga (Figura 8). No es que el resto del carro carezca de importancia, la tiene y mucha. Se trata de que en la construcción de las ruedas hay que tener un *algo* muy personal. Un *algo* que sólo puede adquirirse a lo largo de los años y que da una *talla* y un prestigio para el artesano, que sólo aquellos que han confiado en su honradez profesional pueden valorar. Otra cosa fundamental para que la rueda salga perfecta y sin fallos es la calidad y secado de la madera, de la cual están hechas las diferentes piezas. La rueda podía construirse en número de 12 a 18 radios. En nuestra carretería el número fue siempre invariable: 16 radios. Con ocho pinas y un cubo, más tres cercillos de pletina, un guardapolvo y la llanta -que podía ir de 40 × 12 mm (carretillas de mano) a 60 × 30 mm (ruedas traseras de galera)- las veintinueve piezas que con alguna excepción constaba cada rueda.



**Figura 8.** La rueda, elemento fundamental del carro. Archivo UCM.

La faena de *enrayar* era algo digno de llevar a los lienzos. ¡Qué belleza de ejecución y qué precisión en los golpes! Era precisamente ahí cuando el maestro carretero empezaba a dar a la rueda *cuervo y alma*. Los cubos eran de madera de fresno del país, con un secado mínimo de diez años. Se hervían durante cuatro horas y a base de golpes de mallo los 16 radios quedaban alojados en su sitio. La rueda, en posición vertical, se apoyaba contra un banco (que era donde se colocaba el que mallaba) y se sujetaba entre tres. El maestro manejaba dos trancas de madera que eran las encargadas de dejar el radio completamente perpendicular y con la inclinación (o broquel) correcta. Por regla general los últimos radios de cada rueda se ponían muy rebeldes para bajar. Era entonces cuando entraba en acción mi tío Joaquín (maestro forjador), pues tomando el mallo de siete kilos y mallando a la media vuelta (*especialidad* que nadie tuvimos salero de practicar) conseguía el propósito. Para mí, que era el que controlaba las señales de profundidad de los radios, hubiese sido nefasto que mi tío herrase el golpe, pues, aunque no se trataba de colocar el mallo en la cabeza de un alfiler, el objetivo a cubrir tampoco era muy amplio que digamos: unos cuatro centímetros en cuadro. Con esa *media vuelta* el mallo cogía una fuerza tremenda, y solamente una confianza ciega en él, que lo manejaba, me permitía permanecer en mi puesto de trabajo.

Después del enrayado se colocaban en el secadero, donde permanecían el tiempo suficiente para que el cubo expulsase el agua que había cogido en el prolongado hervido. Cuando esto se llevaba a efecto, puede decirse que los radios con el cubo formaban una sola pieza. Para su terminación y desde el centro del cubo, se trazaba con el compás el alojamiento de las pinas. Una vez colocadas se procedía a trazar la circunferencia definitiva. El herrero tomaba la rueda terminada y empezaba su labor de ajustarle la llanta correspondiente.

Cuando yo empecé en el oficio todavía se soldaban las llantas *a calda*. ¡Aquello sí que era *demasié!* ¡Era cuando el maestro forjador se encontraba a sí mismo! Si la llanta era gruesa (podía ser una 60 × 30 mm) y ya en forma de aro, se necesitaban cuatro personas (contando el forjador) para sacarla de la fragua y colocarla en la base del yunque. Aunque estaban dos mallos preparados, era solamente uno el que recogía la *calda*. Después de los primeros golpes (que eran los *verdaderos* y muy rápidos) se pasaba al martillo pilón, donde quedaba terminada.

#### 4. Morados y patatas asadas

También esta *escena artesanal* tenía su belleza plástica. La base de esta plasticidad creo se la daba el fuego, ya que al mismo tiempo que era el encargado de poner el hierro a punto de fusión, dejaba la piel tan reseca que las gotas de sudor, al resbalar sobre ella, marcaban unos brillantes surcos que daban a los rostros apariencia fantasmagórica. En la siguiente operación (para dejar la rueda terminada) también era el fuego el principal componente. Se trataba de calentar las llantas por lo menos a un rojo naranja y colocarlas en las ruedas. Se colocaba ésta sobre cuatro pilones de madera de unos cincuenta centímetros de altura y muy bien sujeta por su centro con un husillo roscado. El aro (también llamado *bandao*) se hacía 25 milímetros más corto que la totalidad de la circunferencia de la rueda. Si se calentaban bien no existía ningún problema pero, si se sacaban *morados* (a medio calentar), la cosa cambiaba mucho. No habían dilatado lo suficiente y había que echar mano de los gatos, para entrarlos en sus respectivas ruedas. Lo peor de todo y más insufrible era el humo que se producía, al contacto del hierro caliente con la madera.

La operación denominada *dar tirante* consistía en cambiar piezas rotas de las ruedas (pinas o radios), poner el aro a medida (siempre con sus 25 mm *de fuerza*) y colocarlo en caliente. El enfriado de éste tenía que hacerse con mucha rapidez, pero también con mucho tacto, ya que no era muy conveniente que la madera se quemase en demasía. Mientras unos dejaban las pinas bien igualadas y daban dos tandas de golpes frente a cada radio, otros, y con sendos pozales de agua, conseguían una labor perfecta, pues, aunque no lo parezca, hasta para echar el agua sobre el aro (fuese nuevo o viejo) había que tener cierta experiencia y oficio.

Cuando quedaban un par de aros por colocar, alguien se preocupaba de sacar un poco de rescoldo y envolver con él unas *pataticas* no muy grandes, que a la terminación de la faena y acompañadas de un succulento tinto de Salas Altas o Bajas, compensaban en mucho los malos momentos pasados *dando tirante*. Tengo que referir que, aunque nuestra clientela en el Somontano fue muy amplia, Salas Altas y Salas Bajas se llevaron la palma. Son los pueblos donde la Carretería *Claver y Ferrer* colocó más carros. También recuerdo con nostalgia aquellas *encubadas* que se hacían en la década de los cuarenta en la bodega que teníamos en el mismo taller. ¡Qué vinos se *artesanaban* entonces! Poníamos vino

*pa tol año* y, aunque en alguna ocasión llegó de Bospén, la mayoría de las veces bajó de una de las dos Salas.

## 5. Sotabragas y meriñaques

La armadura del carro (*escalera*) se empezaba a preparar con sus dos varas, sus dos *topos* (donde iba alojado el eje), dos contrapiernas, dos varandas, travesaños y palmillas de unión, tabla delantera y *rabera*, y los teleros correspondientes a la longitud de la escalera. Tanto las varas (donde iba colocada la caballería) como las varandas llevaban refuerzo de barras de pasamano roblonadas entre sí. Cuando el maestro forjador empezaba a *sentar* los contratirantes que él mismo había forjado podía decirse que el carro estaba ya a medio hacer. Se colocaban los bujes en las ruedas (yo tardé muchos años antes de que mi padre me permitiese realizar este trabajo), se montaban éstas con el eje y se procedía a darles *pisa*. Como los ejes venían torneados y, por lo tanto, completamente rectos entre puntos, había necesidad de darles *punta* a las dos mangas (o mangones) para que así las ruedas quedasen con la *pisa* correcta. A continuación, se colocaba el eje con las ruedas sobre los *topos*, y era el maestro carretero el que hacía las mediciones y marcas para la fijación definitivo de éste. Después de fijado el eje a los *topos*, con dos trozos de pletina acoplados en caliente y que llamábamos *sotabraga*, el maestro forjador empezaba a preparar la *máquina* o dispositivo de freno. Este sistema se componía de tres piezas vitales: la barra de *zarpas* (donde se fijaban los zoques o zapatas), la barra *sable* (que era la que empujaba a ésta) y la maneta, que era la encargada de poner en movimiento todo este sistema de freno.

A mi tío Joaquín le gustaba como buen artesano que era, el lucirse con sus piezas de forja, pero cuando empezaba a forjar una maneta de freno, yo creo que se superaba a sí mismo para conseguir superar la anterior, ya que fue una de las piezas del carro que siempre trabajó con más interés y esmero. Decía que lo primero que un cliente tocaba de un carro cuando iba a *ojarlo* era la maneta, y que si esta le gustaba lo compraba. Esta pieza, pues, con el *meriñaque* (protector de la caballería de varas) y el subidor (también creación de mi tío) eran *marchamos* que identificaban con rapidez la procedencia del carruaje. Cuando se daba *vuelta* al carro, quedando en su posición normal, al forjador le quedaba muy poco trabajo en él. Se ajustaban y colocaban en primer lugar los

tableros *ladillos*, a continuación, los *planos*; después las *porteras* (quedando el carro convertido en un amplio cajón) y, finalmente, el tablero de *bolsas*.

A continuación, venía la faena más dulce y agradable de todas: la pintura. Aunque era creencia que el plastecido (o enmasillado) se hacía para *tapar faltas*, nada más distante de la realidad. La mayoría de la madera empleada (fuese encina, olmo, fresno o el pino o chopo de los tableros) llevaba sus grietas naturales y sus *tanos*. Como sea que el carro estaba siempre propenso a mojarse, si estas grietas o *tanos* no se tapaban, el agua al llover penetraba por ellos, y allí se quedaba alojada produciendo en la madera el consabido deterioro. Era por eso pues que se daba plaste: no para *tapar defectos de construcción*, sino para proteger la madera. Después de un buen lijado se daba la primera mano a base de minio naranja. Cuando ésta había secado bien se daba la segunda de esmalte rojo bermellón, color que invariablemente siempre se empleó en los carros de nuestra fabricación. Para finalizar quedaba el fileteado, que tampoco tenía variación en los colores: azul o verde en las rayas gruesas y amarillo canario en las finas. Hasta el año 36 fue mi hermano Pablo el encargado de filetear (o adornar) los carros nuevos. De la posguerra en adelante me tocó a mí este, digamos, pequeño honor.

El día que se entregaba un carro nuevo, había un poco de *revuelo* entre la oficialidad joven. Se esperaba una propinilla por parte del propietario. Algunas veces (las menos) fallaban los *cálculos* y todo quedaba en un: ¡otra vez será! Recuerdo con complacencia la forma de hacer los tratos y ajustar el precio y fecha de entrega del carruaje. Yo no vi en ninguna ocasión tener que recurrir a ninguna clase de documento para darle solvencia al *trato*. ¡Cuánto valor tenía hace cuarenta años la palabra de un hombre! (Figura 9).

Como ya comenté, la calidad y el estado de la madera que se empleaban en la construcción de un carro era tan importante que de ello dependía que llegase a viejo o bien quedara destartado entre las embarradas roderas de un camino. Si descontamos un poco de encina catalana (para los radios de las ruedas), que invariablemente comprábamos en la provincia de Gerona, el resto de la madera para *obra* procedía toda de nuestra *redolada*. Las cortadas de árboles (en su mayoría olmos) solía hacerse (preferentemente) en el mes de enero, o bien en el de agosto, coincidiendo con su correspondiente mengua lunar. Se cortaban también cantidad de chopos, y ya menos, fresnos, litoneros,

alguna acacia, algún que otro platanero y todo aquel árbol cortable que entrase en el lote comprado. Todo esto bajo control y un permiso o autorización del Patrimonio Forestal del Estado.



Puigcerdá Carro de transporte

**Figura 9.** Arrieros de Puigcerdá con un carro similar a los que se elaboraban en la carretería *Claver y Ferrer* de Barbastro para los que se dedicaban a este oficio. Tanto la palabra de los constructores de carro como la de los arrieros eran sagradas. Tarjeta postal. Archivo Juan M. Rodríguez.

El tirar árboles era un trabajo muy penoso y mucho más para la gente joven que todavía no estábamos avezados a estas duras faenas. Desde que se hacía la *cata* en el tronco (a golpe de hacha y para orientar su caída) hasta que se apilaba convertido en tablas y tablones, se pasaban muchas penalidades y fatigas, aunque fuésemos bien pertrechados y nuestra herramienta de corte preparada como navajas barberas. Cuando había que atar algún árbol para que no cayese a la finca lindante o al sembrado, siempre era mi tío Joaquín (el maestro forjador) quien, trepando como una lagartija, dejaba la cuerda bien atada en lo más alto del árbol. De cada cien veces, noventa y nueve éste caía donde había dispuesto el que le había quitado la vida. Ya en el suelo, y como gigante abatido, se procedía a limpiar o *escamalar* su tronco, a trocearlo a medidas convenientes y arrastrarlo con caballerías hasta el punto más cercano de cargue.

También las pinas (o *curvas*) para las ruedas solían prepararse para esa época invernal. Se hacían de gruesos troncos de encina (o *carrasca*), cuya madera había enrojecido con facilidad al paso de los años.

Reflejaré un secreto (que nunca fue secreto) de los muchos que tiene una artesanía para conseguir éxito y prestigio. En nuestros talleres nunca se trabajó la madera sin un mínimo de tres años de secado natural. Un último apunte con relación a la madera: la que más rápidamente seca después de cortada, el chopo; la que lo hace con más lentitud y llega a costarle muchos años, el olivo.

Mecánicamente (y es un orgullo poderlo decir) estábamos a la altura de los mejores talleres de Aragón, tanto en la parte metalúrgica como en la madera (Figura 10). La herramienta y útiles manuales en consonancia con la mecánica. Todos los días y al finalizar la jornada, se recogía la herramienta. Si por cualquier causa faltaba alguna, no se plegaba hasta que aparecía esta. Los sábados (según como había ido el trabajo) se limpiaba un poco el taller y las máquinas.



**Figura 10.** Los carros, elemento clave en la vida cotidiana de hace unas décadas. Calle de San Miguel de Graus. Tarjeta postal. Archivo Juan M. Rodríguez.

## 6. Desbastando con *tupí*

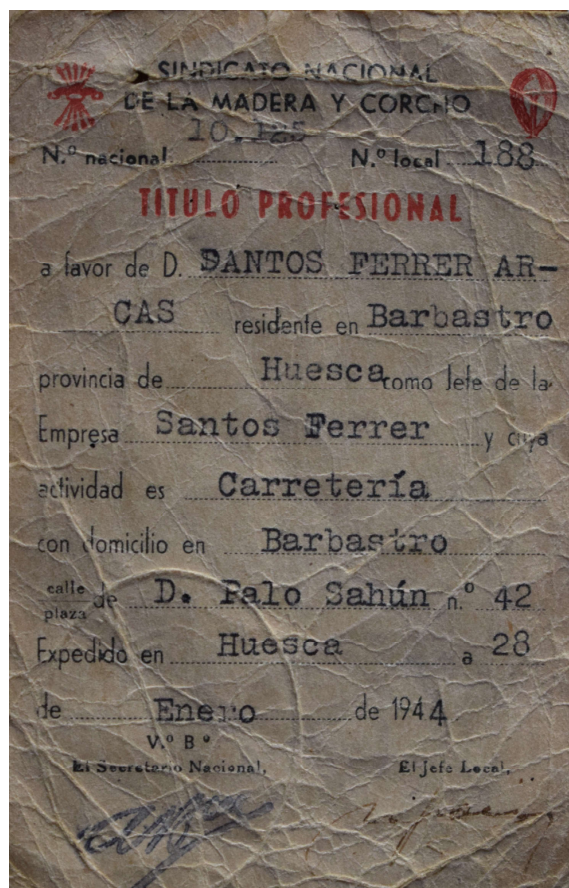
En carretería, la herramienta primero y después la maquinaria de corte, fueron el aliado máspreciado para sacar esta artesanía adelante. También hay que decir que la madera que se trabajaba no era ni por mucho tan blanda y noble como la empleada en carpintería u otras artesanías en madera. Una *pina* de encina o carrasca vieja con cuatro años de secado, si las cuchillas de la

cepilladora no andaban finas, producía al ser cepillada una vibración que te reventaba los brazos. El repasado de las pinas de una rueda, por la posición del cuerpo y por la dureza de la madera, se convertía en una faena muy odiosa. Solían dejarse (cuando se regruesaban) cinco o seis milímetros más anchas que la llanta. Primeramente, con la garlopa y después con el cepillo de contrahoja se dejaban las caras muy bien terminadas. Entre radio y radio el igualado de la pina se hacía con una pasada de escofina basta, dando otra con la fina y terminando con la cuchilla de alisamiento. Esta dura faena fue suprimida gracias a un acoplamiento que hicimos para la tupí horizontal, lo cual suavizó en mucho este penoso desbastamiento, a la vez que dejaba las dos caras de las pinas terminadas. ¡Cuántas y cuantas gotas de sudor nos evitó el invento!

## 7. Gremios y universidades

Me he preguntado algunas veces qué serían en la actualidad aquellos sistemas de aprendizaje. Creo que para aprender un oficio no hay nada más idóneo que caer en las manos de un buen artesano sea de la rama que sea (Figura 11).

El famoso dicho *la letra con sangre entra* es del todo descabellado e inhumano. Ahora bien, tampoco se debería olvidar que en un aprendiz resulte peligroso darle una categoría que solamente por su edad le corresponde. Aquí, el sistema social creo que pegó un buen patinazo. Si un patrón o un artesano toma a un aprendiz y lo legaliza como las Leyes disponen en materia de seguros, ¿qué más se le puede exigir? Si unos pagan por hacerse médicos o ingenieros, ¿por qué otros cobran mientras aprenden a ser buenos fontaneros o albañiles? ¿Es que la enseñanza que departen los maestros artesanos a sus aprendices no es tan válida como las que dan los catedráticos a sus alumnos? En todas las Ciencias, Artes y Oficios se manejaron y manejan herramientas de más o menos corte, o de más o menos responsabilidad. Todas ellas merecen (en especial las de corte) un trato muy especial por parte de quien las maneja. Una de las cosas que primeramente se debe inculcar a un aprendiz es que tenga una visión clara de lo que supone una herramienta bien arreglada. Hay que enseñarle a tratarlas con verdadero mimo (aunque en algunos oficios resulte desagradable y pringoso) ya que una herramienta en buenas condiciones de uso evita mucho esfuerzo físico, saca el trabajo mejor terminado y demuestra, sin lugar a duda, que el que la está manejando tuvo un aprendizaje correcto.



**Figura 11.** Título profesional para la actividad de carretero otorgado a Santos Ferrer Arcas por el Sindicato Nacional de la Madera y Corcho (Huesca, 1944). Archivo Ferrer.

## 8. Epílogo de la Carretería

En abril del 52 fallecía mi tío Joaquín. Puede decirse que le sorprendió la muerte cuando menos la esperaba. Estando en el martillo pilón estirando un eje viejo para convertirlo en llanta de 45 × 20 mm, un derrame cerebral terminó con su actividad profesional. Nos costó Dios y ayuda para poderlo *arrancar* del taller. A las doce horas fallecía. Tuvo la suerte de morir sin darse cuenta de que se moría, y también sin conocer el eclipse total que tuvieron los carros con llanta de hierro años más tarde. En marzo del 61 lo siguió mi padre. Estando trabajando en la sierra de cinta se encontró indispuerto. Le ayudé a subir al piso, y nada más descansar la cabeza sobre la almohada de su cama, dejó de existir. En diciembre del 71, y a causa del fallecimiento de mi primo hermano meses antes, se cerraron definitivamente, y como taller, las puertas de un reducido imperio que 55 años atrás había sido fundado por hombres con ganas de trabajar.

Dediquemos un cariñoso recuerdo a todos aquellos grandes artesanos entre los cuales se encuentra mi padre (maestro carretero) y mi tío Joaquín (maestro forjador). Descansen en paz. Para aquellos que ya jubilados se encuentran entre nosotros, ¡mucho salud! ¡años para disfrutarla! Y un fuerte abrazo que en particular hago extensivo a D. Jesús Gil Beltrán, maestro carretero ya jubilado y residente en Daroca.

## 9. Herradores y herreros-herradores

No confundir herrero con herrador o *ferrador*; el herrero –manipulador del hierro caliente–, puede ser también herrador (quien pone las herraduras). Los herradores son otra clase de artesanos perdidos. Los herreros-herradores o *ferradores* de oficio (Figura 12) tienen la ventaja que dominan ambas cosas; saben forjar la herradura y saben cómo colocarla en cualquiera de las cuatro patas del animal. El que suscribe, dominando un poco la forja, no ve ningún inconveniente en poder dejar a pie de yunque una buena serie de herraduras terminadas; pero, de su colocación, nada de nada.



**Figura 12.** Manuel Oliván, un buen ejemplo de herrero y herrador. A la izquierda, trabajando en su herrería de Fiscal; a la derecha, herrando una caballería en la misma localidad. Fuente: Eugenio Monesma.

Aunque mi tío Joaquín, que fue mi maestro en forja, ya me había contado mucho de su aprendizaje como herrador, quiero, y de la mano de un buen maestro, adentrarme un poco más en esta milenaria artesanía. Se trata de Manuel de Antonio, herrero-herrador que, aunque sigue en activo, está ya a punto de jubilarse. También recibió enseñanza y aprendizaje de su padre, que en su día fue lo mismo. Jamás he puesto en duda que en la actualidad no existan tan buenos artesanos como a principios de siglo (Figura 13); los hay y los seguirá habiendo, pero ¡jojo!, seamos un poco cabales y, aunque las

comparaciones sigan siendo odiosas, demos un poco más de categoría (la verdad, ¡se la merecen!) a todos aquellos artesanos que se empezaron a *forjar* allá por el 1900. Las condiciones de trabajo, la escasez de comida y dinero, la falta de materias primas y muchas pegadas más, hacían de los aprendices de herrero (y de otras artesanías también) verdaderos mártires de una situación de hambre y miseria rayando ya en lo caótico. Sin hierro aparente y sin carbón mineral, malamente se podían forjar herraduras, y sin embargo... ¡se hacían! Se empleaba cualquier trozo de hierro y, a base de martillazos y caldas, se conseguían “unas gordas” para adquirir media docena de sardinas de cubo. De lo que mi tío Joaquín nos relató en infinidad de ocasiones sobre las *estrecheces* pasadas en su aprendizaje, había situaciones tan jocosas que te hacían reír, otras, sin embargo, por su carencia de humanidad y desprecio a todo aquello respetable, se convertían en el reverso de la moneda: ¡daban ganas de llorar! Hagamos pues como hizo aquél, corremos el telón y deseemos que tiempos tan crueles y amargos nadie tenga la desgracia de volver a conocerlos. ¡Que así sea!



**Figura 13.** El herrero de Agüero, otro buen ejemplo de este oficio tradicional. Fuente: Eugenio Monesma.

Otra época muy mala para los herreros-herradores fue nuestra pasada posguerra. El motivo no era otro que la escasez de hierro. También nosotros y en nuestros talleres de carretería sufrimos las consecuencias. ¡Cuántos y cuántos ejes de carro (ya usados) pasaron por la fragua y martillo pilón para quedar

convertidos en llantas para ruedas! Los herradores seguían sacando las herraduras de donde podían. La calda seguía siendo una de las salidas más airosas, puesto que, siguiendo este proceso, hasta de dos herraduras viejas y gastadas se conseguía una nueva. Cuando el estraperlo estaba en pleno auge era más fácil conseguir recorte de chapa para forjar herraduras en cualquier establecimiento, que no en un almacén de hierros. Eran fenómenos de época, ya que mi padre y mi tío Joaquín, y en un bar de Bilbao, compraron y pagaron (sin ver la mercancía) una buena cantidad de hierro para el herraje de los carros.

Cuando el herrador dispuso de herraduras estampadas (nunca igualables a las forjadas en terminación) su penoso quehacer se dulcificó un poco. El oficio de herrador (y por la posición en trabajo) era muy similar al de hortelano. Quizá no doblase tanto la espalda como éste cuando cuidaba de sus planteros, pero manejando el *bujamante* (pujavante) y colocando herraduras su columna iba cogiendo también *arco*. Si de viejos murieron los dos, el uno manejando el *jadico* y el otro el martillo, los grados de *inclinación* debieron de ir muy igualados. Aunque *cada maestrigo tiene su librico*, la técnica de herrar creo que se presta poco a variaciones. Puede ser que la rapidez (haciendo con corrección todas las manipulaciones a realizar) sea lo único que pueda distinguir a un herrador de otro. Según manifestaciones de Manuel de Antonio en una jornada de feria de las pasadas de septiembre (era cuando más caballerías se herraban, para sacarlas bien *guapas* al ferial) él sólo, y con la colaboración de un ayudante, se ajustaba y colocaba 150 herraduras. Claro, entonces Manolo se doblaba como un junco y tanto sus brazos como el resto de su cuerpo tenían una vitalidad de treinta años. Esta marca de colocación viene avalada por lo hablado recientemente con mis amigos de Alfamén (Zaragoza), los hermanos Sánchez Pérez (Ramón y José) que, habiendo sido herradores de profesión, llegaban a *calzar* cada uno diez patas a la hora. En plan de apuesta, y llevando *una buena soba* (exclamación netamente aragonesa), podían llegar a doblar el número de herraduras colocadas.

Según apreciaciones de los entendidos en la materia, la herradura burrera era la que más males acumulaba: mal de hacer (debido a su reducido tamaño). Mal de colocar (el casco del asno es el más flojo y deficiente de los de su raza ya que muchas veces hay que fijar la herradura sin poder emplear clavos. Mal de cobrar (el que andaba labrando con un par de *burrettes* ... ¡bueno!, es de fácil comprender). En la herradura normal había diferentes formas para su

forja. Según el trabajo o especialidad a realizar por la caballería, así tenían que ser. Las herraduras para bueyes y vacas y debido a su casco partido, tienen más complicación en su forja y colocación que las nombradas anteriormente. Hay que añadir a esto que el casco de la raza vacuna (para planearlo con el *pujante*) es mucho más duro que el de la solípeda. Son las bestias de tiro las que inocentemente y con su casi anulación en las faenas agrícolas y de transporte, sentenciarán sin querer a una artesanía que durante siglos y siglos estuvo en auge y que inexorablemente ha iniciado su declive.

## 10. Bibliografía

Ferrer, J. 1983. La Carretería. *Zimbel* 9: 10-11.

Ferrer, J. 1983. La Carretería. *Zimbel* 10: 11.

Ferrer, J. 1983. La Carretería. *Zimbel* 11: 11.

Ferrer, J. 1984. El herrador (ferrador) y sus directos beneficiarios (1). *Zimbel* 16: 10.

Ferrer, J. 1984. El herrador (y 2). *Zimbel* 17: 10.

Ferrer, J. 1999. Carreteros y carreros. En: Huesca: Carros y caballerías. El transporte de tracción animal, pp. 9-24. Diputación de Huesca.