

5. El carrero o conductor de vehículo de tracción animal

José Ferrer Altemir

Este capítulo recoge una buena parte del artículo de José Ferrer Altemir titulado *El carrero (o conductores de vehículos de tracción animal)*, que fue publicado originalmente en la revista *Zimbel* (número 12, año 1984).

El transporte ha sido la actividad humana que más se ha convulsionado con la llegada de la tracción mecánica. Las carreteras, cuyo nombre nos habla de carros, allí han quedado. Camioneros que, en vez de con centraminas [anfetaminas] combatían el frío y el calor con la bota. Y podían dormirse tranquilamente, porque el motor animal que los llevaba conocía el camino tan bien como el carrero que los conducía. Aunque estos personajes lleven camino de extinguirse totalmente, todavía subsisten algunas variantes salidas de esta profesión, que contra viento y marea consiguen mantenerse de pie.

Antes de seguir adelante es mi deseo hacer un inciso aclaratorio sobre la palabra que da título a este artículo. Según el diccionario, se le puede llamar también carretero y que a su vez sirve para definir a los que construyen o construían carros. También quisiera, y a modo de excusa, decir que para la confección de esta narración tuve necesidad de recurrir a informaciones y datos que muy gustosamente me facilitaron personas que estuvieron muy vinculadas a esto. Si algo de lo narrado no se ajustase a la realidad, declino toda responsabilidad, ya que en el peor de los casos el primer engañado hubiese sido yo.

La agonía del transporte de tracción animal por carreteras se inicia en nuestra post-guerra. Ya en años anteriores su desplazamiento empieza a ser manifiesto con los primeros camiones de ruedas neumáticas, que a su vez orillan a los "Saurer" e "Hispano Suiza", con ruedas de goma maciza (Figura 1).

Dentro de los grandes núcleos y pueblos importantes, las caballerías todavía subsistirán unos años más, arrastrando sobre ruedas toda clase de artículos y materiales que necesariamente hay que mover para que una comunidad vaya siempre boyante (Figura 2).



Figura 1. La competencia ya está aquí: primitivo camión Hispano Suiza.



-Dicen que necesita 24 caballos para hacer el mismo trabajo que hacemos dos mulos. 'CU-CUT', 1906

Figura 2. Los primeros vehículos a motor no pudieron sustituir completamente a la tracción animal. *Revista Cu-Cut*, 1906.

De la Estación de Ferrocarril [de Barbastro] a los grandes almacenes de coloniales, salen diariamente sobre ligeras plataformas, y tiradas por hermosos percherones, toneladas y toneladas de mercancía (Figuras 3 y 4). De los montes

cercanos y cargados en carros, entran a los aserraderos muchos quintales de leña. De las graveras o arenas de nuestro río Vero (después de haber basculado previamente un viaje de escombros), el carrero se dispone a cargar su volquete con metro y cuarto o metro y medio de grava o arena. En la campaña cerealista, remolachera, vendimia, olivarera y otras, aunque el tractor ha enseñado sus orejas, sigue predominando la tracción con caballerías.



Figura 3. Estación de Barbastro en los años 20. La carga de tracción animal todavía se imponía a los primeros camiones. Fotografía coloreada y cedida por Jorge Mayoral (Fundación Hospital de Benasque).



Figura 4. Estación de Barbastro, 1920. Carro dispuesto para la carga. Fotografía coloreada y cedida por Jorge Mayoral (Fundación Hospital de Benasque).

La estación de ferrocarril fue durante muchos años el más exacto baremo o termómetro que medía con facilidad la marcha comercial e industrial de Barbastro. En lo comercial mucho era lo que entraba, pero creo, y sin tener que hacer cálculos muy finos, que era la rama alimenticia la que más vagones recibía. Para la industria, el cemento de entrada y la madera y leñas de salida iban a la cabeza.

Al cumplir mi servicio militar en plaza, tuve a mi cargo la sección de transportes militares, dependiente de las oficinas de Intendencia, cuerpo al que yo pertenecía. Un fuerte contratista tenía la concesión de toda la carga y descarga que venía consignada para el Depósito de Intendencia (muchos vagones de pienso, muchos de víveres y algún que otro de vestuario). Este contratista contrató a su vez a un carrero, su plataforma (muy rudimentaria) y sus dos caballerías. La mayor de las dos (procedente de una subasta militar) era tan “guita” y tenía tan mala uva, que para colocarle en varas tenía que hacer los mil visajes a pesar de que ya le había tapado la cabeza con un saco.

Hablando de este carrero, cuando llegaron aquí (él y su padre) lo hicieron directamente desde el monte donde llevaban muchos meses sacando leña para el mismo contratista. Durante los 26 meses que estuve, tuve la satisfacción de tratar de cerca a la totalidad de carreros y farderos que tan buenos dineros ganaban a cambio de sudar fuertemente su cuerpo. Sin levantar polémica y apoyándome solamente en la verdad, tengo que manifestar que este carrero de Intendencia fue un “fuera de serie” para la carga y descarga. El solito, y a una velocidad que no era normal, “devoraba” vagón tras vagón. Su padre, al tener bastante edad, poco o nada le podía ayudar. A pesar de tener el “esquinazo” muy torcido, motivado por los grandes esfuerzos realizados, este coloso de la carga y descarga era inagotable. ¡Cuántas más toneladas pasaban por sus brazos y espalda, más “caliente” se ponía!

Como todo lo bueno no siempre va emparejado a lo bueno, este mini-Sansón tenía su lado negativo: era un salvaje para tratar a las caballerías. A la mula pequeña (que llevaba delante) ¡cuántas y cuántas veces no le mordería las orejas! sin merecerlo porque esta caballería (al decir de los otros carreros) era una “pera en dulce”. A la que llevaba en varas (la guita) la emprendía con largos “camales” de leña, hasta que la pobre bestia, cansada de dar coces y sonoras ventosidades, se “rendía” sin condiciones. Contaba muchas veces que a

él una caballería de tiro jamás le había hecho la burla. Cuando sacaban leña (en un carretón que él mismo se había construido en el monte y que “colocó” sobre dos ruedas y un eje que adquirió en una chatarrería de Huesca) de Montearruego y alguna caballería “flojeaba”, le metía un buen brazado de aliagas (o aulagas) debajo del vientre y le daba fuego. El resultado era previsible, ya que la aliaga tiene un arder muy rápido. ¡Bueno, hagamos punto!

El reverso de la moneda estaba en que había verdaderos maestros en ese no tan fácil arte de “conducir” un carruaje de tracción animal. Por estar unos ausentes, otros ya jubilados y por desgracia la mayoría fallecidos, permítaseme silenciar sus nombres. No obstante, quiero memorizar a un caballo percherón que, por su fuerza e inteligencia, fue durante muchos años el número uno en la estación. El carrero que lo llevaba (ya fallecido) tenía tanta confianza en él y le había enseñado tan bien, que nunca tuvo necesidad de emporcar su calcer con el negro barro que se formaba entre la quinta y sexta vía de descargue. Se llamaba “Moro” (era negro zaino), y verle hacer las maniobras de acercamiento (con su “jefe” encima de la plataforma) a las puertas de los vagones para retirar mercancía, era todo un espectáculo. Le hablaba como si de una persona se tratase, y rara vez tuvo que cogerle del “bocado” para rectificar una maniobra mal hecha. Si se quedaba corto le decía: un paso más Moro, si era al revés: echa un poco para atrás. La inteligencia de este caballo se veía siempre recompensada por blancos terrones de azúcar que, puestos en la palma de su mano, el carrero le ofrecía al tiempo que jaleaba su buen hacer. El caso era que el bueno de Moro, en dos viajes de plataforma se ventilaba un vagón de diez toneladas, sin importarle mucho los veinte centímetros de negro barro que en aquellos años “alfombraban” parte de la Estación de Ferrocarril de Barbastro.

En parte de la otoñada y tomando casi todo el invierno (si no hay cosecha de olivas será más) algunos se dedicaban al transporte de troncos y “camalaje” de leñas. La llevaban a los aserraderos para que, una vez convertida en “taquillo” sea reexpedido en su mayoría (y también por ferrocarril) a Cataluña. Salen a “punto de día” y nunca lo hacen en solitario. Por lo menos son dos los carros que van juntos ya que al regreso y cargados con cuarenta quintales, en los repechos muy pronunciados habrá necesidad de doblar el tiro. Todavía subsistirá la feliz costumbre (costumbre barrida por el tractor) de colocar colgada en la escalera del carro a la heroína de la jornada: ¡la alforja! En sus dos amplios compartimentos cabía muy bien la bota, el pan y algo “variado” para

hacer en la brasa, que podía ser lomo o costilla de cerdo, panceta o todo blanco y alguna que otra “torteta” o morcilla de arroz, de la última matacía. Después de un buen “tentempié” acompañado de “limpios chaparrazos” de vino tinto, venía la dura faena del cargue. Lo mismo que con la mies, el saber cargar un carro de leña en condiciones óptimas, no todos sabían hacerlo. Si el tajo está cerca de casa, la comida la harán ya a cubierto y, si no, sentados en pequeñas losas de salagón al “amor” de una buena brasa de “chocas” de olivo, habrá necesidad de ver de nuevo cómo están las “reservas” de las alforjas (Figura 5).

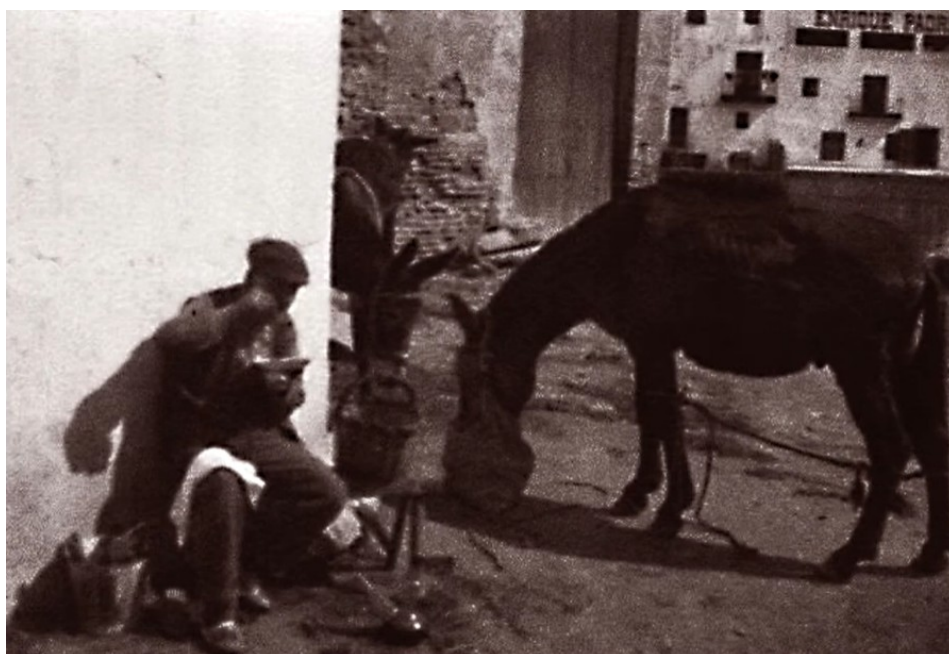


Figura 5. Hora de comer... para todos. Plaza del matadero, Barbastro, años 20. Fotografía cedida por Jorge Mayoral (Fundación Hospital de Benasque).

Al finalizar la “campana de transporte”, son cientos de toneladas de leña las que han llevado los carros desde el monte a sus respectivos puntos de arribada. Son ya muchos los campos de olivos y almendros que empiezan a sucumbir ante la perspectiva de dedicarlos al cereal. Por un lado, la inexplicable autorización para realizar estas “masacres” y, por otro, la gran demanda que esta madera tenía (no hay que olvidar que la madera de olivo va a la cabeza en cuanto a calorías se refiere) para usos domésticos e industriales, hicieron que este legado de los árabes fuese el más castigado.

Para final de esta narración, he dejado a los carreros que conducían los volquetes (Figura 6), carruajes dedicados casi exclusivamente a sacar áridos de los ríos y al transporte de tierras y escombros. A mi modesto entender eran los

que tenían que disponer de muy “fino olfato” o de un “sexto sentido” para poder salir airosos de las difíciles situaciones que a diario se les presentaban. Al hacer largos trechos de “glera” y cruzar muchas veces el río eran los más propensos a sufrir encalladas o “rabosadas”. Después de las riadas quedaban suculentos bancales de arena que era muy apreciada por los maestros albañiles de entonces. Para llegar a estos bancales vírgenes, lo primero que hacía el carrero era “estudiar” el terreno. Unas veces acertaba, pero otras no, ya que después de cargado tenía que soltar la “barra” y bascular para poder salir. En alguna ocasión, esto no fue suficiente y hubo necesidad de ir a buscar refuerzos: el volquete estaba semi enterrado. Si esta “rabosa” se producía en el mes de agosto era llevadera, pero si sucedía en enero la cosa cambiaba mucho. Desde Santafé a la Penilla había infinidad de bajadores o entradas al río que los carreros utilizaban para su cometido. Generalmente llevaban tres buenas caballerías en cada volquete, aunque a veces, y por lo ya reseñado, resultasen insuficientes.



Figura 6. Carro volquete, en posición de marcha (fila superior) y en posición de descarga (fila inferior).

Aunque no llegué a conocerlo (era a principios de los 30) existió un caballo percherón llamado “Bombero” que fue la admiración de propios y

extraños. Si el Moro tenía “salero” para arrastrar cinco toneladas desde la estación a los almacenes, pisando terreno firme y con ligera inclinación a su favor, para este no suponía ningún inconveniente sacar dos toneladas de arena, primeramente por la “glera” y, a continuación, por cualquiera de los pronunciados repechos que a lo largo del río Vero había. En su día ¡fueron los colosos! Por mi profesión tuve la oportunidad de conocer a la mayoría de estos carreros que recalaban en nuestros talleres para la reparación de sus carruajes. Me place mucho mencionar desde aquí a D. Antonio Nadal, ya jubilado y con el que me une una gran amistad. Hicimos muchos viajes de madera juntos, con una plataforma que también poseía la empresa en la que trabajó la totalidad de su vida laboral. Por muy buen carrero que uno haya podido ser, esto no le da autoridad para decir que jamás tuvo una encallada. Antonio las tuvo como el primero y, como personalmente presencié alguna, puedo testimoniar que fue una excelente “vara” para saber resolverlas. ¡Ah!, en ninguna ocasión vi que pegase a una caballería.

Y antes de terminar con los carreros de volquetes, y a modo de observación, quiero hacer una última apuntación. La mayoría de ellos eran de estatura no muy alta. ¿Por qué?, ¿para qué? No creo que esto pertenezca a secreto profesional y cualquiera de los antiguos carreros-volqueteros nos daría gustoso la contestación. Entre los que yo conocí destacó uno que, con su corta estatura pero con brazos y muñecas de acero, llevó el volquete de maravilla. Su pelo ensortijado y su tez muy quemada le hacían inconfundible. Cuando de su garganta salía un chorro de voz en forma de orden, las caballerías le obedecían sin rechistar. Fue sin duda alguna una de las mejores “varas” dentro de los carreros de río.

Gracias por su atención, amigo lector. ¡Mucha salud y guárdate del frío!