



O CARRO DO PAÍS

Salvador Bernárdez

Chamábase así, non sei en base a qué, porque había moitas diferencias dentro da propia Galicia. Aquí as reses ían enxugadas polo pescozo, con arcos de madeira de carballo, redondos e curvados ó vapor, e neutros sitios eran dous tacos de calquera madeira cadrados ou rectangulares, unidos por abaixo con unha correa de coiro.

As rodas eran de carballo de ollo de sapo, chamábase así, porque era centenario e tiña tantos nós que era imposible que rachase, neutros lados eran de ferro con radios.

Aquí como xa dixen, o gando enxugábase polo pescozo, e neutros lados facíano pola testa. Pero, eso si, as rodas sempre ían fixas ó eixo e nunca xiratorias, porque, doutra maneira, nos camiños empedrados como Deus os dera, golpearían a cabezalla nas reses, o que faría imposible a arte do carreio.

Agora pásolle a contar a historia dos dous amigos entrañables e carreteiros, naturais dunha aldea do Morrazo. E deles aprenderemos moitas cousas máis do carro.

A historia é real, os nomes son cambiados deliberadamente.

Estes eran, Ramiro Bermúdez e Anxo Gómez, émbolos dous fillos de labregos de toda a vida e tamén, os dous, compoñentes de familias numerosas. Ramiro era o único home de entre cinco irmás mulleres e Anxo Gómez tiña outro irmán home entre tamén cinco mulleres; isto vén a conto, porque dámos unha idea do sacrificio que lles supuña poder sobrevivir naqueles tempos.

Foron crecendo entre os aparellos de labranza, xa que supuña case o único medio de vida o que gañaban coa labranza e co carreio, agás do que, moi pouco, gañaban os seus pais cando

baixaban a Bueu a tirar a arte, nas praias de Portomaior, Beluso o una Banda do Río.

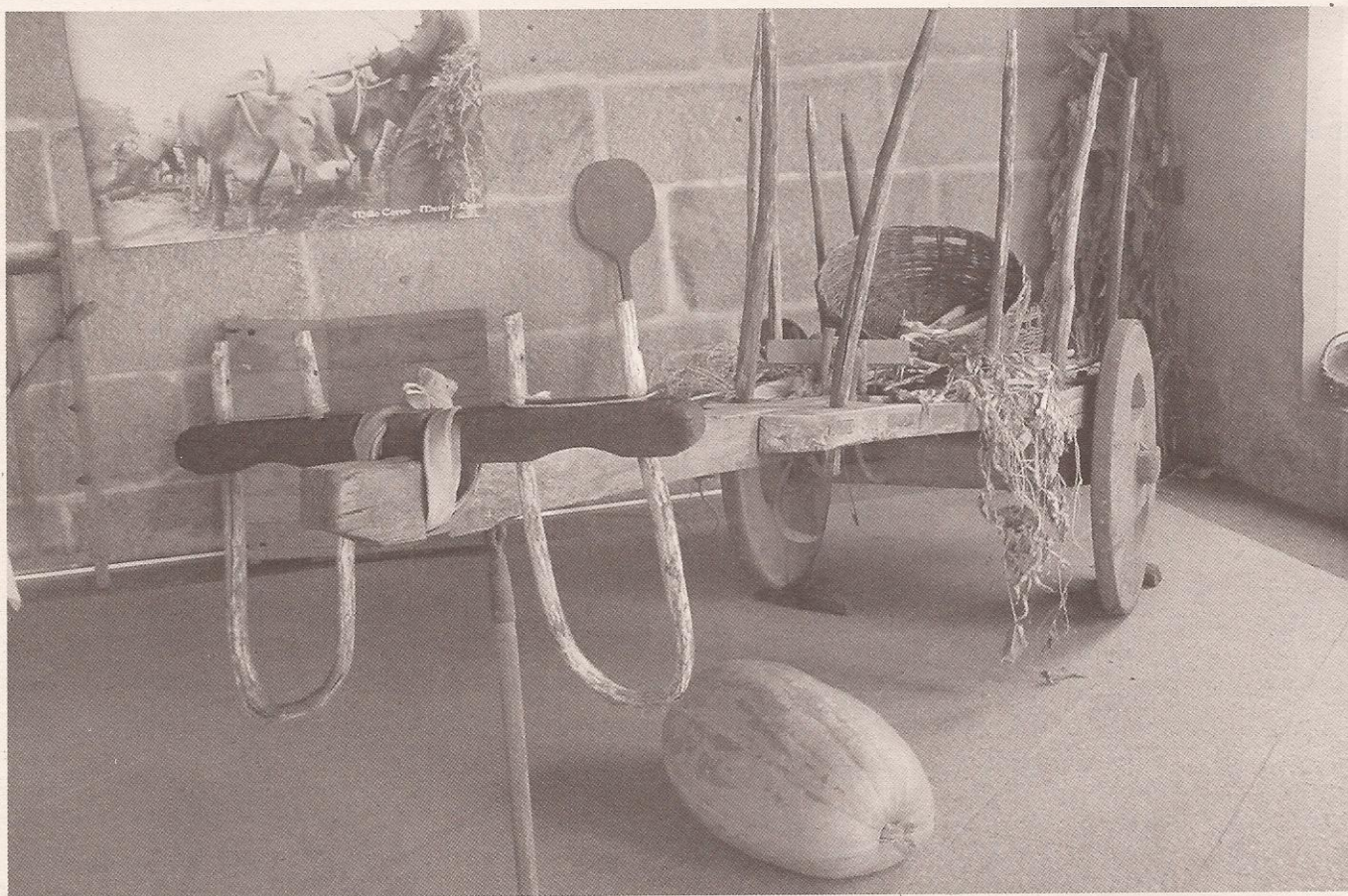
Cando os seus pais foron collendo anos, tiveron que ser eles os que colleron a carga do traballo, propio e alleo sos, ou, todo o máis, coa axuda dalgunha das súas irmás. O de alleos era a labranza para os veciños que non tiñan aparellos para facelos, onde gañaban algún diñeiro, cobraban por ferrado labrado, algunha xente, por non ter cartos, ás veces pagáballes coas gracias. Cando pasaba o tempo da labranza, de cuíos aparellos falaremos en outro apartado, gañaban o sustento carrexando madeira do monte e pedra das canteiras, a obra feita, isto quere dicir que tiñan que traballar moi duro para sacar o suficiente. Moitas veces procuraban ir xuntos para axudarse mutuamente, pero outras tiñan encargos separados, entón viñan os problemas porque o carro transportaba unha carga de entre oitocentos quilos a mil douscentos, segundo como fosen os bois e os camiños tiñan que cargar e descargar. Moitas veces estaban tan cansos, que se deitaban a durmir no carro libre e só esperaban cando os bois paraban o carro, ás veces no sitio de cargar e outras no quinteiro, pois os bois por calisquera instinto buscaban a corte.

Para cargar, se estaban sos e as pedras ou os paus eran moi grandes, facíano sempre coa axuda dos bois, soltaban o timueiro –a correa de coiro que ata o xugo á cabezalla– poñendo o carro sempre máis alto ou á mesma altura que os paus e nivelado, collían a corda do carro, que non usaban para outra cousa que non fose para amarrar a carga do carro, por iso se chamaba corda do carro, un chicote atábano á parte dianteira á altura do carredouro, e o outro á parte traseira, por detrás da roda, logo pasaban o seo da corda por debaixo do rolo e atábano ó xugo dos bois que estaban ó outro lado do carro, poñíanlle dúas pancas ó carro, máis ou menos longas para que a subida non fose moi brusca e logo a voz de “tira” ía boleado o pau guiado polo home ata que caía no carro, logo a voz de “juó” paraban os bois. Esta manobra repetíase tantas veces como fíxese falta ata ter o carro cargado.

O carredouro: é un aparello que vai metido na cabezalla con buraco cadrado para que non xire, e a misión del son varias, faille o formato o carro na parte dianteira, evita que os bois que se botaban nos camiños apertados, se tombasen enriba da cabezalla, á súa vez, tamén evitaba que, os que se tiraban, se metesen debaixo dela. Estes dous termos, refírense a que, cando o camiño era estreito, algúns bois, non todos, tomábanlle medo ós muros q empurraban para dentro, de tal forma que, algunhas veces subían polo muro arriba, entón, o carredouro poñíase no lombo e non o deixaba subir-

sabía cal era o máis forte dos dous, non sei se o souberon eles, os demais creo que non o souberon nunca, polo que, as pedras e os rolos, que para outros eran moi pesados, para eles non o eran cargábanas á man.

Para levantar a cabezalla á altura dos bois, para poder atar o timueiro de novo, era unha proba de esforzo, eles calculaban se poderían ou non, algunhas veces deixaban unha das pedras bastante atrás para poder levantalo e logo correla para adiante unha vez a cabezalla enriba do tente mozo, panca



se máis. O efecto contrario era tirar para fóra, e era cando o peso os vencía, sobre todo por cansazo, ata, ás veces caer debaixo do carro, o que evitaba a zapata do carredouro ó tropezarlle nas pernas.

Cando a carga era pedra, entón a postura do carro era ó revés; facíano nun terreo costaneiro, enterrándolle a roda da parte alta ata case tocar co chideiro –piso do carro- no chan, arrastraban as pedras coa cadea ata situalas ó lado do carro na parte alta, poñían as pancas e logo repetían a manobra que empreñaban para cargar a madeira, hai que sublimar que, destes dous amigos non se

que vai colgada cunha argola case debaixo do xugo q que mantén a cabezalla á altura dos bois, temos que saber que era a carga de dous bois que podían cunha tonelada nos seus pescozos e que, se a carga era derrodeira- traseira- os bois, ó non sentir peso enriba non tiraban, sobre todo, costa arriba.

Pero non sempre lles saían ben as cousas ós carreteiros.

Unha mañá estaba Anxo Gómez cargando as pedras no monte, por atoparse só, despois de arrastrar e cargar as pedras máis pesadas polo método

citado anteriormente, unha que non lle pareceu grande, colleuna pola cabeza e foina arrastrando monte abaixo, pero antes de cegar ó carro meteu un pé nun buraco que estaba tapado con carrascos e toxos —estas trampas tiña o monte— e caelle enriba. Como non cegaba para comer, a nai preguntoulle ó seu amigo Ramiro. Foron alá e topárono deitado, respirando mal, porque a pedra caéralle no peito.

Este percance deixouno bastante mermado de forzas e, sumado con outro que tivo tempo máis tarde, aínda que non de tipo laboral, quedou tan mal de saúde, que morreu bastante mozo.

Ramiro Bermúdez seguiu traballando e, xa casado e con fillos, explicoulles todo o que puido para que eles puidesen sucedelo máis adiante.

O contacto onde xiraba o eixo era obxecto de moita atención e coñecemento no terreo desta ciencia, porque, rozando dúas madeiras con mil douscentos quilos enriba, máis o peso da propia madeira, era cuestión de cálculo. Primeiro, a s madeiras eran especiais, os eixos mellores eran de laranxeiro e de cerdeira, aínda que como era moi escaso, facíanos tamén de outros paus como o arca-cio. O coucon, coxinete que apoiaba no eixo e mais as Empeladuras —pezas que suxeitaban o eixo por diante e por detrás, e ademais cerraban abaixo para que, ó volcar o carro —cosa que ocorría por accidente con bastante frecuencia— tamén levantase as rodas e fixesen de contrapeso, eran de pau de figueira, isto era así, porque son madeiras autoengrasantes, pero tamén era moi importante a cantidade de superficie de roce. Da efectividade de todo isto dependía que o carro cantase ben ou botase fume. Había un cantar popular que dicía:

Se queres que o carro cante,

miña prima Manuela.

Se queres que o carro cante,

dálle cebo de cadela.

Non sei que credibilidade tiña o cantar co

cebo dese animal, pero o certo era que o que lle daban era xabón, e non cebo, porque o que había era de carneiro e non era bo, ademais de soportar o peso, tamén tiñan que apertarlle as torniquetes das empeladuras para que frease baixando, se non podían usar a retranca —freo, porque, como lle pasaba a Ramiro e a Anxo, ían sen axudante.

A retranca era un pau transversal que, colocado con dous arames detrás das rodas, levaba unha ou dúas voltas de carda o eixo, de maneira que, ó tirar da corda o xiro do eixo apertaba o pau contra a roda e freaba, pero, como se metía no ángulo que queda entre a roda e o chideiro, empuxaba este cara arriba e facía a carga dianteira co perigo de que os bois, por exceso de peso, e o ángulo do carro, por efecto da pendente do camiño ó sumar-lle este problema podían irse a terra —dicíase así cando caían de xeonllos. Se isto ocorría era un dos accidentes máis perigosos, porque os bois, por eles sos non se podían levantar, había que cortar os arcos ou o timoeiro e sacalos de debaixo. Para iso, e para cortar un pau que estorbase no monte, un bo carreteiro nunca ía sen machada.

Este carros chamados do país, empezaron en decadencia coa industrialización despois da guerra. Por unha parte, persoas como Ramón Bermúdez empezaron a traballar en empresas, neste caso, fábrica de conservas, e, por outra, a cegada de camións e guindastres que facían máis fácil a vida das persoas. Con todo, o carro aínda tería unha importante adaptación na década dos anos corenta e parte dos cincuenta.

Con motivo do asfalto nas estradas —piche— tiveron que aumentar o ancho da ferraxe —lamia de ferro que protexe a roda do excesivo desgaste. Antes era de sete centímetros, aproximadamente, e pasou a ser de entre nove e dez, porque, ó ser tan estreita, rachaba o asfalto. Ademais había que revisar moito os botoques —cravos que fixan a ferraxe coa madeira da roda, para que non saísen para fóra se non querían levar unha multa do camiñeiro —gardían da zona de estrada. Esta ferraxe ancha tiña unhas vantaxes moi importantes e eran, segundo creo, que non rompían tanto os pisos dos camiños, duraban máis os paus de retranca —freo—, xa que, ó ser máis ancho non se cravaba tanto na

madeira. Pero o gran problema era que se atascaba nas rodeiras –canles-, nas laxes dos camiños. Estas rodeiras podían ser feitas só polos carros axudadas pola auga, ou iniciadas e mantidas pola man do home. Cando un camiño discorría por sitios de pedras naturais, estas podían ser de diferentes formas. Cando unha laxo o atravesaba total ou parcialmente e dun lado baixaba demasiado respecto do outro, picábanlle do lado máis alto co pico de canteiro, de forma que o carro pasaba máis nivelado e, a súa vez, facíalle de raíl para que non esvarase de través, porque podían asirse do camiño ou pegarse contra o muro, claro. A forza de pasar os carros e a auga durante moitos anos, facíase unha canle tan fonda que despois tiñan que ir a picarlle na parte alta para que non tocasse no eixo do carro. Ben, pois o problema máis grande da ferraxe ancha foi que, ó pasar o carro, sobre todo cargado, atascaba e arrancaba a ferraxe de madeira, co problema engadido de que, ó saír o botoque do buraco, xa non se podía meter no mesmo burato, había que descravala toda e cambiarlle de posición para que coincidisen os buratos en diferente sitio, o que provoca que, ó facelo un número determinado de veces a roda xa non servía, había que facer todo o sistema de novo, rodas e eixo, quizás tan difícil como hoxe cambiarlle o motor ó tractor, dada a precariedade daqueles tempos.

Se, como queda dito, cargar o carro con materiais pesados era difícil e artesanal, cos liviáns facían verdadeiras obras de arte: palla, herba seca e, sobre todo, o toxo. Este último tiña o agravante que se cargaba no monte e os camiños normalmente eran peores.

A faena era a seguinte: íase a cachar. Para que hoxe nos deamos conta, o cachar era cavar no toxo coa eixada, ó que non saiba o qué é dirémoslle que é a que usan os albaneis para amasar, pero afiada coidadosamente; cortaba o toxo, o paúlo e as carrascas que o rodeaban. O bo cachador distinguíase moito do que non o era tanto nada máis mirar o chan que deixaba un e mais o outro. Despois de cachado, deixábase muchar –serenar durante uns días, dependendo da meteoroloxía. Conviña que o toxo estivese dócil, pero sen cegar a secarse, e despois empaveábase, facíanse rodas de toxo coa gancha, ferramenta con dous ganchos

de ferro e mango de madeira, ben calcadas, parecidas ás mós do orno ou canastro, como lle chamaban noutras partes. Logo, o día de cargar collíanse estas pabeas coa galla –tridente de madeira natural- que tiña os tres dentes en diferente plano, ou dous no mesmo plano e o terceiro diferente. Íanse enxartando nos fungueiros –paus ou estacas que circundaban o carro e que estaban fixados ó chideiro, nun buraco cadrado para que non xirase, para manter en todo momento o xeito no seu contorno, máis baixos os traseiros e máis altos os de diante e terminados todos en punta, precisamente para que as pabeas se cravasen ben, metade para dentro e metade para fóra, aproximadamente, segundo o ancho do camiño. Terminado o amarrado o carro era máis unha peza de museo que algunhas persoas coma min desecaríamos ter para admirar de vez en cando. Visto desde arriba presentaba un paralelogramo tan perfecto que non se miraban nin o carro nin as reses nin tampouco a persoa que conducía os bois. Visto por detrás, era un prisma cadrado de aproximadamente dous metros de ancho por tres de alto. Por diante víase igual que por detrás pero con vaciado perfecto para os bois. As rodas case nunca se vían desde ningunha parte. Cando se terminaba de cargar e amarrar, deixábase un ou dous ramais de corda para aguantar para o lado contrario a onde se puidese tombar. Isto dános idea de cómo podían baixar por un camiño que, na maioría das veces, non eran reparados en varios anos, soamente o amaño dunha pedra ou un terrón ó pasar o carreteiro. O tempo que podían empregar para recorrer unha distancia de cinco-cientos metros era imprevisible, pero podían pasar horas. Se se lle tombaba, entón había traballo para outro día enteiro, porque, se estaban lonxe da casa tiñan que descargarlo, poñelo dereito e volvelo a cargar. Claro, para estes casos case sempre se impoñía a solidariedade veciñal e non tiñan que facelo, porque ían varios carros e, antes de que caese a noite, solucionaban o problema.