

Els carros

JUANJO



Carretó de mà amb roda massissa. Sols li queda l'estructura. Les baranes que portava es van podrir.

Poc es podien imaginar els que anaren a picar pedra per a fer la carretera de Tírig fa ja uns quants anys, que avui, encara en vida alguns d'ells, ja no podria sentir-se el gemegar de cap roda de carro, que no caldria enroscar cap torn ni prémer cap galga per a baixar per les costeres de "Ropa", que per aquesta carretera —com per tantes altres— no passaria ja cap carro.

Des de que l'home va inventar la roda, el carro no ha parat d'evolucionar fins arribar als actuals mitjans de transport. Carretons de rodes mas-

sisses empentats o estirats per una persona, carros per a la guerra com les bigues o les quadrigues dels romans, carretes pomposes per a gent rellevant, carretes no tan pomposes per a les feines del camp o per a transportar mercaderies; en resum, un sens fi de màquines basades en la roda, un o dos eixos i una o dues barres per a estirar.

El model que tractaré de descriure és el més corrent per aquesta comarca. Es tracta d'un carro d'una grandària mitjana utilitzat per la gent del camp per a les seves feines i és ben conegut per tots. Porta un sol eix, dues rodes i dues barres per a enganxar un animal al mig. Si en calien més —sobretot quan es tractava de transport a llargues distàncies— s'enganxaven un davant de l'altre i formaven una **rècula** o **reata**. Fins i tot hi havia vegades que s'ajuntaven un parell de carreters i en les pujades més costerudes **dobraven**, és a dir, ajuntaven els animals per a pujar un carro primer i després tornaven a per l'altre. La construcció dels carros la feien els carreters que hi havien a la majoria dels pobles. Dos elements són els principals en la seva fabricació: la fusta i el ferro. En els seus orígens era tot de fusta, però poc a poc es van anar incorporant peces de ferro que li donaven més comoditat i fortalesa. Alguns carreters feien tot el carro, és a dir, treballaven la fusta i el ferro ells mateixos. Altres feien sols les peces de fusta i els ferrers posaven les parts metàl·liques.

Per a fer l'estructura principal —les dues **barres** unides per les **teleres** i els **capçals** de davant i darrere i reforçades per les **contrabarres**— s'utilitzava fusta de faig o de freixe per la seva combinació de duresa i elasticitat. Els artesans carreters la solien portar de la zona pirenaica princi-

palment. Per a fer una bona barra d'un tronc, dos homes amb una serra de dues mans es podien passar hores de suor intentant esquadrar la fusta. Damunt de les contrabarres anaven els varals. Les **estaquilles** de les **baranes** o **varals** es feien de fusta de carrasca que compraven ací. En alguns llocs, al conjunt format per les barres, capçals i varals l'anomenen escalada. Arran d'açò distingeixen aquest tipus de **carro d'escalada** del **carro de trabuc** —carro que porta la caixa basculant i no és necessari desenganxar-lo per a buidar-lo— i del **carro de torn**. Aquest últim solia portar dos bocois per al transport de líquids. Anaven penjats amb cadenes i els baixaven i pujaven per mig d'un torn —d'ací el seu nom—.

Una altra peça important del carro i que portava prou complexitat la seva construcció era la **roda**. La part cilíndrica que va al centre s'anomena **cubo** o **botó**. Es feia també de fusta de faig. Pel centre se li fa un forat on va posada la **boixa** —peça de ferro per dins de la qual passa l'eix de la roda—. La part exterior del botó es reforçava posant-li el cercol de davant, el cercol de darrere i el **cabasset**, i se li feien uns forats on després s'encaixaven els **raigs**. Els botons es bullien dins d'una caldera amb aigua per a que entraren i quedaren més ajustats els raigs. El nombre d'aquestos variava depenent de la grandària del carro. Les rodes més comunes ací eren les de 16 raigs. Es fabricaven de fusta de carrasca. Del mateix tipus de fusta es feien les **trossades**, **camons** o **corbes**, que són les que li donen la forma circular a la roda. Per a subjectar les trossades entre elles es posava una peça menuda de fusta anomenada **torroixo** o **torelló**. Aquesta peça no es veu quan la roda està acabada. Per a rematar la roda es posava el **cercol** o **aro** de la roda. Una peça circular de fusta o metàl·lica que es deia **rodet** o **rodell** servia per a mesurar el perímetre de la roda i saber quina mesura havia de tindre el cèr-



L'últim carro covarxi. Si no estic equivocat, aquest és l'últim dels carros covarxins en actiu. El veiem amb els seus propietaris camí del treball.