

EL CARRO CHILLON VASCO (GURDI) EN LA ACTUALIDAD

por

JOSE MARIA BUSCA ISUSI

Telesforo de Aranzadi, hace ya muchos años, describió el carro vasco. Esta descripción, como todas las suyas, era un modelo de documentación, exactitud y claridad.

El carro vasco, juntamente con el hacha y el yugo usados en nuestros caseríos, constituyen tres obras maestras de la artesanía indígena, tan logradas, que incluso en la actualidad no se ven en ellas posibles mejoras fundamentales.

Ha habido y hay, pequeñas modificaciones que aumentan su eficacia, pero sin alterar su esencia.

Aranzadi, a la vista de una gran serie de exvotos que llenaban una ermita de Elche y que estaban ofrecidos a consecuencia de accidentes de tartana, consideró la ausencia de accidentes con los carros vascos. Estos, son arrastrados por animales mucho más lentos que los que tiran de las tartanas, pero por otra parte, el terreno por donde circulan es tan accidentado, que a veces, es hasta dificultoso, el ir a pie.

No vamos a entrar en la descripción del carro chillón, por estar como decimos antes, ya hecha.

Vamos a exponer, tres modificaciones observadas en los carros de la parte alta de Guipúzcoa y que no aparecen en los trabajos de Aranzadi, por lo que suponemos son posteriores a él.

En primer lugar diremos, que en el discurrir del último cuarto de siglo, el carro ha dejado de ser chillón.

A principios de siglo, hubo agrias discusiones sobre la conveniencia de la desaparición del chirrido del carro a su paso por las zonas urbanas.

El caso es, que los carreteros vascos, de una manera lenta, han quitado a sus carros los accesorios que producían el agrio sonido, quedando las rutas montañosas completamente silenciosas. Es curioso observar, que mientras en el monte se ha producido esto, en las agrupaciones urbanas se ha originado un proceso inverso de aumento de ruidos, hasta límites irresistibles.

El ruido se producía cuando el eje del carro al girar conjunta-

mente con las ruedas (de la misma manera que hace el da los vagones de mercancías) frotaba contra unos tacos de madera,

Un antiguo constructor me decía, que había caseros verdaderamente caprichosos sobre el sonido que tenía que producir su carro, costando a veces mucho tiempo dar con un tono agradable para el comprador del carro.

En este aspecto, se ha producido una simplificación en el ya de por sí sencillo proceso de fabricación del carro vasco.

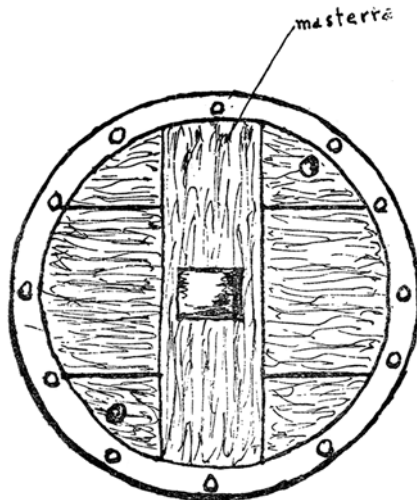


Fig. 1.

Otra modificación de consideración, se ha producido en la fabricación de la rueda. Aranzadi describe a ésta como llena por unas tablas, sujetas por una tabla perpendicular (masterra), más gruesa hacia el centro (fig. 1) que estaba incrustada en las demás en forma de cola de milano.

Esta rueda, además de cierta complicación en su construcción, presentaba el inconveniente de recoger mucho barro, entorpeciendo la marcha.

Hace ya unos 25 años, se empezó a variar esta forma tradicional de rueda, sin que haya podido hasta ahora, dar con el lugar ni el artesano que produjo la modificación.

Esta modificación consiste en que las tablas de la rueda van unidas por unas fuertes clavijas. La madera central, al iniciarse la construcción es muy gruesa y una vez montada la rueda se le va

quitando madera hasta darle el perfil que aparece en la figura 2. Con este perfil, el barro se adhiere menos.

Aprovechamos esta ocasión para hacer la descripción completa de la rueda, en la forma que se fabrica en la actualidad.

Fijando la atención en la figura 2, podrá el lector darse cuenta más fácilmente de mi descripción.

El cuerpo de la rueda (*gurrpil*) está formado por tres tablas, una central (*pardoi*) y dos laterales (*txandio*). En la central va el hueco en el que se fija el eje, este hueco se llama *azpegui-zulo*.

Rodea a estas tablas una llanta fuerte (*ortza*). Bajo la llanta y

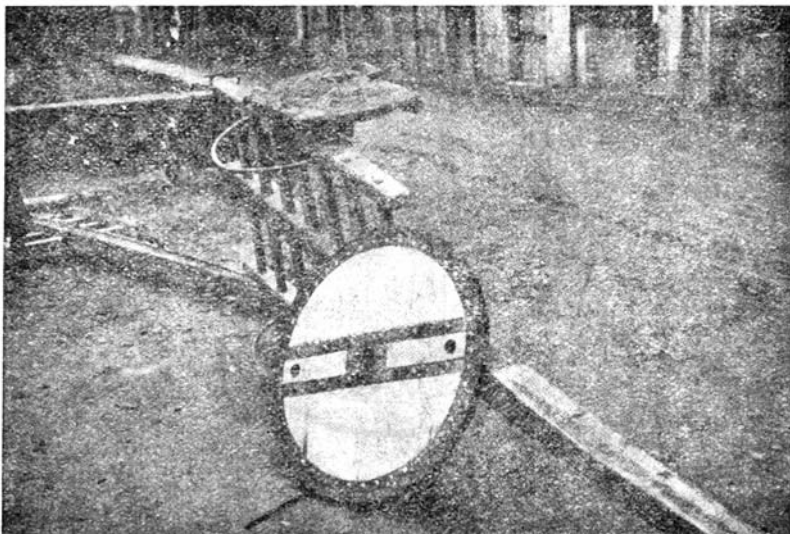
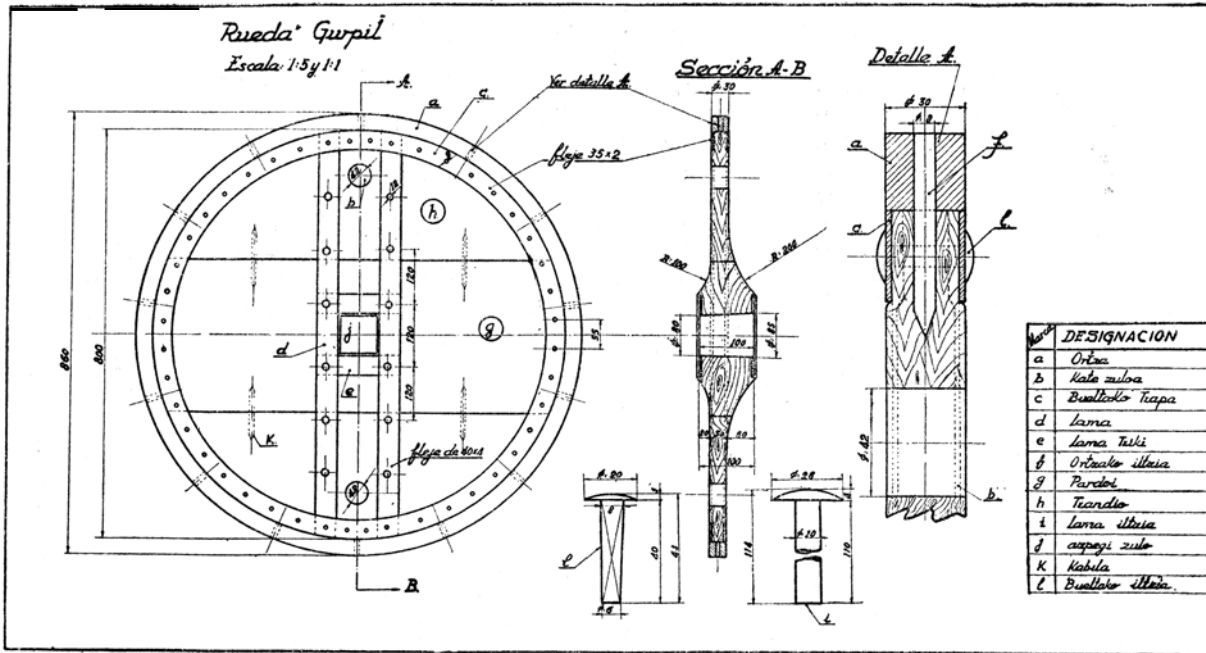


Fig. 2.

Villarreal de Urrechua.—Herrería de Francisco Alberdi. Cambiando una rueda en un «gurdi». Febrero 1952.

protegiendo la unión de las tablas y llanta va una chapa claveteada (*bueltako txapia*). En la cara externa, llevan las ruedas cuatro flejes; dos largos (*lama*) y dos pequeños (*lama txiki*) que cruzándose delimitan el hueco del eje.

Los elementos de unión en la rueda son los siguientes: Las clavijas (*kabila*) que unen a las tablas entre sí. Los clavos de la llanta (*ortzako iltzia*). Los clavos que sujetan los flejes se llaman *lamako iltzia*, y los que une a las tablas la chapa debajo de la llanta *bueltako iltzia*.



En cada uno de los txandio existe un agujero (*kate zulo*) por el que se introducen palos con el finde inmovilizar las ruedas en los descensos peligrosos.

Las medidas de estas ruedas van en la figura 3. En este croquis hay dos cortes de la rueda que permiten hacerse cuenta de su construcción.

Las maderas de la rueda suelen ser de roble (*aritz*) o de acacia (*arkesi*). El material tiene que estar perfectamente desecado. Generalmente tiene que estar de 10 a 12 años en almacén.

La parte metálica de la rueda venía hace cosa de un siglo de las ferrerías próximas, después se empezó a traer de Bilbao y en la actualidad, los constructores del Goierri traen de nuevo de Legazpia. El material para las llantas es un acero dulce. Los clavos los fabrica generalmente el propio constructor del carro.

La rueda en conjunto pesa 45, kilos, de los que 30 son de la parte metálica. Aranzadi daba para las ruedas de Dima el peso de 7 arrobas, que casi duplica al de nuestra rueda. Quizás Aranzadi se refiriese al juego de dos ruedas.

En la actualidad, los carros van provistos de un sistema de frenado, del que no habla Aranzadi.

Consiste este freno, en unas piezas metálicas que aprietan al eje dificultando su movimiento. Se acciona este freno desde el extremo de la vara del carro por medio de un mecanismo de rosca. Se emplea en zonas urbanizadas y lugares donde el uso del *kate-zulo* presenta inconvenientes de aplicación.

Aranzadi, en el tomo XXXVIII de "Euskal-Erria" 1897, al tratar del origen del carro vasco, consideraba a éste como original, propio, legítimo, genuinamente nuestro. Lo consideraba, como susceptible de perfeccionamientos, también originales. Estos perfeccionamientos se han producido, bien quitando lo superfluo, como en cuanto se refiere al chirrido, o modificando y simplificando, como en la rueda, o bien añadiendo, como el freno al eje.

A pesar de estas modificaciones, el carro sigue siendo el mismo y será difícil que se produzcan variaciones esenciales, mientras no se modifiquen radicalmente los caminos por los que tiene que circular.

La mayoría de los datos sobre estas modificaciones las debo al constructor de Villarreal de Urrechua Francisco Alberdi, experto en la construcción de aperos para nuestros caseros.

El plano de la rueda lo debo a la amabilidad de Francisco Ovarbide. Para ambos mi gratitud.