

Exèquies modestes per al carro

JOAN RENDÉ MASDÉU
Escriptor



Aquest vehicle simple i sense pretensions, que és avui només un objecte arqueològic, ha tingut, durant mil·lennis, un protagonisme de primer ordre en les economies amb aspiracions d'arreu del món que han confiat en els beneficis de la roda.

El seu progrés tecnològic al llarg dels segles ha estat mínim, però la seva eficàcia i adaptabilitat han estat inqüestionables. Coneixem el carro de pagès, present fins fa poc a cada casa, però, al seu costat, han estat comuns el carro de torn, per a transportar bocois, el de trabuc, en general destinat a materials de construcció pesants, el carro cisterna, el de les escombraries. Entre els que han estat destinats al transport de persones amb una cert comoditat, el més sobri i popular, a casa nostra, ha estat la tartana, probablement d'origen francès, però també hi ha hagut una gamma amplíssima de cotxes i carrosses, subjectes al sentit del luxe i de l'alt confort. Hi havia també l'inevitable carro dels morts, que, en realitat era una carrossa amb una pompa terminal i honesta de serrells tristos i baldaquí vagament o exasperantment salomònic.

EXÈQUIES MODESTES PER AL CARRO

En primer terme, carro d'escalada, de Solivella. En segon, tartana de l'Espluga de Francolí. Museu de la Vida Rural de l'Espluga de Francolí. Fotografia: Albert Carreras.

Carros amb portadores de verema, esperant per a la descàrrega, al celler de dalt. Fotografia: Fons Cooperativa Agrícola de l'Espluga de Francolí, Museu de la Vida Rural.



EXÈQUIES MODESTES PER AL CARRO

En primer terme, carro de torn d'un bocoi, de l'Espluga de Francolí; a l'esquerra, una jardinera. Al fons es veuen un faetó i un carro de trabuc.

Sala del carros del Museu de la Vida Rural de l'Espluga de Francolí. Fotografia: Albert Carreras.

Sense la presència dels carros, els ports fluvials i marítims i els molls de les estacions de ferrocarril haurien patit una existència embussada i impracticable.

Tot això que acabem d'inventariar en el paràgraf anterior pot semblar, en el present, matèria que s'esvaeix en el núvol dels temps llunyans, però ha tingut una vigència quotidiana i raonable fins no fa gaire més de mig segle, i encara hi ha testimonis vius que ho poden recordar així. Però no és menys cert que l'existència del carro, del vehicle tirat per animals de quatre potes va patir una desaparició de les més sobtades que ha conegut la tecnologia.

Jo vaig marxar de casa, a l'Espluga de Francolí, a mitjan anys seixanta, per anar-me'n a fer estudis a Barcelona i, més tard, a altres indrets més llunyans. L'últim recompte de carros que, d'aquella època, em ve present donava una xifra d'uns quaranta, i això ja representava el reflex d'una davallada increïble, amenaçadora per al futur del transport tradicional. Quan vaig tornar al poble, al cap de deu o dotze anys, l'extinció del carro era gairebé completa; només n'hi quedava un en funcionament.

Els experts potser dictaminen que el carro va ser desplaçat per l'aparició del motor d'explosió i per la màquina de vapor. Però el cert és que, al meu

poble, des de la postguerra fins als anys seixanta només hi vaig conèixer un tractor, un de sol, un Fahr enorme, que ens semblava més signe d'ostentació que no de progrés agrícola. Tot seguit, però, potser conseqüència d'algun pla de subvencions agràries que regalimava del Plan de Desarrollo, els tractors van ocupar una extinció funcional veritable i el carro va acabar de sucumbir dramàticament. Avui només el trobareu en museus i col·leccions, i en algun viatge a Montserrat que quatre eixelebrats nostàlgics practiquen un cop l'any, a tall d'aventura pintoresca.

Amb l'extinció del carro, va desaparèixer també l'honorable ofici de carreter (cada part del carro, d'una fusta precisa, tallada amb aixol, i una mica de ferro) i l'ofici de carreter, que, malgrat dur el mateix nom que el del constructor, corresponia a l'habilitat de menar carro i bístia i solia donar una tipologia humana que anava estretament vinculada amb l'espardenya, la gorra de gairell adaptada anatòmicament a l'usuari, el renec fàcil i sovint molt elaborat i el cigaló de barreja, és a dir de mistela amb aiguardent.

Tot això ja pertany a un passat dissolt i sense remei, però no hauríem d'oblidar que ha tingut una presència robusta en l'edificació del progrés de tots els temps. ■



EXÈQUIES MODESTES PER AL CARRO

A dalt: faetó i carro de trabuc.

A baix: carrossa fúnebre (carro de morts) de Santa Coloma de Queralt, i un curiós carro d'escalada.

Museu de la Vida Rural de l'Espluga de Francolí. Fotografia: Albert Carreras.