

Notes sobre els carros de bous conservats a la Mola de Formentera

per Nicolau S. Cañellas Serrano

1. Notícies

Les notícies antigues sobre l'existència de carros a Eivissa i Formentera són escasses. Diversos testimonis de finals del segle XVIII n'arriben a negar l'existència. Per exemple, parlant de la Pitiüsa major: «*Sus caminos, si es que merecen este nombre las veredas por donde se habitúa á ir la gente, son impracticables no solo á ruedas, que se desconocen de todo punto, sino aun á la huella humana*» (Vargas 1787: 12). A la mateixa època, en un informe sobre l'estat dels camins de l'illa llegim: «*No hay carros para el transporte de granos y demás frutos*» (Ferrer 2012: 28). Aquestes rotundes afirmacions contrasten amb l'evidència d'algunes referències documentals de l'ús de carros que daten del segle XVI. La primera és de 1559. Al llibre de pòlisses de la Universitat d'Eivissa s'esmenta el pagament de «deu sous per lloguer de dos mules que ab un carro aportaren un lleüt en Portmany» (Ferrer 2012: 32). Probablement, els testimonis del segle XVIII reflecteixen l'absència de carros de transport, però no es refereixen a l'ús dels carros com a eina dels pagesos per transportar a curta distància els seus ormejos i les seves collites.

Al volum de *Die Balearen* dedicat a les antigues Pitiüses, l'arxiduc Lluís Salvador és el primer que ens dóna notícies detallades sobre els carros d'Eivissa i Formentera: n'hi ha 25 «de dues rodes per dur càrrega, com els que s'empren a la Península i a les al-

tres Balears» i uns 50 d'«antiquats de dos animals de tir, també de dues rodes», usats pels pagesos. Els primers són importats, sobretot des de Mallorca, els segons es fabriquen a Eivissa (Habsburg-Lorena 1869: 103). A Formentera sols «n'hi ha dos o tres, passats de moda i estirats per bous, com els que encara s'usen a Mallorca» (Habsburg-Lorena 1869: 316).

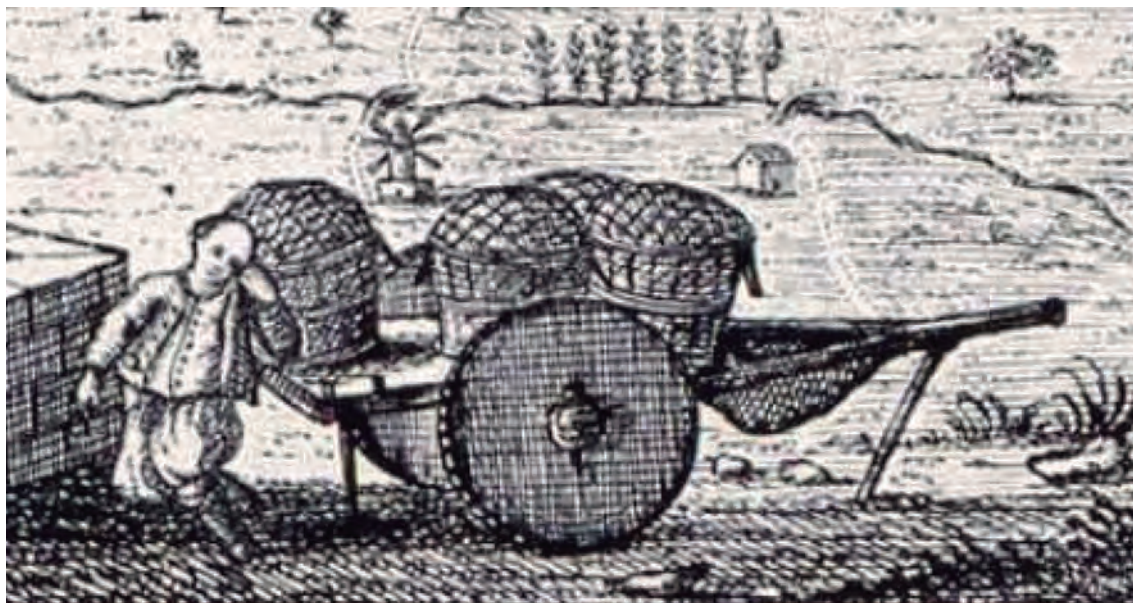
Els carros importats, segurament carros de barrerons mallorquins, són els actuals carros de barana. Sobre aquests vehicles ja hi ha a Eivissa una abundant i molt bona bibliografia (Guerau d'Arellano 1985; Tur 2000 i 2012; i Ribas 2013). Però, com eren els altres carros? Els antiquats, tirats per dos animals. L'arxiduc ens diu que són «com els que s'usen encara en gran nombre a Mallorca i que coneixerem més de prop en descriure aquesta illa» (Habsburg-Lorena 1869: 103). A Mallorca, els carros tirats per dues bèsties s'anomenen carros de parell i, tal com havia promès, l'arxiduc en va fer una bona descripció: «Constitueixen la forma més barroera de carro que hom pot imaginar, i consisteixen en una feixuga armadura de fusta, insòlitàment ampla en comparació amb la llargària, que cap avant acaba en un triangle en forma de forca, travessat per l'espigó; l'armadura descansa tan sols damunt dues rodes, que antigament, en lloc de tenir radis, eren plenes» (Habsburg-Lorena 1880: 726). Podem veure dibuixat

un d'aquests carros al llibre *Carros i carreters d'Eivissa* (Ribas 2013: 57).

A l'edició de *Die Balearen* de 1886 no es dóna cap informació sobre Formentera, però s'amplia la d'Eivissa: «*Atendida la falta de caminos, no es de extrañar que los carruajes de todas clases y aún los más groseros de transporte, escaseasen hasta el punto de no llegar quizás á cincuenta, los que á fines de 1867 existían en la isla, todos de dos ruedas, por el estilo de los más ordinarios que se usan en Mallorca y pertenecientes a algunos de ellos á vecinos de la ciudad y la mayor parte de los demás á labradores acomodados de San José, San Antonio y Santa Eulalia, que se servían de estos vehículos para el acarreo de los frutos de su hacienda, del estiercol y de la piedra y demás materiales empleados en las construcciones rurales*» (Habsburg-Lorena 1886: 445). Ara es marca una certa distància entre els carros de dos animals i els carros mallorquins. Ja no són «com els que encara s'usen a Mallorca», sinó «por el estilo de los más ordinarios que se usan en Mallorca». D'altra banda, sembla que en aquell moment els carros de dues bèsties s'han deixat d'usar a Eivissa, perquè tots els carros que hi ha a l'illa en aquell moment, més de 600!, són estirats per un sol animal (Habsburg-Lorena 1886: 445).

Malgrat que l'arxiduc no dóna notícies sobre els carros a Formentera, allà es continuen usant els carros de dos animals. En

Carro de parell mallorquí amb rodes plenes al segle XVIII. S'hi pot veure la garrova (clàvia) que trava la roda al fusell i els claus que protegeixen el caire de la roda. Les bandes estan desmuntades i el carro carrega quatre portadores de raïm (Mapa del cardenal Despuig. Vinyeta de Porreres. 1784).



dóna testimoni la crònica d'un accident que va succeir el 29 de juliol de 1926: el conductor d'un carro de bous del Pilar, que torna cap a la Mola carregat de patates, intenta pujar-hi quan passa pes Caló, amb la mala sort que cau i una de les rodes li passa per damunt i el mata (*Diario de Ibiza* 24/07/1926: 2). L'ús d'aquests carros a la Mola arriba fins a dates prou recents. Fina Ribas presenta una magnífica fotografia de dos d'aquests carros, presa a la segona meitat del segle XX, on s'aprecia una caixa de formes quadrangulars (Ribas 2013: 55). A més, en un article de 1985 es diu que «A Formentera, a la Mola, també s'ha fet servir fins ara la carreta de bous» (Guerau d'Arellano 1985: 45). A la segona meitat del segle XX, els carros de bous sols s'empraven a la Mola, on n'hi havia una quinzena (Vicent Juan, comunicació personal, 2013). Els fabricava en Xomeu, «es Moliner» (Vicent Juan, comunicació personal, 2013). Mentrestant, a baix, ja s'usaven els de barana i els de calaix (Vicent Juan, comunicació personal, 2013).

Guerau d'Arellano publica un dibuix fet a partir d'una fotografia que mostra un vehicle molt diferent del carro de parell mallorquí que hem descrit abans. La caixa és quadrangular amb bandes bai-

xes, formades per dues posts, sostinguda per dues rodes de 14 radis. El llit també està format per posts. Del centre de la part frontal arranca una barra, a banda i banda de la qual es junyen els animals (Guerau d'Arellano 1985: 46). Antoni Tur Riera, «Sendic», ens diu que «Els primers carros eren uns carros petits amb rodes massisses i amb el fusell de fusta i el més probable és que anassin tirats per bous» (Tur 2000: 106).

L'*Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera* (volum 2, de 1996) no recull l'entrada *carro de bous*. En contrapartida aporta la denominació de carreta, tot i que assignant-li un nombre excessiu de rodes: «Carro usat a Formentera fins a mitjan s. XX. Duia més rodes que el carro i la caixa era de taulles; normalment la carreta era es-tirada per bous».

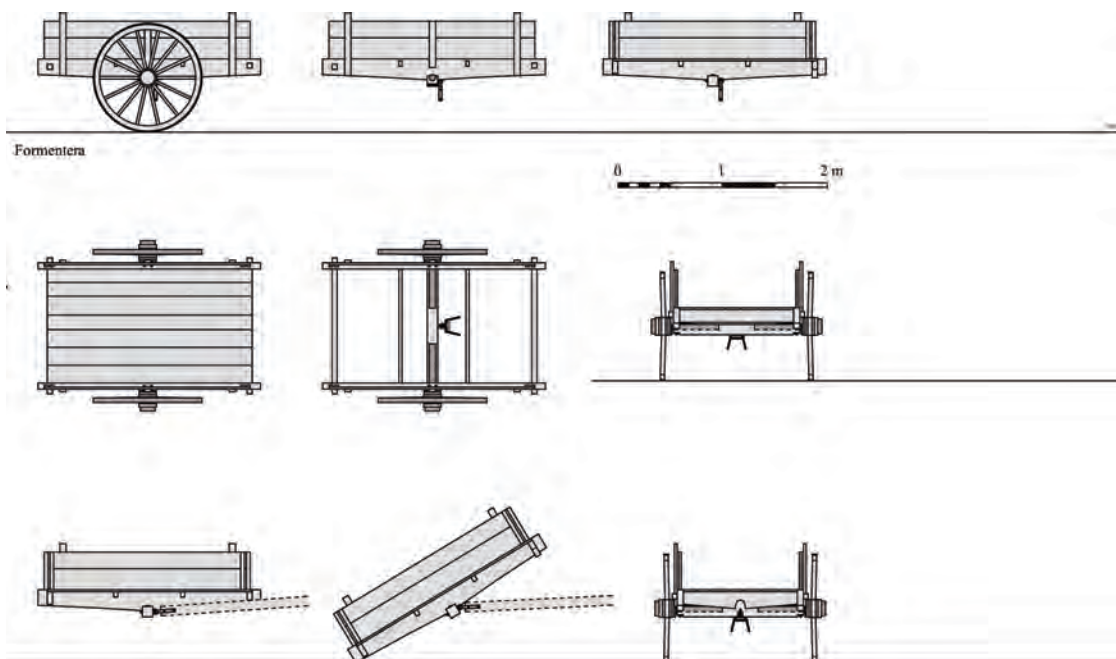
Al llibre *Carros i carreters d'Eivissa*, Fina Ribas els descriu així: «La carreta o carro de bous és un tipus de carro de feina usat a Formentera fins a mitjans del segle. Són carros de càrrega i amb una gran capacitat. [...] Eren estirats per dos bous. Per això, en comptes de dos braços, tenien un arbre o camatimó enganxat al fusell o a la barra central del calaix. La caixa de la carreta té forma rectangular i està limitada per les

barres laterals i els capçallets. El sòl i les baranes són fets de taulles. Al davant i al darrere de la caixa portava dos taps que es podien posar o treure depenent de la càrrega que s'havia de portar. Les rodes són similars a les dels carretons per ases. Pel que sabem tenien una factura molt rudimentària, amb poques peces de ferro. En unes restes que se'n conserven a la Mola, el fusell és parcialment de fusta» (Ribas 2012: 55 i 57).

El 2012, Antoni Ferrer Abárzuza planteja la possibilitat que els carros de bous hagin estat portats a finals del segle XVIII per fusters mallorquins, cridats pels il·lustrats, per ensenyar a fabricar carros als eivissencs (Ferrer 2012: 32). Aquesta idea es fonamenta en la identitat que estableix l'arxiduc amb els carros mallorquins, que és incorrecta. Si en aquell moment es va arribar a produir aquesta transferència de tecnologia, el model que s'hauria importat hauria estat el carro de barana, molt més avançat i molt semblant al carro de barrerons mallorquí que, en aquell moment, ja circulava per l'illa.

2. Els carros de bous de la Mola

Mitjançant Fina Ribas, que havia rebut la informació d'Antoni Ferrer Abárzuza, vaig saber



Carro
de bous
trabuc.
Can Pep
de sa
Talaiassa.

de l'existència de les restes de dos carros de bous a la Mola. Així que, a la primavera de 2013, Fina i jo mateix anàrem a Formentera i les examinàrem.

Carro de can Pep de sa Talaiassa

El buc del carro (l'estructura, sense la caixa, les rodes ni el fusell) està format per dues barres de fusta (de 2,13 x 0,06 x 0,15-0,20(h) m) que formen els laterals. A la part central, les barres són més altes i això permet estalviar la necessitat de bastaixos (peces que es col·loquen entre els braços i el fusell). Les dues barres estan lligades entre elles per quatre barrots, els extrems dels quals van inserits a les barres laterals. Els dos dels extrems són gruixats (0,06 x 0,12-0,16(h) m) i formen l'estructura del carro. Els dos interiors són més estrets (0,04 x 0,05(h) m) i sols tenen la funció de suportar els taulons que formen la sola. La sola del carro, delimitada per les barres laterals i els barrots dels extrems, fa 1,96 x 1,21 m (2,37 m²). Les rodes són de 14 radis i de petit diàmetre (1,04 m). El fusell és de construcció mixta de fusta i ferro. Està format per dues barres de ferro situades als extrems, embotides dins una barra de fusta.

Els bous es junyien a banda i banda del camatimó, una barra situada sobre l'eix longitudinal del carro, que arrancava del fusell i anava fins més enllà del barrot frontal. El camatimó ha desaparegut, així que no es pot saber quina era la longitud original. Sembla que la caixa del carro podia trabucar sense desjunyir els animals, perquè el camatimó estava fixat al fusell a través de dues armelles que li permetien girar. Al barrot frontal hi ha una osca a la part inferior, on s'inseria el camatimó. Dos forats, a banda i banda de l'osca, devien permetre el pas de dues espigues. El camatimó es podia travar o destravar amb l'ajut d'una platina o d'un matràs situat a la cara inferior del barrot.

Les bandes de la caixa són baixes (0,36(h) m, la qual cosa representa 0,85 m³ de capacitat) i estan formades per dos taulons longitudinals fixats a les barres laterals mitjançant tres barrots. La sola està formada per set taulons longitudinals que descansen sobre els barrots que lliguen les barres laterals. Els extrems de la caixa estan tancats per dues posts que se subjecten amb unes guies col·locades a la cara interior de les bandes.

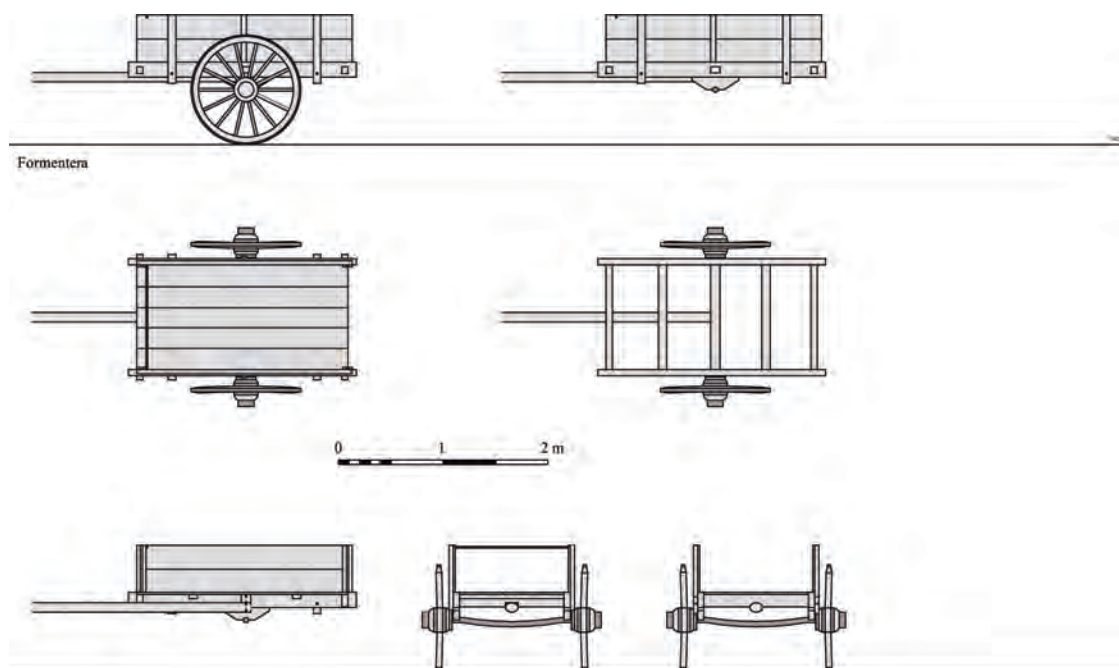
Carro de can Porrassines

Aquest carro porta la tauleta número 35, de l'any 1971, del municipi de Formentera, que és testimoni del seu ús almenys fins aquesta data. Ningú no hauria pagat per poder circular amb un vehicle que no usava. Al contrari, potser es va usar en dates més tardanes, però sense circular, o circulant molt poc, per carreteres públiques. Es pot considerar que aquest carro representa el model original del carro de bous, perquè l'altre havia estat modificat per trabucar.

El buc està format per dues barres de 2,18 x 0,06 x 0,145(h) m lligades entre elles per cinc barrots que travessen les barres laterals. Els dos dels extrems i el central són més gruixats: 0,06 x 0,12(h) m els extrems i 0,09 x 0,08(h) m el central. Els dos intermedis són més prims (0,08 x 0,04(h) m) i serveixen per suportar els taulons de la sola.

El camatimó, de secció el·líptica (0,12 x 0,09(h) m), es conserva parcialment i està fixat a la cara inferior del barrot central i a una osca del frontal. No sembla que arribi fins al barrot posterior (no és segur, pel mal estat del carro). Porta una roda petita, de 14 radis i d'1,05 metres de diàme-

Carro
de bous.
Can
Porrassines.



tre. El fusell és totalment metàl·lic, corbat al centre cap a la part inferior, semblant als dels carros de barana o de calaix. Es connecta amb el buc a través de dos bastaixos.

La sola està formada per cinc taulons longitudinals, amb una superfície de 2,26 m². Les bandes són baixes, de 0,45 m d'alt (1,02 m³), formades per dos taulons longitudinals. Els extrems es tanquen per posts de dos taulons, que es passen dins guies fixades a la cara interior de les bandes. Per evitar que la caixa es badi, a la banda de dalt de l'extrem anterior hi ha una vareta metàl·lica transversal.

3. Conclusions

El nom de carro de bous, o de vaques, deu ésser relativament modern. Quan aquests vehicles eren els únics que circulaven per les illes, no els calia una denominació més específica que la de carro o carreta (Guerau d'Arellano 1985: 45; *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*). Segons el DCVB (*Diccionari català-valencià-balear* d'Alcover i Moll), la carreta és un «Carro de llança, que és estirat de dues bísties, especialment de dos bous (pir-or., or., occ., val.)». En tot cas, sols l'arribada

dels altres carros obligarà a donar alguna denominació específica a aquests vehicles. L'escassa durada de la convivència entre els carros de bous i els de barana, no va fer necessari aquest nom a Eivissa. Però la seva pervivència a Formentera va obligar a donar-los un nom propi. El nom escollit feia referència a la característica més destacada en aquell moment: l'ús de bous (o vaques) per al tir, ja que els carros de barana eren tirats per un mul.

Són de factura molts senzilla, estan construïts amb barres quadrangulars, disposades formant angles rectes. Això els fa diferents dels carros de parell mallorquins, que són de planta afusada. Al DCVB, a la veu *carro*, apareixen carros amb aquesta fesomia que provenen de les comarques de la Cerdanya (als Pirineus) i del pla d'Urgell (devers Lleida). L'escàs diàmetre de les rodes, probablement condicionat per la mida dels animals de tir, fa que la sola del carro sigui baixa (0,70-0,79 metres) i, per tant, bona de carregar i molt estable. En cap hem trobat elements per suportar un envelopat. Pràcticament no tenen peces metàl·liques (sols alguna espiga per fixar buc i fusell i buc i camatimó). Els carros de bous, com els

de calaix, no es pintaven (Vicent Juan, comunicació personal, 2013). No tenen mossos, ni pujador, ni fanalera, ni màquina de frenar... Per baixar de la Mola, frenaven les rodes amb un pinet jove que anava entravessat de roda a roda. Es fermava amb dues cordes al fusell del carro, de manera que quedava entravessat darrere les rodes. Per frenar, el pi s'estirava amb una tercera corda fins que quedava estret entre la part posterior de la roda i la cara inferior dels braços del carro (Vicent Juan, comunicació personal, 2013, i Ribas 2013: 74).

Amb tota probabilitat originalment eren carros de roda plena. Algunes fonts orals recorden l'existència de rodes d'aquest tipus tant a Eivissa com a Formentera. A Eivissa es conserva el record del carro de s'Argentera, anomenat *es carromato*, al qual es lubricava el fusell amb brou del trull (Tur 2000: 106). Tot i que cal a dir que, segons l'arxiduc, els *carromatos* eren «Carruatges més grossos i baixos del tot, proveïts de quatre rodes plenes, que són estirats per un parell amb jou com els carros de pagès i s'anomenen carromatos. Es fan servir quasi exclusivament per transportar pedres feixugues a les pedreres o en els

treballs de construcció, sovint també per al transport de blat i de farina. No obstant això, de cada vegada cauen més en desús» (Habsburg-Lorena 1880: 729). A la Mola de Formentera s'usaven carros de roda plena a finals del segle XIX (Galiana 2014: 27) i als anys trenta del segle passat a Can Toni Puig encara empraven un carro amb rodes d'aquest tipus (Ribas, en premsa).

El principal avantatge de les rodes plenes és que són fàcils de construir i de reparar. Són de forma discoïdal, formades per taulells de fusta superposats, lligats entre ells per reforços metàl·lics. El caire està recobert per grans claus. Al centre hi tenen un forat de secció quadrada, on encaixa l'extrem del fusell. Sota les barres laterals del buc, el fusell es fa de secció circular i gira tot fregant la barra. Per evitar que el fusell es desplaçés lateralment, s'eixampla a banda i banda. Unes peces de fusta a banda i banda del fusell, sota la corba, n'eviten el desplaçament longitudinal. El fregament entre el fusell i les corbes és molt intens. Era per reduir aquest fregament, que podia arribar a calar foc, que el conjunt s'untava amb el brou del trull. El gran defecte de la roda plena era que les rodes i el fusell giraven formant un sol cos. En haver de voltar, les dues rodes feien les mateixes voltes, tot i que l'exterior feia un recorregut més llarg i la interior el feia més curt. Així, la roda de dedins girava sense desplaçament, mentre l'exterior llenegava sobre el trespol. Bèsties, camí i carro, tot patia, grunyia i tremolava.

L'única solució per a aquest defecte era usar rodes de radis, amb el fusell fix. A Mallorca, mitjançant la imposició de taxes específiques, s'aconseguirà eradicar la roda plena durant la primera meitat del segle XIX (Garcias 1895). L'ús de les rodes de radis perllongarà la vida dels carros de parell fins ben entrat el segle XX. A Eivissa, el limitat nombre de carros no degué fer necessària una inicia-

tiva tan dràstica. Per aquesta raó, el carro de bous, escàs i amb les incòmodes rodes plenes, va ésser tan ràpidament desplaçat a Eivissa, on els pagesos tenien muls que podien tirar els carros de barana. En canvi, la facilitat i economia de reparar i mantenir aquestes rodes era un factor crític a la Mola, on bous i vaques van ésser els únics animals de tir fins a l'arribada del turisme (Ribas, en premsa). Això va permetre allargar-ne l'ús i va donar temps a la incorporació de les rodes de radis. Hi ha notícies de l'ús de rodes plenes amb fusells de ferro, segurament un sistema híbrid on les rodes plenes giraven al cap del fusell, que devia ésser fix (Ribas 2014, entrevista inèdita).

Des del segle XVI tenim notícia de l'existència de carros tirats per dos animals a Eivissa. El 1869 l'arxiduc dona testimoni de l'ús de carros d'aquest tipus a Eivissa i Formentera. El 1886 aquests carros han deixat d'emprar-se a Eivissa, substituïts pels carros de barana. Però l'ús d'aquests carros continuarà a Formentera fins als anys setanta o vuitanta del segle XX. A la Mola de Formentera es conserven a la intempèrie les restes de dos d'aquests carros, i no es pot descartar que pugui haver-n'hi més. Així doncs, aquestes restes són el darrer testimoni conegut del que eren carruatges tradicionals de les Pitiüses. Per aquesta raó, tenen un enorme valor etnogràfic i antropològic, no sols per a Eivissa i Formentera, si no per a tot el món. Per tant, és urgent i indefugible arribar a acords amb els propietaris que permetin traslladar els carros a indrets on es pugui evitar que continuï la seva degradació i garantir-ne la recuperació.

4. Fonts

Orals

Vicent Juan Cardona «des Boixets» (1957).

Bibliografia

FERRER ABÁRZUZA, Antoni (2012). «Què són els camins? Alguns ca-

mins històrics». *XII Curs de Cultura Popular de les illes Pitiüses*. Sa Nostra, p. 21-37.

GALIANA VEIRET, Pere (2014). *Formentera. La vida en el passat*. Lleonard Muntaner Editor.

GARCÍAS, Antonio (1895). «La reforma del carro de "roda plena" en Mallorca». *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*. Tom VI, p. 127-139. Llàm. CVIII.

GUERAU D'ARELLANO TUR, C., GUASCH I TORRES, J. Josep (1985). «El carro de baranes». *Eivissa* [Institut d'Estudis Eivissencs], núm. 15-16, p. 45-47.

HABSBURG-LORENA, L. S. (1869) (ed. 1999). *Les Balears descrites per la paraula i la imatge. Vol. 1. Les antigues Pitiüses*. Promomallorca.

HABSBURG-LORENA, L. S. (1880) (ed. 2001). *Les Balears descrites per la paraula i la imatge. Vol. 3. Mallorca (Part General)*. Promomallorca.

HABSBURG-LORENA, L. S.; HERREROS SCHWAGER, F. M. (1886). *Las Baleares. Tomo I. Las antiguas Pityusas. Versión castellana, corregida y considerablemente aumentada*. Imprenta de la Biblioteca Popular. Palma.

RIBAS RIBAS, Fina (2013). *Carros i carreters d'Eivissa. Feina i festa*. Associació de Carreters de Sant Josep de sa Talaia.

RIBAS RIBAS, Fina (en premsa). «Notes d'un estudi etnogràfic sobre l'ofici de carreter a les Pitiüses». *Formentera*.

RIBAS RIBAS, Fina (2014). «Entrevista a Pep d'en Jaume des Camp». Inèdita.

TUR RIERA, Antoni (2000). «Els carros a la cultura popular pitiüsa». *II Curs de Cultura Popular de les illes Pitiüses*. Sa Nostra, p. 105-117.

TUR RIERA, Antoni (2012). «Traginant i carretejant». *XII Curs de Cultura Popular de les illes Pitiüses*. Sa Nostra, p. 39-57.

VARGAS PONCE, José (1787) (ed. 1983). *Descripciones de las islas Pithiusas y Baleares*. José J. de Olañeta Editor.

NICOLAU S. CAÑELLAS SERRANO ■