

ELS MESTRES D'AIXA D'ALAUÀS

Als albors del segle XX, a Alauàs existia un vertader teixit artesanal al voltant del carro, que anava des dels aladrers, ferrers, ferradors, corretgers, fins els mestres d'aixa.

Aquest passat artesanal d'Alauàs reflexa un món predominantment rural, es a dir, destinat a cobrir les immediates necessitats i on l'habilitat sols encaçava el fruit bàsic per a sobreviure.

Al primer terç de segle, Alauàs arribaria a comptar amb cinc tallers de carros, acollint una xifra propera a la trentena d'hòmens, sols pel que respecta als mestres d'aixa.

Però, la revolució tecnològica que es va produir a finals dels cinquanta, i que afectà directament els tradicionals sistemes de producció del camp, sobretot el ramat bestiar, així com la proliferació de noves indústries amb perspectives condicionades per un mercat de treball que generava una visió dels diners fàcils, no hi són alienes a la crisi del sector, i que acabaria arrossegant-lo fins la irreversible desaparició del mateix a la dècada dels seixanta.

Arran el plantejament que ofereixen aquestes dades, l'objectiu del nostre treball ha estat reflectir el curs històric d'aquest ofici artesà que s'esmuny entre la matèria prima i l'enginy creatiu d'uns hòmens forjats al peu de la farga. I sobretot, hem volgut ensems trametre la màgia que envolta i endinsa el món de la maça i el mall, la farga i l'enclusa, el foc i el tremp, que tant ens ha captivat de xiquets...

I per assolir el seu reviscolament amb tota la pròpia dinàmica vigorosa i viva, hem comptat amb el testimoni oral dels seus protagonistes: els mestres d'aixa.

És aquest un testimoni senzill, càlid i emotiu, esmunyit entre les teranyines dels records, i el llenguatge de l'enyorança personal d'uns hòmens senzills que s'expressen amb senzillesa.

Heus ací l'exposició dels seus testimonis i el nostre agraïment a tots ells.

SEBASTIÀ ALÓS HARO

Nascut a Alaquàs l'any 1907, essent mestre d'aixa durant l'època 1916-1972, abandonà l'any 1972 el seu ofici al jubilar-se. Mor el 29 de juny de 1993.

"Antigament, a Alaquàs quasi tots els tallers de carros que hi havien descendien de la família dels Alosos...

El meu iaio, que fou tinent carliste, visqué al carrer Major, al costat del "Mestrico", i varen ser cinc germans. Un d'ells, mon tio Pepe, es va establir a Alberic, on obrí un taller de carros... Els altres germans tingueren els tallers a Alaquàs, i foren els pares de molts mestres d'aixa del poble. Es pot dir que de la casa del meu besavi, eixiren tots els mestres d'aixa d'Alaquàs...

Que jo recorde de quan era fadrí, a Alaquàs hi havien cinc tallers de fer carros: estava el tio Vicent "el Conillo", que tenia el taller al carrer del Convent, el del tio Lluís Alòs, que el tenia al camí de Torrent (on avui és el bar Alòs), el tio Vicent Alòs que estava en front, però a la part de baix del camí de Torrent (carrer de Cervantes), nosaltres, els de ca Sebastià. També hi havia un altre mestre d'aixa al poble, que va tenir el taller a la fillola, però ja en terme d'Aldaia; li deien Joaquinet "de Faba", i amb ell treballava Paco "el Bruno", germà del tio Gasparo...

El pare del tio Lluís Alòs i el meu iaio, germans; i ma mare i sa mare, cosines germanes. I per a què dir més... els Alosos venim tots d'una mateixa família...

Mon pare, que fou fill únic, treballava junt al meu iaio i tenien el taller de carros a la Placeta dels Ollers. A la part de darrere del taller hi havia una porteta, això que diguem "la portalà", que eixia al carrer de l'Arbre, damunt de la



El tio Sebastià Alós: el darrer mestre d'aixa d'Alaquàs

mateixa sequieta... davant els cellers del tio Ximo "el Quartero" i tot el terreny que arribava fins el Quadrat,... allí on s'alçava la muntanyeta de la Tartàrica...

Jo vaig ser amic del seu fill Ximo i encara recorde quan es van comprar el primer cotxe que entrà en el poble.

Al taller del meu iaio treballaven catorze o quinze hòmens en aquells temps, i era el taller més fort del poble. Tots els de l'ofici han passat pel taller nostre; es pot dir que el taller del meu iaio fou un dels més antics del poble...

Mon pare es va quedar privat molt jove i tenia que ajudar-se d'una cadira per a poder caminar, però era un home molt valent!... Com fóra que el iaio havia faltat, mon pare em tirà a l'enclusa per a què portara endavant l'ofici.

Així que de ben xiquet ja manejava la maça i el mall enmig d'aquells hòmens majors que treballaven al taller. Però jo ja estava acostumat perquè m'havia criat entre ells...

A l'escola anava fora d'hores. El mestre que vaig tenir fou don José Sanchis Almiñana.

Els hòmens que han treballat els carros se'ls ha anomenat sempre mestres d'aixa per una raó molt senzilla: la principal ferramenta que s'ha emprat de sempre ha sigut l'aixa. Amb l'aixa es feien les espigues dels raigs, i les fèiem a mà... Amb l'aixa es pot dir que es feia tot. Per açò a nosaltres ens deien mestres d'aixa, perquè era el maneig més gran que teníem.

En realitat, les ferramentes que s'utilitzaven a l'època del meu iaio resultaven molt primitives; es pot dir que era un treball artesà i molt costós per la falta de mitjans i haver de fer-ho tot manualment.

El pare del meu iaio ja havia millorat un poquet, i jo de mon pare també millorí un altre poquet; perquè clar, totes les faenes que es feien amb l'aixa foren assimilades per l'aparell de serrar i per la "tupi".

Amb la incorporació d'aquells aparells, jo feia doble faena en menys temps i la meitat d'esforç. Així que anarem retirant la ferramenta antiga per adaptar-nos a la nova tecnologia, que fou un gran avanç."

Si parlem de la ferramenta més antiga utilitzada pels mestres d'aixa d'un taller de carros, podem dir que entre les eines primitives estaven:

El MALL gran i el MALL xicotet.

La MAÇA GRAN de clavar les "manguilles".

El MARTELOT de FARGA i el MARTELL.

La PLANA i la GUILLEUME (eina semblant a la plana, però de tipus més estret que s'emprava per fer els tascons).

La GARLOPA (ferramenta de tamany més gran que la plana, i que servia per a desbastar i deixar la punta recta de la peça).

L'ESCARPRE, el TALLANT i el PUNTACORRENT (que servia per ajustar les planxes).

Les TENALLES i les MORDASSES (espècie de tenalles de fusta utilitzades per a treballar Taro calent).

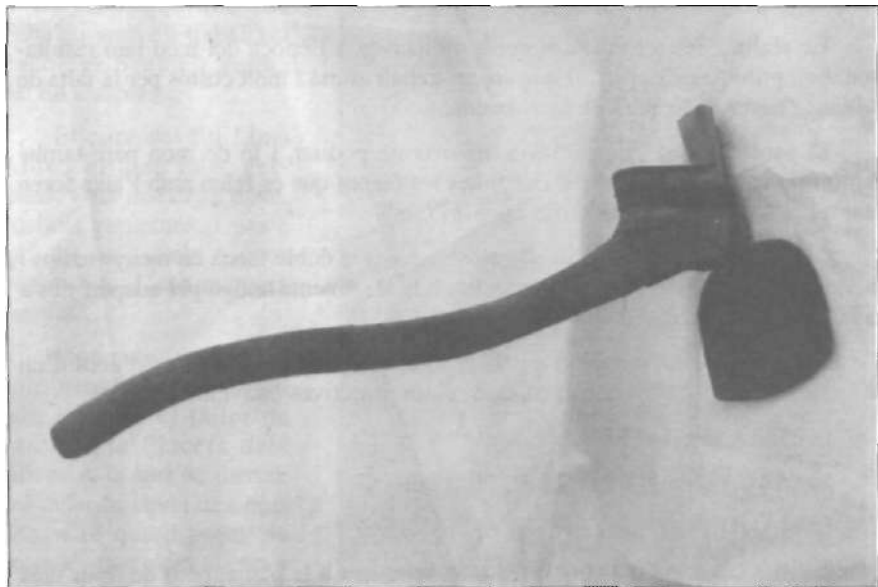
La SERRA DE MÀ gran i la SERRA DE MÀ xicoteta (per a fer el recalat a les espigues del raigs per a ficar les falquetes).

El GANTXO (peça de forma allargada i amb una espècie de grifa a la punta que servia per a agafar l'aro quan estava molt calent, i ficar-lo damunt dels camons de la roda).

L'AIXA (l'eina més antiga i més completa del taller, pel gran maneig que es feia d'ella, aplicable a totes les feines manuals).

L'AIXETA (aixa petita que s'emprava per a desmuntar la fusta).

Antigues eines que han estat utilitzades pels mestres d'aixa fins al primer quart de segle, al taller de carros del tio Sebastià Alós.



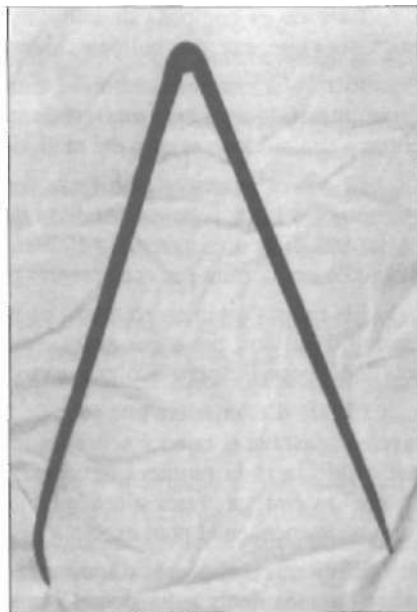
Aixa



Garlopa gran



Tenalles grans i ganxo d'agafar els *cércols*



Compàs de marcar la circumfèrència de la roda

MAQUINÀRIA MANUAL QUE HI HAVIA AL TALLER ABANS DE LA REPÚBLICA:

MANXÓ: Aparell que abastava d'aire la farga per a mantenir encés el foc.

BASSÍ: Espècie de bassa de dos metres i mig de llargària per 70 cms d'amplària, que servia per a gelar l'aro a l'hora de muntar-lo sobre la roda.

MÀQUINA DE TALADRAR: Eina de fer els forats als aros. Estava dotada d'una manilla i un volant de compensació a la part de dalt.

MÀQUINA DE RECALCAR AROS.

ENCLUSA: Eina on es realitzava el forjat i tremp del ferro. Es treballava sempre enmig de la base, però acabava en punta per ambdues parts. Per una part acabava en forma de banya redona, i per l'altra, plà. Quasi quadrat, s'utilitzava per a donar-li la figura a la platina o al ferro.

FARGA: Fornell gran que s'alimentava per mitjà del carbó. En ell s'escal-fava el ferro abans de forjar-lo.

"Ara és clar que hem de parlar de com es feia el carro, encara que açò siga un poc complicat perquè, home, s'ha de dir, primer que res, que el carro es componia de varies parts: estaven la caixa, els varals, les barres, l'eix, la manguilla, el cub, el carteló, la sorra, els arquets on anava la vetla, el pujador, el mosso, el fre, la telera, la contrateleria, la roda...

La roda es componia de cub, "manguilla" o "buge" i raigs, i portava setze raigs, tot i que, excepcionalment, hi havia que'n duien divuit.

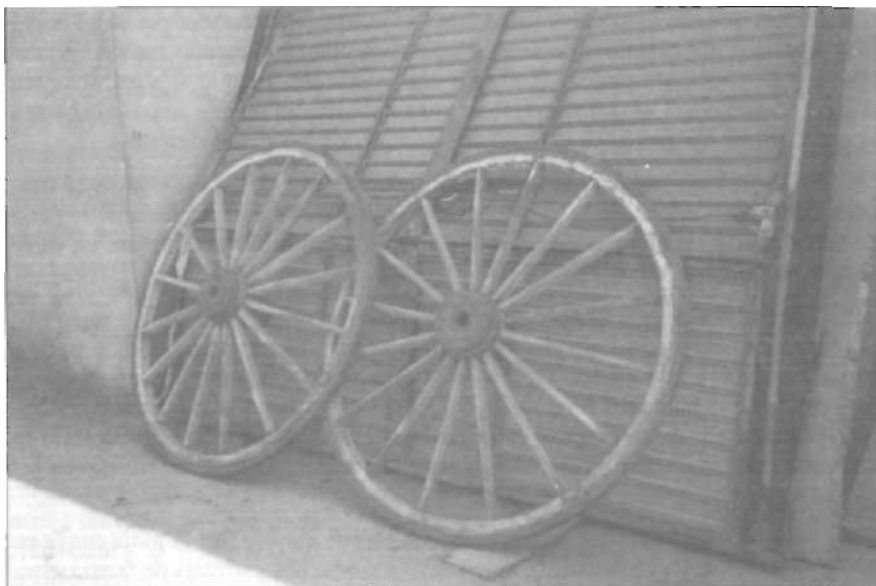
El raig anava des del cub al camó, i s'obria un tall a l'espiga i després es feien unes falquetes que anaven de major a menor, que servien de tascó per a entrar a pressió amb el colp del mall, dins del cub.

El cub es marcava amb setze forats, i es muntava sobre un piló que tenia quatre potes i una peça escorredissa que portava incorporat un "metjó" i a l'altre costat una fixa; l'escorredissa l'apretavem perquè cada cub tenia una mesura i havia d'esser corrent per escarprejar i poder col·locar els raigs.

Els raigs s'estenien en terra i es marcaven de l'ú al setze, i clar, al cub marcaves l'ú i el dos, per a què anara correlatiu amb la roda i poder ajustar el raig al seu lloc, ja que l'espiga se n'anava molt poc perquè estava feta a mida.

El piló d'enrajat era una soca de fusta, i per a treure el "copeo" que necessitaves, s'ajustava el rajador sobre les testes. El "copeo" era donar-li el punt exacte per a què la roda puguera aguantar el contracolp. Quan una roda cau en un "batxe" es carrega el pes sobre la llanta; és per això que a l'aro se'l dotava d'una forta resistència en el punt exacte.

El mèrit en el procés d'ajustar la roda abans de col·locar-li l'aro consistia a saber quantes dents calia donar-li per treure el copeo que volies; però això ho teniem tan assumit en el pensament, que ja sabies les mesures de memòria.



Xoc de rodes d'un carro amb el cèrcol de ferro

Clar, tot aquest procés es feia per mitjà d'una roda proveïda de dents. Es calculaven les rodades que calia donar-li i també les dents "d'apretó", i aleshores mediem el cèrcol i ens havien de quedar tantes dents xicotetes per a què a l'escalfar-se s'estirara millor.

Per escalfar el cèrcol teniem unes planxes amb una guia al mig que s'omplia de borumballes i s'encenia el foc que havia d'escalfar el cèrcol. Si era molta la força que deuria de fer, havies de fer-lo quasi roig. Una vegada el cèrcol estava dins la roda, es tirava al bassí.

El bassí era una espècie de basseta llarga i estreta amb aigua, que servia per a enfredar les rodes escalfades amb la llanta al roig viu. Al mig, el bassí tenia dos ferros en forma de ve on descansava la roda. Una vegada ficada allí la féiem pegar voltes dins l'aigua fins que es gelava. Aleshores ja podies fer l'apretó que volies al raig.

Ara depenia de com t'haguera quedat; perquè a vegades tenies mala sort i t'eixia malament, siga perquè fóra més fort del que tu et creïes i en lloc de quedar prou enrotllat el quedava digam-ne crostralat. Aleshores havies d'escalfar-lo tal qual per a què li tirares les mordasses, amb el martell anaves colpejant-lo fins que anava al punt exacte. Després, amb la plana se li pegava una passadeta d'allisament.

Tenim que des de la caixa naixen les barres, que van forrades per dalt i baix i pels costats d'unes làmines de ferro. Darrere, la planxa d'encular amb dues anelles per si s'estacava poder arrossegar cap endarrere, perquè si s'estirava cap endavant, portava el seu ull per on ficar el gantxo. Era un ull que anava a la barra i al contra-timó; allí passaven el tirant de l'animal que enganxaven davant.

Els carros que havien de fer faenes digam-ne pesades, s'els posava el trinquet. El trinquet era una cadena que la passaven de part a part per les anelles per a poder enganxar els animals a la part de darrere quan s'hi havia de treure un carro estacat.

També baix de la telera de darrere s'hi posaven unes culates que anaven fins als cartelons per esmortir el colp a l'encular el carro. El carteló és el punt on descansa l'eix sobre una moxa. La moxa és el punt de referència per a mesurar, i que va des de la punta del forat on va col·locat l'eix, a la punta de la barra contrària, i a l'inrevés. A continuació es ratlla i es talla, i es col·loca l'eix ajustant-lo amb una plantxa de ferro que anomenavem la "braga". Després es muntaven les rodes.

El varal anava damunt la caixa des de la part de darrere fins la mitja canya en què finalitzava el coster. El coster es trobava reforçat per garrotets de ferro i estaquetes de fusta col·locats de la següent manera: per cada garrotet de ferro, dues estaquetes de fusta. Portava també dos penjadoretts amb una anelleta a la punta per a lligar la part de darrere o qualsevol cosa.

Per a utilitzar la valona, hi havien uns ferros adequats, que es deien ferros de suècia, que eren una meravella; això ho agafaves i ho escalfaves i feies el que volies, i pegaves els que et donava la gana.

Aquest treball s'aplicava als varals dels carros. A la part de baix ficaves la valona i a la part de dalt la femella; ho apretaves, i això ja no es menejava mai més...

La barana del varal portava tres ferros davant; primer, l'estaca que déiem, després la garrotera, i en acabant, a l'altra part de la garrotera, un garrot per a què apretara sobre la valona de la garrotera.

La travessanya anava en la garrotera de davant i la de darrere; plana la de davant i arquejada la de darrere.

Entre la fusta que es gastava per a fer cadascuna de les parts del carro de les que hem parlat, sense dubte la millor era la de garrofera i la de carrasca catalana. Ara, per a coses més fluixes s'utilitzava l'om o el faig.

Com jo sempre he estat en la farga i he treballat amb foc, portava "antiparres", que era una goma o una badana que ens posavem per a no cremar-nos els peus. El tio Màxim (que fou el republicà més gran d'Alaquàs) era l'home que em feia les sabates.

En l'ofici dels carros, la farga és la base principal per al forjador.

El tio Pepet "el Ferrer" i el tio "Tinyós" (germà del "Curro Galdufari"), vivien a casa del tio Vicari (de la placeta dels Ollers), sent ferradors del poble allà pels anys 1920, quan es va promulgar una ordre que prohibia ferrar les haques i tot el ramat bestiar als ferradors dels pobles. Només els veterinaris quedaven autoritzats per exercir l'ofici de ferradors, així que tant al tio Pepet "el Ferrador" com al seu fill Camilo i al "Tinyós" els deixaren al carrer. Així que, com mon pare tenia la farga encesa tot el dia, aquests pobres hòmens solien venir a pregar-li a mon pare: "Xé, Sebastià, no ens deixaries un moment el fornell i farem quatre ferradures per a poder guanyar-nos el menjar...". I mon pare els deia: "Vinga, tira... Vingau a tal hora...". Gràcies a d'açò, els pobres podien tirar endavant a base de fer algunes trampes ferrant les haques en la casa del llaurador i amagats de mala manera...

En començar la guerra, l'Estat controlava tots els claus de ferrar i aleshores arribà un moment en què els llauradors d'Alaquàs no podien ferrar els animals (a ferrar les haques anaven a Torrent al carrer de l'Ermida, entrant a mà dreta, on tenia la ferreria D. Santiago, el veterinari de Torrent). De manera que, com sol passar sempre, l'Estat mateix passà a ser el millor mestre per aguditzar l'enginy... I jo, com no em faltava la manya, em vaig fer una clauera (la clauera era la matriu de fer els claus) per abastir-me dels claus necessaris, perquè a ma casa venien tots els ferradors...

En guerra, els treballadors de tots els tallers de cairos que hi havia a Alaquàs van venir ací i feren una reunió per parlar de la col·lectivització que a partir d'aquella reunió es va implantar...



L'avi Sebastià Alós Martínez (1882-1933) quan tenia vint anys. Tota una institució en l'artesanía dels carros de principis de segle. Fou alcalde d'Alaquàs pels anys 1926

Toni "el Pelat", que aleshores era l'alcalde, ens va donar tota classe de garanties (garanties dins d'un cert límit, clar), donada la tradicional bona conducta nostra en el poble. L'home així ho comprenia... El mateix que Baltasar (crec recordar que el seu sogre -de la primera dona que tingué-, Mariano Casaban, estava ficat en el comitè de l'organització, perquè el tio Casaban era sindicaliste), que assumia la mateixa postura de l'alcalde, destacant (sempre que hi havia un conflicte dins el comitè) la trajectòria nostra d'hòmens honrats i treballadors...

Una vegada confiscats els tallers pels treballadors, mitjançant l'acció del sindicat de la C.N.T., es passà a la distribució dels càrrecs entre els membres que els formaven. Ací al taller vingueren i formaren a la gent i a cadascú li donaren l'especialitat. A mi em feren cap de porta... Les juntes les féiem al mateix taller; allí es parlava del que havia de fer cadascú de nosaltres. Tot allò durà poc més de sis mesos. Al final abandonaren...

A casa n'erem cinc germans: Paco, Manolo, Pepe, Vicent i jo. En principi treballarem tots junts al taller dels iaïos, però al faltar el pare i venir les particions jo em vaig ficar a treballar a banda del meu compte en la casa on avui viu un fill del "Pastoret". Els meus germans següen junts treballant en el taller del iaïo... Però lot açò a qui li va a interessar...? Amb la mort de l'ofici van morir també els mestres d'aixa, i sols els que estan en la pell dels mestres d'aixa poden arribar a sentir amb tota la seua intensitat el que ha sigut la vida d'un mestre d'aixa...".

JOSÉ ALÓS HARO

Naix a l'any 1912. Fou mestre d'aixa des del 1921 al 1951, sent alcalde d'Alaquàs en el període 1943-1944. Abandonà l'ofici l'any 1951 per fer-se càrrec de l'administració del celler de Godelleta, el poble de la seua dona. En l'actualitat, viu a Godelleta.

"Mon pare era fill únic i anava a estudiar a València junt amb el tio Federico i José Maria, l'advocat. A València anaven a peu, això m'ho contava mon pare, i dinaven sempre en una casa de menjars que hi havia en front de l'Estació del Nord, que deia "Casa Comes", i on acudien molts treballadors i estudiants a menjar. El plat era sempre el mateix: potatge.

Per assolir la titulació en la Universitat de València feien falta sis anys d'estudi, i d'allí ja eixies preparat per agafar la carrera que volies. Mon pare sols va anar tres anys perquè per a dur el taller de carros ell pensava que ja en tenia prou preparació.

Al meu iaïo li deien Sebastià Alòs Prosper, i foren cinc germans: Sebastià, Lluís, Vicent, Francesc i Pepe, qui tenia un taller a Alberic. Ho recorde perquè, essent jo un xiquet, vingué a casa ja fel un iaïet...

Crec que tots els germans del meu iaio van treballar en els carros. Mon tio Pepe, el tio Vicent també deuria de fer-ho, perquè el fill tenia el taller davant del tio Lluís al camí de Torrent, quasi enfront l'un de l'altre. El tio Francisco crec que també, encara que el seu fill fou agutzil.

El tio Lluís el vaig conèixer ja assegut a una cadira, però sé que tingué el taller al carrer Major, a la casa on es van criar tots els germans...

Mon pare era nascut a Alaquàs, però el meu iaio ja no estic segur si va naixer ací, perquè una vegada, raonant del que era la família dels Alosos, d'on veníem, d'on procedíem... a mi em deien: "No, no, els anteriors Alosos a vosaltres vingueren d'una alquería de l'horta de València".

A ma casa venien a encarregar els carros gent de Xest i de Xiva, i fins i tot de Requena, perquè a Alaquàs féiem els carros més ben fets que per allà dalt i clar, com eren carros que anaven al transport amb dues o tres mules fins Madrid o La Manxa, nosaltres, malgrat de tenir unes ferramentes molt primitives, féiem els carros més perfectes.

Els carros fets amb fusta de carrasca catalana duraven tota la vida. Jo he conegut carros que han durat més de trenta anys. El treball de la carrasca no n'hi havia ferramenta que el resistira; aquella fusta era ferro. Era un treball tan artesà que ho practicàvem molt pocs...

Alguns treballs seguien fent-se encara d'una forma primitiva, que comportava uns riscos molt grans. Jo recorde la roda del carro quan estava al roig viu i n'hi devia d'agafar-se amb unes tenalles i un gantxo per a tirar-la al bassí, puix havia un moment de gran perill perquè aquella brasa passava a un pam dels teus nasos... Allò era un treball de moros reservat sols als que vertaderament eren mestres d'aixa...!

Recorde que els cubs els portava jo a tornejar a cal tio Quico "l'Ama", que vivia al costat del taller del tio "Conillo".

Jo tinc una garlopa gran, que Déu sabrà els anys que tindrà... Quan jo era un xiquet ja era una ferramenta vella que deuria tenir més de cent anys.

El compàs encara el guardo penjat a casa. El compàs servia per a donar-li la forma a la roda. La roda, com se sap, és redona i al cub li posàvem un tasconet per mantenir el compàs, que és l'aparell de treure les mesures de longitud del centre a la circumferència; és a dir, del cub a l'aro.

La capacitat artesana que deuria tenir un mestre d'aixa es posava d'exemple en el procés de fer els espigons dels raigs. Car el metxó tenia quatre centímetres i per a fer-lo, es ficava un home (amb un clau clavat en una peça de fusta amb una mossa, on s'enganxava el raig), i subjectant el raig amb la cama devia motlurar l'espigó, tirant aixetades cap a la cama que sosté el raig.

Es pot imaginar el que és fer-li a la fusta de carrasca l'espigó. Per a fer les 32 espigues que portava la roda, setze dalt i setze baix, un home extraordinari necessitava vuit dies i amb una ferramenta bona, perquè quan et descuidaves, s'estropejava el raig.

Jo sempre deia que eixa faena calia canviar-la, perquè no era faena per a fer-la els hòmens... I efectivament, la vaig canviar jo.

La farga s'alimentava per mitjà del carbó, i entre la varietat de carbons s'hi trobava:

- El carbó mineral d'Hulla.
- Carbó d'Antracita
- Carbó de coc.
- Carbó Asturià.
- Carbó Anglès.
- Carbó Cawis.

El carbó més idoni era l'anglès Cawis, però els asturians tenien alguna mina d'on treien el carbó de pedra bastant econòmic, que es podia treballar...

Recorde que, per aquell temps, vingué per ací el carbó de Coc procedent de la destil·lació del gas. Al carbó de Coc li treien el gas i no feia eixa fumarel.la que fa el carbó de farga. Aquest carbó s'utilitzava i tenia molta força, però no era tan bo per a treballar com l'Anglès.

L'anglès s'arremullava amb aigua, doncs quan ja estava encesa la farga, el posaves i aquest carbó tenia la propietat de fer una bossa de foc que quan li manxaves l'aire, si et descuraves es posava fins el melic, que era el que es necessitava per a què el ferrer fera el que li donara la gana.

En temps antics, essent jo xiquet, això era de por... Això de soldar sense cap de placa, perquè clar, després ja vingué la placa francesa, la Fit; hi posaves la placa, i això no fallava. Feia cada soldadura...



El tio Pepe Alós: un mestre d'aixa extraordinari que arriba a ser alcalde del poble l'any 1942, i a qui el pas del temps no l'afet oblidar el maneig de la garlopa.

El ferro es devia treure a una temperatura tan encertada, diguem-ne el punt de fundició, que al ficar la Fit, en dos colpets que pegares, quedara la soldadura feta.

La varietat de fustes que s'empraven en tot el procés del carro, es pot dir que sempre eren semblants; per eixemple, per al cub hi havien vàries opinions en aquell temps sobre quina era la millor, però nosaltres s'inclinavem per la fusta de garrofera bona... Jo vaig comprovar que el freixe donava bon resultat, així com la del noguer.

Per a les barres, que eren les peces més llargues del carro, i que anaven d'extrem a extrem, s'utilitzava l'om negre... El millor om, el d'Alcalà del Xúquer. Tanmateix, jo vaig comprar, en acabar-se la guerra, una partida de Puerto Escandón, que malgrat que t'eixien moltes varetes roïnes, era una fusta més fina, encara que no tinguera la qualitat de l'altra. També solia emprar-se la fusta de faig. Amb la fusta de faig quedava molt bonic, però no tenia la resistència de l'om negre.

Aleshores tenim l'OM NEGRE per a les barres.

La GARROFERA per al cub i el carteló -eixa peça d'unió entre la caixa i l'eix.

El FAIG per a la caixa del carro, estaquetes, travessers, travessa i arquets de vetla.

La CARRASCA CATALANA per als raigs i les espigues.

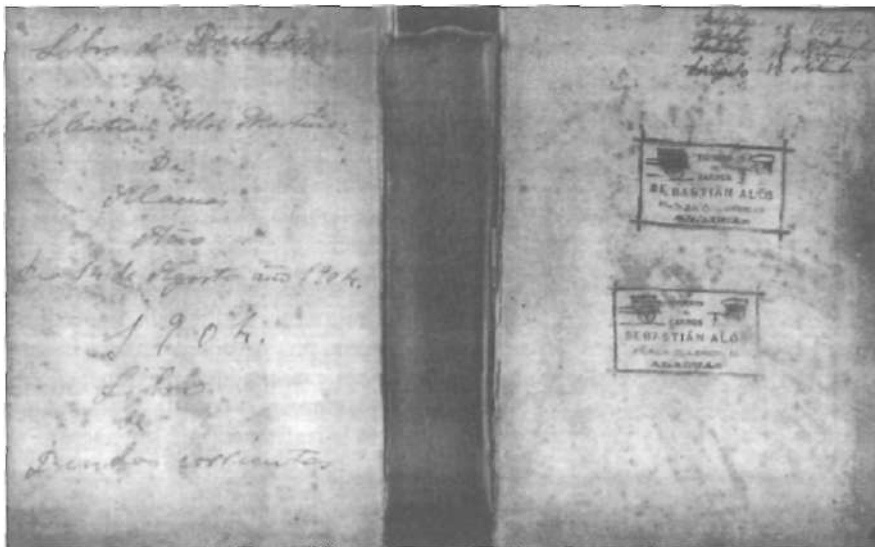
El PI GALLEC i el PI DE CONCA per als taulers.

A casa teniem dues fargues que pessaven 145 quilos cadascuna. Ho recorde perquè quan tenia vint anys (clar, la cosa eixa de la vanitat del jove era poder alçar-la) jo la vaig alçar. Per això sé que pessava 145 quilos.

A mon pare li havia dit moltes voltes que l'aixa no era un treball per als hòmens, i que s'havia de substituir, de manera que quan instal·larem el primer aparell de serrar a casa, al voltat del 1929, em vaig proposar de fer el primer assaig amb l'aparell. I efectivament, allò quedà tan perfecte, que vaig cridar a mon pare i ü vaig dir: "Pare, s'ha acabat l'aixa...".

Durant la dictadura de Primo de Rivera, allà sobre el 1926, vam incorporar primerament els ventiladors de les dos fargues, i després posarem la màquina de talar amb el motor elèctric. Al voltant del 1929 comprarem l'aparell de serrar, que es com pegarem el volantí a totes aquestes faenes tan pessades. Amb l'aparell de serrar no hi havia cap dificultat; ficava jo un punt, segons la distància de l'eix al camó, i amb l'aparell de serrar les espigues es feien en un moment. Allò era prodigiós...

Al taller treballavem deu hores diàries, i el dissabte anavem a sopar al Grau amb una tartaneta que ens ferem els germans.



Portada del llibre de comptes de l'avi Sebastià Alós Martínez de l'any 1904

El meu germà Paco estudià Belles Arts en Sant Carles, pel que va tenir millors nocions de l'art. Després se n'anà d'aprenent a casa Llopis (una casa famosa del moble) a València, els quals Llopis estiuejaven al carrer major d'Alaquàs, al costat de la casa del Sant.

Després vindria la guerra, amb totes les conseqüències conegudes. A Alaquàs es va crear un comitè arran de les onze o dotze morts que van ocórrer només començar la guerra. El capellà González Hugué, capellans que estaven a la part de Sagunt, dos fills de don Tomás Lluna, un que estava de metge en Alboraià, un altre que era pastisser, dues germanes de Micalet "el Curro" i el pare León Legua, que estava en Madrid. Toni "el Pelat", que en aquells moments era l'alcalde, va organitzar un comitè de defensa contra aquells primers desordres. Toni "el Pelat" va ser un gran alcalde, que sabé estar al seu lloc en uns moments difícils.

A mi em tancaren a la presó del carrer d'Alboraià, i vaig tenir la sort de què vinguera a treure'm. Toni "el Pelat", que havia sigut amic de mon pare...

En acabar-se la guerra i tornar a Alaquàs, em fan secretari de Falange; tire mà, i el primer que em trobe, dos penes de mort: la de Baltasar i la del coronel Casted. El coronel Casted havia sigut cap d'operacions de la zona Centre Sud de l'Estat Major de la República. Aquest militar s'havia criat al carrer Major, al costat de la casa dels senyorets.

El coronel Casted estava casat amb "la cullerera", la meua padrina, i era un militar eixemplar, molt volgut per la gent del poble.

Com a secretari de la Falange, vaig encapçalar un aval de signatures de tota la gent d'Alaquàs, i amb el recolçament de l'amo de la casa dels senyorets, aconseguirem que es commutara la pena de mort per cadena perpètua.

L'any 1942 vaig ser anomenat alcalde d'Alaquàs, essent alcalde entre els anys 1942-1944. El meu germà Paco ho fou els anys 1944-1946.

El meu germà Vicent morí només acabar-se la guerra... Manolo es va dedicar a la tena. Jo me'n vaig anar a treballar a Godolleta l'any 1951... Sols quedà en els carros el meu Sebastianet, que va saber aguantar les sacsejades de l'evolució tecnològica que ha acabat amb tots els antics oficis de l'artesania."

VICENT FERRIS "EL CONILLO"

Nascut en 1922, fou mestre d'aixa (1932-1960). Treballà en el taller de carros de son pare, juntament amb el seu germà José, fins que abandonaren l'antic ofici a principis dels seixanta davant la crisi del sector, incorporant-se a les noves perspectives que oferia la indústria del moble. A hores d'ara, es troba jubilat i viu a Alaquàs.



Vicent "el Canillo" retratat entre els carros al corral del taller de sa casa.

"En principi, nosaltres venim d'una família on tots han treballat l'ofici dels carros..."

En casa del meu iaio van ésser catorze germans i quatre xiques (el meu iaio va ser casat amb dues dones), i estaven escampats per molts pobles de València. Uns s'establiren a Antella, altres a Quart... A Aldaia hi havia dos o tres...

A mi em diuen Vicent Ferris, però tots em coneixen pel "Conillo". L'origen d'aquest malnom no el conec; el meu iaio, que ha sigut un home molt cèlebre al poble, ja li deien "el tio Conillo"... però cadascú dels germans tenia un malnom diferent... Estava "el tio Baldat", el tio Nelo "el Suau", "el Mut"...

Com és lògic, jo m'he criat entre els carros, i recorde des de menut que el taller de carros ha estat sempre en el raconet que forma la placeta del carrer del Convent, davant del carrer de les Eres... Allí he conegut treballar a molta gent. Entre els treballadors d'aquells temps, recorde a un que li deien "el tio Colau"... i a Pedro, que vingué de Xiva essent un xiquet... el "tio Jacinto" de ca Gaietano i el seu germà, el tio José María Micalet "Precili"...

Recorde que el "tio Colau" era un home gros i fort, que agafava el mall gran i colpejava els eixos amb una força terrible... El mall gran vindria a pesar de sis a set quilos, i per a clavar les espigues dels raigs dins del cub es requereix la força d'un bou...

Els cubs es ficaven a bullir en una caldera, després es tornejava la fusta, i quan ja el cub estava bullit, es feia primer un forat de banda a banda, amb una barrina de mà; després, amb l'escarpre se'l anava fent redó fins que assolía la mesura de la "manguilla", que era de ferro colat. Després es posava el cub damunt d'un banquet de fusta, i sostinent-lo entre les cames, feies els setze forats que porta.



"L'agüelo Conillo" patriarca d'una família de mestres d'aixa i home molt cèlebre per les nombroses anècdotes que encara es recorden...

Com he dit, el cub es bullia dintre d'una caldera d'aigua i sal; i açò no tenia més misteri que la fusta es tornara més molleta, i al secar-se de nou, quedaven els raigs més apretats.

Nosaltres teniem al taller una pedra, com si fóra de molí, davant de l'enclusa, en terra mateix... Aleshores, deixaves caure el cub sobre la mossa de l'enclusa, i com el cub era redó, doncs quedava cara amunt sobre el primer o segon forat (açò donava igual). Allí agafaves el raig i el ficaves recte, i en dues mallades el clavaves (encara que no devies clavar-ho tot, sinó un poc només...). Després el del costat, un darrere de l'altre.

Quan ja els tenies tots clavats, ja era redó; aleshores el deixaves caure sobre la pedra eixa redona de molí, de forma que la roda s'aguantara de cantonet, per a què al pegar-li a la roda féra la força sobre la part de baix...

Després, un darrere de la fragua, i un altre al costat de la roda, amb dos pals apretaven els raigs d'una part o d'altra, segons per on volies que anara...

Una vegada acabada la roda, entre quatre hòmens agafavem el cèrcol quan estava roig, i amb un ferro de punteta l'enganxavem pel forat que tenia al mig, i es deixava damunt dels caballets que aguantaven la roda. Es caragolava el cèrcol amb un clau, i ficant el ferro pel forat del cub, entre dos hòmens el tiravem al bassí per a què es gelara.



Mall gran de clavar els raigs i "la manguilla"

Les rodes les féiem d'un any per a l'altre, perquè quant més antigues eren les rodes, moll millor... Si de cas el quedava una roda de dos o tres anys, això era una cosa supèrba...!

El meu iaio solia treure les rodes, una vegada acabades, del corral de casa, i les deixava sobre la paret mitgera de la casa on vivia el "tio Tàpia", per a què li pegara el sol i l'aire i anara secant-se a poc a poc; perquè si la roda s'acabava hui, fins l'any que ve o l'altre no la gastaves, havia d'estar un any secant-se com a mínim...

Aleshores, la mare de mon tio Trenislao, que vivia en la placeta, en eixa casa on apanyen bicicletes, i que era també germana del meu iaio "Conillo", com tenia per costum arruixar la porta de sa casa, volent o sense voler, sempre acabava banyant les rodes. I de seguideta el meu iaio agafava i li deia a Micalet "Precili" (que aleshores era un xiquet): "Peligri primer; agafa un cabàs de "cisco" (el cisco és tot el que cau per darrere de la farga) i ves ahí al costal, obri la porta i tira-li-lo dins de casa...". I agafava "Precili" el cabàs i l'abocava a l'entradeta com li havien manat. Al ratet eixia de nou ma tia tota enfadada i tornava a banyar les rodes, i el meu iaio tornava a repetir l'operació. Això m'ho contava el tio "Precili" moltes vegades...

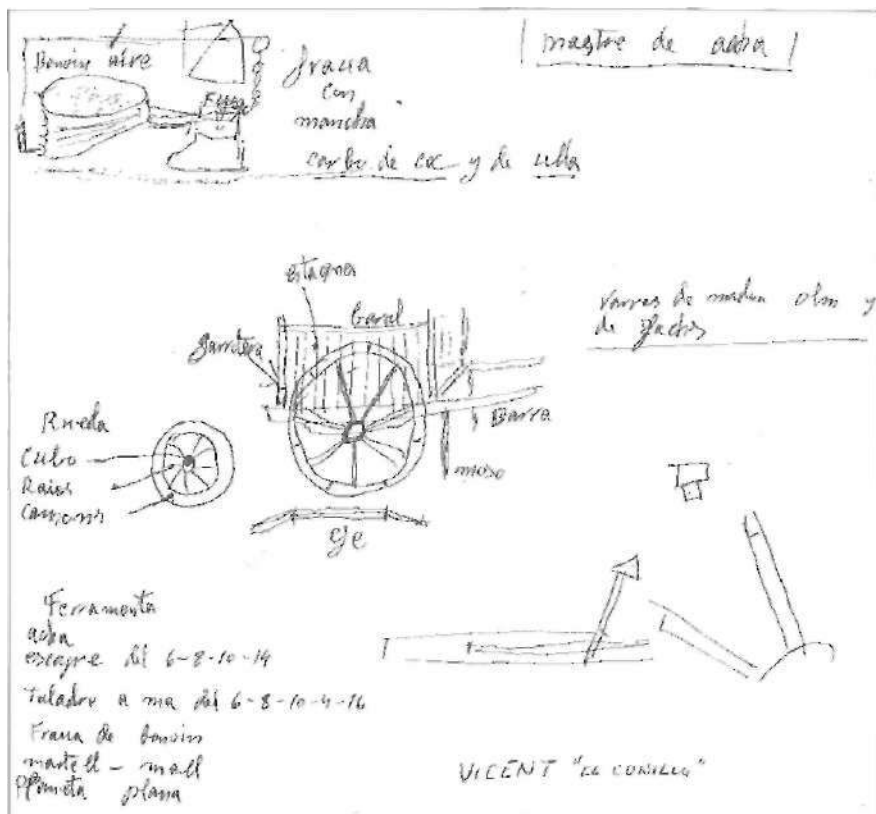
Com he dit, el meu iaio fou un home molt cèlebre al poble, i són tantes les anècdotes que m'han contat d'ell que no acabaria mai de contar-les... En certa ocasió el meu iaio, que tenia costum d'anar a ca "la Rioja" per fer-se dos gotets de ví, i quan tornava a casa, com ja era tardet, tocava a la porta i clar, la meua iaia preguntava: "Qui és?...". "Un que és més que nostre senyor" -li contestava el meu iaio. "Xé, morral, això per què?" -li deia la meua iaia tota enfadada. "Perquè nostre senyor caigué tres voltes, i jo de ca la "Rioja" a ací n'he caigut quatre...".

El meu iaio va morir éssent jo xicotet, i gairebé me'n recorde d'ell. Del que si me'n recorde és d'un germà seu vell queja no treballava. Quan venia per casa es posava al costat del foc i cantava sempre: "Un fraile, dos frailes, tres frailes en un corro; hacen las mismas voces que un fraile sordo...".

Al meu iaio li deien Vicent Ferris. Mon pare sols era ell i quatre germanes, i també li deien Vicent com a mi... En totes les generacions n'hi ha hagut sempre un Vicent... L'últim Vicent que ha hagut fou un fill meu, però va morir d'accident...

En tot el procés que porta el fer un carro no hi havia, digam, una part específica per on tingueres que començar; igual donava començar pel cub, la caixa, o qualsevol altra part del carro. Ara, això sí, la roda era la primera cosa que es feia perquè, com he dit abans, necessitava molt de temps per a secar-se.

La roda tenia 16 raigs, 8 camons, el cèrcol i el cub. Els raigs anaven ficats dins el cub i cada camó agafava dos raigs; i sobre els camons anava muntat el cèrcol, que era una planxa de ferro.



Dibuix de Vicent "el Conillo" representat alguns dels elements que han estat utilitzats al seu taller de carros.

El cercle es doblava i se li donava la forma sobre un caballet de ferro que disposava de dos roleus col·locats a cadascun dels extrems, que tenien com a funció engalzar les dues puntes per a què el cercle quedara redó.

El meu iaio, per a fer els forats, ficava el cercle dins d'una basseta, i amb una espècie de torn manual l'apretava i anava donant-li voltes i fent els forats amb una barra de mà... Els huit forats en el millor del casos li costaven de fer tot el dia...

Jo vaig conèixer fer els forats amb una màquina de taladrar, però que encara es manejava de forma manual.

La "manguilla" era una peça semblant a un rodament que va incrustat dintre el cub per on passa l'eix.

L'eix és la peça de ferro que fa de punt d'unió entre els dos cubs; l'eix va en definició, i a la punta té un forat on es col·loca la peçonera.

Quan es volia comprovar la roda, ficaves la peçonera i la feies pegar voltes, i allí on topetava li feies una ratlleta; la ficaves damunt d'un banquet i li posaves una falqueta per a què el poquet que se n'anava li ajudara a quedar quan més redona millor...

La barra tenia al voltant de quatre metres de la punta cap endarrere, havia de fer un poquet de corva. Aleshores, si no es serrava, perquè la fusta prestava prou i quedava recta, li donaves la corva escalfant la fusta en una premsa amb dos ferros i una rosca a la part de dalt, donant-li la forma que volies...

Les barres es reforçaven amb unes plaques de ferro que anaven incrustades dintre la recalada que es feia de punta a punta, amb un tallant. La planxa de ferro devia quedar a la mateixa altura de la superfície de la fusta per a què el relleu fóra el mateix.

Els garrotets que portaven els varals els treiem d'unes varilles que compravem, i es treballaven amb la farga; quan els treies, els pegaves dos cops damunt de l'enclusa per fer-los més grossets. Després, al cantó, li feies un quadrat; la punteta havia d'acabar més primeta que la base i amb la forma redoneta. Quan els tenies gelats, agafavem una filera a la grossària de sis, per eixample, i allí li féiem la rosca.

Per fer la femella, escalfavem un ferro i sobre l'enclusa el feies pla, al voltant d'un centímetre de gros per tres d'ample. El ferro era un ferro llarg, i per a què quedara quadrat el marcaves de trosset a trosset -a una distància aproximada de tres centímetres- amb el puntxó, i amb el mall colpejaves el tallant, però sense tallar el ferro del tot, perquè el posaves damunt l'enclusa, que tenia un forat quadrat, i conforme volies que fora la peça de la femella havies de treballar-ho amb el tallant.

Quan ho tenies tot foradat ho gelaves dins l'aigua i aleshores li pegaves un colpet i queien a trossos les femelles.

Les estaques eren de fusta, i es treballaven amb la plana fins donar-los la definició, perquè si de baix tenien dos centímetres d'amplària, dalt deuriem tenir un i mig.

La farga era una peça fonamental al taller de canos, perquè allí era on es realitzava tot l'escalfament de les peces de ferro o d'acer abans del forjat. Les peces es treien quan estaven al roig viu, i sobretot quan tu creies que la peça assolía eixe punt exacte per a treballar el ferro, i aleshores la tiraven damunt l'enclusa i començaven dos o tres hòmens a la vegada a colpejar amb els malls fins donar-li la forma que volies: si era quadrat i el volies redonet, o al contrari.

Com és obvi, la farga funcionava per mitjà del carbó, inclús amb la barreja entre carbons. Per exemple, per a què la farga cremara millor, es barrejava el carbó de coc amb el carbó d'hulla.

Al costat de la farga sempre hi havia una piqueta amb aigua i un home havia d'estar contínuament remullant en ella una granera per a banyar el foc que eixia per les vores de la farga, per a què el foc es concentrara dins i durara més...

El manxó d'aire era un altre element que no podia faltar a la farga. El manxó d'aire servia per a mantenir encés el foc de la farga, i era un artefacte gran que es sostenia entre dos ferros que hi havia dalt d'ell. A la part de baix eixia un pal on s'enganxava una cadena amb una anella cap amunt fins una forca i una fusta en forma de barra. Allà, a l'altre costat, el bombí d'aire des d'on es manxava per revifar el foc de la farga.

Essent la farga indispensable en un taller de carros, no ho era menys l'enclusa: podiem dir que no podia subsistir l'una sense l'altra.

L'enclusa era un aparell gran de ferro que acabava en punta; per una banda en forma de banya redona, i per l'altra pla, quasi quadrat, i servien per a fer les varilles rodones, així com per donar-li la figura a la platina o al ferro. Però quasi sempre es treballava al mig de l'enclusa, perquè allí era on vertaderament es realitzava tota l'artesanía del forjat...

Entre la varietat de fusta que empravem per fer un carro, com posem per cas la de carrasca, l'om o la garrofera, es trobava també la del llidoner. El llidoner és un arbre que es cria a les vores de les séquies; ací mateix hem tallat llidoners en el corralot de l'hort que diguem de Treneta. També a la sequieta, i en les séquies del Terç...

No es pot parlar d'un tipus de carro en concret, sinó d'una varietat de tamanys... Nosaltres treballavem segons la necessitat: per a una haqueta, el carro xicotet; el carro del forniller o del llaurador tenia un tamany més gran... Tot depe-
nia del tonatge. El del vinater que anava a La Mantxa era dels més grans, que portaven a la part de baix la sorra...

La sorra era una plataforma de fusta que s'aguantava per mitjà de cadenes que passaven per uns gantxos fets amb varilla del sis.

Durant la guerra, i essent jo un xiquet de catorze anys, feren un control dels tallers de carros, i el control el ficaren al taller del tio Joaquinet "de Faba". Allí es van concentrar tots els tallers d'Alaquàs i d'Aldaia... Els únics que van seguir treballant a casa foren els Alosos d'allà baix...

Durant el control que dèiem, es portaven llibretes de comptes per confrontar la marxa del treball. Mon pare fou un dels hòmens que portava els comptes a la seua manera... Però de tot açò no queda res..."

JOAQUÍN BARBERA MARTI ("XIMO DE CA FABÀ")

Nascut en l'any 1930, exercí de mestre d'aixa (1939-1963) junt al seu germà Paco fins la dècada dels seixanta, quan deixarien l'activitat dels carros al aguditzar-se la decadència del sector. L'any 1959 implanten el sistema de les rodes de goma als carros, essent pioners d'aquesta modalitat en tot el País Valencià. A hores d'ara, Ximo viu a Alaquàs i Paco a Aldaia, on es recupera d'una trombosi patida fa uns anys que l'ha apartat de tota activitat.

"Segons la referència que tinc, mon pare fou el primer mestre d'aixa que va haver en la família, allà per l'any 1920, que és quan començà a treballar en un taller de carros que hi havia al carrer de Sant Vicent de fora, que deiem...

El nom de l'empresa no el recorde, però allí va ésser on s'ensenyà l'ofici. Després d'allí, se n'anà al carrer de Sant Francesc d'Aldaia, al taller que tenia el tio Micalet, el sogre de Rosario Más.

Com el tio Micalet no tenia fills (tot eren xiques), quan es feu major, la marxa dels carros se la quedà mon pare, que en realitat és a qui la gent coneixia... Al quedar-se la marxa mon pare, traslladà el taller a un local que hi havia a la fillola, entre Miguel Juan i un magatzem de fertilitzants.

Si no recorde mal, pel que contava mon pare, allí es ficaren a treballar sobre l'any 1931 ell i dos companys més; un era el tio Paco "el de la Bruna" (sogre de Sanchis el cristaler), i un altre que li deien el tio Gerardo, que vivia al carrer de Canalejas i que estava més sord que una relia... De forma que fundaren una companyia i treballaren tots a una. Això ja ho vaig conèixer jo...

Ja en guerra, aleshores és quan es formà el control dels tallers de carros. El control que déiem, consistia en el tancament de tots els tallers de carros que hi havia a Aldaia i Alaquàs, i els van ficar tots junts a treballar al taller de mon pare...

Allí es van muntar tres fargues i, en fi, allí hi havia treballant molta gent... Això ja ho recorde jo, que era aleshores un xiquet de sis o set anys...

Encara que era un local molt gran, els hòmens treballaven molt apretats; que jo recorde, allí treballava el tio Lluïset d'Alòs, Vicent Alòs, el tio Vicent "el Corri-lló" i el seu fill major, Paco "el de la Bruna", el tio José María "de ca Jacinto", Paco "el Botó", el tio Salvaoret (de Torrent), "el Mut", Mariano "el Suau" i mon pare...

Jo no puc dir com es va col·lectivitzar el control, perquè mon pare no parlava mai d'aquestes coses i passava totalment de la política, però d'entre els hòmens que hi havia, sí que estaven implicats tres o quatre, i quan s'acabà la guerra vingué la guàrdia civil i se'ls emportà a la presó...



Els germans Ximo i Quico "de ca Faba" a la porta del taller de carros que tenien a la fillola d'Aldaia

Quan s'acabà la guerra, cadascú se n'anà al seu taller, perquè el control es va desfer. El tio Nelo "el Suau" va ésser l'únic que es va quedar a treballar com a company de mon pare; el tio Nelo era forjador com el tio Gerardo, i com aquest ja havia mort...

Fou aleshores quan jo vaig entrar a treballar al taller de mon pare, éssent un xiquet que encara no havia complert els deu anys.

Allí treballarem el meu germà Paco i jo junt a mon pare fins que va morir. L'any 1960 es vam traslladar al carrer de Sant Rafel d'Alaquàs, tot i que l'obra del taller s'acabaria al setembre de 1961.

Però la cosa ja no anava massa bé; i encara que continuarem treballant en els carros un parell d'anys més, en el 1963 canviarem d'activitat i ens dedicarem a la serralleria, perquè en la cosa dels carros ja no hi havia res a fer...

Els primers treballs que realitzarem foren en els hivernacles de cristall per a la reproducció de plantes, però sobretot a la manyeria normal i corrent.

Abans de la decadència dels carros, nosaltres teniem clients a Xest que posseïen set o huit carros en la mateixa casa, però clar, al ficar dos o tres tractors eliminaren els carros... Des d'aquest moment, sols anaren quedant alguns carrets xicotets per a visitar les finques...

Nosaltres vam ésser pioners (no només ací al poble, sinó en tota la Comunitat Valenciana) a implantar les rodes de goma al voltant de l'any 1959. Va ésser aquest any quan una casa de València, que es deia Vulcano i que estava al carrer de Cirilo Amorós, es va ficar en contacte amb nosaltres per fer el muntatge de les rodes de goma.

L'acoblament de les rodes de goma s'emprava en les mateixes rodes que portava el carro, és a dir, la roda amb raigs i camó, sols que la goma substitueix a el cercol.

Com totes les coses noves que sorgeixen i es volen introduir en el mercat generen desconfiança, a mi em tocà anar per molts pobles valencians per fer la demostració i fer una mica de bocamoll davant la gent que venia a presenciar-ho.

Que jo recorde, ferem demostracions als pobles de Caudete de las Fuentes, La Portera, Dénia, Alberic, Carlet, Sueca i Cullera...

Nosaltres féiem l'acoblament al taller, però s'emportavem les rodes en una furgoneta i en el poble que havíem de fer la demostració les muntavem sobre el carro.

L'any 1960 a Cullera ferem una de les primeres demostracions en la platja, sobre l'arena, perquè no creiem que açò funcionara millor que el cercol metàl·lic; i hi a l'arena, el mateix cavall que portava el cercol metàl·lic, l'enganxarem a l'altre carro, que a més a més portava cinc-cents quilos més de pes, i vam demostrar que el rossí arrossegava el carro molt més fàcilment.

En altra ocasió, a Sueca, aprofitarem la data de la festa de Sant Antoni, que allí es celebra molt, i buff...! allò pareixia la fira, tu...! Tots mirant la demostració... A mi em tocava barallar-me amb tot el lleu perquè els muntatges em tocava fer-los a mi... Home, m'ajudava un que venia amb la furgoneta, però... mare meua...!

A Carlet, per a treure grava de la rambla també férem unes demostracions, i en fi, la cosa funcionava, perquè nosaltres li agafàrem una pràctica en el muntatge que era massa; en un dia, tenint les peces preparades, un home muntava un xoc de rodes, i això era fer marxa...

Però clar, jo estic parlant ja d'un temps en què l'evolució de la vida havia canviat el sentit de les coses, perquè jo encara recorde quan mon pare treballava amb ferramenta manual i primitiva. El millor record que guardo de xiquet és la quantitat de ferramenta que tenia mon pare. Jo donaria tots els diners del món per tenir ara tota la ferramenta antiga de mon pare...

El manxò de farga de mon pare, en temps de restricció no hi havia un altre igual en cap taller entre Alaquàs i Aldaia. Amb aquella ferramenta treballava la fusta de l'om, d'on feia les barres, els contratimons, els capçals, els cartelons, les estaques...

El tremp que aconseguia en la farga amb el carbó de farga a les vores i el carbó de Coc al mig, que donava un caliu...".

- - -

Com podem comprovar per les dades aportades pel testimoni oral dels mestres d'aixa, la varietat d'elements que intervenen en la construcció i muntatge d'un carro hi són complexes i abundants: fusta, acer, ferro, carbó, foc, eines...

Seguint la dinàmica d'un cert ordre de classificació de cadascuna de les peces o elements que hi havia a l'interior del taller de carros, que giren al voltant del procés d'acabament i posterior muntatge, en primer lloc hem d'emprar el carro com a peça bàsica en tot aquest procés i que es compon, fonamentalment, de quatre parts: Rodes, caixa, vetla i sorra.

La roda porta setze raigs, vuit camons, un cèrcol i el cub. Els raigs van estacats dintre del cub i els camons.

La caixa: la base de la caixa està formada per les dues barres que descansen sobre els cartelons, i finalitza amb la testa del varal, que acaba en mitja canya.

La vetla va muntada damunt dels varals, i consta d'uns arquets revestits amb una tela de lona.

La sorra és una plataforma de fusta, subjectada per unes cadenes, que penja de la part de baix del carro. La sorra té com a funció assolir una major capacitat de càrrega, però sobretot de contrapés quan es transitava per camins en mal estat i el volum resultava excessiu.

ÍNDEX

CLASSIFICACIÓ DE PECES DEL CARRO

VETLA.

VARAL.

ESTACA.

GARROTERA.

GARROT.

GARROTETS.

ESTAQUES.

TELERA.
BARRA.
TRAVESSANYA.
CONTRA-TELERA.
PUJADOR.
MOSSO.
CARTELÓ.
EIX.
RODA.
PEÇONERA.
FRE.
SORRA.

EINES I FERRAMENTA DE TREBALL MANUAL

1. MALL GRAN: Eina de ferro semblant al martell, amb mànec llarg de fusta d'uns dotze quilos de pes. S'utilitzava per a clavar els raigs al cub i les "manguilles".

2. MALL XICOTET: Ha estat utilitzat per a treballar les peces més menudes en el forjat de l'enclusa.

3. MARTELL COM_: Ferramenta d'ús propi en tota la gamma de peces petites, sobretot en el procés de l'acabament.

4. MARTELLÓ DE FARGA: Eina semblant al martell, molt adequada per a treballar les peces intermitjes.

5. MAÇA GRAN DE FUSTA: Ferramenta que s'emprava per a clavar els raigs a la seua primera fase; treball que consistia en deixar el raig mig clavat dins el trau del cub, en posició una mica inclinada per a treure-hi el "copeo".

6. MAÇA XICOTETA: S'emprava per a colpejar l'escarpre quan es feien els forats al cub.

7. DESTRAL XICOTET: S'ha utilitzat per a desbastar la fusta.

8. GARLOPA: Eina utilitzada per a donar la primera mà al raspallat de la fusta.

9. PLANA: Eina de raspallar de fi la fusta.

10. ESCARPRE: Ferramenta d'acer amb que es feien els forats dels cubs i camons.

11. TALLANT: Ferramenta d'acer d'uns quince centímetres utilitzada per a tallar el ferro.

12. PUNTA CORRENT: Ferramenta d'acer que s'utilitzava, entre altres coses, per a tallar i ajustar les planxes dels cèrcols i la planxa de folrar les barres.

13. TENALLES GRANS: Tenalla gran de ferro amb empunyadures revestides de fusta que servia per a agafar el cèrcol calent en el moment de col·locar-lo sobre la roda. També s'utilitzava per a pessigar la part defectuosa del cèrcol i estirar-lo fins a donar-li la circumferència exacta.

14. TENALLA XICOTETA: Semblant a la tenalla gran, però de tamany més reduït, que ha estat utilitzada per a subjectar les peces petites dins el procés del forjat.

15. AIXA: L'eina més antiga i més completa del taller, pel gran maneig que es feia d'ella, aplicable a totes les feines manuals. Sense dubte, la ferramenta més emblemàtica per a un mestre d'aixa, i a qui li dóna el nom.

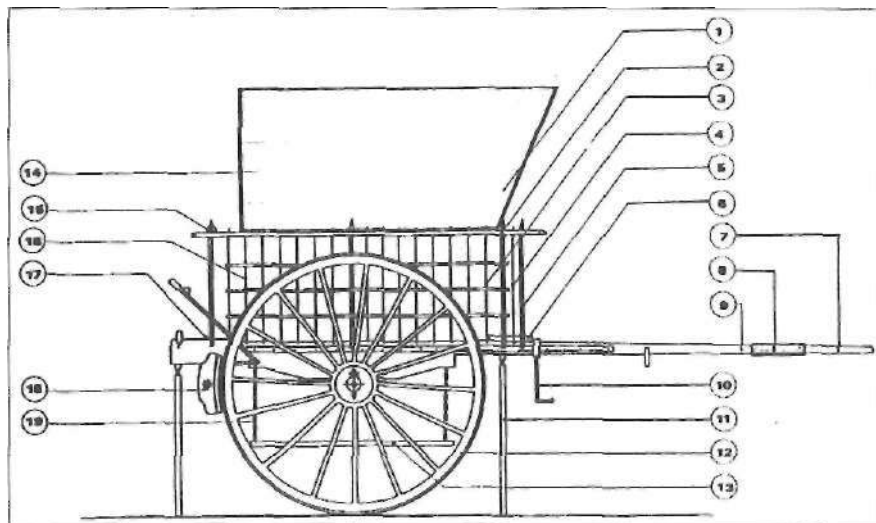
16. AIXETA: Aixa xicoteta utilitzada per a desbastar la fusta i que assumia indistintament els mateixos treballs del destal xicotet.

17. MÀQUINA DE RECALÇAR ELS CÈRCOLS: Màquina proveïda de dues palanques i engranatge de desplaçament, que servia per a recurtar el ferro mitjançant l'opressió sobre un punt exacte en estat d'escalfament. Principalment s'ha utilitzat per a recurtar les planxes dels cèrcols en rodes velles, sense necessitat de tallar-hi ni de fer cap soldatge.

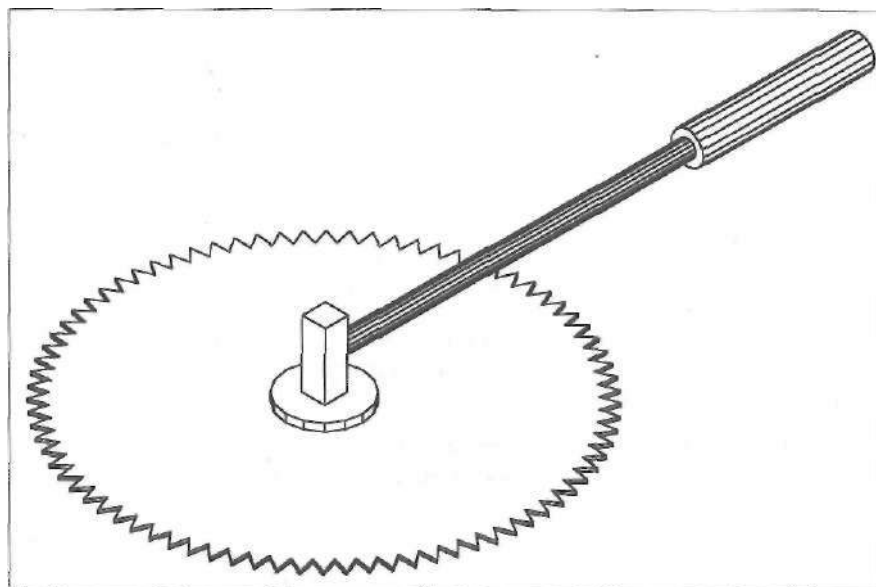
18. PILÓ D'ENRAJAR: Piló de forma cònica fet de soca de garrofera, amb quatre potes de ferro clavades dins de terra. En ell es col·locava el cub per a enrajar. En aquest procés, s'emprava una peça falsa en forma de palanca que marcava el patró per a que tots els raigs assoliren el mateix nivell en la seua primera fase. Després es calculava el "copeo"; si el "copeo" devia de tenir 1 centímetre, es ficava la falca a cinc centímetres i tots els raigs quedaven perfectes.

19. EL COMPÀS: Aparell utiïtzat per a treure la mida exacta d'altura i diàmetre de la roda, cosa que es feia col·locant el compàs a la base del cub, des d'on es marcava la circumferència.

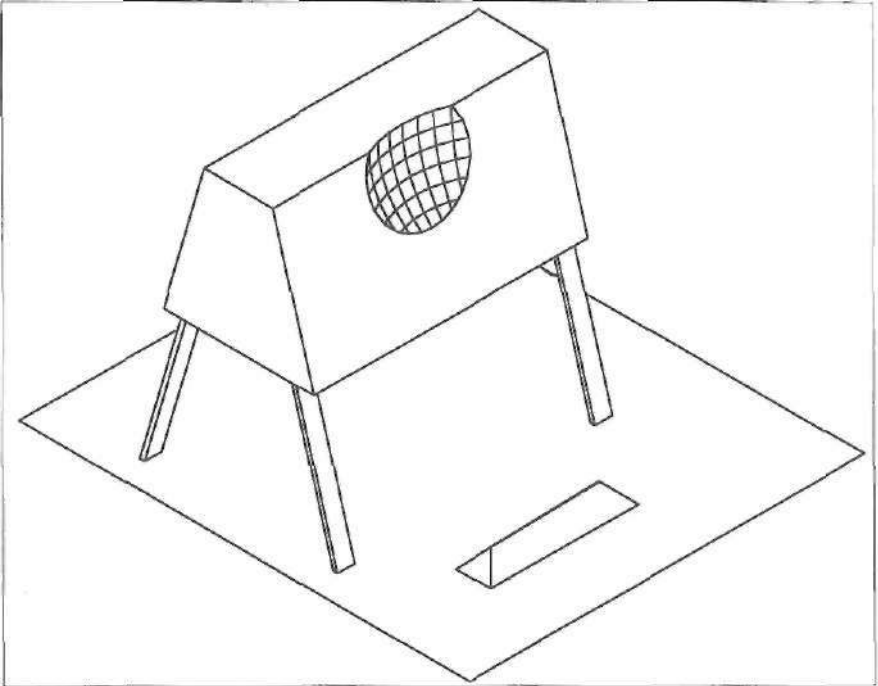
20. RODA DE DENTS: Disc dentat amb un mànec agafat a la base, utiïtzat pels mestres d'aixa. Tenia com a finalitat mesurar la longitud de la circumferència que tenia la part exterior de la roda i la interior del cèrcol per a determinar, en cas de la roda nova, si procedia estirar el cèrcol; el cèrcol, en les rodes velles, sempre solia estar més ample que la roda, pel que devia d'arronsar-se. Per a calcular el que deuria d'estirar-se o arronsar-se la roda, es prenia com a unitat de mesura la dent.



Varietat d'elements que integraven el carro: (1) Vela (2) Garrotera (3) Barana del varal (4) Garrorets (5) Estaca (6) Telera (7) Peçó (8) Argolla (9) Barra (10) Pujador (11) Mosso (12) Roda (13) Sorra (14) Caixa (15) Travessanya (16) Taulers (17) Contratelera (18) Fre (19) Saga.



RODA DE DENTS. Disc circular que s'utilitzava per a determinar la longitud existent de circumferència interior del cercol o la circumferència exterior de la roda. L'unitat de mida era sempre el dent.



BURRO O PILO D'ENRAJAR. Banc de fusta de forma cònica amb postes de ferro i que assolia d'una altura de 075 cm. per 0'65 cm. d'ample, amb una mossa al centre de la base que servia per a faltar el caub. A terra, i davant del piló, solia tenir col·locada una pedra de molí o de rodet que dissipava d'un topall per a subjectar el raig al moment d'esser clavat al cub.

Dibuixos de Vicent Alós Zanón realitzats sobre el esbós del seu iaio Pepe Alós.

VARIETAT DE CARBONS

Carbó mineral d'hulla.

Carbó d'antracita.

Carbó de Coc.

Carbó asturià.

Carbó Cawis anglés. Aquest carbó ha estat el més idoni per a la farga.

CLASSES DE FUSTA

CARRASCA CATALANA: Considerada la millor fusta de totes. Amb ella es feien els raigs.

OM NEGRE: S'utilitzava per a les barres.

GARROFERA: Amb aquesta fusta es feien el cub, carteló i travessers.

FAIG: Una de les fustes més fluixes. S'emprava per a la caixa, estaquetes, travessanya i els arquets de la vetla.

PI GALLEC I PI DE CONCA: La fusta derivada d'aquests pins servia per fer els teulers.

Amb la presentació de totes aquestes antigues eines, a hores d'ara s'hauria pogut fundar un museu d'etnologia de gran transcendència per al poble d'Alaquàs. Però malauradament, les peces que es conserven són, més aviat, escassíssimes. Per a trobar una farga en funcionament de característiques semblants a les antigues, s'ha d'anar al taller de Salvador Casanova, un mestre ferrer de Sueca que esmola i denta corvelles i fins i tot ferra les haques, emprant els mateixos elements primitius de fa cinquanta anys. Àdhuc, per als amants de l'investigació d'aquest mitjà de transport tan natural del medi ambient com ho és el carro al País Valencià, es pot trobar encara un parell de mestres d'aixa en actiu: el taller d'en Baptiste Bou a Xàbia (Alacant), i el taller d'en Vicent Iborra a Alberic (la Ribera Alta).

Tot un esdeveniment, d'una proesa insòlita en un temps de progrés corrosiu...