Jumilla de Antaño

Revista On-Line de Publicación Cutrimestral JUNIO 09 Nº 1

Aquellos viejos carros
Pascual López Llopar
Lugares con encanto:
Santa María

Jumilla de Antaño nº1 Junio 2009

Consejo de Redacción:

Dirección:

Plácido Guardiola Jiménez
Dr. en sociología

Equipo:

Juan Ortiz García
Catedrático de E. Universitaria

Ángel Olaz Capitán
Dr. en Sociología

Cayetano Herrero González
Director Museo Etnográfico de Jumilla

Edita:

Universidad de Murcia
Museo Etnográfico de Jumilla

Fotografía de Portada:

Traslado de la oliva Foto: P. López LLopar

Agradecimiento:

A todos las personas que nos hacen llegar viejas fotos familiares que hacen posible esta revista

Archivos originales utilizados en este número:

Lorenzo Guardiola.(Familia)
Plácido Guardiola Jiménez.
Ana Martínez Herrero
Ruíz Tomás, Jesús
Tomás Abellán, Francisca Isabel

Índice

Editorial :
Un lugar en la memoria 3
Fotógrafos:
Pascual López LLopar 4
Lugares con encanto:
Los alrededores de Santa María 11
Vieja industria:
Aquellos viejos carros 15

Editorial

Un espacio en la memoria

Pasados unos meses desde nuestro inicio de singladura en Febrero abordamos la conclusión de nuestro número uno de la revista ***Jumilla Ayer***. Ahora, pasado el umbral de todo inicio de proyecto, estamos en condiciones de saber cuál puede ser nuestra capacidad de respuesta ante el compromiso que emprendimos al iniciarlo, por eso hoy somos conscientes del optimismo que nos embargaba en nuestra presentación del número cero, especialmente en lo relacionado a la periodicidad de nuestra publicación. Es evidente que un periodo de treinta días para desarrollar un número de ***Jumilla Ayer***, desborda toda posibilidad personal y material para ser desarrollado. De ahí la Dirección de la revista opte, en estos momentos, por un compromiso más prudente y modesto, el de sacar cuatro números anuales, es decir hacer de ***Jumilla Ayer*** una revista que vea la luz trimestralmente.

Este número uno tiene como tema central un elemento esencial en la vida cotidiana de nuestros antepasados, “El carro” al que dedicamos un pequeño bosquejo histórico desde sus orígenes hasta su desaparición apenas hace unas décadas. Ilustrado con numerosas imágenes que nos retrotraen aquella jumilla profundamente agrícola del siglo pasado, en donde el carro, era un elemento más de nuestro paisaje y nuestras calles, indispensable para nuestros mayores en todos los ámbitos de su vida, ya fuera trabajo, fiesta, comunicación u ocio. Se hace un repaso también sobre los oficios que se desarrollaban en torno a esta herramienta y el vocabulario y lenguaje que generaba.

En su sección de lugares aparece quizá lo que sin duda es el espacio urbano más genuino y emblemático de la ciudad, los alrededores de Santa María, pues no en vano es en dicho espacio donde se gestará el embrión de la ciudad que hoy conocemos. Sin duda alguna sus edificios e hitos urbanos han cambiado, especialmente en los últimos años; pero aún hoy, sin duda, constituye uno de los lugares con mayor encanto de Jumilla.

Finalmente, recogemos en este número la pequeña biografía de uno de los fotógrafos menos conocidos del pasado siglo, Pascual López LLopar. Pascual, nos legó a través de su hacer fotográfico, una buena muestra de lo que fueron las últimas bocanadas de la Jumilla agrícola tradicional. En definitiva, los alrededores de Santa María constituyen aún hoy en día para cualquier jumillano ***un espacio en la memoria***.

Pascual López LLopar

Nace en Barcelona en 1928 de ascendencia jumillana por parte paterna desarrolla su infancia y juventud en Cataluña donde trabajará en el sector textil hasta 1974. En esa tierra desarrollara su inquietud por la fotografía donde la aprende perteneciendo a un club fotográfico. Los abatares laborales le llevan a emprender el regreso a Jumilla en 1974, donde permanecerá hasta su fallecimiento un 13 de Octubre de 2000.

Ya en Jumilla, trabaja como trabajador manual en distintos trabajos y como jornalero el agrícola, en la medida que puede sigue cultivando y desarrollando su afición por la fotografía.

Los artículos de revelado y cámaras no eran un artículo barato y asequible en los años 60 y 70, máxime para un trabajador padre de familia ya que estaban grabados con un impuesto de lujo, y como el mismo me decía muchas veces “Che al precio que están estas cosas, hay que pensárselo dos veces antes de disparar”. A pesar de todo continúo cultivando su afición.

Su estilo es inconfundible, disparaba poco, pero cuando lo hacía la ocasión lo merecía sin duda. Le gustaba la fotografía de grandes contrastes, de hecho revelaba siempre con el H110 de Kodad a máxima disolución, este revelador tenía la característica de sacar fuertes contrastes en los negativos. De su buen hacer dan prueba las fotografías que reproducimos aquí.

Imagen 1: El carro lleno de haces de mies se encamina hacia la era. Paraje el comisario (El Carche)

Imagen 2: En la era se van depositando los haces para su posterior trilla.

Imagen 3: Toma de trilla. El carro y tras él la tabla de trillar de piedra de pedernal.

Imagen 4: La vuelta a casa tras una jornada de coger oliva. Paraje los arenales.

Imagen 5: Esquina del jardín de la Glorieta en la nevada de 1982. A la Izquierda la tienda de tejidos de la familia Canicio *«El Siglo».*

Imagen 6: Tomada el mismo día que la anterior, muestra la fachada del cine de verano *«Cinema Jumilla».*

Imagen 7: Pertenece a la misma serie que las fotos anteriores pero aprovecha un viejo solar (hoy construido) en la calle de Barón del Solar para sacar la fachada sur de Santiago con las palmeras en primer término.

Imagen 8: Detalle del rincón de la Plaza de arriba en los años 70, en primer término una mujer barre el portal de su casa (hoy derruida).

*Imagen 9:*Calle desaparecida al abrirse la actual Travesía Miguel Trigueros.

Imagen 10: Toma desde el atrio de Santiago en su fachada norte. Una mujer y su hija suben hacia la Acerica.

Los alrededores de Santa María del Rosario

Durante el siglo XV, en la medida que los reinos cristianos consolidan las fronteras de su territorio, los recintos amurallados que hasta entonces habían consolidado un espacio de protección pierden progresivamente su importancia y función. En el caso de Jumilla va a significar el desarrollo de una incipiente urbe fuera del recinto amurallado del castillo. En 1420 se construye la ermita de San Cristóbal1 y, muy pronto, no tardaron en aparecer nuevas edificaciones que comenzarán a configurar la nueva ciudad como es el caso del Hospital Viejo y la iglesia de Santa María del Rosario que funcionará como iglesia mayor hasta 1500.

Imagen 11: Posiblemente una de las fotos más antiguas de Santa Mª del Rosario (principios del XX) .En un primer plano los huertos aledaños a la iglesia. A la derecha un par de mulas arando. *Archivo:* Familia L. Guardiola. *Foto*: Desconocido

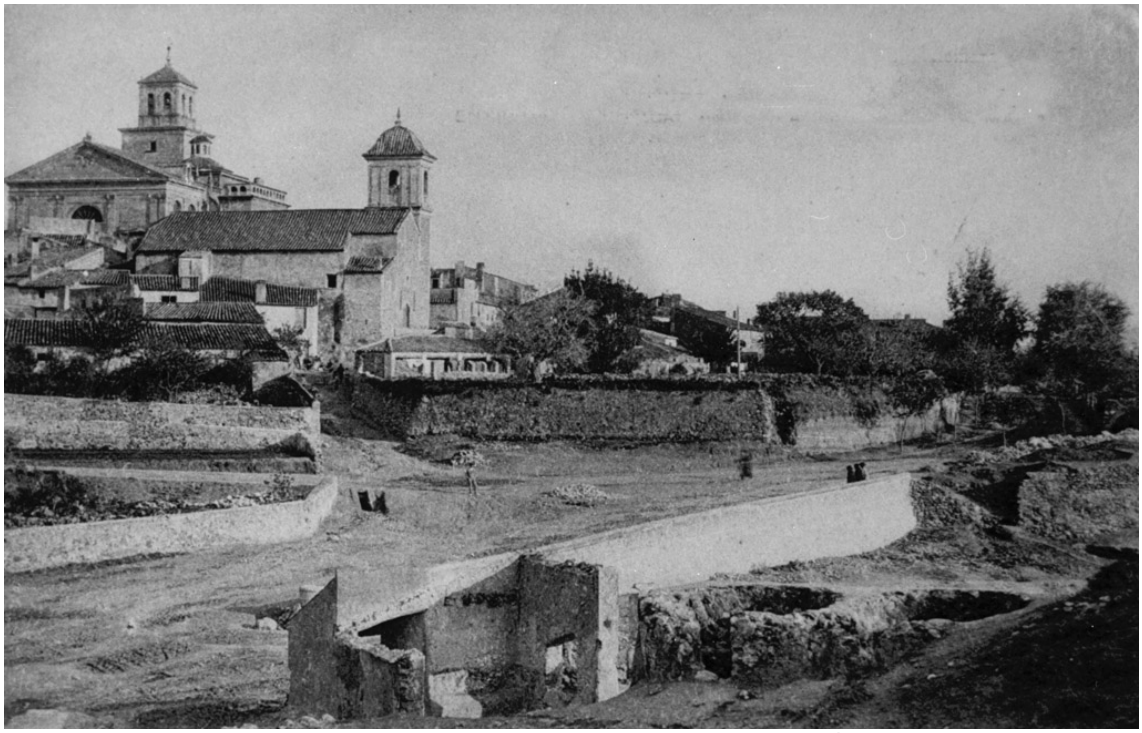


Imagen 12: Vista Oeste de Jumilla desde los llamados Baños de Campa. En primer término las tejeras. *Archivo:* Familia L. Guardiola. *Foto*: Vilomara

Imagen 13: Calle adyacente a Santa María hoy desaparecida. *Archivo:* Familia L. Guardiola. *Foto*: Diego Espinosa

Ese espacio urbano que comenzaba a configurarse como arrabal fuera de la ciudad amurallada en el cerro del castillo lo hacía configurando un entramado de calles angostas y sinuosas que o bien seguían las curvas de nivel del cerro o intentaban confluir en los que entonces eran puntos de confluencia de la vida cotidiana, bien fuera

el mercado Plaza de los gastos o la propia Iglesia de Santa María, centro neurálgico y espiritual de la época.

Con el paso de los años y ya en el siglo pasado aquella red de sinuosas calles no estaba preparada para los avatares y vehículos que imponía la modernidad, había que derruir algunas casas, cortar a pico las peñas del cerro y dar salida de Este a Oeste a una arteria tan importante como la calle del Calvario. Era el diseño de la actual Miguel Trigueros. Esto unido a que con el paso de los años se han perdido edificios e hitos urbanos tan significativos como la propia iglesia de Santa María, los lavaderos y los caños de la fuente, han dado origen a su actual fisonomía. Aun con todo, en la actual fisonomía este lugar todavía ofrece rastros que nos recuerdan y evocan el primitivo arrabal que dio origen a la ciudad actual.

Imagen 14: Vista general de Santiago y Santa María a mediados de los 60. En el centro al finalizar la cuesta de subida de la calle se aprecian los caños y el pilón del agua *Archivo:* Familia L. Guardiola.

. *Imagen 15:* Vista desde el antiguo huerto de lavar. *Archivo:* Familia L. Guardiola. *Foto*: Diego Espinosa

Imagen 16: Toma similar a la anterior, Santiago al fondo. *Archivo:* Familia L. Guardiola. *Foto*: Diego Espinosa

Aquellos viejos carros

Los carros han sido además de herramientas fundamentales en el desarrollo de la actividad productiva, un elemento inseparable de la vida cotidiana de nuestros antepasados. Conocidos por el hombre desde la antigüedad, la mayoría de historiadores coinciden en que los primeros carros aparecieron en Mesopotamia entre el 3500 y 4000 a. C[1].' desde se extendieron rápidamente por todo el mundo seguramente fue uno de los elementos fundamentales que impulso la agricultura que supuso la revolución neolítica.
Fruto de esta rápida difusión, los primeros vestigios arqueológicos de la existencia y utilización del carro en España los tenemos gracias a las estelas decoradas encontradas en el suroeste español a finales del bronce[2]

Imagen 17: Carro cargado de mies camino de la era de la casa en el Comisario Carche
Foto: P. López LLopar (años 70)

El transporte de mercancías se realizó siempre por medio de carros hasta el siglo XIX con la aparición del ferrocarril, aún así, coexistió con las máquinas a vapor ferroviarias y aumento su importancia tal y como demuestran las estadísticas sobre el tráfico de carruajes en las carreteras cercanas a Madrid, que aumentó en número de colleras al día, de 930 en 1099 a 1362 en el año 1918. El humilde carro de tiro animal compartía a principios del siglo XX las vías de comunicación con el automóvil y los primeros camiones de tracción mecánica, lo que obligaba al ministerio encargado de la conservación de carreteras a regular los problemas que las características de ambos

[1]QUESADA SANZ, F. (2005): Carros en el antiguo Mediterráneo: Desde los orígenes a Roma en *«Historia del carruaje en España»*, E. Galán, Madrid.
[2] CELESTINO PÉREZ, S. (1985): Los carros y las estelas decoradas del Sureste en *«Homenaje a J. Cánovas Perssini »*, Diputación de Badajoz, Badajoz.

transportes ocasionaba, especialmente las características del firme en aquellos tramos transitados por carros[3]. Así en 1920 el Reglamento de Conservación de Carreteras del 20 de octubre pone limitaciones al tránsito de carros, fijando el ancho mínimo de las llantas en 10 centímetros si el tiro es de cuatro animales, de 9 si es de tres y ocho si es de dos o una caballería.

Imagen 18: El último carro activo en Jumilla descargando capazos de uva en Bodegas Umbria Paraje "El Santo"
Foto: P. Guardiola.

Por otra parte, la Revista de Obras Públicas de Manuel Aguilar, da cuenta de las propiedades de los firmes especiales para carruajes de llanta metálica a base de «adoquinados modernos» cuyo coste se estimaba muy elevado (entre 40 y 50 pts./m2), capaz de resistir su paso. Nuestra calle Cánovas y la Avenida de Yecla han mantenido hasta hace muy poco un adoquinado de este tipo.

Una prueba de esta persistencia del carro en la modernidad, la tenemos en que el último carro agrícola que transitó por las calles de Jumilla y caminos de nuestro término municipal lo estuvo haciendo hasta 1986 siendo utilizado para las faenas agrícolas tal y como muestran las imágenes que reproducimos de él (Imagenes 1,2).

El carro pues, constituyó uno de los símbolos de la tradición que convivió hasta bien entrados los años 60 con otros elementos que representaban la modernidad[4] (automóvil, teléfono, radio y TV), nada ilustra mejor la transición de la tradición a la modernidad en España que esta coexistencia de elementos. Los que ahora hemos atravesado la centuria aún recordamos los improvisados partidos de fútbol en plena calle que, de tarde

[3] URIOL JOSÉ I, (1985): Los últimos años de los transportes hipomóviles en «Apuntes para una historia del transporte en España», Revista de Obras Públicas, Madrid.

[4]OTERO CALVAJAL, L.E. (2007): Tradición y Modernidad en la España urbana de la Restauración en GÓMEZ-FERRER, G. y SÁNCHEZ R. (Eds) *«Modernizar España. Proyectos de reforma y apertura internacional (1898-1914)» ,* Biblioteca Nueva, Madrid.

en tarde, eran interrumpidos por el paso de un carro y, más raramente, por el de un automóvil.

Imagen 18: El mismo carro en el camino de los arenales *Foto:* P. Guardiola (1986)

Aquel tráfico de pasajeros y mercancías o en los carruajes tirados por caballerías dio origen a establecimientos donde repostar. Las Posadas constituían el lugar idóneo para realizar los descansos necesarios en todo viaje. Constaban por lo general de un gran patio central donde se dejaban los carros. Rodeando este espacio central, en planta baja se encontraban las cuadras en las que abrevaban las caballerías, cocina y comedor. Sobre estas instalaciones, en una segunda planta, se encontraban las habitaciones para los carreteros y viajeros. En Jumilla, existieron algunas de estas posadas, la actual Universidad Popular lo fue en su tiempo, al igual que la que se encontraba ubicada en la calle Cánovas hasta que a mediados de los sesenta se construyó el edificio de la Cooperativa.

El tradicional carro de tiro animal no sólo fue solamente una herramienta de transporte sino que formaba parte de la vida cotidiana de los pueblos en todos sus eventos, como paseos, romerías, fiestas, etc. Si hoy en día somos capaces de distinguir modelos de coches diferentes descapotables, deportivos, todoterreno, rancheras, etc. También en el carro de tiro animal existían sus tipologías y variantes. Especialmente entre los destinados al transporte de viajeros cabe distinguir:

Coche de collera: Fue el más usado en el siglo XVIII Se conoce como collera a la pareja de mulas o caballos que van unidos por un collar o yugo. Era una especie de carroza de 4 plazas y 4 ruedas, poco elegante y sólido tirado por seis caballerías, unidas de dos en dos, y separadas por los tiros. El conductor se le denominaba mayoral que era ayudado por el zagal, quienes se colocaban en el pescante del carruaje.

Imagen 19: Un niño posa con el carro cargado de esparto en la puerta de Marimar, tras él semitiel pone a punto su moto Guzzi *Foto:* Marimar (1961) *Archivo:* A. Martínez Herrero

La galera: Era un carro grande sin muelles ni suspensión alguna con cuatro ruedas cubierto de un toldo, cuyos laterales iban forrados de estera. Se utilizaba para el traslado de personas y enseres de clase humilde colocando el equipaje pesado primero y, encima de todo, las camas y los colchones, sobre los cuales descansaban los pasajeros. Las galeras circulaban por nuestros caminos en el siglo XIX, ya que constituían el principal medio de comunicación, al menos en los caminos secundarios, donde no circulaban las diligencias. Así describía en su guía de viajes Richard Ford[5]: *«Estas máquinas de tortura van periódicamente de ciudad en ciudad y constituyen la principal comunicación y el único medio de transporte entre poblaciones de segundo orden; no son muy diferentes del carro clásico, rueda, en que, según podemos leer en Juvenal, viajaba Fabricio con toda su familia. En España estos primeros medios de locomoción se han estancado, a pesar del progreso y los adelantos de su época, y nos hacen volver la vista a nuestro Jacobo I y a los relatos de Tynes Moryson sobre los carros cubiertos que sirven para llevar a la gente de pueblo en pueblo, pero este modo de viajar resulta muy molesto y se llega tarde a las posadas. Nadie más que las mujeres y la gente de inferior condición viaja de esta suerte. Esto es lo que ocurre hoy en España».*

La diligencia: Será desde 1810 en que aparece hasta 1860, el medio de viajar por excelencia; la diligencia, en esos años, se hace dueña de todos los itinerarios y carreteras

[5] FORD, R.(1845): *A Hand-Book for travellers in Spain and Readers at Home describing the Country and Cities, the Natives and their manners with notices of Spanish history*. London, John Murray, (Numerosas ediciones, reimpresiones, traducciones)

principales. Como la galera costaba de cuatro ruedas, era cubierta y dotada de suspensión. Tirada por varios caballos tenía un recorrido diario de 20 leguas (unos 110 Kilómetros) Larra dice de ellas en uno de sus artículos: «*La diligencia, cuenta cómo este nuevo medio de transporte ha conseguido hacer viajar, en un mismo vehículo, a las distintas clases y estamentos sociales que antes usaban medios distintos: los coches, los poderosos; las galeras, las clases acomodadas; los carromatos y caballerías, los estudiantes y clérigos, etc. Ahora todos comparten el mismo vehículo, aunque por la acertada estructura de tarifas, con tres o cuatro clases, cada uno puede elegir el asiento que se acomoda a sus posibilidades económicas*».

Imagen 20: Segovia a principios de siglo las diligencias de pasajeros llegan a la ciudad

La Calesa: De origen centroeuropeo era un carro ligero, con capota en la parte trasera y suspendido de ballestas, tenia cuatro ruedas y era tirado por uno o dos animales, se hizo popular en la España de la ilustración. En su versión de dos ruedas y tirado por un solo animal recibía el nombre de **Calesin** parecido a otro que, con ligeras variaciones, recibía el nombre de **Cabriolet.** En el caso de Jumilla unas pocas familias propietarias de las mayores fincas gozaban de estos carruajes para sus desplazamientos entre la finca y su casa en el casco urbano.

En general estos modelos eran muy apreciados para tareas que exigían trayectos cortos (entre 10/20 Kilómetros) tales como: visitas médicas, llevar viajeros a la estación de ferrocarril, paseos, etc.

Imagen 21: Diligencia de pasajeros durante una parada en posta Guadalajara

Tartana: Vehículo de dos ruedas como el carro tradicional agrícola jumillano pero de tamaño más reducido, cubierto por un toldo curvado sobre su caja. Tirado por un sólo animal, en ocasiones, un burro. Fue bastante popular en nuestro pueblo hasta la mecanización del campo en los años sesenta. Mis padres poseían una de estas tartanas que pude conducir en numerosas ocasiones para ir y venir del campo situado en el Carche.

Por lo general las tartanas a ser un tipo de carro ligero y de poco peso solían ser tiradas por burros que al tener pesos más livianos podían llevar sin problemas. En Jumilla existieron gran cantidad de estas tartanas que eran utilizadas por las familias para toda clase de desplazamientos

La tipología de carros agrícolas era más reducida, aunque los había específicos para algunos usos como los **carros volquetes** que con su caja y barandal cerrado en madera se utilizaban para despedregar los campos. Otro caso parecido ocurría con los dedicados al trasporte de odres de vino que poseían un sistema que, mediante un usillo y manivela alzaban desde el suelo estos depósitos.

Imagen 22: Un grupo de jumillanos bajan de Santa Ana en una tartana (1958) *Foto:* Marimar *Archivo*: Josefina

Dentro del uso del carro agrícola cabe destacar la **Reata.** Era una forma de enganchar por lo general tres o más caballerías al carro con el fin de aumentar la capacidad de tiro Por tanto también del peso de la carga) a fin de transportar grandes pesos.

Imagen 23: Una reata de cuatro mulas cargada con una carga de uva

Imagen 24: Acarreo de paja a su entrada por el molino, frente al actual centro social «El alpicoz».(1952) *Archivo:* Jesús Ruíz Tomás

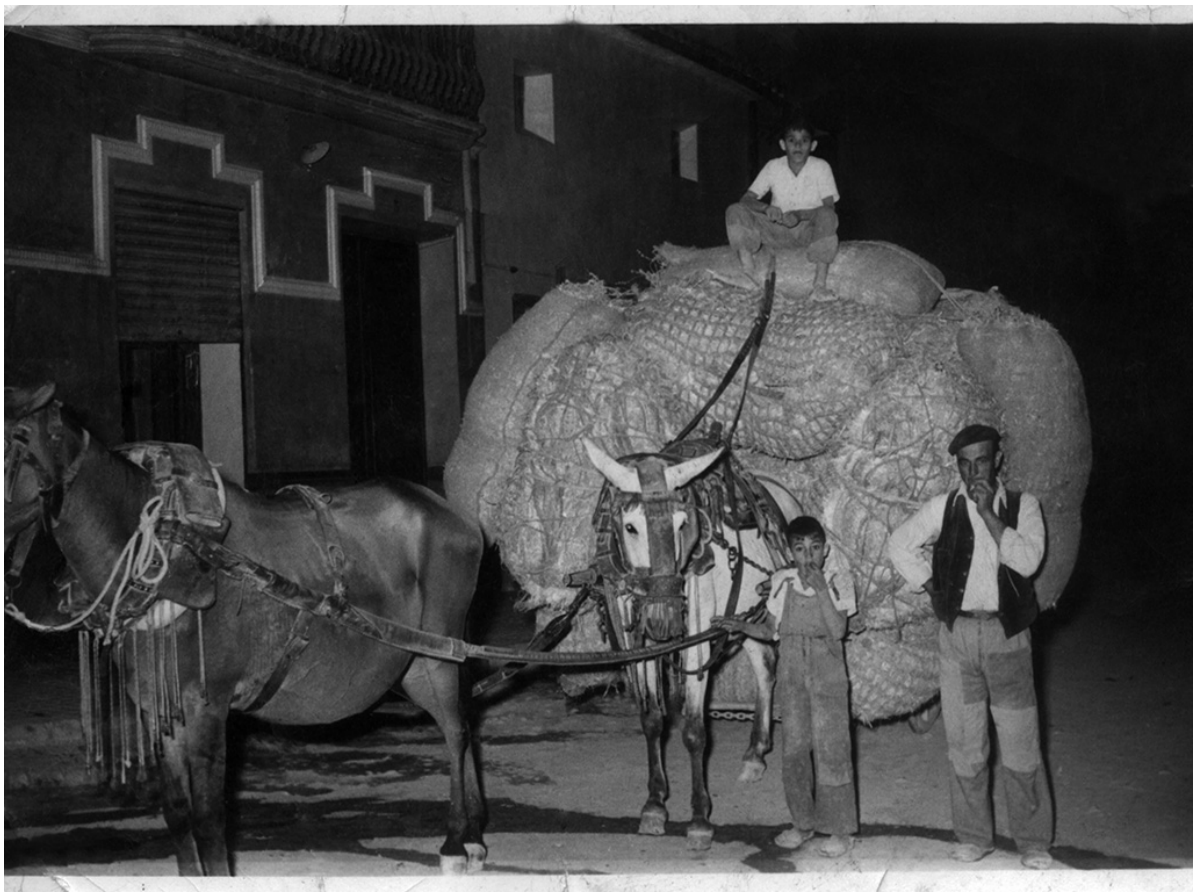


Imagen 25: Carro cargado de paja en la calle del calvario donde padre e hijos posan ante la cámara

El carro formaba parte de la vida cotidiana y estaba presente en todos los actos de esta, fueran debidos al trabajo, asueto encuentros con familiares, paseos, etc.

Imagen 26: En la foto superior vemos a una familia que sale a pasear un día de campo, la mayoría de ellos en el carro, La señora y su hija en la calesa. El mulero tiene del ramal ambas caballerías, mientras todos posan mirando a la cámara

Imagen 27: En 1964 en la llamada «Cruzada de la bondad» se utilizaron en su desfile tanto carros como tractores. *Foto:* Marimar *Archivo:* Ana Martínez Herrero

Imagen 28: Otra instantánea familiar en una tarde de paseo por el campo, las mujeres conducen el pequeño carro

Imagen 29: La cuadrilla de vendimia va montada sobre un pequeño carro volquete al tajo. Todos miran sonrientes al cámara *Foto:* José Antonio.

Imagen 30: Carro cargado de mercancías el niño posa junto al carretero su padre.

Imagen 31: Vendimiadores en el tajo, posan junto a la reata y carga de uva.

Imagen 32: Descarga de las uvas en la casa *Archivo:* Fª Isabel Tomás Abellán

Imagen 33: carro volquete llenando agua en un aljibe. *Archivo:* Juan Martínez

La confección y mantenimiento tanto del carro como de los arreos para el tiro de las bestias daba origen a un buen número de maestros artesanos y oficios que vivían en torno al carro:

El carretero o arriero era un personaje central en aquel modo de transporte mediante tiro animal, nuestra literatura está llena de referencias, alusiones y aventuras acerca de ellos, y el ya citado R. Ford debió quedar gratamente impresionado de los muchos que tuvo que conocer en su andadura por España llegando a decir de ellos: *«El arriero español es un hombre agradable, inteligente, activo y sufrido; resiste hambre y sed, calor y frío, humedad y polvo; trabaja tanto como su ganado y nunca roba ni le roban. Mientras los que se tienen por mejores, en este país, dejan todo para mañana, excepto la quiebra, él es puntual y honrado, de temple y nervios de acero».*

El aperador, a medio camino entre la carpintería y la forja, era el artesano dedicado a la confección y reparación del carro, en donde el hierro y la madera constituían sus materiales básicos. Sus labores debían ser precisas, especialmente en el torneado del cubo y en la adaptación de la llanta de forja que abrazaba la rueda del carro.

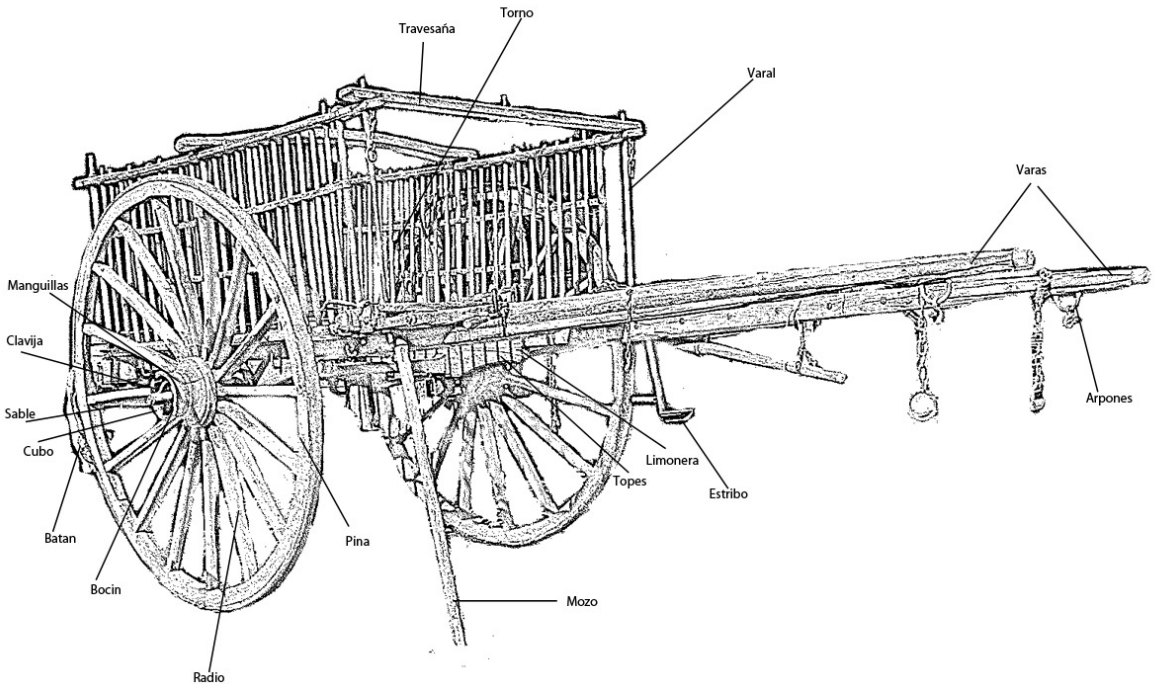
Imagen 34: Tartana del Cacharrero en la esquina de la calle La Labor. *Archivo:* Juan Martínez

El guarnicionero o **correchero**, más conocido en Jumilla con la segunda acepción era el encargado de preparar los correajes para el tiro de los animales. Este oficio se distingue del talabartero en que este último trabajaba la piel y el curtido de forma general, mientras que el guarnicionero lo hacía específicamente para útiles del tiro animal. Su trabajo comprendía desde el trabajo de la piel hasta el almohadillado de algunos de los aparejos, pasando por el enriquecimiento de las piezas con aplicaciones de tachuelas, adornos de cuero recortado, bordados y borlas, trenzados y flequillos. El material básico que utilizaba era el cuero curtido, la piel de toro o de vaca, y la badana para forrar, hacer almohadillas o cosas más flexibles que procedía de la piel de cabra; además, naturalmente, los hilos de cáñamo de varios grosores (hasta cinco cabos), y las agujas de guarnicionero, que tienen la punta más redondeada para facilitar la busca del agujero, hace de lezna y evitaba que se clavasen en otro sitio. Ellos elaboraban los

distintos elementos que componían el arreo de la caballería que recibía nombres tan sonoros como: la collera, la barriguera, la retranca y el tiro.

*Imagen 35:*Tartana del cacharrero en el Jardinico de las ranas. *Archivo:* Juan Martínez

El propio carro al nombrar a cada uno de sus elementos extendía el vocabulario popular a un sinfín de términos y vocablos hoy desconocidos para la mayoría de los jóvenes y que reproducimos a continuación.


Torno
Travesaña
Varal
Varas
Manguillas
Clavija
Sable
Cubo
Batan
Bocin
Radio
Pina
Limonera
Topes
Estribo
Arpones
Mozo

MUSEO ETNOGRÁFICO MUCICIPAL
GERÓNIMO MOLINA

Universidad de Murcia

JUMILLA DE ANTAÑO Junio 2009