

LAS CARRETAS DECORADAS

en el estilo Sarchí



Lidilia
Arias
Chaverri



LAS CARRETAS DECORADAS

en el estilo Sarchí

398.097.286

A696c Arias Chaverri, Lidilia Mayela, 1965-

Las carretas decoradas en el estilo Sarchí /

Lidilia Arias Chaverri. —1.^a ed.— San José, C.R.:
Edit. UCR, 2018.

1 recurso en línea (xvi, 128 p.) : il. (algunas col.),
digital, archivo PDF ; 16.9 MB

ISBN 978-9968-46-723-0

1. FOLCLOR - COSTA RICA. 2. ARTE COSTA-
RRICENSE. 3. CARRUAJES - SARCHÍ (VALVERDE
VEGA, ALAJUELA, COSTA RICA). 4. ARTE
DECORATIVO. I. Título.

CIP/3279

CC/SIBDI.UCR

Edición aprobada por la Comisión Editorial Universidad de Costa Rica.

Primera edición impresa: 2006

Primera edición digital (PDF): 2018

Editorial UCR es miembro del Sistema de Editoriales Universitarias de Centroamérica (SEUCA),
perteneciente al Consejo Superior Universitario Centroamericano (CSUCA).

Diseño y diagramación de contenido: *La autora* - Fotografía y diseño de portada: *La autora*
Realización del PDF: *Alonso Prendas V.* - Control de calidad de la versión digital: *Elisa Giacomini V.*

© Editorial de la Universidad de Costa Rica. Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción de la
obra o parte de ella, bajo cualquier forma o medio, así como el almacenamiento en bases de datos, sistemas de
recuperación y repositorios, sin la autorización escrita del editor.

Edición digital de la Editorial Universidad de Costa Rica. Fecha de creación: agosto, 2018.
Universidad de Costa Rica. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio.

Apdo. 11501-2060 • Tel.: 2511 5310 • Fax: 2511 5257 • administracion.siedin@ucr.ac.cr • www.editorial.ucr.ac.cr

agradecimientos

A Carlos, mi esposo, por su apoyo, su
aprecio a la cultura y por acompañarme
durante la elaboración del trabajo.

A mis padres, familiares, amigos(as), compa-
ñeros(as) y estudiantes de cursos libres,
por creer en mi trabajo.

In Memoriam, a don Silviano Arce, pintor
de carretas sarchiseño.

A la doctora Elizabeth Fonseca por sus
atinadas sugerencias que enriquecieron
el libro.

Al MA. Eugenio Murillo, por su ayuda en
la elaboración inicial de este documento
como tesis.

A Carlos Chaverri Alpizar por su valiosa
información y por ser uno de los
principales maestros que ha enseñado a
decorar carretas a muchos pintores
sarchiseños.

A Maribel Mendieta y a Ana Solórzano por
las revisiones de texto y sugerencias.

A Sussy Vargas por la identificación de las
fotografías históricas.

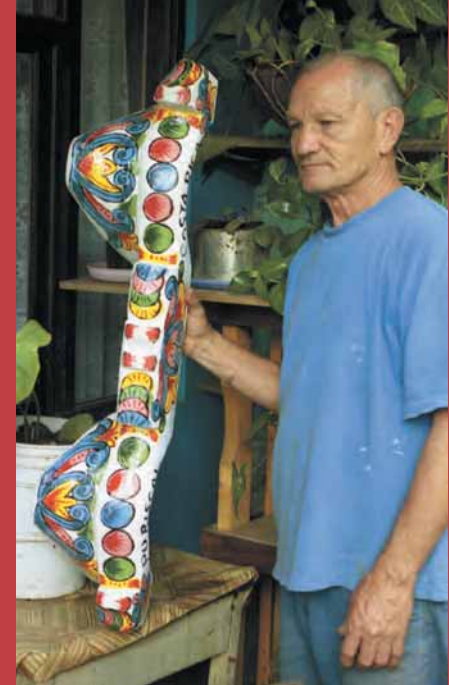
Al Museo Nacional, al Museo de Arte
Costarricense y a Teletica Canal Siete por
permitirme publicar algunas fotografías de
sus archivos. Y a Walter Quesada por
prestarme la retahíla sobre la carreta.



Carlos Chaverri decora una rueda de carreta en Sarchi.
Foto: Lidilia Arias, 2003



Don Sigifredo Garro le da forma a un yugo en su taller en San Cristóbal.
Foto: Lidilia Arias, 2004



Hernán ("Macho") Delgado, pintor puriscaleño, muestra un yugo que decoró.
Foto: Lidilia Arias, 2004

dedicatoria

A todos aquellos artesanos del país,
que con sus manos continúan reviviendo
las costumbres y el sentir de nuestro pueblo.

Presentación	xii
CAPÍTULO PRIMERO	
HISTORIA DE LA CARRETA Y DE SU DECORACIÓN	
1. La carreta como medio de transporte en otros lugares y épocas	2
2. La carreta en América	3
3. Componentes de la carreta costarricense	4
Tipos de bastidor	4
Tipos de rueda	5
<i>La rueda con radios</i>	5
<i>La rueda compacta</i>	6
<i>La rueda maciza</i>	7
<i>La rueda de tres piezas</i>	7
<i>La rueda con 16 cuñas</i>	8
Partes de la carreta actual	9
<i>El cajón</i>	9
<i>Los laterales</i>	10
<i>Los parales</i>	10
<i>Los limones</i>	10
<i>Las reglas</i>	10
<i>Los tableros</i>	10
<i>Las compuertas</i>	10
<i>El timón</i>	11
<i>Los sobrecajones</i>	11
<i>El toldo o manteado</i>	11
<i>El yugo</i>	11
Otros componentes	12
4. La carreta decorada en otros países	12
5. La carreta en la zona norte y sur de Costa Rica	12
Conclusiones del capítulo primero	14
Citas bibliográficas del capítulo primero	15

CAPÍTULO SEGUNDO	
TEORÍAS, INFLUENCIAS Y SEMEJANZAS DE LOS DECORADOS DE CARRETAS CON OTROS OBJETOS Y ESTILOS	
1. Diferentes versiones sobre el origen y la procedencia de la decoración	18
2. El medio artístico en Costa Rica en la segunda mitad del siglo XIX	20
3. Posibles influencias en la decoración de la carreta	22
4. Influencia del ambiente tropical	23
5. Influencia de los elementos decorativos y arquitectónicos	25
6. Semejanza con otros diseños	26
El estilo churrigueresco o barroco americano	26
Las rosas de los vientos	26
Objetos utilitarios y vivienda	27
Conclusiones del capítulo segundo	28
Citas bibliográficas del capítulo segundo	29

CAPÍTULO TERCERO	
EVOLUCIÓN DEL DECORADO	
1. Inicios de la decoración	32
2. Principales modalidades	32
Modalidad Desamparados	32
Modalidad Escazú	33
Modalidad Puriscal	34
Modalidad Cartago	34
3. El “Estilo Sarchí”	35
Características que comparte el “estilo Sarchí” con otros diseños pictóricos	38
Cronología de la decoración	40
4. Decoración en el ámbito nacional	41
De 1910 a 1930	41
De 1930 a 1940	42
De 1940 a 1950	43
De 1950 a 1970	43
De 1970 a 1980	44
De 1980 a 2004	44
Anexos	46
Conclusiones del capítulo tercero	56
Citas bibliográficas del capítulo tercero	57

CAPÍTULO CUARTO ANÁLISIS COMPOSITIVO DEL "ESTILO SARCHÍ"

1. Criterios estructurales.	
Análisis formal de las partes de la carreta costarricense	60
La carreta	60
El yugo	61
Los bueyes y el boyero	61
2. Criterios compositivos	62
3. Análisis de los elementos compositivos (relaciones internas)	62
Análisis de la voluta	63
Estructura primaria	83
Estructuras secundarias ("a" y "b")	83
Elementos de las estructuras	83
Decorado 1	84
Decorado 2	84
Decorado 3	84
Hiladilla	84
Pistilos	85
Orlas	85
Conjunto que forma el análisis intrínseco de los elementos compositivos	86
Análisis de la rueda	86
Estructura primaria	86
Estructuras secundarias ("a" y "b")	87
Elementos de las estructuras	87
Decorado 1	87
Decorado 2	87
Decorado 3	87
Hiladilla	87
Pistilos	87
Orlas	87

4. Análisis de la composición (relaciones externas)	88
La figura	88
Fondo-figura	89
Proporción de la figura en el espacio	89
La línea utilizada	89
Dirección y movimiento	90
Simetría	90
Simetría bilateral	91
Simetría radial	91
Simetría de conjunto	91
Ritmo	92
Ritmo constante	92
Armonía	92
Unidad	93
5. Técnicas visuales	93
Peso y textura	93
Regularidad	94
Profusión	94
6. Análisis del color	94
Armonías de color	95
Uso de colores complementarios	95
Colores neutros	96
Dinámica del contraste	97
Contraste de color	97
Conclusiones del capítulo cuarto	98
Citas bibliográficas del capítulo cuarto	99

CAPÍTULO QUINTO PROCESO DECORATIVO DE LA CARRETA "ESTILO SARCHÍ"

1. Preparación de la superficie	..102
La madera utilizada	..102
Bajorrelieve y pulido	..102
Color base	..102
Detalles previos al decorado	..102
2. Aplicación del decorado según la parte de la carreta	..104
Los laterales	..104
Parte frontal y trasera del cajón	..105
Los sobrecajones	..106
Las compuertas	..106
El timón	..106
La rueda	..107
El yugo	..108
Inscripción de los nombres del dueño y del pintor o taller	..109
3. Equipo, materiales y lugar de trabajo	..110
Los pinceles	..110
Las plantillas y líneas guías	..111
Las pinturas y los diluyentes	..112
Lugar de trabajo e iluminación	..113
Conclusiones del capítulo quinto	..114
Citas bibliográficas del capítulo quinto	..115
CONCLUSIONES GENERALES	..116
BIBLIOGRAFÍA CITADA	..123
BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA	..125

En este capítulo presento
ejemplos de la carreta en la
historia a escala mundial, para
luego hacer mención de la
carreta americana hasta llegar
a la adoptada en Costa Rica.
Luego describo las partes
de la carreta, necesarias
para comprender los temas
siguientes donde se hace
referencia a estas.

CAPÍTULO PRIMERO

HISTORIA DE LA CARRETA Y DE SU DECORACIÓN



“Vida en el campo”. Fotografía: Henry Morgan. Costa Rica, hacia 1870.

1. La carreta como medio de transporte en otros lugares y épocas

El carro con ruedas más antiguo que se conoce es de Mesopotamia, y data del año 4.000 a. C. Esta época está relacionada con la aparición de la agricultura, acontecimiento que da lugar al sedentarismo y por tanto a la convivencia social organizada. El uso de la rueda fue un

factor básico para la idea del vehículo, pero también es el principio de la máquina y del torno de alfarero, usado por culturas antiguas.

En un principio era el hombre quien tiraba del carro, luego, gracias a que el desarrollo de la agricultura se hizo paralelo al de la domesticación de animales, estos sustituyeron al ser humano en esa labor.¹

La mayor evidencia que existe de este medio de transporte, proviene de obras de arte antiguo, tales como pinturas, cerámicas y esculturas, en las que se puede apreciar la carreta. En el pasado milenio, surgieron variedad de adaptaciones de este medio de transporte, de acuerdo con las condiciones geográficas, climáticas y culturales.

La carreta llegó a América proveniente de Andalucía (España), en donde la construían con mimbre y la utilizaban para acarrear la uva (fig.1).

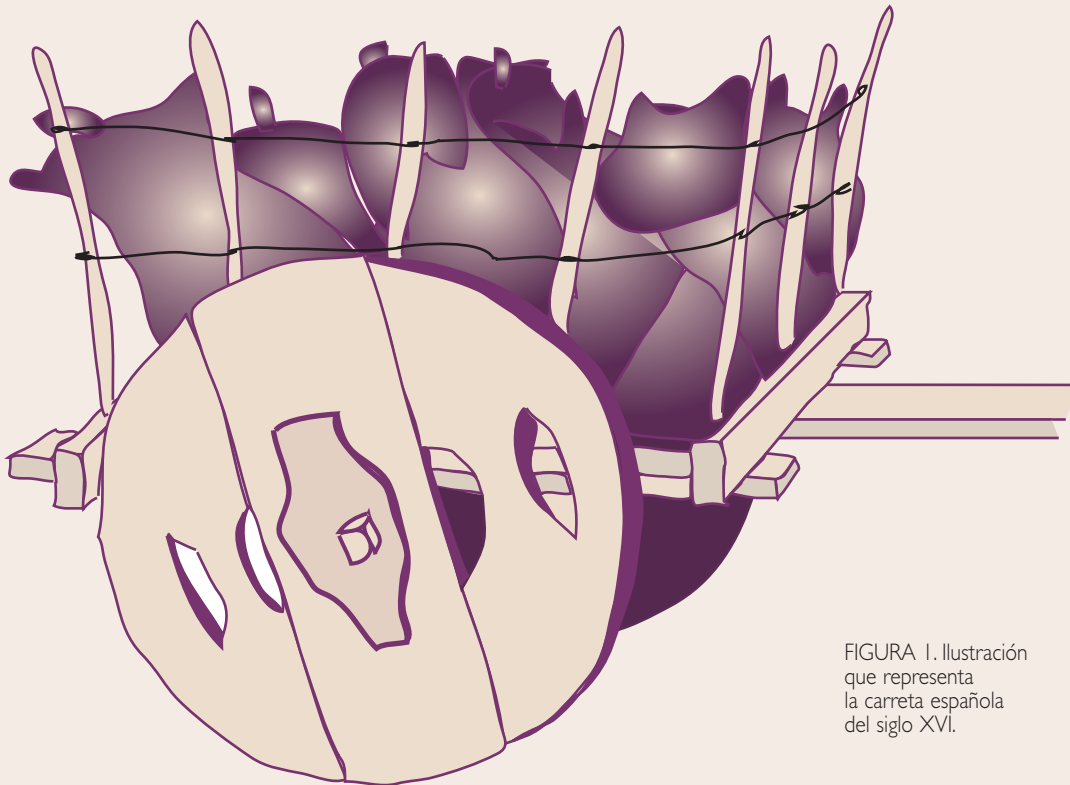


FIGURA 1. Ilustración que representa la carreta española del siglo XVI.

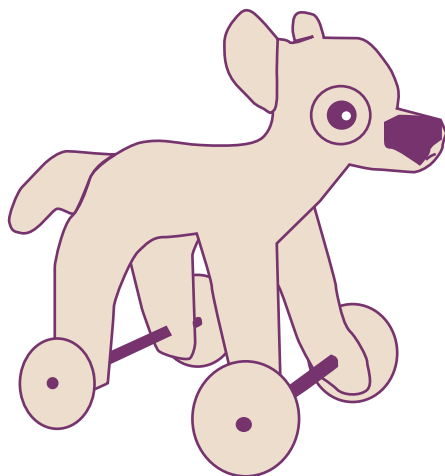


FIGURA 2.
Ilustración de pieza
precolombina con
ruedas, que
representa un
venado.



FIGURA 3. "Familia campesina de las tierras altas de Costa Rica", Detalle de un grabado de A. Sjöberg, basado en fotografía de Henry Morgan, 1887.

2. La carreta en América

La carreta fue introducida en América por los españoles, pero sufrió las modificaciones necesarias para su funcionalidad. Su construcción se ajustó a los materiales disponibles y a la geografía de cada zona.

Muchos investigadores afirman que antes de la conquista no existía la rueda en América. Sin embargo, es necesario aclarar que hay evidencia arqueológica de un pequeño artefacto con ruedas, elaborado por los indígenas prehispánicos que habitaron las zonas que hoy se conocen como Cihuatán, El Salvador², y Veracruz, México³. Se trata de un artefacto con forma de venado o de canino, con cuatro ruedas en vez de patas, similares a

los juguetes usados actualmente por niños, tirados por un cordón (fig. 2).

Hay evidencia del uso de carretas en toda América Latina después de la conquista, especialmente en Argentina (coches de las pampas argentinas), Brasil, Centroamérica y México. Las carretas empezaron a circular en Argentina a finales del siglo XVI, en los territorios de Tucumán y Río de la Plata. Desde la colonia, la carreta se usó en terrenos lodosos, donde ya existía al menos un sendero y se había dado solución a los accidentes geográficos (ríos, montañas, laderas) por los lugares en que se debía transitar.

A la llegada de los españoles a América, el tráfico rodado era escaso por la falta de puentes y caminos, por la

irregularidad geográfica y la escasez de bestias, lo cual hacía que lo más común fuera el transporte a lomo de indios, llamados tamemes.

De la misma manera, la carreta también dependió de los caminos para su existencia, pues ocupa un espacio ancho y liso para transitar. Nótese el parentesco que tiene la carreta castellana con la carreta tica, al comparar el carro de la carretería española del siglo XVI (fig. 1), con el grabado costarricense de A. Sjöberg (fig. 3). La rueda, el bastidor, el timón y las dimensiones de la carreta española, son el principio de la carreta adoptada en Costa Rica.

3. Componentes de la carreta costarricense

Antes de describir la carreta utilizada en Costa Rica, debemos mencionar la cureña, que es el medio de transporte anterior a la carreta. Se usa todavía en el campo, para acarrear madera en bruto desde las montañas. Las primeras carretas que aparecieron en nuestro suelo eran cureñas, el timón estaba formado por la horqueta de un árbol, el cual se ajustaba a un eje del que salían dos ruedas (fig. 4). A continuación, describiré los tipos de bastidor y de rueda que se usaron en nuestro país.

Tipos de bastidor

El diccionario define “bastidor” como el armazón que soporta la caja de un vagón o auto. En la carreta, es la base y soporte del cajón. Existen dos tipos de

bastidor: bastidor en “psi” y bastidor en “ypsilon” (fig. 5), cuyos nombres se tomaron de las letras griegas que presentan una forma similar a la estructura de estos bastidores.

El bastidor en “psi” es el que se utiliza en la carreta contemporánea que tiene su origen en la pesada carreta castellana. Este bastidor fue retomado en nuestro país por la necesidad de transportar el café, lo que requiere de un cajón cerrado con ruedas firmes y fuertes por el tamaño del grano y el tipo de camino que debía transitar. El bastidor en “ypsilon” tiene su origen en el carro ligero gallego-asturiano, implantado en América en vehículos más pequeños como en algunas cureñas y carretones. Para ambos bastidores, se utilizó el tiro enyugado de bueyes o mulas.

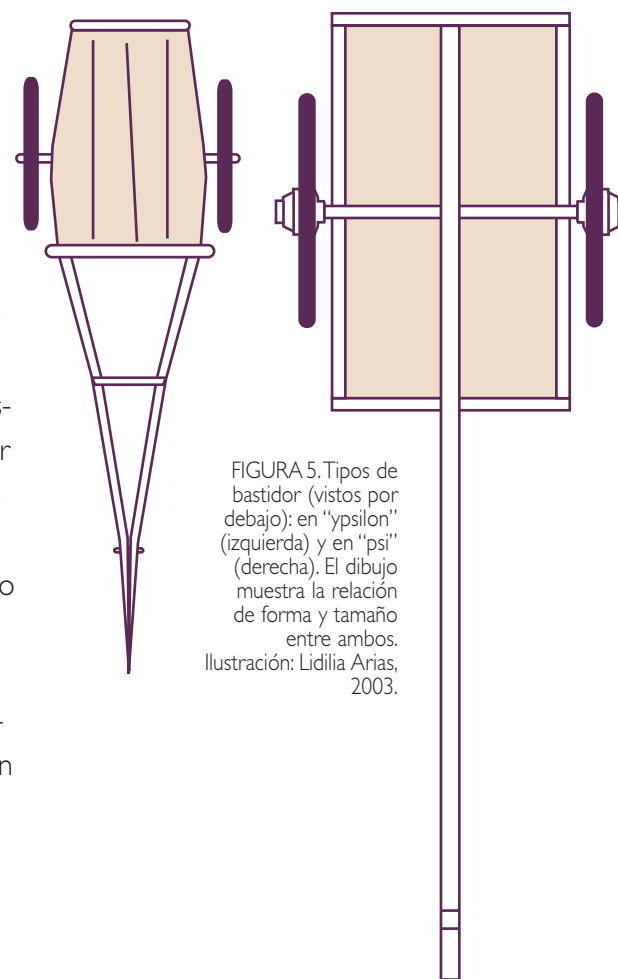


FIGURA 4. Parte de atrás de una cureña cargada con troncos (1997) y vista de la estructura del bastidor de una cureña en un desfile (2004). Fotografías: Lidilia Arias.

Tipos de rueda

La rueda con radios

Los radios de madera o de metal forman el sostén principal del aro, similar a una bicicleta. Este tipo de rueda con bocina metálica, radios y aro de hierro, era imposible de construir en períodos primitivos cuando no se conocía la técnica metalúrgica, siendo la más usual en los carros medievales españoles.

En el Valle Central de Costa Rica predominó la rueda maciza para las labores de trabajo, mientras que en las llanuras de la zona norte se usó principalmente la de radios.

La rueda con radios es más moderna con respecto a las otras, pero solo se puede utilizar donde exista camino definido, pues al cruzar los ríos, los palos que arrastran la corriente de agua, se atascan en los radios, lo cual hace que la carreta se pegue y hasta se quiebre, porque no tiene la misma fortaleza que una rueda maciza. En el Museo de la Carreta en Desamparados encontramos una carreta con ruedas de radios, que formó parte del concurso de carretas decoradas que se realizó en San José en 1935 (fig. 6). Nótese cómo los radios y las bocinas han sido también decorados.

Al parecer, se trata de una carreta que fue lujosa en su época, porque es del tipo usado para salir de paseo por caminos llanos.

Las carretas con rueda de radios tenían la cualidad de ser más livianas. De esta manera, podían aumentar la

velocidad y recorrer más distancia en menos tiempo. Pero el campesino costarricense tenía muchas trabas en su camino como para pensar en velocidad. Él ocupaba fuerza y seguridad, porque no viajaba con “llanta de repuesto”.

FIGURA 6. Carreta de rueda con radios, propiedad del Museo de la Carreta de Desamparados. Fotografía: Lidilia Arias. 1997.



La rueda compacta

En algunos países, como los que poseen una geografía bastante irregular, se mantuvo la rueda compacta usada en la España medieval. En nuestro país tuvo un desarrollo que dio lugar a tres formas diferentes de elaborarla (fig. 7).

Para Carlos Chaverri⁴, la carreta con radios se asocia con la elegancia, pues los primeros vehículos con motor eran de este tipo, y solo los podían adquirir los señores más adinerados (fig. 8). La que usaba rueda compacta era símbolo del agricultor, que la utilizaba como vehículo de paseo y de trabajo. Por esta razón, Chaverri piensa que los primeros trazos con que se decoraba la rueda compacta, semejando radios, tiene que ver con el deseo del pequeño campesino de que la carreta semejara un vehículo moderno de clase alta.

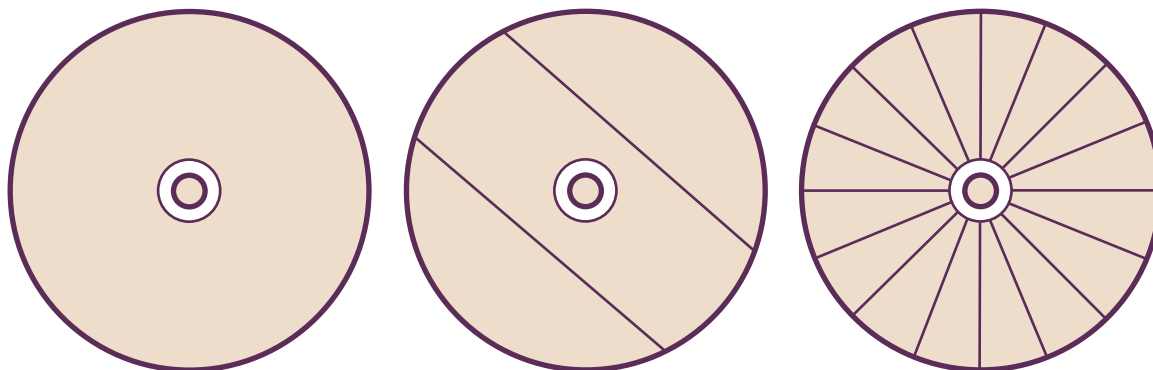


FIGURA 7. Tipos de rueda compacta: rueda maciza (izquierda), rueda de tres piezas (centro) y rueda de 16 cuñas (derecha). Ilustración: Lidilia Arias, 2003.

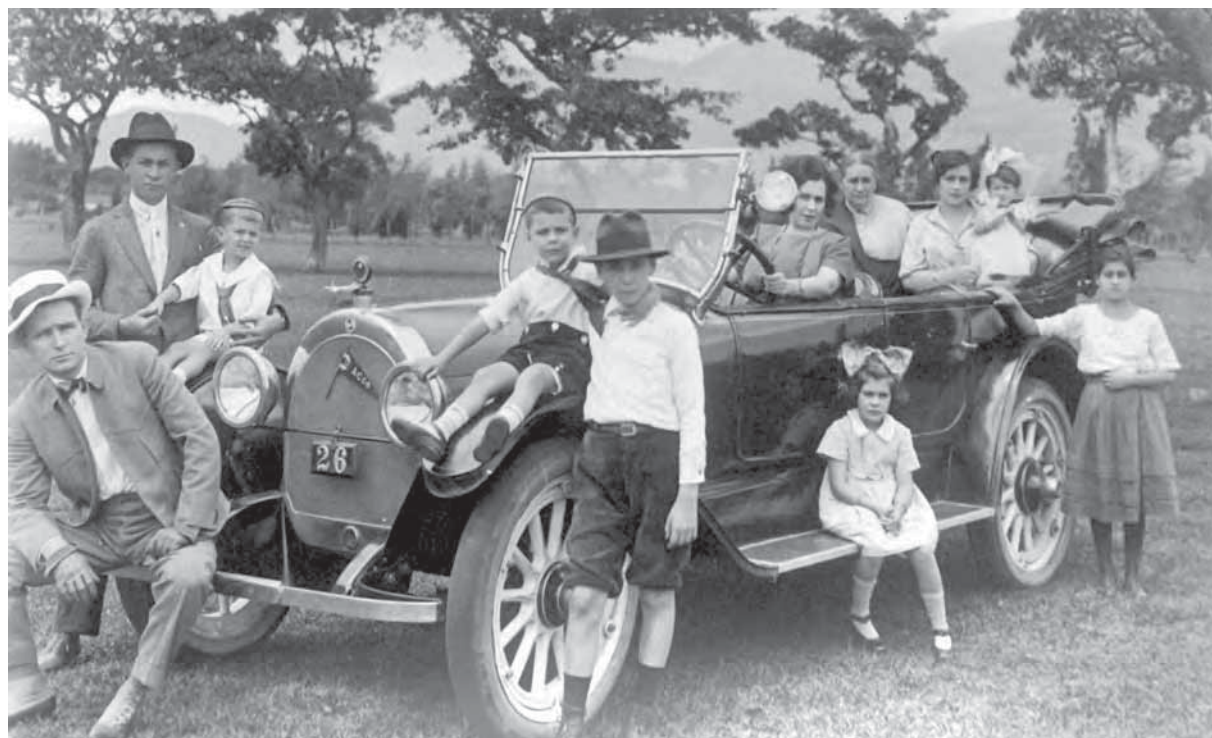


FIGURA 8. Paseo familiar en vehículo automotor. Fotografía: Manuel Gómez Miralles. San José, año 1920. Colección: Museo Nacional de Costa Rica.

La rueda maciza

Durante mucho tiempo las ruedas fueron hechas de una sola pieza, pero tenían el inconveniente de que la fibra de la madera tenía poca resistencia hacia los lados en la parte donde remata el hilo, cambiando con el uso su forma redonda a ovalada, por el desgaste, o quebrándose (fig. 9).

La rueda maciza solo se puede elaborar en lugares donde hay árboles que cumplan con el tipo de madera y el diámetro necesario para su elaboración. Las dos razones anteriores obligaron a buscar otras alternativas a la rueda maciza de una sola pieza.

La rueda de tres piezas

Una opción para transformar la rueda maciza, fue hacerla de tres partes, lo

que ayudó a que el desgaste fuera más parejo, colocando cada pieza con su hilo en diferente dirección, aunque debía llevar reglas atravesadas que unieran las tres partes de madera. Este tipo era más propenso a quebrarse, debido a que con los golpes en el camino se aflojaban las pegas y los clavos. En España también existió este tipo de rueda, véase de nuevo la figura 1.



FIGURA 9. Izquierda: Rueda maciza. Nótese el desgaste en los bordes, donde remata el hilo de la madera. Abajo: Carreta con rueda maciza a la que le pegaron dos reglas como soporte. Fotografías: Lidilia Arias, 1998.



FIGURA 10. En el Taller Alfaro de Sarchí, don Fernando Alfaro muestra cómo se colocan las 16 cuñas para ponerles el aro de metal alrededor (arriba), el cual al calentarlo con carbón casi incandescente (derecha), se adhiere junto con las cuñas de madera. En la imagen inferior; se muestra cómo se le agrega agua tras lograr el calentamiento, lo que da lugar a la contracción de los materiales, quedando la rueda como si fuera una sola pieza sólida (última imagen). En este caso, el aro se le colocó a una rueda usada y decorada. Fotografías cortesía de Archivos Teletica Canal 7. 2004.



La rueda con 16 cuñas

Las ruedas con 16 cuñas son las usadas hasta hoy, y han tenido más duración que la rueda maciza y la de tres piezas. Cabe destacar que este tipo de rueda con aro metálico es un invento costarricense, ideado en Sarchí. El equipo con el cual se ajusta el aro se usa en otros países para ruedas de radios, pero solo en nuestro país se empezó a usar para ruedas compactas, y más aún, de cuñas (vea la última fotografía de la figura 10).

Carmen Lyra hace referencia a este aspecto: *Fructuoso Chaverri y su hijo han ido perfeccionando poco a poco sus instrumentos, y desde hace tiempo el laborioso anciano dejó de importar las ruedas de una sola pieza, porque su ingenio inventó las ruedas de 16 cuchillas.*⁵

En un artículo de Luis Marden, titulado "Land of the painted Ox carts"⁶, se describe que las 16 cuñas calzan como un rompecabezas y se pegan sin necesidad de goma, al apretar el aro de la llanta por medio de una base metálica que al calentarse prensa las cuñas de madera. El aro se calienta en esta base por medio de carbón, hasta quedar casi incandescente, luego se golpean y se ajustan las cuñas. Por último, se vacía agua fría sobre la rueda caliente hasta contraer el aro. De esta forma, se convierte la madera y el metal en una sola pieza sólida, que es la rueda (fig. 10).

Partes de la carreta actual

Las partes que se describen a continuación corresponden a la carreta adoptada en Costa Rica en el Valle Central a partir del siglo XX. La carreta actual utiliza la rueda de 16 cuñas y el bastidor en “psi” descritos anteriormente, más algunos otros componentes (fig. 11).

El cajón

Es el rectángulo que da el volumen a la carreta. Está formado por los laterales, paraleles, limones y sobrecajones. La parte interna del cajón es completamente lisa, mientras la externa presenta el soporte estructural del vehículo (fig. 11a).

Vistas de la carreta

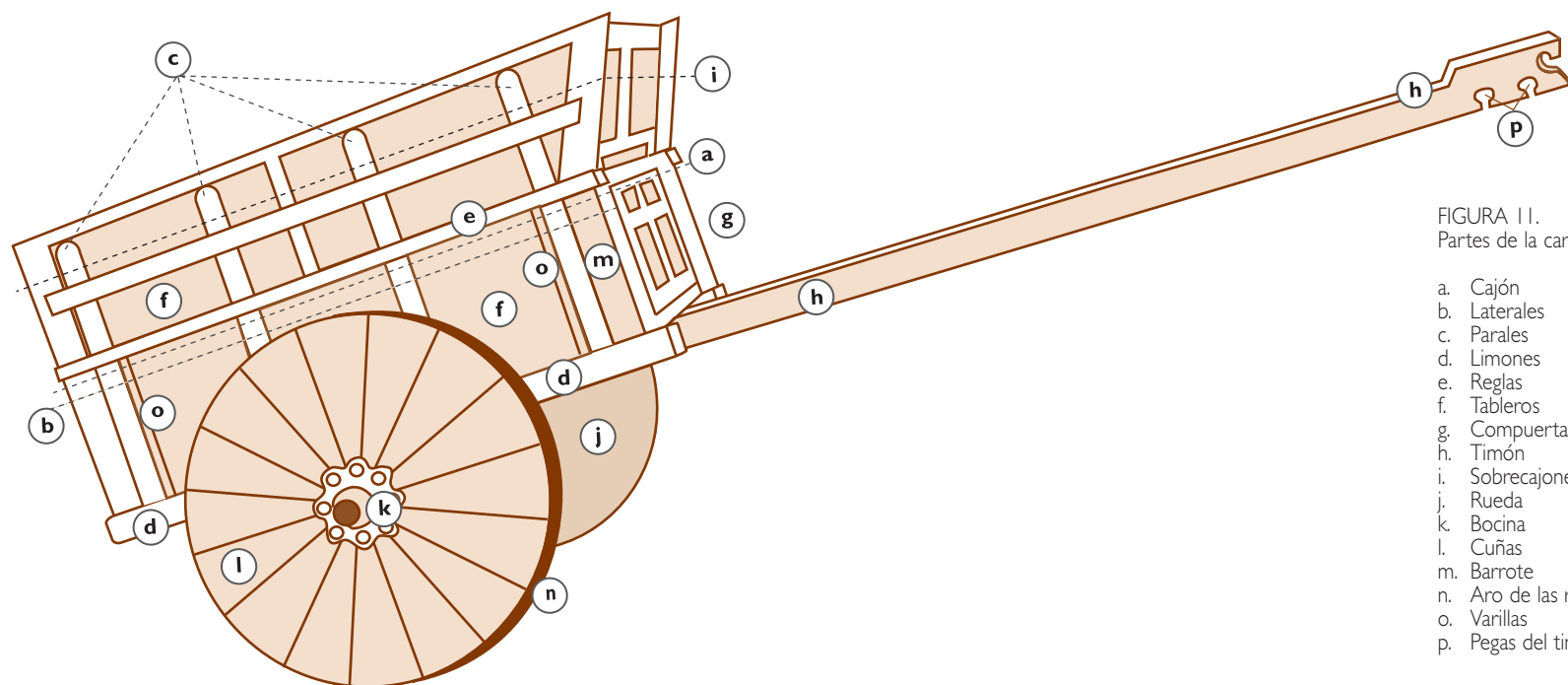
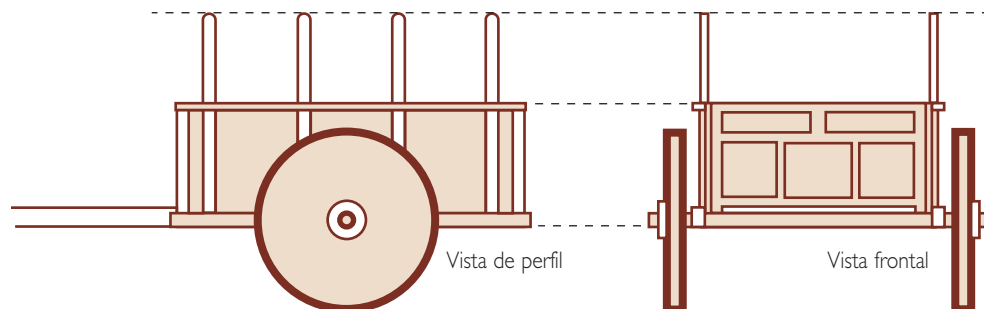


FIGURA 11.
Partes de la carreta:

- a. Cajón
- b. Laterales
- c. Parales
- d. Limones
- e. Reglas
- f. Tableros
- g. Compuertas
- h. Timón
- i. Sobrecajones
- j. Rueda
- k. Bocina
- l. Cuñas
- m. Barrote
- n. Aro de las ruedas
- o. Varillas
- p. Pegas del timón

Los laterales

Se les llama así a las dos piezas de los lados del cajón que se apoyan sobre el bastidor. Constan de los parales, las reglas y las teleras, cubiertos internamente con láminas de madera que por la parte externa forman los tableros (fig. 11b).

Los parales

Los parales son las reglas verticales apoyadas en el bastidor que sirven de soporte a los laterales. Se utilizan cuatro a cada lado y, algunas veces, cuando se hacían carretas más grandes, se le colocaban cinco para fortalecer la estructura⁷. También sirven de apoyo para cargar sacos o leña o para el sobrecajón cuando se llevan granos sueltos. De acuerdo con la referencia de los

artículos de periódico⁸, se menciona que en el año 1870 se usaban las armazones altas. Estas consistían en parales postizos cortados del monte, buscando varas flexibles y travesaños de caña blanca. Esa idea dio origen a los cajones de madera que se usan hoy, pero convirtiendo las varas flexibles en parales rígidos (fig. 11c).

Los limones

Es el saliente del bastidor; están ubicados a los lados del cajón (fig. 11d).

Las reglas

Se sitúan en la parte superior al cajón, paralelas a los limones. Junto con

los limones y los parales, forman la estructura de los laterales (fig. 11e).

Los tableros

Son los espacios ubicados en los laterales y las compuertas que, mediante los largueros y los parales, quedan enmarcados. Sobre ellos se pintan las volutas. Se les llama tableros porque es una lámina de madera, dividida en cuadros que tienen formas cuadradas y rectangulares (fig. 11f).

Las compuertas

Son las partes frontales y traseras del cajón, similares a los laterales, y al igual que estos, van apoyadas en el bastidor (fig. 11g).

FIGURA 12. Carretas camino a Pavas, con armazón y toldo. Fotógrafo: H.N. Rudd, hacia 1880. Colección: Museo Nacional de Costa Rica.



FIGURA 13a. Partes del yugo

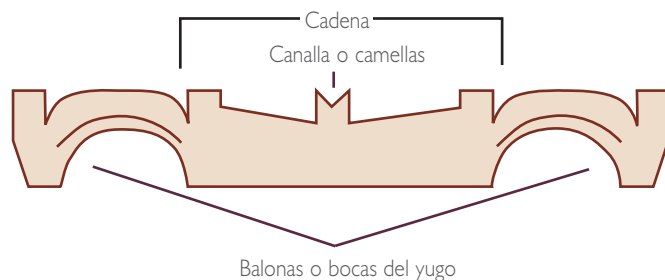


FIGURA 13b. Forma en que se une el timón y los bueyes al yugo, por medio de fajas de cuero y mecates. Desfile de carretas en Sarchí. Fotografía: Lidilia Arias. 2000.



El timón

El timón es una pieza larga que sale debajo de la carreta; es el soporte principal y el enlace con el yugo y los bueyes. En el extremo donde se hace el enlace, presenta una forma con dos agujeros abiertos para amarrar el yugo, llamados pegas (fig. 11-16); de esta manera, se puede escoger el agujero de acuerdo con la altura de los bueyes, pues si son muy altos con relación a la carreta, esta tiende a inclinarse hacia atrás y se podría perder parte del producto que se transporta. El largo del timón es aproximadamente 1,5 veces el ancho del cajón de la carreta. Esta distancia también tiene relación con el largo de los bueyes, pues estos van a cada lado del timón y requieren del espacio suficiente para que no peguen con la carreta al caminar (fig. 11h).

Los sobrecajones

Los sobrecajones son piezas alargadas de madera que se colocan encima de

los laterales sobre las compuertas, apoyados sobre los parales y las reglas, formando la parte superior de la carreta. Se usan principalmente para acarrear café, pues aumentan la capacidad de carga (fig. 11i).

El toldo o manteado

Carlos Chaverri⁹ recuerda que desde los años treinta, cuando había temporales, se utilizaban toldos para cubrir las carretas y resguardar a los usuarios de la lluvia (fig. 12). Otro tipo de carruaje que usaba toldo era el carretón con capota, usado por gente acomodada en la primera mitad del siglo XX.

El yugo

Los yugos primitivos eran un simple palo colocado sobre las astas, como se ve todavía en España.¹⁰ Esta cita comprueba que el yugo, al igual que la carreta, sufrió transformaciones. El yugo está formado por dos valonas, una en

cada extremo (fig. 13a). Estas se pueden comparar con un sombrero adaptado a la cabeza del buey. Se le llamó valona a un antiguo traje que consistía en un cuello grande que cubría el pecho, los hombros y parte de la espalda de la persona que lo utilizaba, tal vez de ahí deriva su nombre. La parte central del yugo se conoce como la canalla y amarra este al timón de la carreta.

En Costa Rica el yugo fue cambiando su forma, hasta convertirse en un instrumento liviano y ergonómico, adaptándose a la forma del lomo de los bueyes. Durante ese proceso, la carreta también fue evolucionando, pero con el objetivo de resaltar más la decoración, manteniendo siempre ambos instrumentos, unidad en la forma del diseño por complementarse (fig. 13b).



FIGURA 14. Detalle de bocina de una rueda de carreta. Fotografía: Lidilia Arias. 1997.

Otros componentes

La bocina es la parte de la carreta que une la rueda al eje. A su vez, los remaches ajustan la bocina a la rueda (fig. 14). Además, la carreta tiene un eje y con éste otras partes internas que, así como la decoración, le dan a este vehículo otra característica particular: el sonido, mediante el cual los campesinos diferenciaban la carreta hasta a un kilómetro de distancia.

El sonido dependía del tipo de madera y de la forma en que se le colocaban los componentes del eje, haciéndose más evidente al saltar las ruedas por las irregularidades del camino.

4. La carreta decorada en otros países

Es necesario mencionar que además de Costa Rica, hay evidencia de que en otros lugares como Sicilia (Italia)

y la zona sur de Alemania, se decoraban las carretas, pero con motivos muy diferentes a los utilizados en nuestro país.

Carlos Chaverri¹¹ cuenta haber conocido la carreta siciliana, pero comenta que el motivo decorativo era generalmente sobre escenas de guerra, en forma de relato o historia secuencial.

Emilia Prieto¹² también menciona haber conocido una carreta de Sicilia, la cual estaba embellecida con vigorosos y sueltos trazos policromos, a modo de pinceladas barrocas, sobre fondos tenues y dispuestos para enmarcar un espacio centrado, que enfatiza en claros-curos, donde sobresalían escenas figurativas con mucho detalle y gran perfección. Otro lugar donde existe la costumbre de pintar las carretas es la parte sur de Alemania, según informa también Carlos Chaverri¹³, quien ha visitado el lugar:

5. La carreta en la zona norte y sur de Costa Rica

Según la historiadora y folclorista Claudia Quirós¹⁴, especialista en cultura popular de la zona del Pacífico Norte del país, dice que en Guanacaste se dio un origen de la carreta diferente al del Valle Central, porque aquí esta surgió con el desarrollo económico propiciado por el café.

La historiadora afirma que en Aranjuez de Puntarenas nunca ha visto una carreta, aunque es un lugar antiquísimo, con tradición ganadera desde la colonia. Además, en los inventarios y testamentos que conoce de la zona norte y Puntarenas, la gente nunca menciona carretas.

En Guanacaste la carreta no se utilizaba para llevar productos de una provincia a otra, sino para uso local; también se utilizó posiblemente la cureña. En Esparza hay carretas, pero los caminos son más quebrados.

En Guanacaste se les iba el barro a las bestias hasta la panza. ¿Cuál era la utilización que se le podía dar a una carreta en Guanacaste? Ahí lo fundamental era la ganadería. No había gran producción de granos como para comercializar; por tanto la ganadería no podía convivir con la agricultura. El movimiento de la gente hacia Nicaragua se hacía también mediante el transporte de mulas.¹⁵

Quirós supone que se dio una expansión del uso de la carreta a raíz de la construcción de la carretera nacional. Por este nuevo camino se llevaba café a Puntarenas.

Doña María Julia Pompillo¹⁶, una de las fundadoras del Museo de la Carreta en Desamparados, dice que entre lo que ha escuchado sobre la carreta de Guanacaste, es que la carreta decorada “no era de hombres”, pues tenía que ser lisa (sin decorados ni ornamentos) si era para trabajo pesado (fig.15).

Emilia Prieto¹⁷ también confirma que en esas planicies era adecuado utilizar caballos para transporte, pero en las regiones centrales, con sinuosidades y pendientes montañosas, las carretas con bueyes se acomodaron mejor.

Lo mismo ocurrió en la zona sur y atlántica; la economía era diferente y no requerían de la carreta tanto como en el Valle Central.

FIGURA 15. Tipo de carreta sin decorar usada en Guanacaste y en la zona Norte del país. Guanacaste. Fotografía: Lidilia Arias, 2001.



acerca de la autora

Lidilia Mayela Arias Chaverri

Lidilia nació en Sarchí, Alajuela. En el colegio de esta localidad obtuvo el Técnico Medio en Artesanías Artístico Utilitarias y realizó la práctica dirigida en decoración de carretas en uno de los talleres de Sarchí, en donde aprendió esta técnica. Al egresarse, trabajó en la elaboración de artesanías para ayudarse con los estudios superiores.

Ingresó en la Universidad de Costa Rica, en la carrera de Artes Gráficas. Paralelamente, estudió Artes y Ciencias Fotográficas en el CUNA, Alajuela.

Empezó a trabajar en el Museo Nacional de Costa Rica en 1990, en el área de museografía, donde aún permanece. En esta institución ha diseñado y ha coordinado proyectos de exhibición que tienen que ver con la conservación del ambiente y con la identidad y cultura nacional.

También realizó trabajos freelance de diseño y fotografía, impartió clases de diseño y laboratorio fotográfico en el CUNA y actualmente es profesora en la Universidad Véritas, en donde además cursa una maestría en diseño.

Su tesis de licenciatura en la UCR es una investigación donde hace un análisis de los diseños pictóricos de la carreta costarricense con énfasis en el “estilo Sarchí”, que es el sustento del presente libro.

Envíe sus consultas y comentarios del libro a: lidiliarias@costarricense.cr

Esta es una
muestra del libro
en la que se despliega
un número limitado de páginas.

Adquiera el libro completo en la
Librería UCR Virtual.

LIBRERÍA
UCR

VIRTUAL

La carreta es el símbolo que ha identificado y ha representado a Costa Rica en las últimas décadas. Sus decorados son un producto criollo, mezcla de elementos autóctonos y foráneos. Su diseño y ornamentación delatan un modelo estructural y un estilo pictórico admirables.

Esta obra analiza, por medio de teorías del diseño y de ilustraciones, los elementos compositivos que conforman los decorados de la carreta costarricense. Se hace énfasis en la pintura sarchiseña, la cual se comprueba que es un estilo pictórico propio, denominado en este estudio como el “estilo Sarchí.”

La investigación se enfoca desde la perspectiva del diseño, a diferencia de otras, que se han basado en disciplinas históricas, antropológicas y filosóficas. Esta visión aporta datos novedosos, muchos de los cuales el lector puede corroborar con las imágenes que aquí se presentan.

Además de dar respuesta a interrogantes en cuanto a la carreta decorada, se concientiza sobre este vehículo y sobre la importancia de plasmar la identidad en la artesanía. Actualmente, con la moda ecológica, se está cambiando el “estilo Sarchí”, lo cual podría propiciar su desaparición. Por tal razón, es importante que se conozca, se recopile y se valore, como parte de nuestra identidad.



**La tradición del boyeo y la carreta en Costa Rica
fue proclamada por la UNESCO
“Patrimonio Intangible de la Humanidad”,
el 25 de noviembre de 2005.**