

LA CARRETA CHILENA SUREÑA

Por RODOLFO OROZ

Instituto de Filología - Universidad de Chile.

Con fotografías y dibujos del autor.

El uso de carretas como medio de transporte se remonta, en nuestro país, a la época de la conquista. En un principio, se hacía el acarreo de productos como el transporte de cargas, en general, exclusivamente 'a lomo de indio'¹. Pero luego, la escasez cada vez mayor de este elemento, y, por otra parte, la necesidad de transportar cargas pesadas (como por ej. los grandes cañones de la artillería) hizo que este problema comenzara a inquietar seriamente a los gobernadores del siglo XVI, como se desprende de sus comunicaciones oficiales².

Y, en efecto, hacia mediados de ese siglo, Chile ya contaba con un nuevo transporte, cual era la carreta de tipo europeo, pues en el año de 1550, el conquistador Bartolomé Flores exponía en su información de servicios, que se había preocupado del adelanto de la cultura material del país "haciendo el primer molino que se ha hecho en esta tierra y las primeras carretas que en ella se han hecho, mostrando á los indios naturales hacerlas", etc.³.

Y, poco después, tomó cartas en este asunto el Cabildo de Santiago; pues en el acta del 6 de diciembre de 1555 se lee: "En este día se nombró por veedor de la obra de la carpintería y de las carretas que se hacen, a Diego Gómez, carpintero; al cual se le dió poder cumplido para que use y ejerza el dicho oficio, y haga y

lleve por razón de ello, los derechos que por ello pertenecen"⁴.

A la luz de estos documentos que prueban que fué un español el que proporcionó el primer modelo de una carreta que había de usarse en nuestro país, y que fué un español a quien se le encomendó su fabricación, no cabe duda de que este vehículo chileno ha de considerarse como auténtica herencia cultural hispánica.

Y, luego, no parece aventurado decir que la actual carreta de ruedas macizas, llamada comúnmente *chancha*, constituye la supervivencia de aquel medio de transporte, identificándose, en lo esencial, con el *carro chillón*⁵ del noroeste de la Península Ibérica, estudiado en todos sus pormenores y áreas de difusión por varios autores⁶, y que representará el prototipo de la carreta hispanoamericana, en general, con excepción, quizás, de la peculiaridad de tener las ruedas fijas al eje⁷, característica no observada por aquí.

Así resulta casi insostenible la opinión del historiador nacional Tomás Guevara, quien quiere ver en el vehículo una forma más perfeccionada de una especie de rastra que idearon los araucanos, y que él describe como "una carreta sin ruedas, de tres palos, que formaban un triángulo, con la base menor que los lados. Desig-

⁴ Cp. *Colección de Historiadores de Chile y Documentos relativos a la historia nacional*, Santiago, 1861, t. I, p. 498.

⁵ Cp. Román, II, p. 9: "Es el *chirrión* castellano".

⁶ Cp. Krüger, GK, pp. 195-227; Messerschmidt, VKR, IV p. 153; Eberling, VKR, V, p. 54-94; Caro, *Pueblos del N.* pp. 144-145 y mapa, p. 210; Caro, *Pueblos de España*, p. 280 et passim.

⁷ Estará también dentro de esta esfera cultural la carreta primitiva del Valle de Tafti (Prov. de Tucumán, Argentina), cuyas principales características se hallan indicadas en Estela B. de Santamarina, *Notas a la antropogeografía del Valle de Tafti*. Universidad Nacional de Tucumán, 1945, pp. 44-45.

¹ "Al principio de la conquista... los colonos se valían de los indios como de acémilas, cargando en ellos sus bagajes y aún sus mismas personas, por medio de una especie de sillitas que ponían en los hombros de estos indios". (Gax, *Agr.*, II, p. 249).

² Cp. Greve, *Ing.*, I, p. I, 422 y ss.

³ Cp. Información de méritos y servicios de Bartolomé Flores (Archivo de Indias, 77-5-16) en José Toribio Medina, *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*, Santiago, 1896, t. IX, p. 10.

náronla, hasta hace un medio siglo a esta fecha, con el nombre de *larta* (sic). Posteriormente, le agregaron ruedas elaboradas de un solo trozo de madera en forma de disco, que son las que aún se usan en algunas reducciones”⁸.

Si se pudiera probar que ese ‘posteriormente’ ha de entenderse ‘con anterioridad a la llegada de los españoles’, se justificaría la vacilación de Fritz Krüger respecto de un posible desarrollo paralelo e independiente de ese vehículo en Hispanoamérica, cuyas fases evolutivas coincidirían, en lo esencial, con las que se han observado en Europa y, particularmente, en el área septentrional de la Península Ibérica⁹.

Sin embargo, aun cuando nuestros indígenas hubiesen conocido la rueda, no la habrían podido utilizar para los fines indicados, ya que carecían, en absoluto, de

⁸ Cp. Tomás Guevara, *Historia de Chile. Chile prehistórico*, Santiago, 1927, t. II, p. 302.

También Cl. Gay menciona una rastra primitiva, usada antes como medio de transporte en la región de Valdivia —sin referirse, sin embargo, a los indígenas, en particular— al hablar de “las pesadas rastras y cruzetas (sic) de informes ganchos de árboles, con que hasta estos últimos años hacían los habitantes sus carguíos”. *Agr.* II, p. 248). Tales rastras existen todavía y se hacen de una rama gruesa bifurcada. Denominanse, entre los campesinos sureños, *españón*.

De semejante estructura es una rastra que los chilotes llaman *changuay* (cp. Lenz, 345: *chanhuai* nombre que dan los leñadores de Chiloé al alerce, Fitzroya patagónica, cuando la planta forma dos piernas o troncos siendo un solo árbol), cuya base presenta un triángulo que lleva un palo vertical en cada punta para asegurar la carga. (Lám. XXX, b).

Véanse también, al respecto, las rastras en forma de horqueta, en Dornheim, *Medios de transporte*, p. 7.

La voz *larta*, que figura en la obra de Guevara, es seguramente, una errata; el nombre de dicho instrumento era, según mis averiguaciones entre mapuches, *lastra* [láhtɪɾ] = esp. *rastra*, con disimilación de la *r* inicial.

Empleáanse, además, en Chiloé otras “carretas” sin ruedas, una que se denomina *carreta bongo*, que, sin embargo, no es sino una especie de rastra, pues consta de un simple *bongo* (=bote hecho de un tronco cavado) tirado de una cadena por una yunta de bueyes (Lám. XXX a y b); y otra llamada *carreta dornajo*, parecida a la anterior con la única diferencia de estar abierta atrás. Llámase dornajo por tener la misma forma que la vasija de ese nombre, hecha de un tronco cavado (Lám. XXX, c).

⁹ Krüger, *Léxico rural*, p. 47.

animales de tiro; el caballo, la mula, la vaca, el toro, el buey, son animales que fueron introducidos por los españoles, como lo prueba el mismo léxico araucano que tomó las voces correspondientes del vocabulario castellano: [kawélu], [wáka], [múla], [tóro], etc.

Parece evidente que los araucanos incorporaron a su idioma el término “carreta” [karéta] junto con adoptar este medio de transporte, aunque el vocablo se halle registrado sólo a partir del siglo XVIII¹⁰.

* * *

Las carretas de la época colonial eran, igual que las que describe Cl. Gay, a mediados del siglo pasado¹¹, “muy pesadas, toscamente construidas, cubiertas con un toldo de paja o de totora, y cerradas por detrás con un cuero de buey. Las ruedas eran macizas con llantas de madera¹² que se volvían pronto irregulares y abolladas con el uso, lo cual hacía el tránsito más difícil y las averías más frecuentes. Los ejes eran igualmente de madera de Quillai¹³ o de Peumo¹⁴ muy gruesos para poder resistir a una carga mediana; y a causa de la falta de hierro para preservar el desgaste del pezón y del cubo, el juego que se establecía entre estas piezas hacía ladear las ruedas y las cansaba de modo que no podían resistir bajo la carga a menos de ser muy espesas y de un diámetro muy débil.

Cuando salió de Chile en 1842, se contaban en el camino de Valparaíso a Santiago algo más de unas 800 de estas carretas... y Casablanca contaba más de 200

¹⁰ El *Calepino chileno-hispano* de Febrés (1764), en la edición hecha por Hernández (1846), trae *carita*; la forma actual es *kareta*. Esta última aparece también en la obra del P. Ernesto Wilhelm de Moesbach *Vida y costumbres de los indígenas araucanos en la segunda mitad del siglo XIX*. Prólogo, revisión y notas del Dr. Rodolfo Lenz, Santiago, 1936. (pp. 258, 259, 269).

¹¹ Cp. Gay, *Agr.*, II, p. 245 y ss.

¹² Las de la época colonial, seguramente, no usaban llantas; eran “ruedas sin protección” (cp. Greve, *Ing.*, I, p. 423).

¹³ *Quillai*: árbol siempre verde, de la familia de las rosáceas, *Quillaja saponaria* (Lenz, 1230; IV, p. 549).

¹⁴ *Peumo* = *peumo*, árbol siempre verde de la familia de las lauráceas, *Cryptocaria peumus* (Lenz, 1053; Román, IV, p. 246).

por su propia cuenta. Cada una necesitaba siete pares de bueyes, a saber, tres pares para el viaje, otro animal de relevo que seguía siempre atado detrás de la carreta, y los demás se quedaban en el potrero para emplearlos en los viajes siguientes.

Estas carretas caminaban siempre juntas, algunas veces hasta diez, pero ahora se las ha obligado por un decreto a ir a algunas varas de distancia una de otras; y la costumbre que tienen de no césar las ruedas produce un ruido chillón que se oye desde muy lejos, y que es tanto más desagradable cuanto que van siempre en gran número y en hilera una detrás de otras.

Cada carreta está guiada por un *pión*¹⁵ armado de una larga *pica*¹⁶ de *Collihue*¹⁷ o de maquí¹⁸, terminada por un pinzón de hierro, con la cual no cesa de atormentar a los pobres bueyes. . . .

* * *

Esta carreta de ruedas macizas, construida con gran solidez, fué durante más de dos siglos el principal medio de transporte y locomoción. Aun los pasajeros más acomodados que querían trasladarse de un punto a otro, tenían que conformarse con hacer sus viajes en uno de esos rústicos y pesados vehículos que, dejando, muchas veces, profundas huellas en los caminos, terminaban por destruir las pocas carreteras y calles transitables.

Por eso, un auto de la Audiencia Real, de fecha 20 de agosto de 1610, hace presente al Cabildo de Santiago que "una de las causas porque las calles públicas desta dicha ciudad están tan malas y de suerte que con dificultad se puede andar por ellas es por el notable daño que hacen en ellas las carretas que entran y salen", procediéndose luego a señalar las calles convenientes para el tránsito de éstas¹⁹. Y nue-

vamente se insiste en este asunto en un acta del mismo Cabildo, de fecha 31 de agosto de 1612, donde dice: "Y estando juntos, se trató del gran daño y perjuicio que las calles desta ciudad reciben de las carretas que por ellas pasan, entran y salen, y que se aderecen y tapen los hoyos y aderecen las puentes, como es justó: para lo cual se acordó y mandó que todas las carretas que entran y salen en esta ciudad, las que fueren leñateras y del puerto, cada una traiga, en descargando la carga, otra de piedras del río desta ciudad y las vayan echando en las calles para reformarlas, y questo ejecuten y tengan cuidado los alguaciles desta ciudad para que en descargando hagan que vayan los indios que las trujesen por la dicha piedra; y, no queriendo, quiten la manta al indio que la trujese hasta que la traiga, y que así se apregone públicamente para que venga á noticia de todos; lo cual se hizo por pedimiento del procurador general"²⁰.

Y, en forma similar, se dispone la reparación de las calles por cuenta de los carreteros en el acta del Cabildo de fecha 17 de mayo de 1613²¹.

Sólo a mediados del siglo pasado empezaron a ser sustituidas estas carretas por otras más livianas, con ruedas de rayos, "aunque bastante pesadas todavía"²², que servían, naturalmente, también para la locomoción de personas. Así, el renombrado costumbrista chileno Vicente Pérez Rosales (1807-1886), en sus célebres *Recuerdos del pasado* ofrece un vívido cuadro de los viajes en carreta de antaño:

"Allá por los fines de cada Septiembre, época de los rodeos se notaba gran movimiento de carretas, de mulas y de *huasos* á caballo en las puertas y en los patios de las casas de los hacendados que se disponían á marchar con sus familias hacia sus propiedades rurales. Las carretas, único vehículo que en los viajes usaban las señoras, los niños y las criadas, eran unos pesadísimos, y antediluvianos armatostes, cuyas toscas ruedas llevaban por llantas burdos trozos de algarrobo con estacas de lo mismo, y por ejes, gruesos garrotes de

¹⁵ *pión* = *peón*.

¹⁶ *pica*: chil. *picana*.

¹⁷ *Collihue* = *colihue*, *coligüe* "varias especies de *Chusquea*, de la familia de las gramíneas, de tallo sólido, lleno" (Lenz, 199; Román, I, p. 346).

¹⁸ *maquí* = *máqui*, arbusto, *Aristotelia maquí* (Lenz, 828; Román, III, p. 430).

¹⁹ Cp. *Colección de Historiadores de Chile y Documentos relativos a la historia nacional*, t. XXIV. Actas del Cabildo de Santiago, t. VII. Santiago, 1901, p. 186.

²⁰ *ib.*, p. 343.

²¹ *ib.*, p. 416.

²² Gay, *Agr.*, II, pp. 245 y 248.

madera, hechos, como vulgarmente se dice, á punta de hacha, que no dejaban de chirriar desde el momento de ponerse en marcha hasta el de llegar á su destino. Sólo 26 años después, esto es, el año de 1830, se introdujo por primera vez en Chile el uso de la llanta de fierro²³ para mejorar esta importante Arca de Noé. En ella junto con los colchones que cubrían el centro para mitigar la fuerza de los golpes que le hacían dar las desigualdades del piso de los caminos, y la cortina de seda que adornaba su entrada, se veía siempre figurar con el más amigable y franco consorcio, señoras, criadas, niños, canastos con naranjas, canastos con huevos duros y con fiambres, canastitos de dulces de las recogidas, el tiesto íntimo de plata maciza, la harina tostada, el charqui para valdiviano, el terrífico instrumento del bitoque y la siempre consoladora guitarra. Con este ajuar, y al lento paso de pesados bueyes, se llegaba al cabo del día, después de sufrir un sol abrasador, á unos simulacros de posadas ó de ventas donde todo faltaba menos la incomodidad. En cuatro días se llegaba á Valparaíso, y en más ó menos tiempo á las haciendas á donde se dirigían las caravanas primaverales²⁴.

Y el novelista Daniel Barros Grez (1834-1904), no puede menos que hacer mención de aquellos viajes pintorescos en carreta, en su obra *Las aventuras del Cuatro Remos*:

“Desde tiempo inmemorial han acostumbrado los habitantes de Santiago hacer sus paseos anuales a las frutillas de Renca; y, allá en lo antiguo, no eran esos paseos como suelen hacerse hoy, en coche, sino en carreta de rayo, con alto toldo de totora, tirada por dos pares de robustos bueyes que un carretero no menos robusto conducía directamente con su larga picana de coligüe...”²⁵

²³ Cp. también Greve, *Ing.* I, p. 243: “las llantas de fierro, de una pieza, sólo comenzaron a usarse en Chile en el año de 1834, aunque para las cureñas... se usase, ya desde años antes, llantas formadas de varios trozos...”

²⁴ V. *Biblioteca de Escritores de Chile*, Santiago, 1910, Vol. III, pp. 15-16.

²⁵ Reproducido de R. A. Latcham *Estampas del Nuevo Extremo. Antología de Santiago 1541-1941*. Santiago de Chile, 1941, p. 169.

Siendo la carreta uno de los objetos más típicos y pintorescos de nuestra vida campesina, casi no hay ‘criollista’ de nuestra literatura a quien no le haya servido de fuente de inspiración para tejer al rededor de ella alguna escena novelesca. Basta recordar aquí a Mariano Latorre “La carreta en la montaña” (en *Vientos de mallines*), a Luis Durand, “La carreta de Juan Mardones” (en *Tierra de pellines*), a Marta Brunet, etc.

La carreta de ahora

Si por un lado la carreta primitiva con ruedas macizas, la llamada ‘chancha’²⁶, goza todavía de gran popularidad en varias regiones sureñas y aún del centro; se observa, por otro lado, una clara preferencia por el vehículo de estructura más moderna, aunque la modernización se limite, casi exclusivamente, al empleo de la rueda de rayos.

Así, el mismo tipo de carreta aparece, sin distinción geográfica, con las dos clases de ruedas, prevaleciendo, sin embargo, la de una sola pieza en las regiones cordilleras de la costa, donde las condiciones topográficas recomiendan su uso.

A pesar de que en ninguna parte de nuestro país se emplee una carreta cuyas ruedas estén fijadas al eje y giren junto con éste —detalle en que se diferencia notablemente del ‘carro’ peninsular— la mayoría de las carretas son ‘vocingleras’, tengan ruedas ‘chanchas’ o ruedas de rayos, con eje de madera o de hierro. Aunque los carreteros se dan el trabajo de engrasar los ejes, para prolongar su duración, no pueden evitar sino en parte tales ruidos.

En nuestra literatura, hay más de un ejemplo que destaca este rasgo. En testimonio de ello vayan los primeros versos de una hermosa poesía en la que Víctor Domingo Silva (n. 1882) canta a la carreta chillona:

²⁶ Llámase así por el ruido semejante al chirrido de los chanchos que al andar producen sus ruedas (Román, II, p. 9).

Crujiendo, rechinando, quejándose de todo, se arrastra la carreta por sobre el polvo gris; ya ahoga hasta los ejes las ruedas en el lodo, ya muele con las llantas los granos de maíz.

Y con magistrales pinceladas nos pinta Manuel Magallanes Moure (1877-1924) la carreta en su típico ambiente rural:

Por el camino interminable y blanco bajo el fuego del sol; por el camino que los vetustos álamos protegen con sus ramajes largamente erguidos va la tarda carreta dando tumbos y rechinando, como un monstruo herido, que fuera lentamente, lentamente arrastrando a lo largo del camino el enorme dolor de la agonía.

La carreta chilena, no obstante su origen hispánico, ha tenido siempre una estructura algo distinta a la del 'carro' peninsular. En general, su diferenciación habrá sido causada por las diferentes condiciones del medio que no ofrecía el material apropiado para ciertas piezas, como era el caso de las ruedas que no podían llevar llantas metálicas, porque no se introdujeron hasta comienzos del siglo XIX.

Consta nuestra carreta, igual que la de la Península Ibérica, de tres partes fundamentales: 1.ª El pértigo con el piso; 2.ª El eje con las ruedas y 3.ª Los adrales.

I. El pértigo y el piso

Dada la forma de la armazón, se distinguen dos tipos de carretas. (Lám. I).

La característica del tipo I a, evidentemente el más antiguo, consiste en que la armazón principal se compone de dos varas largas, gruesas y derechas, generalmente de hualle²⁷ o de eucalipto, dispuestas en forma oblicua, las cuales constituyen, a la vez, la base del piso que toma la forma de un trapecio isósceles. Es éste el tipo más común de los campos y regiones serranas del sur. En la variante I b, el piso es un cuadrilátero rectangular.

El tipo IIa se diferencia, esencialmente, del anterior por tener como pértigo (de

²⁷ *hualle*: el "röble" chileno. *Nothofagus obliqua* (Lenz, 568).

eucalipto, luma²⁸ o raulí²⁹) una sola vara que corre por debajo del centro del piso, el que, por su parte, posee siempre forma rectangular.

Esta clase de carretas se ve, con más frecuencia, en los pueblos y aún en las ciudades del sur y centro del país. La variante II b sólo tiene como peculiaridad esencial el empleo de cuatro ruedas, pero éstas son siempre de rayos.

Ambos tipos de carreta tienen variados usos; sirven para transportar madera, paja, pasto, productos agrícolas, carbón vegetal, leña y material de construcciones. De ahí los diversos nombres: carreta maderera, pajera, emparvadora, carbonera, pipera, frutera, etc.

Para el acarreo de troncos, sin embargo, no se utiliza nunca el tipo II; para el transporte de vino, raras veces. En la región cordillerana de la costa, se da preferencia a la 'carreta chancha' también para trasladar el carbón: "Esas carretas parecen un simpático juguete: son tan pequeñas... Y deben ser así, pues de otra manera no cabrían dentro de los senderos de la montaña donde habitan los carboneros..."³⁰

Provista de un toldo de lona o de cuero se emplea la carreta de piso rectangular también para viajes o paseos. A veces, aparece entoldada con una simple sábana o una colcha.

Atraviesan, en sentido horizontal, la punta de unión de las varas y el extremo del pértigo, respectivamente, uno o dos maderos, en los cuales se amarra el yugo; en las carretas con pértigo, van colocados en posición vertical.

No se usa ningún dispositivo para mantener la carreta detenida en posición horizontal; en los 'carretones', en cambio, se emplea corrientemente el *peón*, llamado en la Argentina *muchacho*.

Para el transporte de trozos de árboles, como ya se dijo, se utiliza en general el tipo I, casi siempre con una armazón sin piso propiamente tal; así en la provincia

²⁸ *luma*: árbol de madera muy dura, *Myrtus luma* (Lenz, 736).

²⁹ *raulí*: árbol de madera muy apreciada, *Nothofagus procera* (Lenz, 1263).

³⁰ A. Acevedo Hernández, *La Feria de Chillán*, en "Panorama y color de Chile", p. 169.

de Llanquihue, la región del Lago Ranco, en los alrededores del Lago Villarrica y en las provincias de Malleco y Bío-Bío, todas las regiones ricas en bosques y por ende productoras de madera. El mismo tipo de carreta usado para igual objeto recibe en la isla de Chiloé el nombre de *chanqueña* o *trufruca*³¹. (Lám. VIII, a)

Las varas, en su mayoría de madera de eucalipto, descansan con sus calados respectivos sobre el eje y están fuertemente amarradas a él con alambres o grapas de fierro.

En lugar del piso, estas carretas tienen, de ordinario, sólo un grueso travesaño, un poco ahuecado en el medio, donde se colocan los troncos. A veces, se usan dos o tres travesaños, a fin de dejar bien equilibrados los trozos y evitar un excesivo esfuerzo de los bueyes. (Lám. VII)

En la región de Arauco, se emplean, generalmente, tres travesaños lisos; uno delgado, más o menos en la mitad de los varales; otro ancho, encima del eje y delante de él, un tercero, más angosto. (Lám. VIII, b).

Semejante es el tipo de carreta conocido con el nombre de *catango*³² que se usa en las montañas sureñas para el acarreo de troncos.

Un modelo singular representa la carreta maderera de la región de Vegas de Itatá y de Coelemu (provincia de Ñuble); tiene un pértigo, ruedas muy altas y un

³¹ *chanqueña*: denominada así por la forma de la armazón; derivado de *chanquelle*, o más, bien *chanquey* "palo en forma de horcón en que se coloca el asador con la carne para poder darle vuelta con facilidad" (Lenz, 346); es voz propia de Chiloé (F. J. Cavada, *Dicc. manual isleño*. Santiago, 1921, p. 37).

trufruca: prop. "corneta" (Lenz 1416; Román, V, p. 583); probablemente por el sonido *tru-tru* que produce la carreta al caminar.

³² *catango*: úsase también en la Argentina (Malaret, s. v.). Lenz trae sólo *catanga* como nombre vulgar de un insecto. Esta misma voz significa, sin embargo, en la Argentina y en Bolivia también "carrito tirado por un caballo para el transporte de frutas" (Ac.; Malaret).

Tales *catangas* se usan, según noticias fidedignas, en la frontera argentino-chilena, siendo unos carritos de ruedas muy bajas, tirados por un caballo o una mula y se cree que son originarias de Chile. En Uruguay el término designa un "carrito para el transporte de frutas" (Malaret, *Supl.* I, p. 296).

eje en forma de arco quebrado, del cual pende, amarrado con cadena, el tronco que se arrastra.

El mismo tipo I se emplea en todas las regiones sureñas productoras de chicha y vino, especialmente en las provincias de Maule, Concepción y Osorno, para el transporte de pipas. El largo de su piso coincide con el de las pipas, las cuales, de ordinario, miden 2 m y tienen un ancho de 1.10 m.

La base del piso de estas carretas está formada por los mismos 'varales' que están unidos por dos gruesas vigas o por cuatro palos más delgados, bastante distanciados uno del otro, que se adaptan a la forma de la pipa. (Lám. IX).

Para todos los demás usos se emplea un piso completamente cubierto con tablas.

Terminología: *

Los dos maderos gruesos y largos, en cuya unión se sujeta el yugo:

1. *varales* [*baráleh*] Es el término más común y se emplea, en general, en plur. Cp. Ac. 'varal'; Krüger, GK, p. 198.
2. *varas* [*bárah*] Nacimiento (prov. de Bío-Bío) Cp. Dornheim, AIL III, p. 46.
3. *largeros* [*lar-yeroh*] Chiguayante (prov. de Concepción).
4. *pértigo* [*pértiyo*] Ancud (Chiloé).

La vara que sirve de lanza:

1. *pértigo* [*pértiyo*]
2. *timón* [*timõn*], término menos frecuente.

Las piezas metálicas semi-rectangulares con que se sujeta el pértigo al piso (i. e. a los 'cabezales') de la carreta:

1. *brazaderas* [*brasadérah*] = cast. *abrazaderas*, en que la *a-* inicial suele desaparecer por falsa separación del artículo definido en el singular: *la a/ brazadera* (Lám. X).
2. *brazales* [*brasáleh*] Cp. Ac. 'brazal': 'embrasadura', 2.* acep. = 'asa del

* Las fricativas de *b*, *d*, *g* se han representado en la transcripción fonética por β , δ y γ respectivamente.

escudo, etc.' (por semejanza de forma)

Los maderos que atraviesan horizontalmente la punta de los varales o del pértigo y en los cuales se sujeta el yugo:

1. *clavijas* [klaβixah]
2. *pitones* [pitóneh]. Trátase aquí, seguramente, de la voz de origen araucano *pitón* 'palo duro y puntiagudo que sirve para hacer hoyos en la tierra, para sembrar maíz, porotos, etc.' (Lenz, 1130).

A veces, el pértigo lleva un solo madero hacia abajo:

1. *clavija* [klaβixa]
2. *caña* [kána]
3. *tumba* [túmba] Chiloé. Denominase así, porque al quitarse esta pieza, la carreta se tumba.

La carreta maderera de la región del Lago de Villarrica lleva, a menudo, en la parte trasera de uno de los varales, un dispositivo de madera, en forma de manija o abrazadera donde se colocó el hacha durante el viaje. Se le llama: *bolsillo* [bolsíyo]. (Lám. XXVII)

El piso:

cama [káma] Único término usual.

Los gruesos maderos laterales de la cama:

1. *costaneros* [kohtanéroh] Concepción y alrededores
2. *costaneras* [kohtanérah] Provincia de Maule.
3. *largueros* [laryéroh] Ancud (Chiloé). El término "limón", que con el mismo sentido se usa en la Argentina, Cuba y en España, se aplica aquí a las piezas respectivas de los carretones, no de las carretas, como sostiene Román (III, p. 309) Cp. Zamora, Mérida, p. 110.

Cada uno de los gruesos travesaños que se apoyan sobre los costaneros y forman los bordes delantero y trasero de la cama:

cabezal [kaβesál] Cp. Krüger, GK, p. 200; Sánchez S., RFE, XV, p. 267; Morínigo, 505; Ronco, p. 16.

Las diversas tablas transversales, generalmente de raulí, que unen, a la vez, los varales o los costaneros:

1. *tablillas* [taβliyah]
2. *tablas* [táβlah]

Los travesaños algo ahuecados, en el medio, de las carretas madereras, o los paltos correspondientes usados por las carretas piperas:

yuguillos [yuyíyoh] Cp. Román, V, p. 734. (Lám. XI).

II. El eje y las ruedas

El eje, hecho de madera o de hierro, se adelgaza, en general, en los extremos donde entra en el ojal de la rueda y está fijo. Es principalmente la 'carreta chancha', o sea la de ruedas macizas, la que utiliza el eje de madera. Para su fabricación se escoge, naturalmente, la clase más resistente, prefiriéndose, entre otras, la de luma.

Aunque también se empleen para ruedas de rayos, se puede decir que no obstante, hoy día el uso del eje de hierro es el más generalizado debido a su mayor duración.

En la carreta del tipo I, se sujeta el eje a los varales; en la del tipo II, en la parte inferior de los costaneros y del pértigo, mediante gruesos alambres, abrazaderas de hierro o un perno.

Un trozo ligeramente cónico de madera o de metal o alambre grueso, o en forma de gancho que atraviesa los extremos del eje, asegura la rueda a este último (Lám. XII). Debajo de la cama de la carreta, el eje es, comúnmente, de forma prismática, a veces, cilíndrica. Los extremos, redondos como el ojal de la rueda, lleva, en general, para defensa de la rueda, una chapa circular de metal.

Terminología.

eje [éxe] Cp. Morínigo, 513; Ronco, p. 17.

Las piezas de metal con que se sujeta el eje a los varales o a los costaneros, así como al pértigo debajo de la cama:

1. *brazaderas* [brasadérah] = cast. *abrazaderas*. Véase arriba.
2. *brazales* [brasáleh]. Véase arriba.
3. *amarras* [amárrah]. Depto. de Itata.

El perno de hierro para el mismo objeto:

matabuey [matawéj] Concepción, Chiguayante, Hualqui. Es término usado tanto en América como en España. En Chile, sin embargo, no significa, como cree Morínigo (518), ni "abrazadera" ni "correa fuerte de cuero crudo que sirva para sujetar la caja de la carreta al eje". M. A. Román (III, p. 452), a quien se refiere Morínigo, tampoco así lo afirma, pues dice: "Palo hincado en los limones de las carretas *chanchas*, en el cual se ataba ó aseguraba el eje. En otros atravesaba el limón y el eje. Hoy se usa para esto abrazaderas de hierro".

No obstante, la descripción de Román merece hoy varias rectificaciones, como es fácil de advertir. La explicación del nombre la da Saubidet, s. v.: "Cuando estos (matabueyes) se aflojaban, todos los golpes amplificadas repercutían sobre el pértigo y el yugo, maltratando así grandemente a los buyes".

La pieza de madera o de metal que sirve para asegurar la rueda al eje:

1. *clavija* [klaβixa] Concepción, Arauco.
2. *chaveta* [çabéta] Concepción, Quirihue (prov. de Ñuble y Maule) Cp. Ebeling, VKR V, p. 71: (Lám. XII).

La rodaja de hierro que se coloca en los extremos del eje:

1. *volandera* [bolandéra] Cp, Ac.; RFE, XV, p. 267.

2. *volanda* [bolánda] Chiguayante, Hualqui (prov. de Concepción)

Los anillos de hierro que aprietan el cubo:

1. *cordones* [kordóneh] Prov. de Concepción, Ñuble, Maule.
2. *golillas* [golíyah] Chiloé.

El extremo del eje:

husillo [usiyo] Concepción y alrededores.

Las ruedas

La rueda de la 'carreta chancha' es maciza, de una sola pieza, hecha de un grueso tronco de árbol, ordinariamente de luma, pellín³³ y, a veces, de pino araucaria, y tiene un centro grueso por donde pasa el eje. Esta rueda primitiva, que gira sobre el eje, data de los tiempos de la conquista y se ha conservado desde Chiloé hasta el centro del país, sin variación alguna, de preferencia en las zonas serranas.

Antes de ser usadas, estas ruedas son sumergidas en el agua durante algún tiempo y luego puestas al sol. De este modo, la madera adquiere mayor dureza y resiste mejor los golpes de los caminos pedregosos, ya que pocas veces lleva un anillo de metal que la proteja.

El diámetro de las ruedas no pasa de 60 a 70 centímetros, siendo su ancho de 15 cm. aproximadamente.

Los nombres que se le dan son:

1. *rueda chancha* [rrwêda çânçá] Es el término más usual.
2. *rueda de bolo* [rrwêda e bólo] Curacautín (prov. de Malleco)
3. *rueda de cepa* [rrwêda e sépa] Navidad (prov. de Santiago)
4. *rueda de tablero* [rrwêda e tabléro] Chiloé.

La rueda más común hoy día es, naturalmente, la de rayos que no se diferencia del tipo usado en Europa.

³³ *pellín*: "madera interior del roble viejo" (Lenz, 1034).

El aro de madera —comúnmente de pellín, espino, avellano o litre³⁴— va siempre rodeado de un cerco de hierro que se coloca en estado candente. El cubo también es de madera, así como las piezas que lo unen a las pinas. En el medio del cubo se halla embutida una pieza cilíndrica de metal, por la que pasa el eje y que sirve de protección a la rueda.

Terminología:

El círculo de trozos curvos de madera que forman la rueda:

aro [áro]

Los trozos curvos del aro:

1. *cama* [káma] Es el término más usual. Cp. Román, I, p. 239; Dornheim AIL, III, p. 47; Ronco, p. 16.
2. *curva* [kúrβa] Concepción y alrededores. Cp. Morínigo, 512.
3. *arco* [árko]

El cerco de hierro con que se guarnece la rueda por la parte exterior:

1. *llanta* [yánta] Es el término más usual. Cp. Krüger, GK, p. 220; Ebeling VKR, V, p. 79; Ronco, p. 23; Morínigo, 516.
2. *piso* [píso] Hualqui, Chiguayante (prov. de Concepción).

Cada una de las piezas de madera que unen el cubo a las pinas:

rayo [rtáyo] Término general en América y España. Cp. Morínigo, 523; Dornheim, AIL, p. 47.

El centro grueso de la rueda maciza o el cubo en que se encajan los rayos:

maza [mása]. Cp. Ac., Román, III, p. 466; Morínigo, 517; Ronco, p. 19; Dornheim AIL, III, p. 46; Zamora, Mérida, pp. 48 y 114.

La pieza hueca, cilíndrica, de hierro, abierta por ambos extremos, que se coloca en el medio de la maza y por donde pasa el eje:

1. *bocín* [bosín] Cp. Ac.
2. *bocina* [bosina] Hualqui, Chiguayante (prov. de Concepción). Cp. Román, I, p. 173, quien equivocadamente considera 'bocina' como equivalente de cast. "arandela, vilorta o volandera". Algo más exacta es la definición que trae A. Malaret; Dornheim, AIL, III, p. 46.
3. *tubo* [túβo]
4. *boquilla* [bohíya] (en la rueda chancha). Villarrica, Pucón.

III. Los adrales

Igual que la mayoría de los 'carros' peninsulares, los costados de la carreta chilena pueden constar de a) simples palos, b) tablas, c) tejidos de varillas flexibles.

La forma y las dimensiones de los adrales se adaptan al uso al cual se destina la carreta. El tipo más común es el de toscos palos verticales —de eucalipto, coligüe, avellano, laurel o de tallos de arbustos (maqui, boldo, peumo)— que, en general, llevan uno o varios colocados en sentido horizontal —a veces también un tablón (Lám. XIII, a)—, para unir y dar mayor firmeza a aquéllos. En algunas partes, como, por ejemplo, en Cura-Cautín y Constitución, se prescinde de estos últimos. (Lám. XIII).

En la comuna de Nacimiento, prov. de Bío-Bío, la carreta emparvadora lleva en la parte posterior, una especie de travesaño supletorio móvil con dos palos para sujetar la carga.

Los palos verticales atraviesan los varales o se introducen en los cabezales o en los costaneros o en las mismas tablas de la cama; los horizontales suelen amarrarse con tiras de cuero de vaca, con cordeles o con alambres.

En esta forma sencilla, la carreta se utiliza, principalmente, para acarrear carbón y leña, pero también paja y productos agrícolas ensacados y aun uvas en pilones. A

³⁴ *litre*: "árbol de madera muy sólida", *Lithraea venenosa* (Lenz, 720).

menudo se refuerzan los costados mediante uno o dos tablones que se colocan sin amarras por el lado interior de la cama o por afuera asegurados con alambres. (Cp. Ebeling, VKR, V, p. 84). Con este arreglo, la carreta sirve también para el transporte de piedras, arenas, etc.

En Renaico y Angol, prov. de Malleco, se ve una carreta carbonera que tiene, para aumentar su capacidad de carga, una especie de acoplado de listones de madera que va unido a la cama por gruesos tarugos (Lám. XIV).

En las zonas trigueras, se le añade a la carreta común, tanto para llevar el trigo a la era como para trasladar la paja desde el sitio de la trilla a las bodegas, un enrejado de quilas³⁵ o coligües o de cualesquiera varas flexibles, unas veces abierto por arriba (Lám. XV), otras veces cerrado, en forma de arco (Lám. XVI) de 2 m a 2,50 m de alto, quedando entonces abiertas la parte delantera así como la trasera. En este caso se asegura la carga mediante unos látigos de cuero.

Por otra parte, se ven también, sobre todo en los llanos de las provincias de Bío-Bío y de Malleco, carros emparvadores cuyos cuatro costados están completamente cerrados por listones de madera en forma de jaula.

Un enrejado especial de listones, en que un costado es más alto que el otro, se usa para la carreta emparvadora en Coigüe y, en general, en la región de Los Angeles, prov. de Bío-Bío. Los listones, comúnmente, son de 2 pulgadas de ancho por 1 de espesor y están colocadas a 10 cm. de distancia. En la región de Los Angeles, la carreta tiene, por término medio, 2,50 m de largo y 1,50 m de ancho; el lado más alto del enrejado es de 2 m, el otro de 1,50 m. Pero también los hay de 3 m. x 2,50 m.

Una ligera variante de este dispositivo se ve en Nacimiento (prov. de Bío-Bío), donde se usa, a veces, un enrejado de listones de igual altura por los cuatro costados, en reemplazo de los simples palos (Lám. XVII), y el cual, a su vez, puede

ser sustituido por un entablado, igualmente de quita y pon, para el transporte de uva, en la época de la vendimia. (Lám. XVIII).

Esta última forma se acerca, en su aspecto general, al tipo de carreta, cuyos cuatro costados están cerrados por tablas de madera, formando una especie de cajón abierto en la parte superior. Se emplea para el traslado de piedras, ripio o arena, siendo su capacidad de carga de medio metro cúbico o de un metro cúbico, según la altura de las tablas.

Para facilitar la operación de descargar, tienen, a veces, los varales o el pértigo más cortos debajo de la cama, permitiendo así al cubo hacer un movimiento giratorio de cerca de 90°, tan pronto como se suelte, en la parte anterior, el cabestro que lo mantiene en posición horizontal. Es frecuente en Cura-Cautín y alrededores, prov. de Malleco. Con los costados algo oblicuos, se la encuentra para el acarreo de greda, en la región comprendida entre Coelemu y Quirihue, en las provincias de Concepción y Nuble. (Lám. XIX).

También lleva las tablas laterales inclinadas hacia afuera la carreta emparvadora de cuatro ruedas que se usa para el transporte de gavillas de trigo, preferentemente en las provincias de Valdivia, Osorno y Llanquihue, o sea en la región de antiguos colonos alemanes, por lo cual se suele denominar también 'carreta alemana'. (Lám. XX).

La carreta de cuatro ruedas de rayos es de regular uso además en Chiloé.

Con mucha frecuencia son reemplazadas las tablas laterales por un tejido de mimbre u otras varas flexibles; de ahí el nombre de 'carreta quinchada'³⁶.

En esto coinciden nuestras carretas con los antiguos 'carros' de diversas regiones de la Península Ibérica, en particular, de Galicia, León, Asturias, Cantabria, de los Países Vascos y del N. de Portugal. Pero también otros países latinos del Viejo Continente muestran, en este punto, gran

³⁵ *quila*: "nombre vulg. de varias especies de gramíneas, muy elevadas, ramosas, *Chusquea quila* (Lenz, 1217).

³⁶ *quinchada* < *quinchar* = hacer quinchas; *quincha*: lit. "pared formada por palos, cañas, ramas, totoras o sarmientos entretrejidos"; luego "las paredes laterales de las carretas, hechas generalmente de colihues amarrados con sogas de cuero o "voquis" (Lenz, 1237).

similitud, de modo que parece muy probable el influjo europeo sobre la cultura material sudamericana en este particular ³⁷.

En las carretas pajera y emparvadora, el tejido forma, comúnmente, un semicírculo, en la parte delantera, quedando la carreta abierta por arriba y por atrás. Una vez cargada, se asegura la parte trasera del vehículo mediante unos látigos de cuero. Es corriente su empleo en las provincias de Arauco, Bío-Bío, Concepción, Ñuble, Maule, Colchagua.

En la región de Quillón, Coelemu y Quirihue, de las provincias de Ñuble y de Concepción, se usa, a menudo, un enrejado de varillas de mimbre, no añadido a los costados, sino puesto directamente en la cama y ajustado entre los palos laterales o prescindiendo de estos últimos (Lám. XXI).

Al N. de Concepción, en Cauquenes, Quirihue y alrededores, se usa como carbonera la carreta quinchada con una parte supletoria atrás, hecha igualmente de quinchá. (Lám. XXII).

Terminología.

El conjunto de la cama y las tablas laterales:

camada [kamáða, kamá] Ancud (Chiloé).

Los palos verticales embutidos en los varales o los costaneros que cierran los costados de la carreta:

barandillas [barandiyah] Cp. Krüger, GK, p. 222; Dornheim, AIL, III, p. 46. También en PRico; cp. Malaret; Santamaría.

Los maderos colocados en sentido horizontal, casi al terminar las barandillas y que impiden que éstas se abran:

³⁷ Cp. Ebeling, VKR, V, p. 85; Dornheim, *Medios de transporte*, pp. 12-13.

1. *barandas* [barándah]
2. *barrotes* [barróteh] Chiguayante, prov. de Concepción.

Si es uno solo, también
varal [barál] Hualqui, Concepción.

El techo de la carreta para viajes o paseos:

toldo [tóldo] Cp. Ronco, p. 21.

Los listones gruesos hincados verticalmente en los cuatro extremos:

tablillas [taβliyah]

Las piezas de madera que cierran completamente los costados de la carreta:

tablas [táβlah]

Las tablas que cierran la carreta en la parte trasera:

compuerta [kompwérta]

En algunas carretas emparvadoras, hay en la parte trasera un travesaño movable con dos palos verticales:

torno [tórn] (Lám. XXVIII)

Los palos verticales embutidos en el torno:

perros [pérr] :

Toda la parte posterior de la carreta:
culata [kulátá] Cp. Ronco, p. 17.

El tejido de varillas flexibles que se pone en los costados y, a veces, también en la parte trasera, reemplazando las barandillas o la compuerta respectivamente:

1. *quincha* [kíncha] Cp. Román, IV, p. 552; Lenz, 1237; Ronco, p. 20.
2. *cañastillo* [kanahitiyo] Prov. de Concepción. Cp. Lám. XXI.

El gancho de hierro, en que se amarra el látigo o cordel para asegurar la carga:

gárfio [gárfjo]

El yugo

Como animales de tiro de las carretas, se usan, en todo el sur del país exclusivamente bueyes uncidos a yugos cornales.

La forma del yugo ofrece muy poca variedad y es sencillísima. Aunque provisto de las entalladuras necesarias para sujetar los látigos, el yugo chileno no muestra la riqueza de adornos que frecuentemente ostentan los modelos usados en la Península Ibérica. (Cp. Krüger, GK, pp. 174-176). La parte arqueada sobre el morrillo del animal, comúnmente, se prolonga un poco hacia el pescuezo, a fin de darle mayor firmeza. (Láms. XXIII y XXVI).

Para su fabricación se utiliza madera liviana como la de peumo o aromo, pero también de lingue³⁸.

En Chile no se acostumbra poner a los animales ninguna almohadilla o 'pieza de género acolchado' para protegerles el pescuezo. Sólo cuando han soportado un gran peso y se les forma una herida, se les coloca un pedazo de pellejo de oveja para aminorar el roce. Es, pues, errónea la información que aparece en Santamaría (bajo la voz de 'cogotera'), quien seguramente se basa en Román, I, p. 341.

El yugo se une a la carreta por medio de un látigo que se ata a las clavijas que atraviesan los varales o el pértigo, no usándose ni ganchos ni anillos, como es costumbre en España. (Cp. Krüger, GK, pp. 179-180).

La carreta es, generalmente, arrastrada por una pareja de bueyes; cuando se usan más, debido al peso de la carga o a las malas condiciones del camino, el yugo que se agrega adelante, se amarra al otro, casi siempre por medio de una cadena de hierro.

Terminología.

yugo [yuɣo] Cp. Ac.; Román, V, p. 734; Morínigo, 529; Ronco, p. 24; Dornheim, AHL, III, p. 33.

³⁸ *lingue*: árbol de la familia de las lauráceas, *Persea lingue*; "su madera es valiosa por su duración y elasticidad" (Lenz, 719. Román, III, p. 314).

La comba del yugo dondè ponen la cabeza los bueyes:

cogotera [coɣotéra]

El látigo con que se amarran los cuernos de los bueyes al yugo:

coyunda [koyúnda] Cp. Ac.; Morínigo, 509; Ronco, pp. 17 y 24. En Pucón, Palguín también *mancornera*, *malcornera*; Román, III, p. 406, trae otra acepción.

Los dos bueyes juntos:

yunta [yúnta] Cp. Ac.; Morínigo, 530; Ronco, p. 24.

El buey que va uncido al pértigo:

pertiguero [pertiyéro] Cp. Román, IV, p. 235; Ronco, p. 24; Morínigo, 521.

La yunta que va uncida al pértigo:

pertiguera [pertiýera] Cp. Román, IV, p. 235.

El látigo con que se sujeta el pértigo de la carreta al centro del yugo:

cabresto [kaβréhto, kawréhto] = cast. *cabestro*. Cp. Ac., Román, I, 219.

En la región maderera, en particular, en los alrededores del Lago de Villarrica, se pasa la cadena de hierro con que sujetan los troncos, por un anillo de metal llamado:

argollón [arɣoyón] (Lám. XXIX).

Este último se halla amarrado al yugo por una correa:

balsón [balsón] Román, I, p. 141 trae otra acepción.

La vara larga que en un extremo tiene una punta de hierro con que los carreteros pican a la yunta:

1. *picana* [pikána] Cp. Ac.; Lenz, 1055; Román, IV, p. 250-251; Morínigo, 522; Ronco, p. 19.
2. *garrocha* [garróča] Prov. de Arauco, Concepción, Ñuble, Cp. Ac.; Román, IV, p. 251. También en Méjico, cp. Santamaría, s. v.

La punta de hierro en el extremo de la picana:

clavo [kláβo]

Picar con la picana a los bueyes:

picanear [pikanjár] Cp. Lenz, 1055.

Nota: Este trabajo se publicó en el tomo I del *Homenaje a Fritz Krüger* (Mendoza, 1952) y se reproduce aquí con algunas modificaciones.

El látigo que se usa, a veces, en lugar de la picana:

huasca [gwáhka] Cp. Lenz, 596; Ac.; Román, III, p. 64.

Atar los bueyes al yugo:

1. *enyugar* [enyuγár]
2. *uncir los bueyes* [unsír loh γwéyeh].

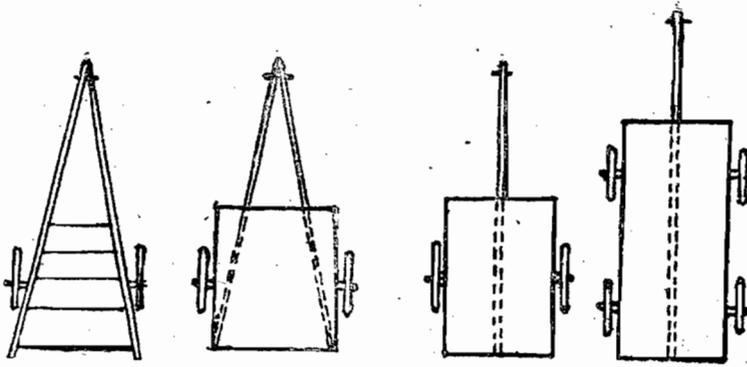
Finalmente, mencionaremos dos giros muy usuales de nuestro lenguaje relacionados con la carreta:

andar como carreta = *carretear*, o sea 'andar con gran lentitud'.

tirar uno o hacer tirar a uno la carreta; fr. fig. y fam. 'hacer uno u obligar a uno a hacer un viaje inútil'. Ú. t. *carretearse* [karretjárse], Cp. Román, V, p. 474.

BIBLIOGRAFÍA Y ABREVIATURAS

- Ac.: Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, 17ª edic. Madrid, 1947.
- AIL: Anales del Instituto de Lingüística. Mendoza.
- Caro, Pueblos del N: Julio Caro Baroja, *Los pueblos del norte de la Península Ibérica*. Madrid, 1943.
- Caro, Pueblos de España: Julio Caro Baroja, *Los pueblos de España. Ensayo de etnología*. Barcelona, 1946.
- Dornheim, Medios de transporte: Alfred Dornheim, *Los medios de transporte en el Valle de Nono, provincia de Córdoba*; en *Spiritus*, revista para los alumnos de la Universidad Nacional de Cuyo, núm. 4-5, Mendoza, 1941. Tirada aparte, Mendoza, 1942.
- Dornheim, AIL, III: Alfred Dornheim, *Los aperos de cultivo en el Valle de Nono, provincia de Córdoba. Estudio ergológico-lingüístico*, en *Anales del Instituto de Lingüística*, t. III (1943), Mendoza, 1945, pp. 24-56.
- Ebeling, VKR, V: Walter Ebeling, *Die landwirtschaftlichen Geräte im Osten der Provinz Lugo (Spanien). Sach- und wortkundliche Untersuchungen*, en *Volkstum und Kultur der Romanen*, V, Jahrg. 1./3. Heft, Hamburg, 1932, pp. 50-151.
- Gay, Agr.: Claudio Gay, *Historia física y política de Chile. Agricultura*, 2 tomos. París, 1862, 1865.
- Greve, Ing.: Ernesto Greve, *Historia de la Ingeniería en Chile*, 4 tomos, Santiago, 1938.
- Krüger, GK: Fritz Krüger, *Die Gegenstandskultur Sanabrias und seiner Nachbargebiete*. Hamburg 1924.
- Krüger, Léxico rural: Fritz Krüger, *El léxico rural del noroeste ibérico*, en *Revista de Filología Española (RFE)*. Anejo XXXVI, Madrid, 1947.
- Lenz: Rodolfo Lenz, *Diccionario etimológico de las voces chilenas derivadas de lenguas indígenas americanas*. Santiago, 1904.
- Malaret: Augusto Malaret, *Diccionario de americanismos*. Buenos Aires, 1946, 3.ª edición.
- Malaret, Supl. I: Augusto Malaret, *Diccionario de americanismos*, Suplemento, tomo I. Buenos Aires, 1942.
- Messerschmidt, VKR, IV: Hellmuth Messerschmidt, *Haus und Wirtschaft in der Serra da Estrela (Portugal)*, en *Volkstum und Kultur der Romanen*, IV, 1./2. Heft, Hamburg, 1931, pp. 72-163.
- Morínigo: M. A. Morínigo, *Hispanismos en el guaraní*. Buenos Aires, 1931.
- Román, M. A. Román, *Diccionario de chilenismos y de otras voces y locuciones viciosas*. 5 vols. Santiago, 1901-1918.
- Ronco: B. J. Ronco, *Vocabulario de la carreta criolla*. De la revista *Azul*, 1930.
- Sánchez S., RFE, XV: P. Sánchez Sevilla, *El habla de Cespedosa de Tormes*, en *RFE*, XV (1928).
- Santamaría: F. J. Santamaría, *Diccionario general de americanismos*, 3 vols. Méjico, 1942.
- Saubidet: Tito Saubidet, *Vocabulario y refranero criollo*. Buenos Aires, 1943.
- VKR: Revista "Volkstum und Kultur der Romanen", Hamburg.
- Zamora, Mérida: Alonso Zamora Vicente, *El habla de Mérida y sus cercanías*, en *RFE*, Anejo XXIX, Madrid, 1943.



Lám. I

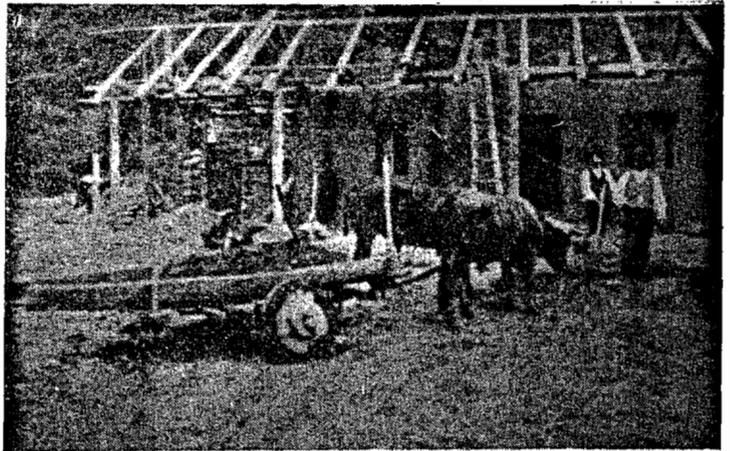
Ia

Ib

IIa

IIb

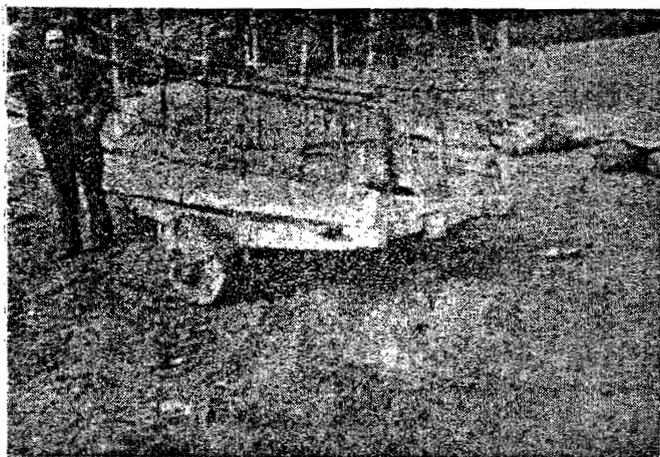
Lám. II
Prov de Maule
tipo I a



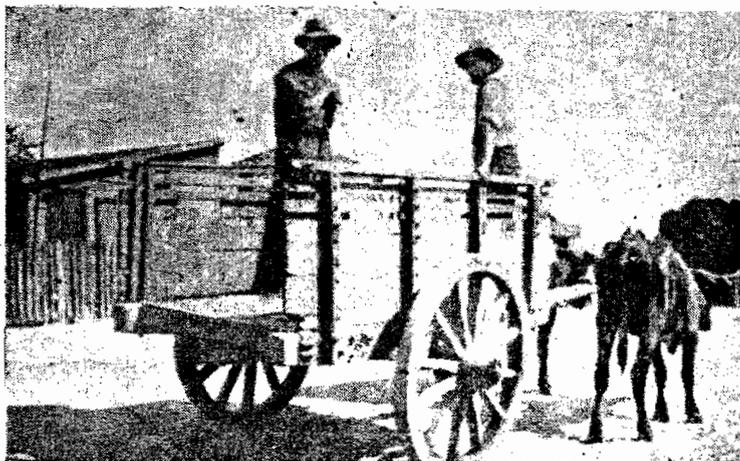
Lám. III
Prov. de Concepción
tipo I a



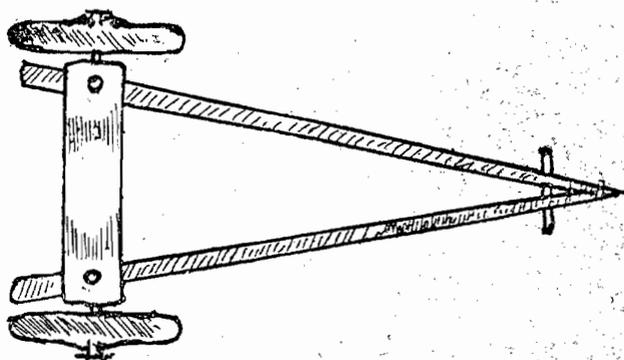
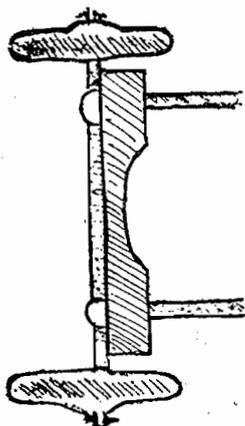
Lám. IV
Isla de Chiloé
tipo I b



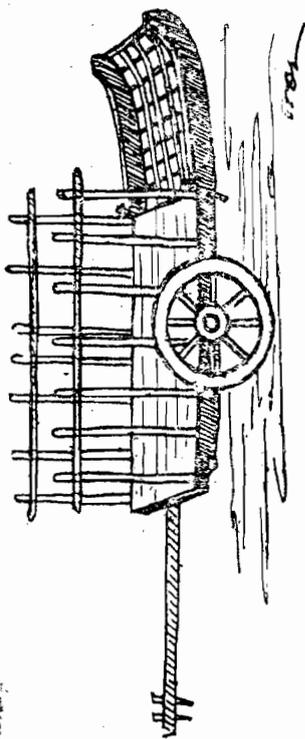
Lám. V
Prov. de Colchagua
tipo II



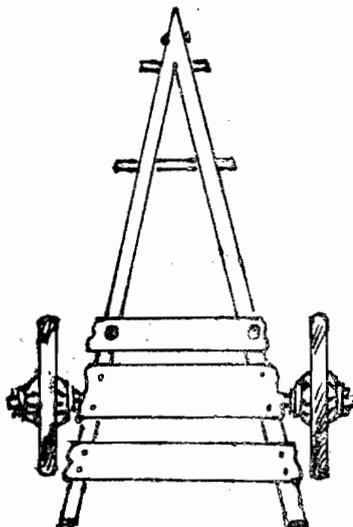
Lám. VI
Prov. de Concepción
tipo II a



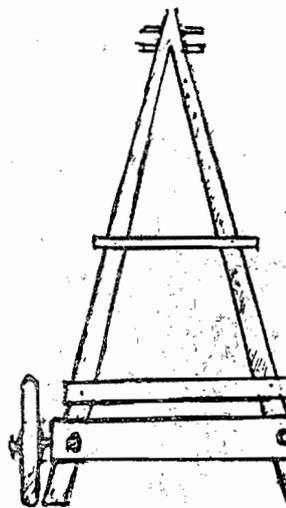
Lám.



Lám. XIV

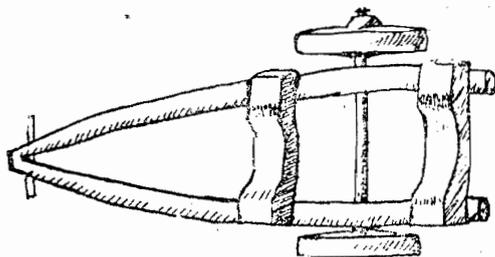


Lám. VIII

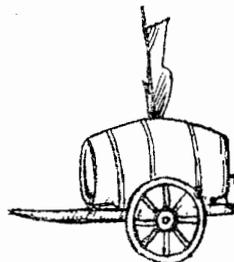


b

a

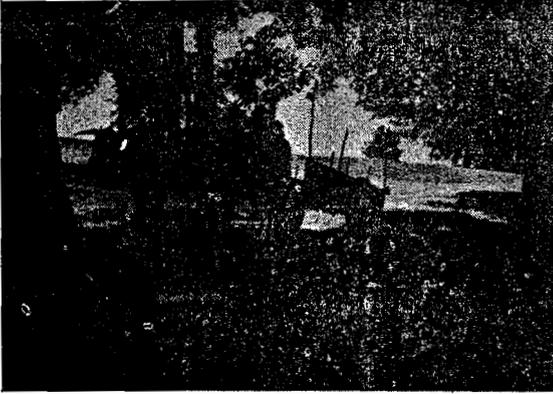


Lám. X



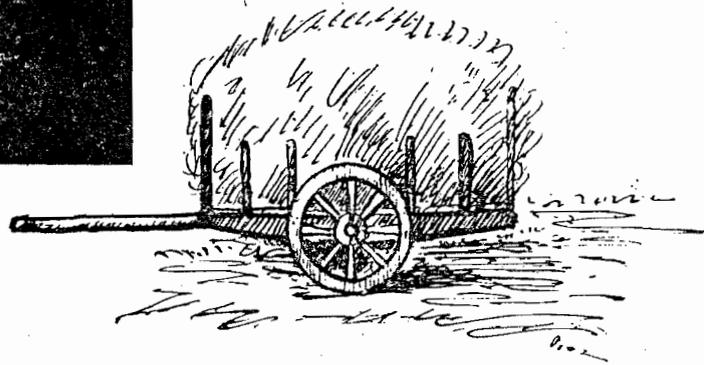
Lám.



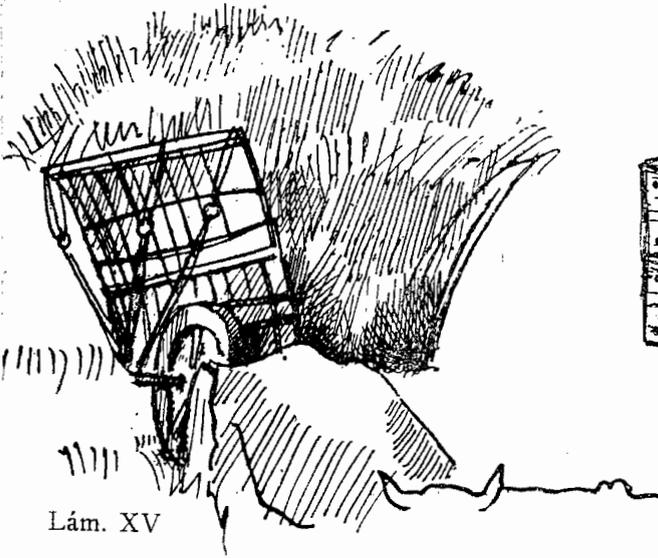


Lám. XIII (a)

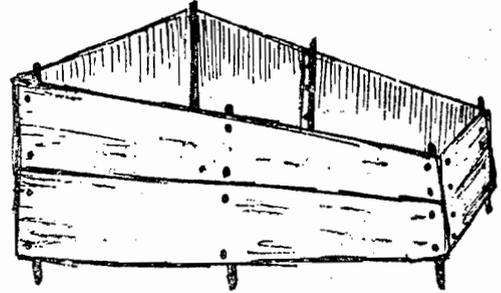
Lám. XII



Lám. XIII (b)

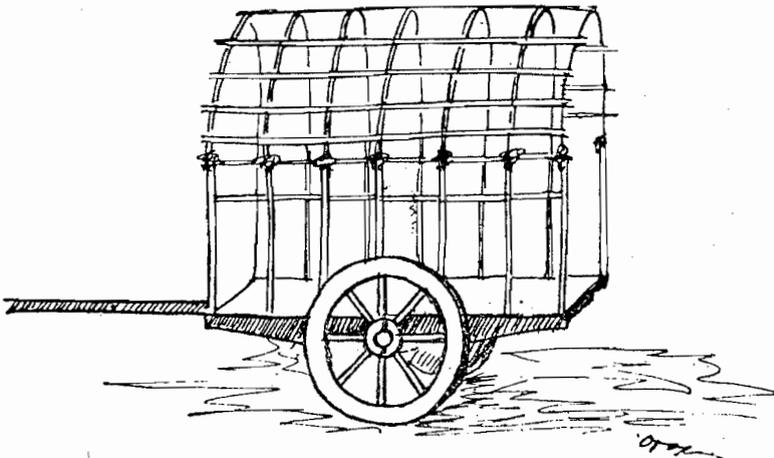


Lám. XV



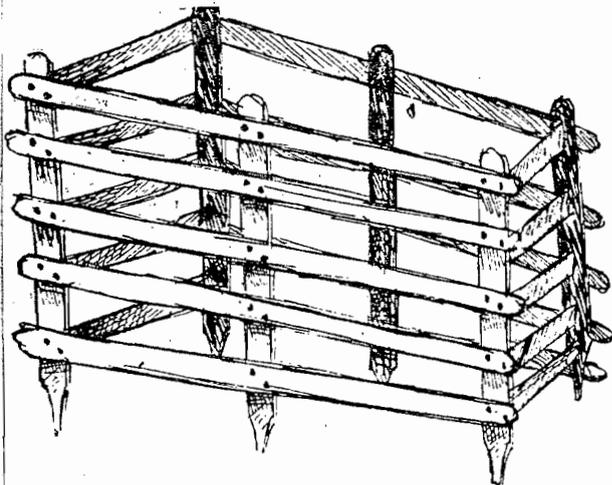
Lám. XVIII

Lám. XVI

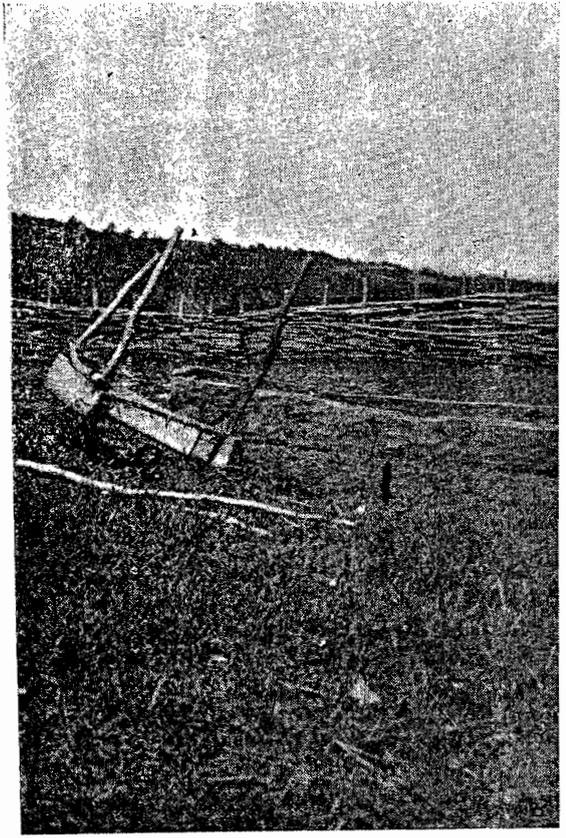


Lám. XI





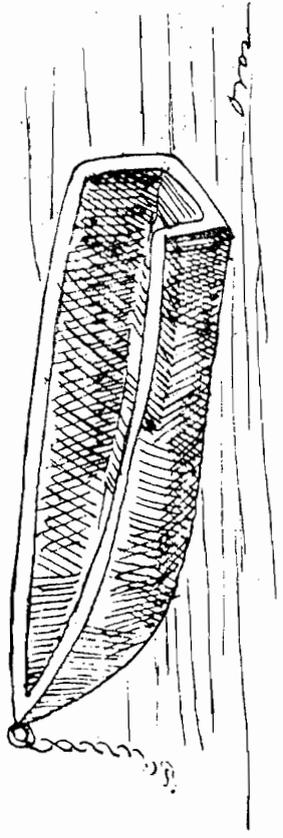
Lám. XVII



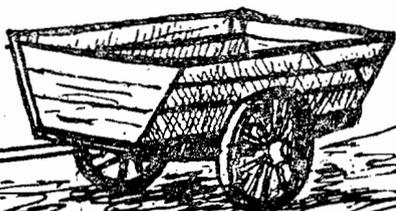
1. Carreta Bongo - Lám. XXX (a)
 2. Changuay - Quellón (Chiloé)



Carreta Bongo Lám. XXX (a)
 Quellón (Chiloé)

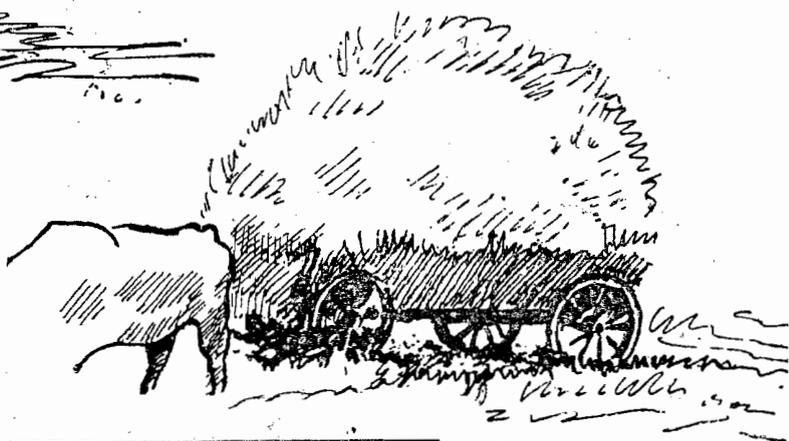


Lám. XXX, c
 Carreta Dornajo (Chiloé)



Lám. XIX

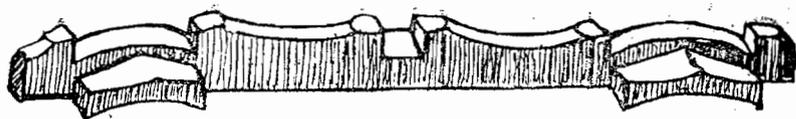
Lám. XX



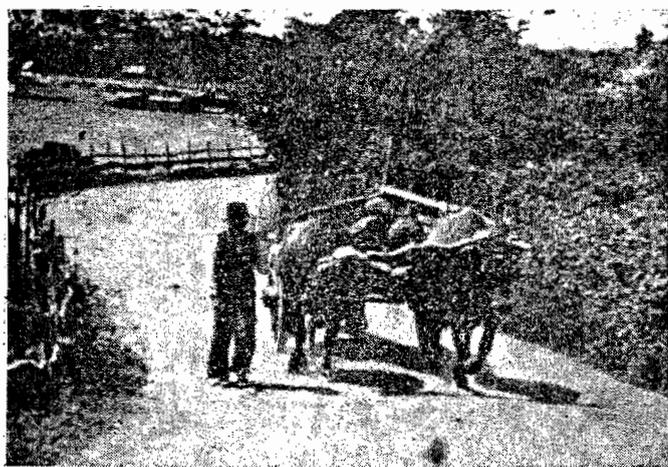
Lám. XXI
c. pajera,
Prov. de Maule,
Ñuble

Lám. XXII
c. carbonera
Cauquenes



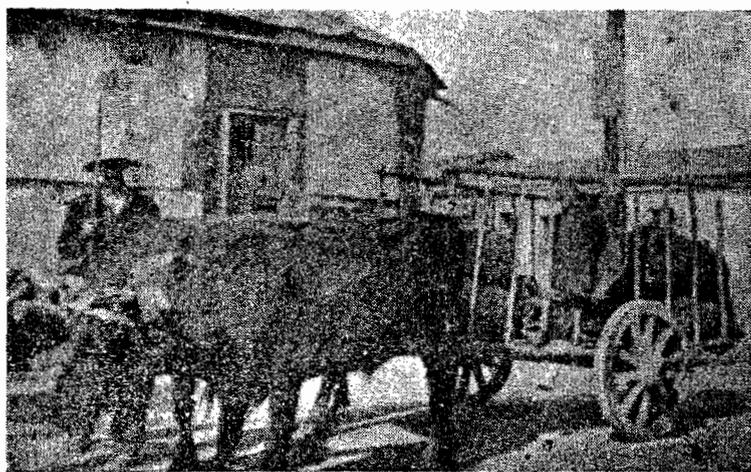


Lám. XXIII

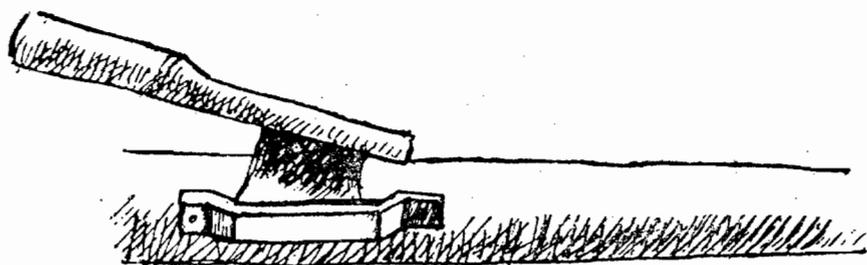
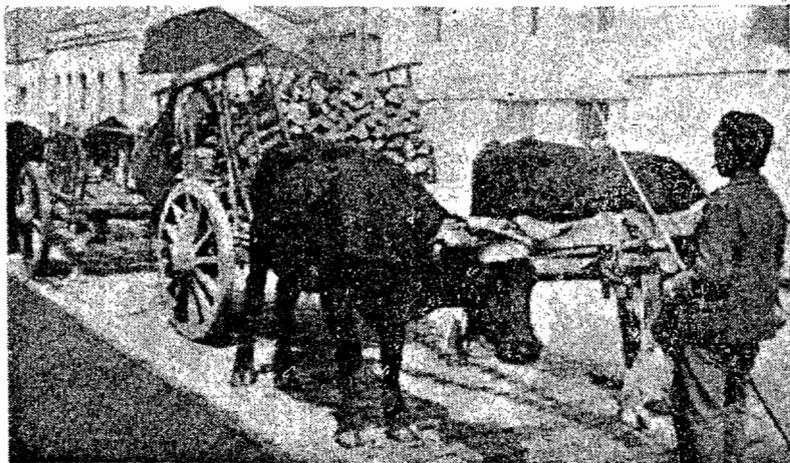


Lám. XXIV
Carretero con huasca.
Chiloé

Lám. XXV
Chiguayante
Prov. de Concepción



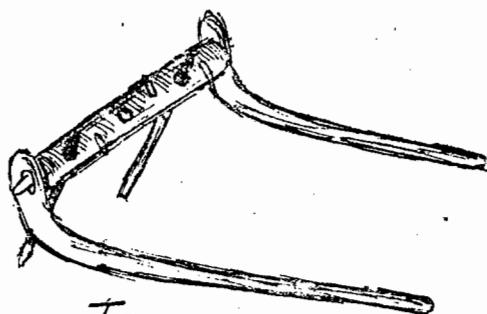
Lám. XXVI
Concepción



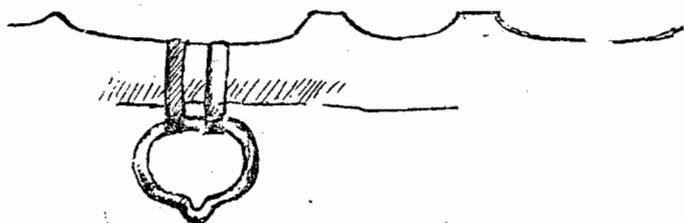
Bolsillo (Palguín)

Lám. xxvii

Lám. xxviii.



Torno



Argollón y Balsón
(Villarrica)

Lám. xxix