

NOTICIAS SOBRE LA TRANSFORMACIÓN DEL CARRO EN GUIPUZCOA
A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVII

José Antonio Azpiazu Elorza
ETEO, Oñate

La importancia del carro en la historia del transporte y, consecuentemente, en un aspecto tan importante para el avance de la humanidad, es innegable.

Fernand Braudel, en su libro El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II¹, ante la idea generalizada de la supremacía del transporte marítimo sobre el terrestre, defiende la teoría de que las rutas terrestres han constituido en el siglo XVII una alternativa válida a las rutas del mar.

Sin embargo, este mismo autor admite las pocas innovaciones en este tipo de transportes en tal época, anclada en un arcaísmo lamentable en este aspecto. Señala por ejemplo que en España los vehículos eran muy poco corrientes y que la mayor parte del transporte interno se realizaba a lomos de mulas. Los carros eran utilizados cerca de las ciudades y en las retaguardias de los ejércitos, fundamentalmente, mientras que en espacios enormes la supremacía seguía correspondiendo a la bestia de carga.

La utilización de carros o de carruajes para el transporte humano no parece que fuera muy usual en España. Los campesinos vascos, sin duda familiarizados con el carro, quedan sin embargo maravillados al contemplar el carruaje en que viajaba Felipe el Hermoso en el año 1502, según recoge Julio-César Santoyo del relato que hace de este viaje real Antoine de Lalaing².

Los avances técnicos y su posterior expansión han sido muy lentos en la historia de la humanidad y los diversos pasos y adelantos que a nuestros ojos resultan obvios no debieron resultar tan sencillos a nuestros antepasados.

A veces la aplicación de estas innovaciones se encuentra con frenos ajenos a consideraciones técnicas, como pueden ser la costumbre, las dificultades legales o hasta la disparidad de intereses suscitados ante la posible aplicación de un cambio.

La transformación del carro

Frédéric Mauro, al estudiar la Europa del siglo XVI, habla de las mejoras de las rutas terrestres y, en concreto, de los carros, adelantos que situaron el transporte en una situación más acorde con los nuevos tiempos, necesitados de facilitar y promocionar el comercio a gran escala³.

Pierre Chaunu, al tratar de la expansión europea⁴, aunque admite los diferentes ritmos de evolución de los transportes terrestres y marítimos, asegura que se subestima la evolución de los transportes terrestres. Concretamente, y esto nos acerca al tema que se quiere tocar aquí, habla del "perfeccionamiento y generalización progresiva de las llantas de las ruedas entre finales del siglo XVI y mediados del siglo XVII".

Es difícil encontrar referencias concretas que nos den una pista sobre este tipo de problemática dentro del País Vasco. Los que se han preocupado de estos aspectos, principalmente Aranzadi y Caro Baroja, lo han hecho en estudios etnográficos que difícilmente pueden extrapolarse a épocas históricas remotas y concretas, como la que nos ocupa.

Telesforo de Aranzadi, a finales del siglo pasado, estudió varios aspectos referentes al carro y en concreto en el artículo "El carro de nuestros aldeanos"⁵, estudia los distintos tipos de ruedas que se encuentran en diversos puntos de la cornisa cantábrica. Le llaman poderosamente la atención las diversas soluciones dadas, por ejemplo, a las rodajas de las ruedas, aligerando en ocasiones el peso intercalando huecos entre los diversos tablones.

Diferencia por ejemplo la rueda encartada con la más usada en el País Vasco, la maciza, porque en aquella cruza el eje con dos tablones, dejando seis huecos. De la otra, que con o cemos funcionando en nuestros caseríos, distingue "la rueda vasca de hoy, con una pieza fuerte y sobre ella clavados los tablones, que además se sujetan con flejes de hierro, no escaso en el país..."

Lo que resulta quizá más interesante es el comentario que hace T. Aranzadi a esta diversidad de ruedas en las regiones montañosas del norte. Piensa que la variedad de ruedas en un territorio tan limitado se debe a que, dice textualmente, "aunque con algunas diferencias, descubrieron la idea del carro independientemente unos de otros."

La razón que da de la persistencia de este tipo de carros diferentes es que "en este último extremo occidental del antiguo mundo ha persistido el carro primitivo, porque las artes de la civilización no avanzan por grandes marejadas como las emigraciones o invasiones, sino por difusión o infiltración."

Esto le lleva a pensar que "así se comprende que poseamos todavía un carro original, propio, legítimo, genuinamente nuestro y capaz de perfeccionamien-

La transformación del carro

tos también originales..."

Caro Baroja, en Los pueblos del Norte⁶, al estudiar los medios de tracción, apoya lo que anotó Aranzadi respecto a que "el Norte de España es el área geográfica más rica que se conoce en ruedas diferentes de carros chillones".

Añade también que la rueda maciza es más vieja en España que la otra, refiriéndose a la radial y la de huecos entre tablones, y se apoya en monumentos arqueológicos de carácter céltico de Portugal, entre otros testimonios.

Todos estos datos, repito que más etnográficos que históricos, dejan un vacío a la hora de redactar una historia de la evolución, la utilización o la localización del carro.

Esta es la razón por la que un pleito de principios del siglo XVII, en que se discute sobre la legalidad del tráfico rodado por puentes y calzadas, ante la reciente generalización de las llantas de hierro en Idiazabal, en las cercanías de la villa Guipuzcoana de Segura, puede suministrar datos esclarecedores.

El pleito en cuestión⁷ debate los diversos derechos que asisten a una familia para no dejar pasar a ciertos vehículos por el puente que le obligaron a construir y mantener sobre el cauce de agua destinada a su molino y, por otra parte, a la universidad y vecinos de Idiazabal para seguir gozando de la libertad de paso por el dicho puente sito dentro de su jurisdicción.

El pleito no tendría razón de producirse caso de haberse seguido utilizando los habituales medios de transporte, en nuestro caso los carros tirados por bueyes, con ruedas de madera, habituales en las faenas agrícolas entre los campesinos del lugar.

El conflicto surge, como hemos indicado, a raíz de la aparición o quizá más exactamente de la generalización de las ruedas con llantas herradas.

Obviamente, el dueño del molino, encargado del mantenimiento del puente que se construyó hace más de medio siglo, ve que las condiciones estipuladas con el antiguo dueño del molino han variado sustancialmente por ser las circunstancias nuevas e imprevistas.

La nueva rueda introducida o generalizada recientemente estropea la calzada, en este caso el piso del pontón, por dos razones. La primera porque el hierro estropea más el suelo que la madera, la segunda porque al utilizarse ruedas herradas, éstas aguantan más peso y una tercera razón, quizá menos clara pero muy probable es que al aplicarse la llanta de hierro a la rueda, ésta disminuiría su anchura, reduciendo el punto de apoyo en el suelo y tendiendo a cortar o hendir con más facilidad la superficie.

El año 1550, según se deduce del relato de los testigos, el concejo de

La transformación del carro

Idiazabal obligó al dueño del molino antes referido, Pedro de Emauguía, a la construcción de un puente, pero éste fué construido de madera. Cincuenta y ocho años más tarde el nuevo dueño del molino, Sevastian de Cugasti, realiza importantes reformas, haciendo un puente de piedra, pero a cambio consigue del alcalde de Segura, Doctor Çarauz, una sentencia a su favor, referente a la prohibición del paso de carros herrados. La universidad y vecinos de Idiazabal recurren ante el Corregidor Pero Gonzalez de Castillo.

Se entabla de este modo la discusión entre las dos partes, los unos empeñados en demostrar que en Idiazabal ya existían carros herrados muchos años atrás, mientras que los del partido contrario aseveran que dichos carros son una novedad y que desde luego cuando se construyó el puente en cuestión sesenta años atrás, eran desconocidos en Idiazabal.

Los que piden derechos de paso dicen que Pedro de Emauguía dejaba pasar a los carros herrados, que eran muchos, por el dicho puente de madera. Así. Miguel Berrarán asevera que

save y bío que agora quarenta años y más(..) pasaban y acostumbraban pasar martin de aguirre y martin de goyenechea de arriba y otros vecinos de la dha huniversidad con carros herrados cargados de bena para la herrería de loydi y de buelta para la villa de segura con hierro para andres de yarça...

Aparecen unos pocos nombres de gente que por lo menos desde el último tercio del siglo XVI se dedicaba, valiéndose de carros herrados, al acarreo de mineral de hierro a las herrerías de Yurre, Yarza y Loidi, por señalar los nombres que aparecen citados.

Pero no debían ser muchos los que utilizaban en tiempos algo remotos este tipo de carros en la zona; este mismo testigo, para reforzar su testimonio recurre a gente de fuera de Idiazabal, cuando dice:

y lo mismo conoçió tener por el dho tiempo carro herrado a pedro de echeberria, v^o de olaberria, con que tambien acarrea bena e yerro.

Si en Olaberria un vecino utilizaba carro herrado, con la consabida noticia de que le servía para el acarreo de vena, es que el hecho se consideraba no habitual, poco menos que excepcional, cuando se trata de demostrar que su uso era corriente.

Los testimonios presentados como favorables a Sebastián de Cugasti nos pueden dar ciertas pistas tanto sobre la época en que se dieron tales cambios, como en qué consistían estas novedades en la estructura del carro.

Una de las preguntas dirigidas a los testigos es del siguiente tenor:

si saven que a seis dias del mes de octubre del año pasado de mill e quinientos cinquenta años, cuando se pronunçio la dha arbitraria

La transformación del carro

(se refiere a la construcción y manutención del puente) no avía en la dha idiazabal carros herrados como los que ay agora, y los que abia heran de madera sin fierro, y destos no se a entendido ni se entien-de en la dha arbitraria".

Podemos pensar que los carros de vena gozaban de un cierto estatus de privilegio respecto a la utilización de caminos y puentes. O cuando menos, autoridades y vecinos hacían la vista gorda al tratarse de materiales relacionados con las herrerías. El cargamento del carro provocador del pleito es de piedra, con el agravante, según se indica, de que tal cargamento estaba destinado a un pueblo vecino, circunstancia normal cuando se trataba de vena, por encontrarse algunos de los destinos fuera de Idiazabal.

Uno de los testigos, Joanes de Elorça, de treinta años, nos presenta como una pequeña historia de uno de los cambios fundamentales del carro en esa comarca. Dice así:

...al principio de los dhos trynta años (se refiere por lo visto a su infancia) y algunos años después ... solia aber carros baxos, mas baxos que los que agora se husan con una bara de medir, con hierros y planchas de tres dedos de ancho ha yerro delgado y también de clavos anchos y muy apartados los clavos de uno a otro y no de la forma que agora se husan que son muy dañosos y perjudiciales para las calçadas...

Andrés de Olaçabal asegura que cuando él vivía en Idiazabal, entre la mayor parte de los vezinos del dho conrejo avía carros no herrados para el servicio de sus casas y casserias y en algunas casas particulares del dho conrejo de ydiagabal de azia la parte de la villa de segura abia carros diferentes con planchas anchas y en grande distancia de clabo a clabo, esto para acarrear la bena que se concertaban a llebar a las herrerias de hiurre e garça y no para otro hefeto alguno..."

Pedro de Aldasoro atestigua que la mayor parte de los carros de Idiazabal, no tenían hierros ni heran herrados y tambien algunos que heran herrados aunque no como agora se husan ni con tanta cantidad de hierro y clavos tan graves ni tan juntos, porque los que algun hierro tenían heran con planchas anchas y delgadas y pocos clavos y los mismos carros mas baxos..."

Aunque quizá los detalles técnicos estén perfectamente perfilados en estos últimos testimonios, ricos en matizaciones y aclaraciones, el último testigo que aportamos tienen unas características que superan a los anteriores en el

aspecto de observación humana, por tratarse de una persona a la que buena parte de este proceso de cambio le sorprendió ya realizado, a la vuelta de una larga ausencia en tierras de Aragón:

El dho m^{te} martin de miteçar (de 75 años) vezino de dho conçejo ... y natural del y como tal save que por el tiempo contenido en la pregunta y que son cincuenta años y diez años mas atras en el dho conçejo de ydiçaval entre los vezinos del no avia carro que fuese herrado sino de madera solo, sin genero de hierro ... y comoquiera que este t^{co} estubo y residio en el Reyno de aragon muchos años y tienpo que seria por espacio de treynnta años que bino desde el dho Reyno de aragon a este conçejo de ydiçaval y desde los dhos treynnta años a esta parte a bisto que se an diferenciado los dhos carros en algunas case-rias que las an echo herradas y serbirse dellos y tambien otros vezinos con carros no herrados, como este testigo, abra veynte y seys años que conpro un carro no herrado para el serbicio de su casa..."

Aunque la aclaración, sobre todo en cuanto a la cronología, no es del todo precisa, parece entenderse que el tal Martin de Miteçar, cuando marchó al reino de Aragón, con quince años más o menos, desconocía ninguna utilización de hierro en los carros de la vecindad. Tengamos en cuenta que esta primera fecha coincide con la de la construcción del primer puente, el de madera.

Cuando vuelve de Aragón, treinta años después, el testigo nota un cambio en los carros de algunas caserías, con la introducción de llantas de hierro, diciendo que no puede declarar sobre lo que ha ocurrido en el intermedio de su ausencia, como haciendo notar que él se encontró con el cambio sin poder aclarar sobre su proceso.

Este último testimonio y los anteriores tienen un marco limitado: Idiazabal y su entorno. Pero también es sabido que se trata de una zona significada por sus minas de vena y herrerías, propicia a las innovaciones técnicas como en este caso los medios de transporte.

Con los datos proporcionados podemos fijar un pequeño esquema de la introducción de las novedades referentes al carro desde mediados del siglo XVI hasta principios del siglo XVII:

1) Hacia mediados del siglo XVI no se utilizaban en Idiazabal carros herrados. Caso de haber alguno en la época, o bien en un pueblo vecino, no era muy usual su utilización.

2) Treinta años después aparecen ciertas innovaciones. El carro sigue siendo bajo, como de época de prueba, pero con la rueda herrada, con características definidas:

- plancha de hierro delgada

La transformación del carro

- esta plancha tiene tres dedos de ancho
- clavos anchos, poco salientes y muy espaciados.

3) Principios del siglo XVII, de nuevo unos treinta años más tarde. Para esta época se han producido los cambios que llevarán a la polémica:

- aparecen los carros altos, de grandes ruedas, con más capacidad;
- la plancha de hierro es más gruesa y presumiblemente más estrecha, dañando la calzada con mayor facilidad;
- los clavos son más salientes y más abundantes, lo que en nada favorece al piso de la calzada, naturalmente;
- el uso de estos carros herrados, al menos en la primera época de su generalización, se asocia al acarreo de vena;
- por último, parece ser que el área de influencia respecto a estas innovaciones y nuevos modelos se establece en nuestro caso en los confines de Segura, en las caserías más cercanas a la procedencia del mineral de hierro.

NOTAS

- 1.- Braudel, Fernand, El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II, Mexico, 1976, pag. 365 ss.
- 2.- Santoyo, Julio-Cesar, Viajeros por Alava, Vitoria, 1972, pag. 30.
- 3.- Mauro, Frédéric, Europa en el siglo XVI, Barcelona, 1976, pag.37.
- 4.- Chaunu, Pierre, La expansión europea, Barcelona, 1977, pag. 200 ss.
- 5.- Aranzadi, Telesforo de, "El carro de nuestros aldeanos", Euskal Herria T. XXXVI, 1897, pag. 506 ss.
- 6.- Caro Baroja, Julio, Los pueblos del Norte, San Sebastián, 1973, pag. 184ss.
- 7.- APT, Pleitos civiles, n°208 de Uría, Año 1610.