

# **ASPECTOS TECNICOS Y LEGISLATIVOS REFERENTES A CARROS Y CALZADAS EN GUIPUZCOA A COMIENZOS DE LA EDAD MODERNA**

José Antonio Azpiazu

## **INTRODUCCION**

Vivimos en una época de grandes innovaciones técnicas, de continuos y sorprendentes inventos. Esto hace que el avance material, mecánico, científico en una palabra, se convierta en una de las características más acusadas de nuestro tiempo.

Sin embargo, hay que admitir que estos enormes y rápidos cambios chocan frontalmente con los casi nulos avances al respecto durante los primeros tiempos de la llamada Era Moderna.

Comparar la historia de los avances materiales de este último siglo con el ritmo del avance técnico, o científico, de comienzos de la Edad Moderna supone un fuerte choque.

La época que vamos a estudiar no se halla cronológicamente muy alejada de nosotros, aunque sí en referencia a los aspectos que venimos comentando, y, sin duda, en cuanto a la mentalidad.

Si nos falta esta perspectiva, difícilmente llegaremos a entender apenas nada de la vida, valores y esquemas mentales de nuestros antepasados, y consiguientemente de todo lo que los relaciona con la técnica y con su regulación, esto es, con la ley.

Por supuesto que analizamos aspectos muy puntuales, y hasta locales, en este trabajo. Pero también es verdad que se echan cada vez más en falta aportaciones de este tipo, sobre todo las relacionadas con la evolución de la técnica, aunque se trata de detalles mínimos como el que aquí abordamos.

Los historiadores señalan que a principios de la Edad Moderna se dieron, a la par que se mantenía un manifiesto arcaísmo en los medios de transporte,

ciertas innovaciones técnicas que afectaron tanto a las ruedas de los carros como a las calzadas (1).

El mismo Chaunu, pocas páginas antes señala el hecho de que no necesariamente el conocimiento de un adelanto técnico supone su utilización, y menos aún su generalización y expansión (2).

Por otra parte, Fernand Braudel observa, a principios del siglo XVII, una mayor importancia de las rutas terrestres en relación con las marítimas que todavía dominaban en los transportes (3).

Las apreciaciones que estos autores atribuyen a Europa son perfectamente aplicables a nuestra historia regional, en concreto a Guipúzcoa.

Los datos básicos de este trabajo están sacados de un pleito de Corregimiento en Tolosa, ya en parte utilizado anteriormente (4). Se trata de un conflicto surgido en la Universidad de Idiazábal a principios del siglo XVII, a raíz del cual se plantean interesantes aspectos relacionados con el transporte, profundos cambios en los carros al adaptar un diferente tipo de ruedas, y junto, a estos problemas técnicos la heterogénea y nada clara legislación existente respecto a carros, calzadas y jurisdicciones relacionadas con todo el mundo del transporte.

Lo que decía Chaunu sobre la no necesaria utilización de un adelanto técnico también es válido en lo referente a la legislación. El mismo ejemplo que nos proporciona el mencionado pleito nos sirve como punto de referencia al respecto, aunque no es difícil encontrar otros casos. Una vez escritas las leyes y ordenanzas, su cumplimiento puede ser problemático. En ello jugarán un papel importante los intereses de los particulares, la fuerza de los transgresores o el interés de la autoridad en hacer cumplir dichas leyes.

El caso concreto que ha dado ocasión para estas consideraciones viene precisamente de la postura de un vecino de Idiazábal quien pone trabas para que cierto tipo de carros pase por el puente que considera suyo. Este señor había adquirido, junto con la propiedad de un molino, la obligación de mantenerlo en buen estado. El anterior dueño había construido un puente de madera, pero el litigante lo había cambiado por uno de piedra. El conflicto se

---

(1) CHAUNU, Pierre, *La expansión europea*, Barcelona, 1977, p. 202. Anotemos, entre las obras que estudian aspectos relacionados con los caminos y los medios de locomoción, la de MENENDEZ PIDAL, Gonzalo, *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, y la obra conjunta de VAZQUEZ DE PARGA, Luis; LACARRA, José María, y URÍA, Juan, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, 1948.

(2) *Ibidem*, p. 199.

(3) BRAUDEL, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México 1979, T. I, p. 375.

(4) APT, Corregimiento, Civiles de Uria, P.º 208, año 1610. Como he dicho, parte de los materiales de este documento me proporcionaron material para una Comunicación presentada en el III Congreso de la SEHC, celebrado en San Sebastián el año 1984.

plantea cuando el propietario del molino, y responsable del buen estado del puente, se niega a dejar el paso indiscriminado de carros.

Lo curioso es que la utilización de dicho paso no planteó problemas hasta que, según testigos presentados, se generalizó de tal modo el uso de ciertas llantas de hierro, que su utilización acarrearba excesivos perjuicios en la red viaria y, en concreto, en nuestro caso, en el puente en cuestión.

## **CONFLICTOS SUSCITADOS POR LA APARICION DE UN NUEVO TIPO DE CARRO**

La entrada en escena del nuevo tipo de carro al que acabamos de aludir pondrá de manifiesto, entre otras cosas, la existencia, o más bien, la apariencia de un cuerpo de leyes muy peculiar.

Se recibe la impresión de que no hay nada claro en el asunto, y cada interesado se agarra a lo que más le conviene. Coexisten ordenanzas escritas, que pueden ser locales o provinciales, con diversos usos y costumbres; entra también en juego la particular interpretación de la diversidad de leyes, y en casos puede privar la tolerancia, del mismo modo que la personalidad del juez, usualmente el alcalde ordinario de la localidad.

Existe otra diversidad de aspectos que hace todavía más confusa la aplicación de la ley. En el problema concreto del transporte, que es el que de momento nos ocupa, cabe distinguir también las calzadas principales de las secundarias. Tendrá también importancia el tipo de cargamento, los diversos tipos de ruedas, e incluso el hecho de que el transportista sea o no vecino de la localidad por donde se pasa.

En fin, se aprecia un pequeño marasmo legislativo, algunos de cuyos puntos trataremos de aclarar.

Puesto que el conflicto viene provocado por la generalización de cierto tipo de carros dotados de llantas de hierro muy perjudiciales al piso de las calzadas, veamos antes de considerar otros puntos en qué consistía dicho cambio, y las diversas fases que se siguieron en el proceso de su aparición y consolidación.

A juzgar por los testimonios del pleito señalado son como mínimo tres tipos de carro los que se suceden, y que dan lugar a la final aparición del prototipo que genera el conflicto.

El primer tipo es el que se cita como un carro bajo, con ruedas de madera, sin ningún tipo de llanta herrada, y que hacia 1550 servía para labores agrícolas y domésticas.

El segundo modelo aparece en los años siguientes, y refuerza la rueda con una llanta de hierro fina y ancha. Este carro, que podemos llamar “de transición”, sigue siendo bajo, como el anterior.

El tercero y definitivo, al menos para la época, añade más hierro a las llantas, las hace más estrechas y cortantes, y está dotado de clavos que sujetan la llanta a la rueda y presentan sus cabezas en la superficie exterior, extremo que acaba por convertirla en peligroso enemigo de la integridad de la calzada.

Da la impresión de que los dos primeros modelos de carros no plantean problemas especiales. Era evidente que respetaban los márgenes permitidos en función de la utilización de los caminos.

Pasemos a ver en qué términos concretos se plantea el problema en los testimonios aducidos por los vecinos.

Juan de Mendiolaca, de Idiazábal, dice que desde siempre ha conocido haber pasado carros herrados por el puente de Pedro de Emauguía, que era el primer propietario del molino, y constructor del puente de madera primitivo el año 1550.

Sin embargo, el sucesor del dicho Emauguía en la propiedad del citado molino... “...sebastian de çugasti le hico de piedra... y este testigo a sido en pasar con carro herrado... y a oydo dezir que pasan otros vezinos de la dha huniversidad como en efeto pueden pasar y andar libremente, y de algunos dias a esta parte a entendido que el dho sebastian a ynpedido a algunos vezinos de la dha huniversidad el pasar por el dho ponton...”.

Cabe suponer que Sebastián de Çugasti, ante la generalización del tipo de carro con mayor peso y llantas peligrosas, se opusiera a su paso indiscriminado. Al ver que ante el cambio él no consigue más que perjuicios, recurre a los medios legales que piensa le son favorables.

Consigue del alcalde de Segura, en cuya jurisdicción se halla Idiazábal, la prohibición de que pasen por el puente carros herrados, aunque no está claro si la prohibición se debe aplicar a todo tipo de cargamento. Hay testimonios que nos hacen pensar en un régimen especial, como un miramiento, respecto a los carros que transportan vena y productos de hierro, suponemos que por la particular importancia o fuerza que este tráfico tenía en la zona, y en general en toda la región, como tendremos ocasión de comprobar en el caso de Oñate.

En este sentido parece que debe entenderse lo que dice Joan de Ygoarán, vecino de Segura: “...y solamente en casa de Urrutia y en los dos acutaines conoció y bio este tº aber carros herrados en el dho tiempo, y estos solamente para acarrear bena desde las heras de azcoeta arreche a yurre y herreria de yarça y no para otro hefeto alguno...”.

Podemos añadir otro testimonio al respecto, que alude a la utilización del segundo tipo de carro, con poco hierro en la llanta, uno de cuyos modelos debió utilizar precisamente Pedro de Emauguía, constructor del primitivo puente y primer dueño del molino que llevaba su nombre.

Joan de Urteaga, testigo morador de Cerain, asegura que "...jamás vio que los vezinos del (se habla de Idiazábal) tubiesen para el serbicio de sus casas carros herrados, sino heran sin hierro y baxos ecepto el dho mre Pedro que tenya cargo del hedificio de la yglesia de la dha Idiaçaval, que tenía carro con alguna cantidad de yerro, aunque no de los que agora se husan ni con tanto hierro ni clabos, y el dueño de la cassa de hurrutia y el de acutain que estos solo y no otros ningunos... y los tenían solo para acarrear bena desde las heras de azcoeta arreche para las herrerias de yurre e yarça...".

Ante estos testimonios acerca de la utilización de carros con llantas de hierro en el acarreo de vena, y como excepción el carro de Pedro de Emauguía, casi en función del trabajo particular que realizaba, dificilmente puede resultar casual que el conflicto se inicie precisamente con la negativa de paso de un carro herrado que acarreaba piedra... y para mayor aclaración para fuera de Idiazábal. En este sentido debemos leer una de las preguntas del cuestionario propuesto a los testigos, que dice: "...si saven que fian" de andueça... quiso pasar por la dha puente abiendo pasado por las calcadas de la dha Ydiaçaval con un carro herrado, sobre cuya detencion es este pleyto, y lo llebaba cargado de piedra para fuera de la dha Ydiaçaval...".

Resulta también clarificador y curioso el testimonio de Andrés de Olaçaval cuando dice que "...este testigo bio como el dho sebastian de Çugasti queriendo pasar por la dha puente sobre que es este pleyto unos bezinos de beasain con tres o quatro juntas de bueyes y con dos carros herrados cargados de piedras les hizo bolver atrás y no les quiso consentir pasar por la dha puente y los dhos carreteros tubieron por remedio pasar las piedras a brazos a la otra parte de la dha puente y despues tornar a cargar otra bez en los dhos carros...".

Sebastián de Çugasti, por lo que se deduce, quiso curarse en salud, y antes de construir el puente de piedra, muy reciente, como se verá, buscó el apoyo legal necesario para que no se abusara de la utilización del dicho puente, cuyo mantenimiento corría a su costa.

Esto se desprende de otra pregunta del cuestionario presentado para los que van a testificar a favor de Sebastián de Çugasti, según se verá: "...si saven que el dho sebastian y su muger de un año y medio a esta parte que conforme esta dho se hizo la dha puente an estado y estan en posesion de proybir y no dexar pasar carros herrados por la dha puente a ningún vezino de la dha idiaçaval y con no herrado tanpoco para fuera de ella...".

Se consigue una fuerte restricción al paso de carros, que era lo que buscaba Çugasti: los del pueblo no pueden pasar carros herrados por el dicho puente, y los que no sean vecinos de Idiazábal ni siquiera con carros no herrados.

La respuesta no se deja esperar por parte del concejo y vecinos de Idiazábal, que se sienten defraudados por el curso que toman las cosas.

Presentan ante el Corregidor un recurso por el que tratan de anular la anterior sentencia, según alegan atentatoria contra los usos y costumbres que han venido gozando hasta la actualidad.

Sebastián de Çugasti por su parte se apoya en leyes y ordenanzas, y se apoya en el hecho de que las condiciones pactadas con el anterior dueño del molino y constructor del primer puente han variado sustancialmente con la aparición y generalización de los nuevos carros.

Se nos antoja pensar que si el problema viniese de lejos, la ley sería más o menos clara. Pero da la impresión de que se tratan de aplicar viejos esquemas a problemas nuevos, y que tanto las localidades afectadas como las autoridades provinciales van tomando poco a poco conciencia del cambio, y tienen que formular las leyes sobre una nueva base, ante la creciente amenaza que suponen para los caminos públicos las llantas de hierro.

Como tendremos ocasión de observar estudiando las Juntas Generales, para principios del siglo XVII ya existen algunas leyes provinciales y locales que tratan de enfrentarse al problema, punto que se deja notar en el presente juicio.

Así vemos que Joanes de Elorça “...dixo que por publico y notorio, publica voz y fama a entendido dezir en el dho concejo de Ydiçaval como en la villa de segura y en otras partes desta probincia como en ella a avido y ay hordenanças y acuerdos dibersos de guipuzcoa en que se manda que no anden ni pasen con carros herrados por las calçadas y puentes por los grandes y notables daños...”.

Lo mismo podemos observar en el siguiente texto, en que se habla de la reciente prohibición que afecta al paso del puente en litigio: “...les ago saver está proyvido por hordenanças huso y costunbre desta probinçia y villa de segura de cuya juridiçion es la dha hunibersidad (y) por la de ella misma que no anden carros herrados por puentes ni calçadas la cual proybiçion pro el daño grande que se a causa de andar los dhos carros herrados... pido y Requiero una y dos y mas bezes necesarias a la dha hunibersidad oficiales y vezinos... goarden la dha proybiçion...”.

Los unos se agarran a las Ordenanzas, y los otros apelan diciendo que existe un uso desde antiguo de dicho paso, por lo que apelan a la “tolerancia” que hasta el presente ha regido en la cuestión.

En este sentido resulta ilustrativo el testimonio de Miguel de Berrarán, presentado por el concejo de Idiazábal, quien dice que “...save y bio que agora quarenta años y mas solía ber y bio dibersas bezes que por el mismo lugar y sitio donde al presente está la dha puente que olia estar la puente de madera y tierra muerta pasaban y acostumbraban pasar martin de aguirre y martin de goyenechea de arriba y otros vezinos de la dha hunibersidad con carros herrados cargados de bena para la herreria de loydi y de buelta para la villa de

segura con hierro para andrés de yarça cyta hera al tienpo la dha herreria esto en todo tienpo de ynbierno y de berano biendolo y sabiendolo y tolerandolo mre Pedro de mauguia, dueño que a la sazón hera de la dha casa de mauguia...”.

Si alguna tolerancia existía respecto a los carros de llantas herradas sería en el transporte de vena, aunque ni siquiera tratándose de esta mercancía la libertad es indiscriminada, según veremos luego al tratar de las Juntas Generales, y que se confirma por los mismos testimonios que se presentan a favor de Sebastián de Çugasti.

Así vemos cómo el antes citado Joanes de Elorza señala que “...save este testigo y a visto que en cumplimiento de la dha hordenança y acuerdos los jurados y oficiales del dho concejo de ydiaçaval an prendado dïbersas bezes a los benaqueros que pasan por los calçadas de los terminos del dho concejo con bueyes y carros herrados hiendo a hierça y bolbiendo con los dhos carros para los puestos donde se cargan de bena y es justo que la dha hordenança y acuerdos se goarden y cunplan...”.

Resulta en muchos aspectos concluyente la aportación que se recoge de un vecino de Segura, y cuyo testimonio, aunque algo extenso, nos depara una serie de matices de los que no me parece justo prescindir. Sebastián de Olaçabal dice lo siguiente: “...save que en el dho concejo no avia ni se acostunbraban carros herrados eçeto que el dueño de la cassa de hurrutia y el dueño de la cassa de acutain tenían en conpañia un carro herrado para solo acarrear bena desde azcoeta arreche para las herrerias de yurre e yarça, y este testigo no save si con el dho carro pasaban por otras partes y tanvien se acuerda aber bisto a todos los demas vezinos de la dha ydiaçaval carros no herrados con que se serbian en sus casas, y en el dho tienpo bio que tambien tenían carros con planchas anchas de yerro joanto de mendia vezino de çerain y joan de odio vezino de mutilloa, pero solo para acarrear bena, y que sabe este testigo que a los dueños de los dhos carros quando pasaban por las calçadas y azian daño les azian cargo y les prendaban y les azian obligar anticipadamente por el daño que podian azer en las dhas calçadas para azerles pagar...”.

Esta última postura de “quien rompe paga” está claramente tomada en los acuerdos de las Juntas, en que se habla de entregar dinero, en casos, para pagar por adelantado los posibles daños. Lo mismo podemos decir de prender los carros cuando no se cumplen las ordenanzas, extremo que también está justificado en las Juntas.

El alcance de los términos del pleito me llevó a consultar el Archivo Municipal de Segura, para constatar si la problemática quedaba reflejada en las Actas del Concejo. Las citas son realmente escasas, y se ciñen, por lo que pude hallar, a los años 1594-1595. Reflejan claramente la cuestión que se debatía en la zona, aunque los términos quedan un tanto vagos, siendo las fechas uno de los datos más significativos.

El día 1 de julio de 1594 se trata en concejo el tema de cómo “...algunos carreteros con sus carros hechavan a perder los caminos reales q estaban desde el ospital de la madalena ayzcoeta como van para la villa de tolosa de manera que dello le vaya a la dha villa mucho daño e ansi bien a los hientes e binientes que handan por el dho camino para cuyo remedio acordaron e mandaron q seria en la ynformacion dello’ e sean castigados mandando que adelante no agan so pena de pagar el daño e mas dos mill mrs...” (5).

Se vuelve sobre el tema el otoño del año siguiente, en dos ocasiones, para en el futuro silenciar el tema. En la reunión del 1 de setiembre de 1595 se habla explícitamente de “carros herrados” y de los daños ocasionados por éstos, “...como hes notorio contraveyendo las ordenancas que la dha villa tiene fechas confirmadas por su mag<sup>1</sup>s<sup>e</sup> la conserbacion de puentes e calcadas muchas personas e carreteros traen carros herrados bazios e cargados por esta villa e por las calcadas e poentes del dezmado de la dha villa de muchos dias a esta parte e con ellos avian echo muchos daños en las dchas poentes e calcadas...” (6).

Un mes más tarde, lo que nos demuestra que el tema les urgía, toman una serie de medidas para cortar con rapidez el problema. El día 7 de octubre el alcalde, Miguel Garín, propone, a petición del síndico general “...que no anden por las calcadas y puentes del dezmado de la dha villa y por las calles della (refiriéndose a los carros herrados)... avia probeydo por mandamy<sup>os</sup> y echo publicar por las yglias de la dha villa y de cegama mutiloa e ydiacaval no embargante que abia fecho pregonar por toda la dha villa por las placas y cantones della e que el dho doctor çarauz se avia reclamado dezeindo q el dho mandato hera en perjuizio de sus hedificios...”, y se pide que se vuelva a prohibir el paso de los carros herrados (7).

Como se puede observar, también aquí se vislumbran intereses encontrados. A pesar de los acuerdos y pregonos, la avalancha se impone. El juicio que quince años más tarde protagonizarán los vecinos de esta zona nos corrobora la opinión de que no se echará marcha atrás, suministrándonos además abundantes detalles acerca de la novedad y evolución del “carro herrado”.

Visto todo lo anterior, podemos pensar que nos hallamos ante una época que afronta un cambio tecnológico, mínimo a nuestros ojos, pero de vital importancia para el transporte de la época.

La vieja legislación tendrá que plantearse el afrontar un fenómeno nuevo, de modo que las leyes en adelante se irán forjando a medida de estas nuevas necesidades, de una aclimatación a los nuevos tiempos.

---

(5) Archivo Municipal de Segura, Sección, A, Neg. 3, Exp. núm. 1, año 1594.

(6) *Ibid.*, año 1595.

(7) *Ibid.*, 7 octubre 1595.

## ORDENANZAS Y JUNTAS PROVINCIALES

Las constantes alusiones a las Ordenanzas Provinciales en el pleito nos han llevado a consultar lo referente al tema durante esta época. Era claro que por lo menos las Juntas Generales debían hacerse eco del problema, como se constata a poco que se revisen aspectos legislativos concernientes al tiempo en que se dieron los cambios y problemas antes tratados.

En el Título XXIII de la Recopilación de Leyes y Ordenanzas de 1583 (8), dedicado a “Del hacer de las Calzadas”, se atiende al asunto de manera muy somera, considerando la importancia que en la época tenían los caminos para asunto tal vital como era el comercio.

Cuando se realizó esta Recopilación, hacía por lo menos ocho años que en las Juntas se venía tratando del problema que nos ocupa, esto es, de los destrozos producidos por las llantas de hierro de los carros. Da la impresión de que el problema fue considerado de segundo orden, puesto que no quedó reflejado en dichas Ordenanzas, a pesar de la machacona insistencia con que los primeros años que abordaron el tema trataban el referido asunto.

Ciertamente, se habla de la necesidad de mantener las calzadas en buen estado, y se compele a los pueblos que realicen las obras que les pertenecen, pero el asunto sigue siendo tratado muy en conjunto.

Ateniéndonos a nuestro caso concreto, el hecho de que no se mencione el problema puede deberse a que tal Recopilación se realizó cuando aún no habían hecho acto de presencia, al menos masivamente, las llantas de hierro más peligrosas para la integridad del piso de los caminos.

Pasando a los datos suministrados por los Extractos de Juntas, no se puede apreciar a través de sus distintas noticias unos cambios sustanciales en cuanto a los diversos tipos de ruedas: todo lo más se pueden distinguir las ruedas de llanta de madera de las que llevan hierro, sin más distinción.

En las Juntas Generales celebradas en abril de 1575 en Zumaya, después de las de mayo de 1576 en Vergara, y finalmente en las de Motrico en noviembre del mismo año, se repite prácticamente lo mismo.

Veamos, como ejemplo, lo que determinan los junteros de Motrico: “...la junta acorde e mando q los alldes de las v<sup>as</sup> e lugares e alcaldias deste provincia cada uno en su jur<sup>on</sup> tengan especial cuydado e no consientan q por las calcadas e caminos pu<sup>os</sup> q estubieren enpedrados anden carros ni carretas de naturales destes reinos estando herradas las rruedas de los carros e ynpidan e pongan pena a los dueños de los dichos carros los quales executen

---

(8) Recopilación de Leyes y Ordenanzas de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, pp. 131-132, por el Lic. Cristóbal López de Zandategui y Luis Cruzat, Introducción de Sebastián de Insausti. San Sebastián 1983.

en los que no los cumplisen e den de agora en adelante los mandami<sup>os</sup> necesarios” (9).

En la Junta General de Hernani de 1578 hay nuevas aclaraciones en cuanto a las penas contra los infractores: “Este día la Junta mandó a las villas de esta provincia... ejecuten lo proveído en la Junta de Mondragón contra los que traen carros herrados por las calzadas de esta provincia” (10).

Aunque he manejado el manuscrito de la Junta celebrada en Mondragón en 1577 existente en Tolosa, no he podido dar con los expresados acuerdos, y tampoco en el ayuntamiento de Mondragón se conserva copia de dicha Junta. De todos modos no parece que pudieran ser noticias muy interesantes al respecto.

Vamos a dar un salto hasta finales de siglo, concretamente hasta la junta de Hernani de 1596. Pienso que no puede ser pura coincidencia que en esta reunión sea un jurado de Idiazábal quien plantee la cuestión: “Este día se leyó en la dicha Junta una petición de Juanes de Goicoechea, jurado del Concejo de Idiazábal, en que pide que conforme a lo ordenado en diversas Juntas se mande ejecutar contra las personas que traen carros herrados por los caminos, librando su mandamiento para que los alcaldes ejecuten lo suso dho. La Junta proveyó y mandó que el dicho Juanes de Goicoechea acuda a los alcaldes en cuya juresdicción se hacen los dichos daños y pida ante ellos justicia” (11).

No deja de ser curioso que, catorce años más tarde, el mismo Concejo de Idiazábal se sienta ofendido y vulnerado en sus derechos cuando Sebastián de Çugasti vele por sus derechos con los mismos argumentos, esto es, los atropellos a que se ve sometido por los famosos carros herrados.

Como se puede observar, una cosa es la promulgación de la ley y otra su capacidad para hacerla cumplir, a juzgar por la continua insistencia en la proclamación de las penas a los infractores.

De todos modos, el deterioro a que los nuevos vehículos sometían a las calzadas obligó, ya entrando en el siglo XVII, a adoptar medidas más severas, de las que ciertamente no sabemos si se cumplieron o no...

En la Junta de Zarauz de noviembre de 1600 se tomó el siguiente acuerdo: “En este día la junta m<sup>o</sup> que los alcaldes hordin” de las villas alldias e balles de esta provin” cada uno en su juri<sup>on</sup> executen lo que esta proveído... con<sup>a</sup> las pers<sup>as</sup> que traxieren carros herrados por los caminos pu<sup>cos</sup> de la dicha prov<sup>a</sup> compeliendolos por rigor q no los traigan so pena de cada diez mill mrs.

---

(9) Registro de la Junta General celebrada en Motrico, noviembre 1576, APT, Caja núm. 9.

(10) Registro de las Juntas Generales de Guipúzcoa, Hernani, noviembre 1578. p. 15, San Sebastián 1927.

(11) Registro de las Juntas Generales de Guipúzcoa, Hernani, noviembre 1596, p. 42, San Sebastián 1930.

por cada vez y perdimiento de los dichos carros y esto se entienda en caso q no tuvieren licencia de la jus<sup>a</sup> y rregimi<sup>o</sup> por donde huvieren de passar” (12).

Es indudable que los junteros se tuvieron que enfrentar con el problema de los peligrosos carros “que agora se usan”, según indican los testigos de Idiazábal.

Las nuevas características, que se implantan en pocos años, hacen que el carro sea eficiente, capaz de mayores cargas y más sólido. Pero ello a costa de romper la piedra del piso y poner los caminos impracticables, consecuencia de la cortante cuchilla puesta de moda.

Lo que de ningún modo pueden hacer es prohibir totalmente su utilización, y del final del párrafo se desprende que las Juntas dejan un poco en manos de los concejos las licencias de pasó por sus respectivas jurisdicciones, lo que complica todavía más el asunto. Por una sencilla razón: porque hay mucho interés de rentabilizar el transporte, y hay mucha gente importante metida en el negocio de las ferrerías, punto crucial de la economía, y que ahora encuentra la posibilidad de mejorar, sobre todo, el transporte de la vena.

## UN EJEMPLO ACLARATORIO

Hasta ahora hemos utilizado las noticias suministradas por el conflicto surgido en Idiazábal, y después hemos recurrido a las Juntas Generales y a las Ordenanzas. Sería interesante poder dar con algún ejemplo que nos sacase de ese pequeño ámbito geográfico en que hemos centrado la cuestión hasta el momento.

El interés sería mayor si pudiéramos contar con datos de otra cuenca, de otro valle. Precisamente la confirmación de que el fenómeno no fue un hecho causal y aislado nos lo suministra Iñaki Zumalde en su monografía sobre la villa de Oñate (13).

Las coincidencias de ambos casos, Goierri y Oñate, son significativas, y la cercanía de las fechas esclarecedora.

El Concejo de Oñate dispone el año de 1593 “que ninguna persona sea osada de traer carros barreados de hierro, ni los traigan por las calles y calzadas y en los demás caminos por causa que reciben gran daño en las calzadas, so pena de doscientos maravedis, más pagará el daño”.

Resulta todavía más sorprendentemente coincidente con la fecha y términos de nuestro pleito el siguiente mandato, fechado en 1609, que dice: “...que por haber en esta Villa y sus vecindades muchos carros calzados de hierro, se

---

(12) Registro de la Junta General celebrada en Zarauz, noviembre 1600, APT, Caja núm. 26

(13) ZUMALDE, Iñaki, *Historia de Oñate*, San Sebastián 1957, p. 337 ss.

han destruido y echado a perder las calzadas de esta dicha Villa y sus vecindades en muy notable y perjuicio grande: por obviar lo susodicho acordaron que ninguna persona de esta dicha Villa y sus vecindades y su jurisdicción traigan ningunos carros calzados y los que estuvieren calzados con hierros los deshagan dentro de tres días so pena de 2.000 maravedis”.

Indica Zumalde que estos mandamientos se fueron generalizando, pues los carreteros se resistían a cumplirlos.

También en el caso de Oñate es verosímil que el problema se agudice a principios del siglo XVII, precisamente a causa de que los nuevos carros van suplantando a los anteriores, con los consiguientes problemas que ello acarrea.

Se dan épocas de tolerancia y años de prohibiciones, alternando los intereses particulares con los intereses de la villa. La rebeldía continua de los carreteros al ver mermadas sus posibilidades de utilizar determinado tipo de carro debió ser la causa de lo ordenado de 1656, año en que se permitió rodar con dichos carros por calzadas y calles, pagando por carro utilizado cuatro reales al año, siendo la cuota de los que acarreaban vena de hierro ocho reales, mientras que los forasteros pagaban cuatro maravedís por cada vez que pasaban.

Dos años más tarde se vuelve a imponer la prohibición, “atento a los notables e irreparables daños que se hacían”.

Las autoridades provinciales harán uso, ya desde inicios del siglo XVII, de unos permisos especiales en los que se especifica el pago del posible perjuicio ocasionado por los carros en las calzadas. Veamos un ejemplo al respecto: “...Juan Pérez de Altuna propuso y dijo que para acarrear ciertos carbones de los montes de Aldaba y otras partes a las herrerías de Ancieta, Malcorra, y otras de la misma jurisdicción de la villa de Azpeitia, tienen necesidad sus dueños que se les conceda licencia sin embargo de la prohibición que está hecha en conformidad de la ordenanza para que puedan traer en carros herrados por las calzadas reparando a su costa el daño que hicieren a satisfacción de la dicha villa y así suplicó a S. S.<sup>a</sup> le conceda la dicha licencia. La Junta les concedió la dicha licencia con que no entren en heredades ajenas y las partes interesadas se obliguen primero para reparar a su costa el dicho daño so pena de cada veinte mil maravedís aplicados para los gastos de esta Provincia y de perder los carros y que la justicia ordinaria de la dicha villa de Azpeitia llevando testimonio de la obligación que tiene hecha les deje andar libremente so la misma pena de suso” (14).

En cuanto a la tardía aparición o generalización de las llantas de carros en Guipúzcoa, puede aportar alguna claridad el dato suministrado por Díaz de

---

(14) Registro de las Juntas Generales de Guipúzcoa, Cestona, abril 1617, p. 20, San Sebastián 1934.

Salazar, que habla de contratos y obligaciones referentes al “hierro carretil” o destinado a llantas, en la zona de Tolosa, ya bien entrada la segunda mitad del siglo XVI (15).

El antes citado Iñaki Zumalde señala que los permisos y prohibiciones debían depender del talante del alcalde de turno. Así vemos que el año 1662 el alcalde concede a Juan de Bengoechea, ferrón de la ferrería de Zubillaga, permiso para transitar por las calles de Oñate con carros calzados, para efectuar el transporte de venas desde Mutiloa.

Es harto significativo, y merece la pena constatarse, el hecho de que a mediados del siglo XVII aparecen en Oñate contratos de llantas de hierro para carros, cosa antes desconocida.

En resumen, la imagen e impresión que nos queda de este tira y afloja de diversos intereses es la de que los hombres más afectados por el problema son los que se relacionan con el asunto del hierro. Serán precisamente éstos los que obligarán a introducir cada vez más cambios en el cuerpo de leyes y de ordenanzas. Por lo menos en esta época, aparece como el grupo más activo y más interesado en cierto tipo de innovaciones.

---

(15) DIEZ DE SALAZAR. Luis Miguel, *Ferrerías en Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)*, San Sebastián 1983, p. 291.