

**LA REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS CAMINOS
EN LOS ORDENAMIENTOS HISTÓRICOS
VASCOS (SIGLOS XIII-XIX)**

Bideen erregulazio juridikoa Baskoniako ordenamendu historikoetan
(XIII-XIX mendeak)

The legal regulation of roads in the historical legal systems of Vasconia
(13th-19th centuries)

M^a. Rosa AYERBE IRIBAR

Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco

Fecha de recepción / Jasotze-data: 22 de marzo de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 19 de septiembre de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 20 de septiembre de 2021

El presente estudio analiza el origen y desarrollo de la legislación que reguló los caminos de los tres territorios vascos de la Vasconia peninsular (Álava, Guipúzcoa y Vizcaya), tanto en materia de seguridad como de asentamiento de la infraestructura caminera de los mismos (apertura, mantenimiento, limpieza, responsabilidad de su gestión, etc.) desde el siglo XIII hasta la pérdida foral de 1876. Cómo la influencia del Derecho castellano en sus primeros tiempos, especialmente en materia de seguridad, fue dando paso a un desarrollo normativo propio, impulsado por sus juntas territoriales y los propios municipios, de forma similar y paralela, hasta institucionalizar la gestión, con gran madurez, a lo largo del siglo XIX.

Palabras clave: Caminos, Calzadas, Puentes, Pontones, Fueros, Álava, Guipúzcoa, Vizcaya.



Baskonia penintsularreko hiru euskal lurraldeetako –Araba, Gipuzkoa eta Bizkaiko– bideak arautu zituen legeriaren jatorria eta garapena aztertzen ditu azterlan honek, hala segurtasunari dagokionez, nola haietako bide-azpiegituren kokapenari dagokionez (irekiera, mantentze-lanak, garbiketara, kudeatzeko ardurara, etab.), XIII. mendetik foruak 1876. urtean galdu ziren arte. Nola Gaztelako zuzenbidearen hasierako eraginak pixkanaka tokia utzi zion berezko arau-garapenari, lurralde-batzarrek eta udalerriek beraiek bultzatuta, era antzeko eta paralelo batez, harik eta, kudeaketa, heldutasun handiz, XIX. mendean zehar instituzionalizatu zen arte.

Gako-hitzak: Bideak, Galtzadak, Zubiak, Pontoiak, Foruak, Araba, Gipuzkoa, Bizkaia.



This study analyses the origin and development of the legislation that regulated the roads of the three Basque territories of Spanish Vasconia (Araba, Gipuzkoa and Bizkaia), both in terms of security and the establishment of their road infrastructure (opening, maintenance, cleaning, responsibility for their management, etc.) from the 13th century until the loss of the fueros in 1876. How the influence of Castilian Law in its early days, especially in matters of security, gave way to their own regulatory development, promoted by their territorial councils and the municipalities themselves in a similar and parallel way, until the institutionalisation of the fully matured systems of management throughout the nineteenth century.

Keywords: Roads, Paved roads Bridges, Pontoons, Foral systems, Araba, Gipuzkoa, Bizkaia.

SUMARIO

I. GENERALIDADES. 1.1. La normativa castellana en la conformación de la normativa vasca. 1.2. Influencia vasca en la normativa general del reino. II. NORMATIVA VASCA. 2.1. La seguridad vial. 2.1.1. En fueros locales y Cuadernos de Hermandad. 2.1.2. En los otros textos forales. 2.2. La apertura, conservación y mantenimiento de los caminos en los textos jurídicos vascos. 2.2.1. Vizcaya. 2.2.2. Guipúzcoa. 2.2.3. Álava. III. LA REGULACIÓN EN LAS ORDENANZAS MUNICIPALES. IV. LA REGULACIÓN DE LAS JUNTAS, REGIMIENTOS Y DIPUTACIONES EN ÉPOCA MODERNA Y CONTEMPORÁNEA. 4.1. Álava. 4.2. Guipúzcoa. 4.3. Vizcaya. V. LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SERVICIO DE CARRETERAS EN LOS TERRITORIOS VASCOS EN EL SIGLO XIX.

I. GENERALIDADES

En la Edad Media en la Vasconia peninsular, al igual que en el resto de la península, la concepción del espacio no fue global, sino limitada a cada entidad política. Cada una de ellas se preocupó de organizar su territorio y de mejorar las redes interiores, atendiendo poco a las comunicaciones entre sus vecinos. A medida que nos alejamos de ella y avanzamos hacia la modernidad el interés por abrir o mejorar, según el caso, las vías de comunicación hacia las otras Comunidades será evidente, se emplearán en ello gran parte de sus recursos (siempre escasos) y salpicará continuamente los registros de sus instituciones de gobierno, las cuales regularán la seguridad de los viandantes y la conservación y mantenimiento de sus caminos.

1.1. La normativa castellana en la conformación de la normativa vasca

Pero hemos de señalar que los tres territorios vascos, integrados en el siglo XIII plenamente en la Corona de Castilla, iniciarán su regulación al amparo de la propia normativa castellana.

Así, las *Partidas* de Alfonso X ya recogieron el dominio público de plazas, caminos y otros bienes «del común del pueblo», prohibiendo la adquisición

de su dominio por prescripción¹. Y fue el mismo Alfonso X quien inició la serie de leyes de Cortes que a lo largo de los siglos fueron sucediéndose regulando el tema de caminos.

Se inició la misma con las Cortes de Zamora de 1274 convocadas por él para resolver el problema de la aplicación del *Fuero Real* en el reino, en cuyo punto 45 reservaron como casos de Corte, porque «son las cosas que fueron siempre usadas de librar en Corte del Rey: muerte segura, muger forzada, tregua quebrantada, salvo quebrantado, casa quemada, camino quebrantado, traición, aleve, riepto». El delito cometido en camino se convertía así en delito especialmente grave, cuya determinación se reservaba al Rey y a sus jueces.

A partir de entonces las sucesivas Cortes irán regulando la seguridad de los viandantes, so pena de muerte, responsabilizando a los alcaldes ordinarios o de hermandad de la falta de persecución y castigo a los delincuentes.

Alfonso XI (1311-1350) extendió la responsabilidad de perseguir a los malhechores a las justicias y a los concejos², y protegió especialmente los caminos carreteros o principales del reino (lo que conoceremos más tarde como «caminos reales») por ley aprobada en las Cortes de Alcalá en 1348 al decir que:

«los caminos cabdales, el uno que va a Santiago e los otros que van de una çibdad a otra e de una villa a otra, e a los mercados e a las ferias, sean guardados e aparados que ninguno non faga en ellos fuerça nin tuerto nin rrobo. Et el que lo feziera, peche seysçientos maravedís d'esta moneda al Rey»³.

Esta disposición pasará íntegramente a la *Nueva Recopilación* de 1567, con la única diferencia de que los seiscientos maravedís se convertirán en seis mil.

Los años de inseguridad del reinado de Pedro I se reflejaron también en la falta de seguridad de los caminos. Y fue este Rey quien introdujo la vía del «apellido» en la persecución de los delincuentes y salteadores de caminos, de tan larga tradición en nuestro territorio, al acordar en las Cortes de Valladolid de 1351 que:

«si la muerte o el rrobo o el maleficio acaesçiere en camino o en otro lugar yermo, que el quereloso venga a la primera çibdat o villa o llugar que más çerca fuer ende, o al llugar do entendiere que más aina puede ser acorrido, e que dé y

¹ *Partidas* III, título XIX, ley 7. Edición facsímil hecha por el Boletín Oficial del Estado de la imprenta en Salamanca por Andrea de Portonaris en 1555.

² Cortes de Valladolid (1325, Alfonso XI), punto 30. Edición de la Real Academia de la Historia.

³ Cortes de Alcalá de Henares (1348, Alfonso XI, corregido por Pedro I en 1351), título XXXII, ley 49 (pasará a conformar el capítulo CXXII de la modificación de Pedro I) que «fabla de los caminos cabdales».

la querella al alcalde o a los alcalles o a los offiçiales e meryno o alguazil o juez o otro que tenga y offiçio de la justiçia, et a otros qualesquier que y fallaren. Et que estos offiçiales o qualquier d'ellos, o los otros qualesquier a que ffuere dada la querella, que fagan repicar la campana e que ssalgan luego a voz de apellido et que vayan en pos de los malhechores por do quier que fueren. E commo rrepicaren en aquel llugar, que lo ynbien ffazer saber a los otros llugares denderredor para que fagan rrepicar las campanas e ssalgan [a] aquel apellido, et todos los de aquellos llugares do fuere enbiado dezir o oieren el rrepicar de aquel llugar do ffuere dada la querella o de otro qualquier que rrepicaren o oieren e sopieren el apellido o la muerte, que sean tenudos de rrepicar e ssallir todos e yr en pos de los malhechores e de los sseguir ffasta que los tomen o los ençierren. [...] Et si fuere la querella de robo o de furto e los tomaren con ello, e fuere y merino mio o otro offiçial de qualquier villa o llugar que se y acaesçiere, cunpla luego en ellos justiçia. Et si los non fallaren con el robo o con el furto [e] ovieren fechos otros maleficios de muerte o de fuerça o otra malfetría, que los prendan e los lieven presos a aquel llugar en cuya juridizión fue fecho el maleficio por que los offiçiales dende cunplan e fagan d'ellos commo fallaren por fuero e por derecho [...]»⁴.

Idéntico acuerdo se tomó por Juan I en las Cortes de Segovia de 1386⁵.

Su hermano y sucesor Enrique II, por su parte, aseguró en las Cortes de Medina del Campo de 1370 la persecución de los malhechores y la seguridad de los caminos instando a las comarcas y pueblos del reino a formar hermandades para que «cada la comarca fuese guardada de rrobos e de fuerças e de males, e los caminos se andudiesen seguros»⁶.

Su nieto Enrique III (1379-140), en *De poenis*, c. 15, penalizó en cierre de caminos y «carreras» o calles por donde pasaban las carretas con mantenimientos y mercaderías⁷. Y Juan II, su hijo, mandó en 1435 que los «rrobadores de caminos» y otros delincuentes fuesen remitidos a las villas y lugares en los que hubiesen cometido sus delitos para aplicar en ellos justicia⁸.

Pero fueron los Reyes Católicos quienes más interés mostraron por el buen estado y mantenimiento de los caminos. Por ello, en las Cortes de Toledo de 1480, deseando «remediar con tiempo las cosas que ouieren menester remedio», y conocer cómo eran administrados, por estar sus súbditos dispersos en muchas tierras y provincias «de diuersas qualidades y condiciones», a petición

⁴ Cortes de Valladolid (1351, Pedro I), petición 1.

⁵ Cortes de Segovia (1386, Juan I), petición 2.

⁶ Cortes de Medina del Campo (1370, Enrique II), peticiones 1 y 8.

⁷ Se recogerá en el libro VIII, título XXVI, ley 5 de *la Nueva Recopilación de Leyes de España*, y en la *Novísima* (libro VII, título XXXV, ley 1).

⁸ Cortes de Madrid (1435, Juan II), petición 10.

de las Cortes acordaron nombrar cada año «personas discretas y de buenas conciencias» por «veedores» para visitarlas y ver, entre otras cosas, «cómo están reparadas las puentes e pontones e calzadas en los lugares donde son menester» (petición 60).

En 1497 ordenaron, asimismo, que los concejos abrieran los caminos y carriles a su costa para el libre paso de carros y carretas «por manera que sean de anchor que devan para que buenamente puedan passar y ir y venir por los caminos», y no permitiesen que los mismos fuesen «cerrados, ni arados ni dañados ni ensangostados»⁹.

Consolidada así la base de la legislación castellana, y consagrada en la *Nueva Recopilación* de 1567¹⁰, y posteriormente en la *Novísima* de 1805 (el tít. XXXV *De los caminos y puentes*, del Libro VII «De los pueblos y de su gobierno civil, económico y político», se dedica enteramente a esta materia), a partir del siglo XVIII se irán completando las medidas que asegurasen el libre tránsito de puentes y caminos poniendo en manos del Corregidor su inspección y vigilancia¹¹, la creación de una Superintendencia de caminos y posadas¹² y, especialmente, la regulación de la conservación de los caminos generales del reino con las reglas aprobadas en 1772.

1.2. Influencia vasca en la normativa general del reino

En la creación del derecho general del reino las Provincias vascas ejercieron en ocasiones un importante papel, debido a su capacidad de observación y a su buen hacer en materia de caminos. El ejemplo más patente es el de las propias reglas aprobadas por Carlos III en 1772.

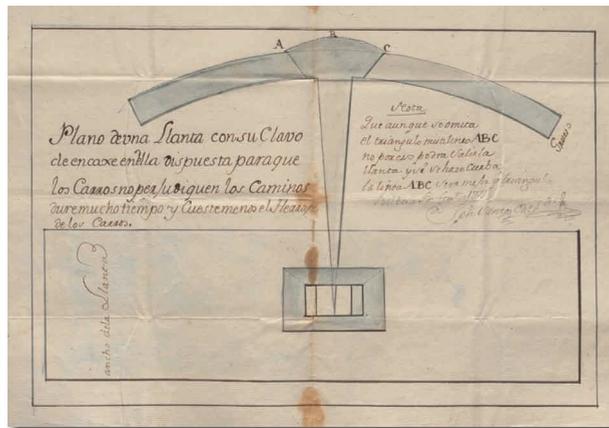
⁹ Fue confirmado en Medina del Campo por D^a. Juana y Don Carlos en 1516, en Aranda de Duero en 1517, en Toledo en 1526 y en Valladolid en 1533. Pasó a conformar la ley 1, título XIX, libro VI de la *Nueva Recopilación* de 1567. Pasará a la *Novísima* en su ley 2, título XXV, libro VII.

¹⁰ El tema de los caminos y caminantes no está recogido en un único Libro, sino en varios. Así: La pena de los que cierran las calles y caminos que van de unos lugares a otros se halla en libro 8, título 26, ley 5; la pena de los que araren o ensangostaren en libro VI, título XIX, ley 1; la especial protección al Camino de Santiago en libro VIII, título XII, ley 1; sobre los robos en caminos en libro VIII, título XII, leyes 1 y 2; y sobre los carriles y carreteros en libro VI, título XIX y leyes 1, 2, 3, 4 y 7.

¹¹ Ley 5, título XXV, libro VII. Por Ordenanza de Fernando VI de 1749 (capítulos 18, 29 y 31) e Instrucción de Carlos III de 1788 a los Corregidores (capítulos 51 a 53). Se les encomendó que vigilasen para que estuviesen los caminos corrientes y seguros, y señalados con pilares altos de piedra para tiempo de nieves.

¹² Carlos IV, 1794. Ley 8, título XXXV, libro VII de la *Novísima Recopilación*.

Así, el 24 de enero de 1771 Don Joseph Santos Calderón¹³, director del nuevo camino que, a expensas del Señorío de Vizcaya, villa de Bilbao y su Consulado, se construía hacia Burgos, escribió a Don Manuel de Salcedo¹⁴, responsable máximo del mismo, diciéndole que, tras examinar los caminos y lugares del Señorío y de las montañas de Burgos, Asturias y Galicia, había observado que el herraje que «comunmente estilan los carros de los citados países» perjudicaba los caminos y calzadas en tanto extremo que, de no remediarse, sería imposible mantenerlos, pues para ello era preciso que «se observe herrar las ruedas que hayan de transitar por ellos con llanta y clavo», según modelo que le remitía¹⁵, lo que beneficiaría a los caminos «y a los mismos carreteros y su ganado».



Decía que en Inglaterra, «donde los caminos regularmente no son más que de un cascajo menudo tendido sobre la superficie de la tierra, con su ancho, altura y lomo proporcionado», experimentando el mismo daño «propusieron premiar y alibiar a las contribuciones de los carros a proporción de la anchura que tubiesen las llantas de las ruedas», y con ello se consiguió que la mayoría de los carros del reino tuviesen al día 3, «de modo que toda la superficie convexa de

¹³ Don Joseph era presbítero, había sido teniente coronel de los reales ejércitos e ingeniero en 2º, y regidor perpetuo de Medina del Campo, y era director del nuevo camino que construía Vizcaya hacia Burgos.

¹⁴ Don Manuel de Salcedo era capitán de infantería agregado a la plaza de San Sebastián, único apoderado por las tres comunidades (Señorío de Vizcaya, villa y Consulado de Bilbao) para el gobierno y dirección del nuevo camino carretil que Vizcaya construía hacia Castilla.

¹⁵ El dibujo se halla en (Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Artxibo Orokorra(en adelante AGG-GAO) JDIM 2/6/23.

la rueda está cubierta con tres cintas o fajas de fierro, que exceden de 8 pulgadas nuestras», con lo que el paso de los carros allanaba el pavimento.

Ponía ello en consideración diciendo que, «no evitándose el tránsito de las ruedas o cuchillos que actualmente se practican», no durarían los caminos; y que de la mayor facilidad del movimiento (si se procedía al cambio) se fatigaría menos el ganado «pues llevan en su tira más peso». Y todo ello se evitaría si se hiciesen las ruedas «con clabo y rayos, y se guarneciesen con llanta ancha», como se había hecho en las cercanías de Santiago, en Galicia, «con tan general aceptación al presente como en sus principios natural oposición, fundada solo en seguir el común error admitido de que así se encontraron siglos hace». Añadía, finalmente, que:

«no fuera de menos momento la de que las ruedas se usasen de cubo y no fijas, pero esto tiene el grande inconveniente de que los carros que se trabajasen de este modo y a este método no podrían servir para las grandes subidas y bajadas de estos territorios, por ser imposible usar en ellos de unas clavijas de madera que usan las actuales ruedas, fija al eje, la qual al subir la aflojan y en los descensos la oprimen para que no se despeñe el ganado».

Pedía, con todo, que hablase con Álava y Guipúzcoa para que apoyasen el cambio y recurriesen, si fuese preciso, a la superioridad.

Don Manuel de Salcedo escribió a Álava y a Guipúzcoa el 6 de febrero sobre los perjuicios que ocasionaban al firme de los caminos

«los carros del país, cuyo erraje tiene tan sutil y penetrante la llanta que no ay solidez que le resista, formándose con ella tales surcos que no solo muelen y separan los cascajos de su pavimento, sino que asta el relleno de piedra le desunen, quebrantan y desquadernan»,

y para remediar los daños se precisaba de mucho dinero. Lo que no sería suficiente debido «a los grandes temporales de vientos, aguas y nieves» que abundaban en el país, generando «baches, pantanos y batideros» en dichos caminos.

Tratado el tema entre las tres Provincias acordaron pedir al Rey que, so graves penas, no permitiese transitar por dichos caminos carros, cargados o vacíos, con llantas de menos de 4 o 5 pulgadas de ancho, y no permitiese entrar en ellos «los de la angosta o penetrante que usan», dejándoles solo atravesar dichos caminos nuevos yendo de un lugar a otro «de los que no son comprendidos en la carrera, para el trabajo de sus labranzas y traer leña de los montes»¹⁶.

Las tres Provincias vascas presentaron al Rey un memorial a través del cual decían que Álava y Guipúzcoa habían construido ya desde la raya de Casti-

¹⁶ Todo ello en AGG-GAOJDIM 2/6/21 (1771).

lla hasta Francia, a sus expensas y con licencia real, el camino de coches y postas y demás carruajes «con toda aquella firmeza y solidez que es notorio», y Vizcaya estaba haciendo otro de Bilbao a Burgos. Y deseando conservarlos, habían observado los perjuicios que causaban en ellos «los carros calzados de un erraje tan sutil y penetrante que no hai firmeza que resista, haciendo con él unos surcos que no solo muelen el cascajo de su pabimento sino que, desuniendo, quebrantan la piedra más fuerte, y aún la peña viva», acarreado notables gastos; «más quando en aquellos países son abundantes las niebes y aguas, dando esto más fomento a que se hagan baches y pantanos en los mismos caminos», así como el acarreo de maderas arrastras por los mismos.

Deseando que no se malograsen los gastos «tan crecidos» realizados y creyendo que el remedio se hallaba en que «los carros que haian de transitar por los construidos de nueva planta tengan el calze o cello de 3 pulgadas a lo menos de ancho», sin que ello impidiese a los naturales usar otros carros «de calze angosto que oy usan en los demás caminos, y en los nuebamente construidos tan solamente por travesía en ellos», suplicaron al Rey el 14 de junio de 1771¹⁷ que todos los carros que hubiesen de transitar por los nuevos caminos

«haian de ser calzados de erraje o cello de 3 pulgadas de ancho a lo menos, con pribaición absoluta de los que al presente usan de angosto, y que de estos únicamente puedan servirse en los otros caminos antiguos, y por travesía en los nuebos, prohibiendo igualmente la rastra de maderas por los mismos».

Pedían, asimismo, al Rey que encargase a las justicias su cumplimiento, haciéndoles responsables de los daños causados en caso de omisión, pues solo así podrían las tres Provincias conservar dichos caminos «con solidez, aseo y comodidad en todo tiempo, sin dar lugar a que desmerezcan los desvelos y gastos que gustosamente han contribuido en obsequio del Rey y bien del Estado»¹⁸.

Atendió el Rey su petición, y el 9 de junio de 1772 ordenó desde Aranjuez que no se permitiera en adelante, bajo ningún pretexto, «arrastrar madera por caminos en que puedan usarse de ruedas, y que estas no sean de corto exe ni con herraje agudo, y sí con llanta», multando a los contraventores. Poco después, el 23 de julio de 1772, Carlos III estableció en real cédula las reglas generales para la conservación de caminos construidos y que se fuesen construyendo en el reino recogidas en la *Novísima Recopilación* de 1805¹⁹ que decían:

¹⁷ AGG-GAOJDIM 2/7/98 (1771 a 1829). Firmaron la petición, que entregaron al Marqués de Grimaldi, Domingo del Barco por Vizcaya y Alejandro de Madinabeitia por Álava y Guipúzcoa.

¹⁸ Todo ello en AGG-GAOJDIM 2/7/98 (1771 a 1829).

¹⁹ Por Carlos III en 1772. Ley 6, título XXXV, libro VII de la *Novísima Recopilación*.

«En los caminos generales, construidos y que se vayan construyendo en el reyno, se observen las reglas siguientes:

1^a.- Que en los márgenes de los citados caminos, que se componen de murallas ó paredes cobijadas con losas, se tenga cuidado de reponer prontamente qualquiera piedra cobija, que de estas se caigan por algún golpe de carro ú otro accidente; mirando á que dichas márgenes sostienen el relleno y sólido del camino, que en parte empuja contra ellas, y quando estas faltan, se saldrán los rellenos ó parte de ellos por el portillo que se arruinare; pues con el peso de los carros, al pasar frente del portillo que se hiciere, como falta el empuje al relleno huyen las piedras a aquella parte flaca, y aumenta el costo de la conservación.

2^a.- Que en los citados caminos se use de carros con rueda de llanta ancha lisas ó rasas, con tres pulgadas de huella á lo ménos, y sin clavos prominentes, embebiéndose estos en la llanta; observándose lo mismo en las galeras, coches calesas y otra qualquiera especie de carruage; excluyendo de esta providencia los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas y otras, que no solo no perjudican los caminos, sino que los hacen beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más los rellenos, y suavizan el tránsito.

3^a.- Que si anduviesen de tráfico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes, paguen doble portazgo que otros qualesquier carros, en resarcimiento del daño que causan á los mismos caminos; y donde no hubiere establecido portazgo, se imponga de nuevo con noticia y aprobación de mi Consejo respecto á dichos carros, convirtiendo su producto en los reparos del camino.

4^a.- Que de este gravámen deben ser exceptuados tales carros quando son del mismo pais y solo atraviesan los caminos nuevos y reales, procediendo en todo esto de buena fe sin disimulación ni declinar en vexaciones odiosas.

5^a.- Que no se permita de aquí en adelante, con pretexto alguno ni causa, arrastrar maderas por estos caminos, ni aún por otros algunos en que puedan andar ruedas, aunque sean las tales maderas para la construcción de baxeles de la Real Armada; y en lugar del arrastre cuidarán las justicias de que se execute conforme á su peso sobre un carro, y si fueren mayores sobre quatro ruedas, para evitar el perjuicio que ocasiona á la solidez de los caminos; en lo qual logran los ganados considerables ventajas y alivios para la conducción.

6^a.- Que los reparos menores de echar tierra, ó cerrar alguna corta quiebra en los caminos, sea a cargo del pueblo en cuyo término se causen; pero si necesitase obra de cantería, mampostería, poner guardaruedas ú otra cosa considerable, se haya de costear del portazgo, donde lo hubiere, y donde no, de los arbitrios concedidos para estas obras».

Este último capítulo 6, fue ampliamente debatido en Guipúzcoa y protestado por los pueblos de tránsito al hacerles responsables de los reparos menores de los caminos. Acordó la Junta recurrir al Consejo para su reforma, y encargar a los pueblos que extremasen el cuidado de cumplir la prohibición del uso de carros de llanta estrecha y clavos prominentes, y el arrastre de maderas, para evitar su deterioro y perjuicio, como pidió el Conde de Peñaflorida.

II. NORMATIVA VASCA

Dos van a ser las materias especialmente reguladas en la normativa vasca: la seguridad vial y el mantenimiento y conservación de los caminos.

2.1. La seguridad vial

2.1.1. En fueros locales y Cuadernos de Hermandad

No se puede decir que la regulación de los caminos se iniciase con la fundación de las propias villas, pues los fueros de Logroño-Vitoria y de Jaca-Estella-San Sebastián son extremadamente parcos en la materia. El primero, otorgado por Alfonso VI de Castilla a Logroño, extendida después por los tres territorios vascos formando la más numerosa familia de fueros de la zona, solo cita los caminos en su disposición 44, al contemplar la posibilidad de que uno de sus pobladores comprase mula, yegua, asno, caballo o buey para arar, en camino real, sin saber de quién, y lo pudiese justificar solo con su juramento, como si fuese «con otorgamiento de mercado»²⁰. Y lo mismo dicen el fuero vitoriano de 1181, otorgado por Sancho VI El Sabio, Rey de Navarra²¹, y los fueros alaveses de Antoñana (1182), Bernedo (1182), Arganzón (1191) y Labraza (1196)²². El segundo (Jaca-Estella), otorgado por el mismo Rey en 1180 a San Sebastián, no hace alusión a camino alguno.

Solo el fuero alavés de Valderejo (1273) recoge la exención, entre otros, del pago de peajes y pontajes a sus aforados en el reino²³ y su derecho a no ser «prendado» por ello en «camino ni fuera de camino». Y el *Fuero de Ayala* (1373), de base consuetudinaria, contempla como agravante el delito de robo en camino²⁴.

Así pues podemos afirmar que, salvo rara excepción, los fueros locales otorgados por los reyes no regularon los caminos vascos. Las que empezaron a hacerlo fueron sus Juntas de Hermandad, en un tiempo de gran inseguridad, como lo fueron los siglos XIV y XV, inmersos como estaban nuestros territorios en las luchas de bandos.

Así, el primer *Cuaderno de Hermandad de Guipúzcoa de 1375* defendió el derecho de los viandantes y mercaderes a andar «salvos et seguros» por los

²⁰ *Fuero de Logroño* (1095), capítulo 44.

²¹ El *Fuero de Vitoria* (1181) en su capítulo 25 dice de forma similar.

²² Antoñana en su capítulo 21, Bernedo en su capítulo 20, Arganzón en su capítulo 22 y Labraza en su capítulo 29.

²³ *Fuero de Valderejo* (1273): [7] y [8].

²⁴ *Fuero de Ayala* 1373: XVIII.

caminos, considerando «robador» al que pedía a «ome caminero nin otro ome nin muger que andovieren por los caminos»²⁵.

En 1397 las disposiciones sobre seguridad vial del *Cuaderno de Hermandad* impulsado por Gonzalo Moro fueron más numerosas y las penas más graves. Así, se castigó con la pena de muerte a quien robase más de 5 florines en camino²⁶, mientras que debían ser más de 10 florines los robados fuera de camino para serle aplicada al robador la misma pena²⁷. El mero hecho de pedir en camino se hallaba también penado (además de tener que devolver lo demandado), ya fuese con el doble de lo percibido (por la 1^a vez) o las setenas (por la segunda); pero si lo hiciese por tercera vez recibiría pena de muerte por considerarse delito de robo en camino²⁸.

Juan II confirmó el *Cuaderno de Hermandad de 1453* y en él, a causa de la fragosidad de la tierra, delegó en los alcaldes de Hermandad la competencia de administrar una justicia rápida, breve y sumaria, según curso de Hermandad, en cinco casos, siendo el primero el robo y hurto en camino o fuera del mismo²⁹.

Tales medidas no fueron suficientes para acabar con la inseguridad del tránsito por los caminos guipuzcoanos, y a fin de amparar a los viandantes de los «rrobos y vrto e otros maleficios desaguisados», en 1457 Enrique IV confirmó la ordenanza provincial por la que pueblos y concejos se hiciesen responsables de los daños causados hasta la cuantía de 15 florines de oro. En caso de partir con una cantidad superior, el mercader o caminante debía manifestarlo a la autoridad del pueblo o concejo de donde partía, dejando en manos del alcalde de la Hermandad el obligar a los pueblos al abono de lo robado. En caso de denunciar falsamente el robo, el viandante pagaría lo denunciado con el doblo, y las costas que la Hermandad o el concejo hicieren. Al estar en frontera y ser más frecuentes

²⁵ *Cuaderno de Hermandad* 1375: [4].

²⁶ *Cuaderno de Hermandad* 1397: 6 [pasó a conformar el título VI del *Cuaderno de Hermandad de 1463*, con la diferencia de que las setenas pasarían a la Hermandad y la décima al merino, si lo había de ejecutar].

²⁷ *Cuaderno de Hermandad* 1397: 7 [pasó al título VII del *Cuaderno de Hermandad de 1463*, con la diferencia de que las setenas pasarían a la Hermandad y el décimo al merino que lo ejecutare. Se corresponde también con el 7 del *Cuaderno de Hermandad de 1394* de Vizcaya, con la diferencia de que las setenas se pagan: 2/3 partes a la Hermandad y 1/3 al prestamero].

²⁸ *Cuaderno de Hermandad* 1397: 21 [pasó a conformar el título XXI del *Cuaderno de Hermandad de 1463*, con la diferencia de que el tanto de lo robado no pasaba al merino sino a la Hermandad. Se corresponde con el título XVI del *Cuaderno de Hermandad vizcaíno de 1394*, con la diferencia de que por la primera vez, además de devolver lo pedido a su dueño con el doblo, debía pagar 110 mrs. a la Hermandad y cinco vacas al prestamero].

²⁹ *Cuaderno de Hermandad* 1453.

los robos se ordenó, asimismo, que la Provincia relevase en 1/3 de lo que por ello pagasen a Segura, Vergara, Elgueta, Mondragón y Oyarzun³⁰.

El mismo *Cuaderno foral de 1457* contempló la dificultad que tenían los pueblos fronterizos para perseguir y aplicar justicia a tales robadores y malhechores, que huían de la Hermandad y se refugiaban al otro lado de su raya o frontera. Por ello estableció que en tal caso, el concejo en que hubiesen cometido el delito se uniese a la villa más cercana para hacer los llamamientos pertinentes en la Provincia a fin de que los pueblos de la misma los ayudasen a alcanzar justicia³¹. Esta disposición procedía de la real provisión de Juan II (Maqueda, 6 de junio de 1450) por la que mandó, a petición de la Provincia, que las villas y lugares vecinos a ella remitiesen los delincuentes acogidos en ellos a los lugares en que delinquieron³².

Ante la confianza de los malhechores y robadores de que, a causa del temor de las víctimas, estas no los denunciarían ni se harían tales llamamientos en la Provincia, muchos permanecían en ella «en gran danno de la dicha Prouincia e de los bien andantes d'ella». Por ello se ordenó a concejos y vecindades que amparasen a los querellantes que viniesen a ellos con sus llamamientos y diesen sus escribanos testimonio de la notificación que hicieren de los mismos a sus vecinos denunciados³³.

Estas disposiciones, con las del *Cuaderno de 1397*, pasaron, prácticamente en su integridad, al *Cuaderno de Ordenanzas de 1463* confirmado por el mismo Rey Enrique IV, y a los posteriores textos forales guipuzcoanos.

En el caso de Vizcaya, su *Cuaderno de Hermandad de 1394*, hecho por el Corregidor de Guipúzcoa, Vizcaya y las Encartaciones Gonzalo Moro (al igual que el guipuzcoano de 1397), único testimonio normativo del intento de implantar también en el Señorío una Hermandad al estilo de la Hermandad guipuzcoana, coincide en varias de sus disposiciones con las ya analizadas en el Cuaderno guipuzcoano hecho en Guetaria en 1397, aunque introduce algunas diferencias.

Así, en su título VI sobre el robo de más de 5 florines en camino, además de devolver lo robado con el tanto a su dueño pagaría las setenas al prestamero

³⁰ *Cuaderno de Hermandad 1457*. Título XXXI [pasó a conformar el título LXXXVI del *Cuaderno de Ordenanzas de 1463* prácticamente en su integridad].

³¹ *Cuaderno de Hermandad de 1457*. Título XXXII [pasó a integrar el título LXXXVIII del *Cuaderno de Ordenanzas de 1463* en su integridad].

³² *Becerro de Guipúzcoa* (código del siglo XVI), San Sebastián: Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autnómico de Vasconia, 2017, núm. 3 [Textos Jurídicos de Vasconia. Gipuzkoa, 5] Edición de M^a. R. AYERBE IRIBAR.

³³ *Cuaderno de Hermandad 1457*. Título XLIII.

y «demás las cinco vacas de el quebrantamiento de el camino con diezmo de la entrega»³⁴. El robo fuera de camino superior a 10 florines se castigaría igual que en Guipúzcoa, con la única diferencia del destino de las setenas, que pasarían a la Hermandad y al prestamero³⁵. La petición en camino se reguló igual que en Guipúzcoa, con la única diferencia de que la primera vez que pidiere el acusado debía devolver lo pedido con el doble a su dueño y abonar 110 mrs. a la Hermandad y cinco vacas al prestamero³⁶.

En todo caso, ambos cuerpos forales (1394 y 1397) regularon el apellido para perseguir a los malhechores tal y como lo hicieron las Cortes de Valladolid de 1351³⁷.

Por su parte, los *Cuadernos de Ordenanzas de la Hermandad de Álava* son más tardíos y escuetos en la materia que los anteriores. El primero, de 1417, dio la condición de robadores a quienes pidiesen «en los caminos nin en poblado nin en iermo nin en otro lugar alguno, cosa alguna de lo suyo»³⁸, y lo mismo se repitió en el Cuaderno de 1458. Pero el Cuaderno último de 1463, extrañamente, no hace referencia alguna a los caminos.

2.1.2. *En los otros textos forales*

Al no tener ninguna disposición relativa a la materia el llamado *Privilegio del Contrato* o *Pacto de Arriaga* de 1332 que asienta la base de la foralidad alavesa, son los textos forales vizcaínos los que empiezan a regular aquella.

Ya el *Fuero Antiguo de Durango* (h. 1200) prohibió plantar árboles en camino real «de dentro de quatro braças» (que era la anchura del mismo), so pena de ser arrancados y de pagar cinco vacas por árbol³⁹, y reguló las agresiones

³⁴ *Cuaderno de Hermandad* 1394: «Título de los robos. Furto de cinco florines arriba o abajo en el camino», etc. 6.

³⁵ *Cuaderno de Hermandad* 1394: «Título de robo o furto. Furto de diez florines arriba». 7 [se corresponde con el *Cuaderno de Hermandad* 1397 de Guipúzcoa, título VII, con la diferencia de que las setenas se pagan al merino. En Guipúzcoa pasó al título VII del *Cuaderno de Hermandad de 1463*, con la diferencia de que las setenas pasarían a la Hermandad y el décimo al merino que lo ejecutare].

³⁶ *Cuaderno de Hermandad* 1394: «Título de el pedir de el camino». 16 [se corresponde con el título XXI del *Cuaderno de Hermandad guipuzcoano de 1397* (con la diferencia de que la primera vez debía devolver lo robado y dar otro tanto al merino), que pasó a ser el título XXI del *Cuaderno de 1463* (con la diferencia de que las setenas pasarían a la Hermandad y el décimo al merino que lo ejecutare)].

³⁷ *Cuaderno de Hermandad* 1394: (fol. 16 r). «Título de cómo el primer home que llegare sobre algún ome ferido o muerto que fallare en el camino, cómo deue echar apellido». 23.

³⁸ *Cuaderno de Hermandad de Álava* de 1417: Título XX [el *Cuaderno de 1458*, título XVIII lo repite íntegramente].

³⁹ *Fuero Antiguo de la Merindad de Durango*. 20.

en ellos distinguiendo si la víctima era o no hidalga⁴⁰. Y el Capitulado de Juan Núñez de Lara (1342) castigó al acotado o encartado que robase o quebrantase camino⁴¹.

El *Fuero de las Encartaciones* (ca. 1394-1411), reformado en 1503, es mucho más rico en datos. Hecho en tiempo de Gonzalo Moro, reguló el apellido contra el malhechor que robase en lugares solitarios o apartados, sin citar los caminos, pero dedicó por primera vez parte de la multa «para las puentes e calzadas e caminos públicos del conçejo donde lo susodicho acaeciēre»⁴². Contempló el robo en camino como delito grave, en el que la justicia del Corregidor o de otras autoridades de la tierra encartada podían proceder de oficio sin querrela de parte⁴³, y apresar al delincuente antes de conocer el resultado de la pesquisa, porque en tal caso, como en otros, «se dize ser tomado con cuero e carne» (es decir «in fraganti»)⁴⁴.

Donde coincide prácticamente este *Fuero de las Encartaciones* con el *Cuaderno Penal* de 1394 (hecho por el mismo Gonzalo Moro) es en el apartado de los robos y fuerzas hechos en caminos, cambiando la multa de las setenas por las novenas. Así, el fuero encartado castigó con la pena de muerte al que robare más de diez florines en camino; y al que robare menos, a la devolución de lo robado a su dueño con las novenas (a repartir entre el dueño, el merino y el prestamero), cortándole las orejas «a raíz del casco» si no tuviese de qué pagar la multa y lo robado⁴⁵. Para recibir la misma pena el robo fuera de camino, la cantidad robada debía ser superior a quince florines⁴⁶. Pero al que pidiese en camino, se penó con la devolución de lo pedido y el tanto a su dueño, y las setenas al merino o prestamero; al reincidente, además, con el destierro; y al que pidiese por tercera vez, considerada la petición como robo, se aplicaría la pena de muerte⁴⁷.

La estabilidad social que para mediados del s. XV se debió alcanzar en Vizcaya se vio reflejada en su nuevo derecho, pues ni el *Viejo Fuero* general de Vizcaya de 1452 ni el *Nuevo* de 1528 recogieron normativa alguna que regulase

⁴⁰ *Fuero Antiguo de la Merindad de Durango*. 35. «Las çinco bacas del señor».

⁴¹ *Capitulado de Juan Núñez de Lara* (1342). «de el acotado o encartado sobre furto o robo, que lo mate la justicia o el apellido de la tierra. Robos, furtos quebrantamiento de casa apellido de la tierra». 4.

⁴² *Fuero de las Encartaciones*. «Cómo deben ser seguidos los malhechores».

⁴³ *Fuero de las Encartaciones*. «En qué caso se puede hazer pesquisa sin querrelloso».

⁴⁴ *Fuero de las Encartaciones*. «Cómo ninguno puede ser preso sin ser tomada primero pesquisa contra él, saluo en ciertos casos».

⁴⁵ *Fuero de las Encartaciones*. «De los robos que se fazen en los caminos. Novenas de pena».

⁴⁶ *Fuero de las Encartaciones*. «De los robos que se hazen fuera de camino. Novenas de pena».

⁴⁷ *Fuero de las Encartaciones*. «De la pena de los que piden en los caminos».

la seguridad de los caminos. Sí, en cambio, y extensamente, sobre la regulación física de la apertura, mantenimiento y conservación de los mismos.

2.2. La apertura, conservación y mantenimiento de los caminos en los textos jurídicos vascos

2.2.1. Vizcaya

Fue el *Fuero Viejo de Vizcaya* (1452, confirmado en 1454) el primero que reguló los derechos a pagar por pasar y destruir los caminos. Su artículo 204 prohibía cobrar tales derechos por el simple paso por los mismos «saluo si pasare carro o bestia cargada». Pero en caso de tener que reparar algún camino, la anteiglesia o lugar que lo habría de reparar debería solicitar y alcanzar licencia del Corregidor para cobrar de los caminantes que por él pasaren hasta recaudar lo gastado⁴⁸.

Pero fue el título «De los caminos e senderos e carreras, e cómo han de ser» del mismo Fuero el que trató con profundidad el tema. Así, se permitió al labrador el paso del arado (gueldo) por el camino real y no por las heredades ajenas, so pena de tener que pagar 48 mrs. al dueño de la heredad y 5 vacas al señor⁴⁹; se estableció la anchura de 12 pies para los caminos y 20 en sus codearas⁵⁰, y de 4'5 brazadas⁵¹ para aquellos en que transitaren carros de las ferrerías a los puertos, pudiendo tomar terreno de las heredades vecinas en caso de no tener tal anchura, previo el pago estipulado por 3 hombres buenos, con el doble⁵²; y se prohibió plantar árboles o setos y ocupar los caminos con intención de apropiarse de ellos impidiendo el libre paso de los viandantes y perjudicando a los pueblos. En tal caso, podría exigir su arranque al plantador cualquier vizcaíno para que despejase el camino en el plazo de 30 días, so pena de tener que pagar 48 mrs. a la anteiglesia de quien fuese el camino; de hacerse así, quedaba en manos de la anteiglesia su limpieza y desembargo⁵³; y si no lo hiciera, en manos del prestamero, en cuyo caso la multa pasaría a manos del denunciante⁵⁴.

⁴⁸ *Fuero Viejo* 1452. Disposición 204. «Sobre los derechos de pasar por caminos. Derechos de caminos. Hermandad».

⁴⁹ *Fuero Viejo* 1452. Título «De los caminos e senderos e carreras, e cómo han de ser». Disposición 216 que habla «Del gueldo».

⁵⁰ *Fuero Viejo* 1452. Disposición 217. «Anchor de caminos».

⁵¹ En Guipúzcoa la brazada era igual al estado (1'95 m.), algo más grande que en Castilla.

⁵² *Fuero Viejo* 1452. Disposición 220. «Caminos para los carros».

⁵³ *Fuero Viejo* 1452. Disposición 218. «Caminos desenbaraçados».

⁵⁴ *Fuero Viejo* 1452. Disposición 219.

Estas disposiciones pasaron al *Fuero Nuevo* sistematizado de 1526 (confirmado en 1528), bajo el título XXVII: *De los Caminos y Carreras*, con algunos cambios. Así, en caso de pasar con el arado por heredad ajena y no por el camino real la multa ascendería a 1.000 mrs., a pagar a medias para el dueño de la heredad y reparos de obras públicas del Señorío⁵⁵.

Sobre la anchura de los caminos se observa también una novedad, pues de los doce pies que contemplaba el *Fuero Viejo* de 1452 se pasó en el *Nuevo* a los veinte pies (solo contemplados en aquel para las coderas), mientras que se mantuvieron las 4'5 brazas para los caminos que iban de los puertos a las ferre-rías y los caminos de los puertos de mar, a fin de facilitar el paso de los carros cargados de productos y mercaderías; pudiendo también aquí tomar terreno de las heredades vecinas en caso de no tener tal anchura, previo pago estipulado por tres hombres buenos, con el doblo, por parte de la anteiglesia en que estuviera el camino⁵⁶.

Trató también al *Fuero Nuevo* el tema del embargo de los caminos, pero con algunas variaciones. En concreto, se rebajó el plazo estipulado para el des-embargo de 30 a 10 días, y se subió la multa de 48 a 600 mrs., repartiéndose esta a medias entre el acusador y el reparo de los caminos⁵⁷.

Pero este *Fuero Nuevo* de 1526 recogió, además, dos nuevas e importantes disposiciones para asegurar el disponer de los recursos suficientes para abordar las tareas de mantenimiento y conservación de los caminos del Señorío.

La primera, derivada de la merced real que hiciera a Vizcaya la Reina D^a. Juana desde Madrid el 14 de marzo de 1516 (que recoge el propio *Fuero* ínte-gramente en su ley 5⁵⁸), encomendaba a los jueces del Señorío que apremiasen a los pueblos al reparo de sus caminos, haciendo para ello los repartimientos necesarios, aplicando a tal fin las penas arbitrarias que impusiesen en sus sen-tencias, al haber en Vizcaya «extrema necessidad del reparo de caminos, por ser muy fragosos, y la tierra muy lluviosa y muy fragosa de andar»⁵⁹.

⁵⁵ *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 1. Que no se passe gueldo por heredad ajena».

⁵⁶ *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 2. Que los caminos sean anchos en cierta forma».

⁵⁷ *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 3. Que ninguno embargue los caminos con árbol ni otra cerradura, y lo que se ha de hacer si los embargaren».

⁵⁸ *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 5. Carta real sobre lo mismo».

⁵⁹ *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 4. Que se repa-ren los caminos a costa de las anteiglesias do están, y que las penas arbitrarias enteramente se apliquen para este reparo» [aquí va la real provisión recogida en la nota anterior].

Y la segunda, consecuencia de la anterior, disponiendo que incluso las penas arbitrarias impuestas en las sentencias que en apelación fuesen a la Chancillería de Valladolid se destinasen a tal fin y no a la cámara real, como estaba dispuesto antes de gozar de la merced contenida en la real provisión de 1516⁶⁰.

En todo caso el fuero vizcaíno responsabilizó a los fieles de las anteiglesias de la inspección y vigilancia del estado de sus respectivos caminos en mayo de cada año y el pasar aviso (a lo largo de junio) al Corregidor o su teniente, entregando memorial al escribano de la Junta y Regimiento en que residieren estos para que, en cumplimiento de real provisión, acudiesen a su reparo⁶¹.

Esta legislación, que será completada por la acción de las Juntas y Regimientos vizcaínos en siglos posteriores, es fundamental, y va a regular los caminos del Señorío a lo largo de todo el Antiguo Régimen, viendo algunos cambios ya a partir del s. XIX.

2.2.2. Guipúzcoa

La legislación confirmada guipuzcoana es bastante tardía (1691-1696), y escasa al tratar el tema en el título XXIII «Del hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de la Provincia».

La primera y, creemos, más importante de sus disposiciones es la recogida en el capítulo 1 sobre «Que la Junta y procuradores de ella hagan hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de esta Provincia», sin embargo de apelación, y respondía inicialmente a una real provisión dada por los Reyes Católicos (Granada, 20 de julio de 1500) por la cual, a causa de la necesidad de tener bien reparados y dispuestos los caminos, puentes y pontones de la Provincia para acarrear su abastecimiento, necesitados siempre de atención y reparos por la fragoridad de la tierra y la adversa climatología, ordenaron que los pueblos y particulares en cuya jurisdicción estuvieren los hiciesen y reparasen sin interponer apelación ni recurso alguno con excusa de dilatar o evitar el gasto. Decía la misma⁶²:

«Don Fernando y D^a Isabel por la gracia de Dios rrey e rreyna de Castilla, de León, de Aragón, de Secilia, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorcas, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de

⁶⁰ *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 6. Que los jueces superiores guarden lo proveído cerca de las penas, para el reparo de los caminos».

⁶¹ Título XXXV: «De los juegos y pecados públicos. Ley 10. Que los fieles cada año visiten los caminos y den memorial al Corregidor de los que tuvieren necesidad de reparo».

⁶² AGG-GAOJDIM 2/7/1 (1500); confirmada en 1552 [ibidem, 2/7/5] y en 1574 [ibidem, 2/7/22]. Recogida en la *Recopilación* foral de 1691-1696. Título XXIII «Del hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de la Provincia». Capítulo 1.

Jaén, de los Algarves, de Algecira, de Gibraltar e de las islas de Canaria, Conde y Condesa de Barcelona e señores de Vizcaya e de Molina, Duques de Atenas e de Neopatria, Condes de Ruisellón e de Cerdania, Marqueses de Oristán e de Gociano. A vos los concejos, alcaldes, prebostes, merinos, fieles, rregidores, jurados y escuderos fijosdalgo de las villas y lugares y personas singulares de la nuestra Noble y Leal Provincia de Guipúzcoa, salud y gracia. Sepades que por parte de la Junta y procuradores de esa dicha Provincia nos fue fecha relación por su petición diciendo que a cabsa que en la dicha Provincia llueve muchas veces y crecen los ríos es menester mucho reparo en los caminos y calzadas e puentes y pontones; y que, aunque muchas se reparan, siempre tienen que facer en los dichos caminos y puentes y calzadas. E que antes que el doctor Gonzalo Gómez de Villсандино fuese a la dicha Provincia con las imposiciones que se llevaban en las dichas puentes y calzadas se reparaban y estaban reparado[s] todo[s] ello[s]. Y que el dicho doctor, diciendo que era nueva impusición y que se llevaba sin la nuestra licencia, diz que condenó a muchas personas con ciertas penas para la nuestra cámara, y mandó que los dichos derechos non se llevasen. Y que, como la dicha tierra es mui estéril, diz que muchas veces en cada Junta que se hace mandan a todos los concejos y vecinos y moradores de la dicha Provincia que cada uno en su término y jurisdicción repare los dichos caminos y puentes y calzadas, y algunos lo hacen y otros non lo quieren hacer y interponen de los dichos mandamientos apelaciones para la nuestra Audiencia y traen cartas inivitorias y, como non hay quién siga la causa nin a quién vaya interese particular, se dexan de reparar los dichos caminos y faser reparar los dichos puentes y calzadas. Y por parte de esa dicha Provincia nos fue suplicado y pedido por merced mandásemos executar los mandamientos que en la dicha Junta se diesen para facer e reparar los dichos caminos e puentes y calzadas y pontones a las personas que para ello señalasen [y] pudiesen facer los dichos reparos en los lugares donde huviese necesidad de ello. Y que los lugares y personas singulares a quien se mandase lo hiciesen y cumpliesen según y de la forma y manera que les fuese mandado, sin interponer de ello apelación ni suplicación nin otro remedio nin recurso alguno, o que sobre ello proveiésemos de remedio con justicia como la nuestra merced fuese. Lo qual visto en el nuestro Consejo, acatando que por nos está mandado que cada concejo tenga cargo de tener reparadas las puentes y pontones e caminos e calzadas de su jurisdición sin poner imposición alguna, y cuánto es [más] necesario en la dicha Provincia que por otra parte alguna, por ser tierra que se provee de mantenimientos de acarreo e de fuera de la dicha Provincia, fue acordado que debíamos mandar dar esta nuestra carta en la dicha razón, e nos tubámoslo por bien. Por que vos mandamos que cada y quando el que es o fuere nuestro Corregidor en esa dicha Provincia o el juez de residencia, juntamente con la dicha Junta e procuradores de la dicha Provincia, vos mandare reparar o facer qualesquier puentes o calzadas que serán en vuestros términos y jurisdiciones les fagais y repareis según y como y a los plazos que vos fuere mandado, sin interponer de ello apelación nin suplicación nin otro remedio nin recurso alguno para ante nos nin para ante los del nuestro Consejo, presidente y oidores de la nuestra Audiencia, nin para ente

otro juez alguno. E mandamos al dicho Corregidor e Junta de la dicha Provincia que, sin embargo de todo ello, faga executar lo que cerca de lo susodicho mandare, de manera que los dichos puentes e pontones y caminos e calzadas estén bien fechos y reparados, por donde los caminantes puedan pasar. E los unos ni los otros non fagades nin fagan ende al por alguna manera, so pena de la nuestra merced e de diez mil maravedís para la nuestra cámara. E demás mandamos al home que vos esta nuestra carta mostrare que vos emplace [que parescades ante nos en la nuestra Corte, do quier que nos seamos, del día que vos emplazare] fasta quinze días primeros siguientes, so la dicha pena. So la qual mandamos a qualquier escribano público que para esto fuere llamado que dé, ende al que vos la mostrare, testimonio signado con su signo por que nos sepamos en cómo se cumple nuestro mandado. Dada en la grande y nombrada ciudad de Granada, a treinta días del mes de julio, año del nacimiento del nuestro Señor Jesuchristo de mil y quinientos años. Yo el Rey. Yo la Reyna. Yo Miguel Pérez de Almazán, secretario del Rey e de la Reyna nuestros señores, la fice escribir por su mandado. Juanes episcopus Oveten[sis]. Filipus doctor. Juanes licenciatus. Martinus doctor. Licenciatus Zapata. Licenciatus Muxica. Registrada. Alonso Pérez. Francisco Díaz, chanciller⁶³».

Y lo mismo confirmaron D^a. Juana y Carlos I el 20 de septiembre de 1552, y Felipe II en Madrid el 22 de septiembre de 1574⁶⁴.

Para afrontar el costo del mantenimiento de la red viaria guipuzcoana en 1528 D^a Juana y Don Carlos facultaron a la Provincia para tomar las penas arbitrarias generadas de la administración de justicia y sufragar con ellas el reparo de caminos y calzadas, como ya disponía Vizcaya⁶⁵. Pocos años después, en 1532, Carlos I concedió a la Provincia merced de utilizar anualmente los primeros 15.000 mrs. de las penas impuestas por las justicias de Guipúzcoa con destino a la real cámara. Merced que se recogió en el capítulo 2 de la *Recopilación* foral citada, bajo el epígrafe de «Que se cobren los quince mil maravedís que esta Provincia tiene situados al año sobre las penas de cámara, y se empleen en hacer y reparar las calzadas»⁶⁶, y fue prorrogada periódicamente por los sucesivos

⁶³ AGG-GAOJDIM 2/7/1 (1500). Pasó al Becerro de Guipúzcoa, núm. 167; y fue estudiado por AYERBE IRIBAR, M^a. R., La regulación de los caminos en el sistema normativo guipuzcoano (s. XV-XVI). En *Caminería Hispánica* II. I. *Caminería Física*, Guadalajara: AACHE Ediciones, 1996, 553-570; y en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 58 (2002), 285-306.

⁶⁴ *Becerro de Guipúzcoa*, op. cit., doc. núm. 273. [1574, Septiembre 23. Madrid. Real provisión para que en materia de reparo de caminos, calzadas, puentes y pontones se cumplan las disposiciones que aprobasen las Juntas sin embargo de apelación].

⁶⁵ *Becerro de Guipúzcoa*, op. cit., doc. núm. 262 [1528, Abril 30. Madrid. Real provisión por la que se autoriza a la Provincia a tomar las penas arbitrarias de justicia para reparo de caminos y calzadas].

⁶⁶ *Recopilación* foral de 1691-1696. Título XXIII «Del hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de la Provincia». Capítulo 2: «Que se cobren los quince mil maravedís que esta Provincia tiene situados al año sobre las penas de cámara, y se empleen en hacer y reparar las calzadas».

Reyes a lo largo de los s. XVI y XVII⁶⁷ a petición de la Provincia, al constituirse en un recurso fundamental para afrontar los elevados gastos que comportaba el reparo de sus caminos.

Finalmente, dicho título XXIII en su capítulo 3 sobre «Que los de Álava adrecen y reparen los caminos de Vitoria hasta Salinas y hasta la fortaleza de San Adrian», basándose en la real provisión dada por la Reina D^a. Juana el 12 de marzo de 1516⁶⁸, facultó el Rey a la Provincia para exigir a la de Álava el reparo de los caminos que comunicaban Vitoria con Salinas y con la fortaleza de San Adrián (Cegama), pues era terreno pantanoso y se hallaban en ellos muchos malos pasos que dificultaban su comercio y comunicación con Castilla⁶⁹.

Pero la *Recopilación* guipuzcoana de 1691-1696 tiene, además, otra importante disposición recogida, esta vez, en el capítulo 9 de su título XVIII⁷⁰, por el cual se eximía a la Provincia de contribuir al costo de la construcción y reparación de los puentes de Castilla desde 1572 (por provisión de Felipe II)⁷¹, en especial: los puentes riojanos de Viguera, Torrecilla de los Cameros (ambos sobre el río Iregua, afluente del Ebro, en Tierra de Cameros), y el de San Vicente de Sonsierra (a orillas del Ebro, en la Rioja Alta, al pie de la sierra de Toloño), los burgaleses de Briviesca (en la Bureba, sobre el río Oca, afluente del Ebro), Lerma y Quintana del Puente (ambos sobre el río Arlanza, afluente del Pisuerga y este del Duero), y Gumiel de Yzan (sobre el río Gomejón, afluente del Duero)⁷², el de Almazán (en Soria, sobre el río Duero), el de Dura[na] (en

⁶⁷ *Becerro de Guipúzcoa*, *op. cit.*, doc. núm. [277] [1569, Enero 25. El Pardo. Real cédula confirmando la merced de los 1.500 maravedís de penas de cámara hecha el 14 de Junio de 1532 por la Emperatriz a la Provincia para reparo de sus caminos y calzadas].

⁶⁸ *Becerro de Guipúzcoa*, *op. cit.*, doc. núm. 229 [1516, Marzo 12. Madrid. Provisión real de Su Alteza por la qual manda al Corregidor de esta Provincia e a los alcaldes de Álava e Salvatierra que cada uno de ellos haga aderezar los caminos que estuvieren en su jurisdicción a costa de los pueblos].

⁶⁹ *Recopilación* foral de 1691-1696. Título XXIII «Del hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de la Provincia». Capítulo 3. «Que los de Alava adrecen y reparen los caminos de Vitoria hasta Salinas, y hasta la fortaleza de San Adrian».

⁷⁰ *Recopilación* foral de 1691-1696. Título XVIII «De la essencion de derechos en la Provincia, por mar y por tierra, y de la libertad de los naturales y vecinos de ella en proveerse de bastimentos de Reynos estraños». Capítulo 9. «Que los de la Provincia de Guipúzcoa no contribuyan en el edificio y en el reparo de las puentes de estos Reynos».

⁷¹ *Becerro de Guipúzcoa*, *op. cit.*, doc. núm. 270 [1572, Junio 14. Madrid. Real provisión reconociendo el derecho de la Provincia a no contribuir en el reparo de los puentes y pontones del reino, al hacerse cargo de los que había en ella].

⁷² *Becerro de Guipúzcoa*, *op. cit.*, doc. núm. 291 [1575, Noviembre 11. Madrid. Real provisión declarando la exención de la Provincia de contribuir en el repartimiento hecho para el reparo del puente de Gumiel].

Álava, a orillas del Zadorra, afluente del Ebro), el de Almansa (en Albacete, sobre el río Júcar)⁷³ y el de Castro Urdiales (en Cantabria, sobre el río Agüera, que desemboca en el mar). Merced que fue ratificada un año después (1573) por el mismo Rey, ante el repartimiento que se hizo para reparar el puente de Lerma, porque:

«como era notorio, en la dicha Provincia había más puentes y pontones y calzadas que en ninguna otra parte de estos nuestros rreynos, porque la tierra de la dicha Provincia era de manera que no se podían andar ni caminar por ella si no era por calzadas, ni habría paso de unos lugares a otros si no se hiciesen las dichas puentes y pontones, en lo qual se hacían en cada un año mui grandes gastos, y en ellos solamente contribuía la dicha Provincia y vecinos de ella y no otra ninguna parte ni pueblo. [Y demás de lo susodicho, como era la dicha Provincia frontera de los rreynos] de Francia y Ynglaterra, por mar y por tierra, tienen necesidad de mucha fábrica y fortificación en los muelles y puertos, [y] en las murallas y cercas de las villas que están en las fronteras y lugares marítimos, en lo qual así mismo hacen eccesibos gastos, y a causa de ello los vecinos y concejos estaban tan fatigados y gastados que aún no bastaban a pagarlos⁷⁴.

Se cerraba así la regulación caminera en Guipúzcoa, vigente hasta el siglo XIX, quedando a cargo de sus pueblos y de su hacienda (con la ayuda de 15.000 mrs. de penas de cámara, y con el posterior privilegio y merced del quinto de condenaciones o «denunciaciones y descaminos» del alcalde de sacas concedido a la Provincia por el Rey Felipe IV en 1625⁷⁵, aunque la Provincia pretendió el tercio⁷⁶), siendo responsables últimas de su buen estado las propias Juntas, que nombraban sus comisarios de calzadas para el reparo de los caminos y calzadas, puentes y pontones, cuando no lo hacían los pueblos, con días y salarios a costa de los mismos.

⁷³ *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. [290] [1575, Noviembre 25. Madrid. Real provisión reconociendo el derecho de la villa de Segura para no contribuir en el repartimiento hecho para el reparo del puente de Almansa].

⁷⁴ *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. 271 [1573, Agosto 11. Madrid. Real provisión, insistiendo en que no se reparta a la Provincia los gastos derivados del reparo de puentes y pontones del reino].

⁷⁵ AGG-GAOJDAM 46,1, fol. 36 r^o. Desde Madrid, el 7 de agosto de 1625 avisaban a Guipúzcoa Gabriel de Eleizalde y el Secretario Juan de Insausti que el Rey «a echo merçed a esta Provincia, por bía de buena graçia, de los quintos de las denunçaciones y descaminos de la alcaldía de sacas».

⁷⁶ AGG-GAOJDAM 46,1, fols. 50 r^o-vto., fols. 53 r^o-vto. y 65 vto.

2.2.3. Álava

En el caso de Álava, si bien careció de un texto foral confirmado posterior a la propia confirmación hecha por Carlos I del Cuaderno de Ordenanzas de Hermandad de 1463, dispuso, sin embargo, de ciertas recopilaciones en un intento de agrupar en un único texto jurídico la legislación vigente en la Provincia.

De todas ellas, es la *Recopilación* foral de 1722 la más profusa en información y regulación de los caminos y, en especial, de los puentes y pontones de su jurisdicción, pues (como Guipúzcoa y Vizcaya) estaba exenta de contribuir al mantenimiento de los puentes y pontones del reino.

Dicha exención le vino dada por Felipe IV en 1644 (Madrid, 2 de febrero), a petición de la Provincia. Alegó esta ser de la misma condición que Guipúzcoa y Vizcaya, y por ello deber ser libre de los repartimientos que se hacían en el reino para reparar sus puentes y pontones, pues si Vizcaya y Guipúzcoa tenían que afrontar los gastos de sus muchas obras públicas y reparo de sus caminos por sí mismas, sin hacer repartimientos en el reino, Álava también gastaba su dinero en el reparo de los suyos y «de las muchas puentes que ay en sus ríos», especialmente en el caudaloso Zadorra y en los caminos y puertos de San Adrián, siendo como eran rutas y caminos que unían Castilla con Francia, Flandes y Alemania. Pedía por ello al Rey que «en todo y por todo en las dichas tres Provincias corra una misma regla, sin ninguna diferencia». Y ofreció para ello, al Rey, dos mil ducados a pagar en varios plazos.

Felipe IV accedió a su petición y declaró ser libre Álava de contribuir en los repartimientos que se hacían en Castilla para reparar sus puentes y pontones, como últimamente se le pedía para el reparo del puente de Miranda de Ebro, y en general «para fábrica nueva, reedificación o reparo de puentes, muelles y passos y otras cualesquier obras públicas y particulares que no sean dentro de la dicha Provincia», pues «todas tres (Álava, Guipúzcoa y Vizcaya) han de ser iguales y correr una misma regla, sin diferencia alguna, como si para esto hubiera precedido declaración jurídica».

Para su cumplimiento, Álava hizo una relación de los puentes y pasos generales, ya fuesen universales (o provinciales) cuyos reparos iban a cuenta de la Provincia, o particulares (locales) cuyos reparos quedaban a cuenta de villas y hermandades, y asignó a estas su cuidado y mantenimiento, de la siguiente manera:

«Resumen de todos los puentes y passos generales universales, generales y particulares del distrito de esta Provincia, y de las hermandades que deben traer testimonios, por la Junta de Santa Cathalina de cada año, perpetuamente, de si necesitan o no de reparos para su conservación, y qué puentes y passos corresponde a cada hermandad, que uno y otro es como se sigue:

<i>Puentes y passos generales universales</i>	<i>Puentes y passos generales particulares</i>
<ul style="list-style-type: none"> - El puente de Puentelarrá - El puente de Armiñón - El puente de Gamarra mayor - El paredón del puente de Berguenda - El puente de Arze - El puente de Momario - El puente de Ulibarri Gamboa - Las calzadas del puerto de San Adrián 	<ul style="list-style-type: none"> - El puente de Yuste - El puente de Foronda - El puente de Amezaga - El puente de Saracho - El puente de Marquixana - El puente de Llanteno - El puente de Arechabala - El puente de Areta - El puente de Llodio - El puente de Santa Olar - El puente de Ureta - El puente de Urtaze - El puente de Ylumbe - El puente de Anda - El puente de Marubay - El puente de Subixana - El puente de Osma - El puente de Espejo - El puente de Nanclares de Oca - El puente de Goveo - El puente de Luco - El puente de Audicana - El puente de Pobes - El passo del puerto de Techa - El passo de las Conchas de Salinillas
<p>VITORIA</p> <p><i>A la hermandad de Vitoria toca traer testimonio de los puentes y passos siguientes:</i></p>	<p><i>Generales universales</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Armiñón - El puente de Gamarra mayor - El paredón del puente de Berguenda <p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Subijana de Morillas - El puente de Goveo - El passo del puente de Techa
<p><i>A las hermandades de Salvatierra, San Millán y Axparrena toca traer testimonio alternativamente de las calzadas del puerto de San Adrián.</i></p>	
<p>AYALA</p> <p><i>A la hermandad de Ayala toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Saracho - El puente de Marquixana - El puente de Llanteno - El puente de Arechabala

<p>QUARTANGO</p> <p><i>A la hermandad de Quartango toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Arze - El puente de Ylumbe - El puente de Anda - El puente de Marubay
<p>ARCINIEGA</p> <p><i>A la hermandad de Arciniega toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Santa Olar - El puente de Vreta - El puente de Urtaze
<p>LLODIO</p> <p><i>A la hermandad de Llodio toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Llodio - El puente de Areta
<p>BALDEGOVIA</p> <p><i>A la hermandad de Baldegovia toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Osma - El puente de Espejo
<p>BADAYOZ</p> <p><i>A la hermandad de Badayoz toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Yurre - El puente de Foronda
<p>UBARRUNDIA</p> <p><i>A la hermandad de Ubarrundia toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>General universal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Ulibarri Gamboa <p><i>General particular</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Luco
<p>LA RIBERA</p> <p><i>A la hermandad de La Ribera toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Nanclares de la Oca - El puente de Pobes
<p>BERANTEVILLA</p> <p><i>A la hermandad de B[e]rantevilla toca traer testimonio del puente de Arze:</i></p>	<p><i>General universal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Arze
<p>YRUÑA</p> <p><i>A la hermandad de Yruña toca traer testimonio del puente de Momario.</i></p>	<p><i>General universal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Momario
<p>ZUYA</p> <p><i>A la hermandad de Zuya toca traer testimonio del puente de Amezaga.</i></p>	<p><i>General particular</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Amezaga
<p>BARRUNDIA</p> <p><i>A la hermandad de Barrundia toca traer testimonio del puente de Audicana.</i></p>	<p><i>General particular</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - El puente de Audicana
<p>SALINILLAS</p> <p><i>A la hermandad de Salinillas toca traer testimonio del passo de Las Conchas de Salinillas.</i></p>	

Se hizo, asimismo, el 26 de abril de 1692 un mapa de todos los puentes y pasos, tanto generales universales como particulares, por Don Juan Francisco de Landazuri y Echaburu, Caballero de Alcántara, Maestre de Campo, Comisario y Diputado General de la Provincia, con asistencia de Don Pedro González de Echavarri, su secretario, que fue aprobado por la Junta General de 5 de mayo, celebrada en Aranguiz, donde se recogían los nombres y señales de dichos puentes y pasos, los parajes de su situación y hermandades a quienes tocaba traer a las Juntas Generales de Santa Catalina de cada año testimonios de si necesitaban o no reparos para su conservación, según las villas y hermandades que debían hacerse cargo de ellas, de la siguiente manera:

«Puentes y passos generales y universales cuyos reparos únicamente corren por cuenta de la Provincia y no de ninguna de sus hermandades:

En Vitoria⁷⁷, Berantevilla⁷⁸, Yruña⁷⁹, Ubarrundia⁸⁰, Salvatierra, San Millán y Azparrena⁸¹.

⁷⁷ «Primeramente el puente llamado de Puente Larra, en la hermandad de Salinas de Añana, que está sito en el río Ebro y es passo para Bilbao y otras partes de Castilla, y sus reparos pertenecen por mitad a esta Provincia y a Castilla. Tiene de ancho catorze pies, y lo que toca a esta Provincia está hecho de cal y canto, y son sesenta baras de largo en dos ojos y parte de otro, hasta una cruz que está hecha en un antepecho. Y el traer testimonio toca a la hermandad de Vitoria.

El puente de Armiñón, sito sobre el río Zadorra, passo general de Castilla para esta Provincia y otras partes. Está hecho de cal y canto, con quatro ojos. Tiene de largo cien baras y de ancho doze pies. Toca el traer testimonio a la hermandad de Vitoria.

El puente de Gamarra mayor, hermandad de Vitoria, sito sobre el río Zadorra, passo de Vizcaya a esta Provincia, Rioja y otras partes. Está hecho de cal y canto en ocho ojos. Tiene de largo sesenta y quatro baras, sin la entrada y salida, y diez y seis pies de ancho. Está hecho con sus antepechos y manguardias. Toca a la hermandad de Vitoria el traer testimonio.

El paredón que está pegante al puente que llaman de Berguenda, en aquella hermandad, en el río Mezillos. Y el traer testimonio toca a la hermandad de Vitoria».

⁷⁸ «El puente de Arze, sito sobre el río Zadorra, en la hermandad de B[e]rantevilla, passo de Castilla a esta Provincia y otras partes, y la mitad de sus reparos toca únicamente a esta Provincia y la otra mitad a la villa de Miranda de Ebro. Tiene doze pies de ancho, y lo que toca a la Provincia está hecho de cal y canto, con sus petriles, y son veinte y siete baras de largo, en ojo y medio. Y toca traer testimonio a dicha hermandad de B[e]rantevilla».

⁷⁹ «El puente de Momario, sito sobre el dicho río Zadorra, en la hermandad de Yruña, passo de Vizcaya a Castilla, que corresponde a los de Armiñón y Foronda. Está hecho de cal y canto en siete ojos, y tiene ochenta baras de largo y quinze pies de ancho. Y azia la parte de Castilla una calçada con sus paredones levantados en ciento y quarenta y un baras de largo con dos ojos, y otra calçada azia la parte de la villa de Mendoza, levantada con sus paredones en cien baras de largo, que dichas calçadas sirven de entrada y salida al dicho puente. Y toca a dicha hermandad de Yruña el traer testimonio».

⁸⁰ «El puente de Gangaribay, que llaman Ullibarri Gamboa, sito sobre el dicho río Zadorra, en la hermandad de Ubarrundia. Está hecho de cal y canto en dos ojos, sin antepechos, y tiene treinta y quatro baras de largo y doze de ancho. Es passo de la Provincia de Guipúzcoa a esta y a Castilla, y corresponde con los puentes de Armiñón y Escalmeni. Y el traer testimonio toca a dicha hermandad de Ubarrundia».

Puentes y passos generales particulares cuyos reparos, no excediendo de trescientos reales, tocan a las hermandades en cuyos distritos se hallan:

En Badayoz⁸², Zuya⁸³, Ayala⁸⁴, Llodio⁸⁵, Arciniega⁸⁶, Quartango⁸⁷, Vitoria⁸⁸, Baldegovia⁸⁹, La Ribera⁹⁰, Ubarrundia⁹¹, Barrundia⁹², Salinillas⁹³, Calzada de Salinillas⁹⁴».

⁸¹ «Las calzadas del camino rreal del puerto de San Adrián, passo desde los Reynos de Castilla y esta Provincia a la de Guipúzcoa y Reyno de Francia, es reparo general y que únicamente toca a esta Provincia en lo correspondiente a la calçada de dicho puerto, excepto una oya o torco que está muy cerca y contiguo a la dicha calçada, en medio del dicho puerto, que por diferentes decretos está acordado el cerrarlo para escusar los riesgos que se pueden ofrecer. Debe ser a cuenta de los dueños de los montes donde está el dicho torco. Y el traer testimonio toca a las hermandades de Salvatierra, San Millán y Axpar[re]na, alternativamente».

⁸² «La puente que llaman de Yurre, sito sobre el río Zadorra, en la hermandad de Badayoz, passo de Ayala, Zuya y otras partes para la ciudad de Vitoria. Está hecha de cal y canto, con sus petriles en quatro ojos, y tiene cien pies de largo y doze de ancho. Y el traer testimonio toca a dicha hermandad de Badayoz.

El puente de Foronda, en la hermandad de Badayoz, sito sobre el río Zalla, que corresponde al puente de Momario, passo de Vizcaya, Villarreal y otras partes para Castilla. Está hecho de cal y canto, en dos ojos, y tiene sesenta pies de largo y doze de ancho. Y toca traer testimonio a la dicha hermandad de Badayoz».

⁸³ «El puente de Amezaga, sobre el río Bayas, en la hermandad de Zuya, passo de Vitoria al valle de Ayala, Orozco, ciudad de Orduña, villas de Bilbao, Laredo, Balmaseda y otras partes. Está hecho de madera, con sus antepechos, y tiene ochenta y seis baras de largo y nueve pies de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad de Zuya».

⁸⁴ «El puente que llaman de Saracho, sobre el río Hermón, en la hermandad de Ayala, camino de Bilbao, ciudad de Orduña y otras partes. Es de cal y canto en tres ojos, y tiene ducientos y veinte pies de largo, con sus manguardías a la entrada y salida. Y el traer testimonio toca a la dicha hermandad de Ayala.

El puente de Marquixana, en el río de Murga, passo de la de Saracho a Bilbao, en la jurisdicción del lugar de Amurrio, de dicha hermandad de Ayala. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene, con su salida y entrada, veinte y siete baras de largo y nueve pies de ancho. Toca el traer testimonio a dicha hermandad de Ayala.

El puente de Ybayzabal, que llaman de Llanteno, sobre el río que baja de Angulo, passo de Balmaseda y Laredo a la ciudad de Orduña, y corresponde al puente de Saracho. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene diez pies de ancho y veinte y quatro baras de largo, con entradas y salidas. Está en la hermandad de Ayala, a quien toca traer testimonio.

El puente de Arechabala, que llaman de Yzoria, en la dicha hermandad de Ayala, en el río que baja a Murga, passo de Saracho y Orduña. Está hecho de cal y canto, con sus petriles, y tiene diez pies de ancho y veinte baras de largo, con entrada y salida. Toca el traer testimonio a la dicha hermandad de Ayala».

⁸⁵ «El puente de Areta, en la hermandad de Llodio, sito en el río que va por Llodio, y corresponde con el puente de Marquixana. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene treze pies de ancho y treinta y quatro baras de largo. Toca el traer testimonio de dicha hermandad de Llodio.

El puente que llaman de Llodio, en la dicha hermandad, sito en el mismo río, correspondiente al puente antecedente, passo de Bilbao, Orduña y Castilla. Está hecho de cal y canto, con sus petriles, y tiene treinta y cinco baras y media de largo y doze pies de ancho, en tres ojos. Toca traer testimonio a la dicha hermandad de Llodio».

Los puentes no citados quedaban a cargo de sus hermandades, debiendo ser reparados por aquella en cuya jurisdicción estuviese por un máximo de trescientos reales de vellón, quedando la demasía a cargo de la Provincia. En todo caso deberían llevar testimonio de su estado a la Junta de noviembre de cada año para afrontar su reparo, en caso necesario, y evitar su mayor deterioro futuro y mayor costo.

⁸⁶ «El puente que llaman de Santa Olar, en el río que va para la villa de Arciniega. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene diez y seis baras de largo, con entrada y salida, y doze pies de ancho. Toca el traer testimonio a la hermandad de Arciniega.

El puente de Areta, sobre el río que baxa por la dicha villa de Arciniega, passo de Bilbao a Orduña y Castilla. Está hecho de cal y canto, en un ojo, con sus antepechos, y tiene diez y seis baras de largo, con entrada y salida, y catorze pies de ancho. Toca el traer testimonio a la dicha hermandad de Arciniega.

El puente de Urtaze, correspondiente al antecedente en la hermandad de Arciniega, passo de Balmaseda a Orduña, Castilla y otras partes. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene treze pies de ancho y veinte y seis baras de largo, con entrada y salida. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

⁸⁷ «El puente de Ylumbe, sito sobre el río Bayas, en la hermandad de Quartango, passo de Ayala y Bilbao para Castilla. Está hecho de cal y canto, en tres ojos, y tiene ciento y treinta pies de largo y doze de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad.

El puente de Arda (sic), en el mismo río Bayas, correspondiente al antecedente de la dicha hermandad de Quartango. Está hecho de cal y canto, en cinco ojos, y tiene de largo ducientos y quarenta y cinco pies, y de ancho quinze. Toca traer testimonio a la dicha hermandad.

El puente de Marubay, en el mismo río, correspondiente al passo de los dos antecedentes en la misma hermandad. Está hecho de cal y canto, en tres ojos, [y] tiene de largo ciento y veinte y seis pies, y de ancho onze. Toca traer testimonio a dicha hermandad de Quartango».

⁸⁸ «El puente de Subixana de Morillas, sito sobre el río Bayas, passo para la tierra de Losa, Medina de Pomar y otras partes. Está hecho de cal y canto, con sus petriles, y tiene, con su entrada y salida, quarenta y quatro baras de largo y catorze pies de ancho. Toca el traer testimonio a la hermandad de Vitoria.

El puente de Goveo, sito sobre el dicho río Zadorra, en la hermandad de Vitoria, passo de la de Quartango y otras partes. Está hecho de cal y canto, en quatro ojos, con sus antepechos, y tiene cincuenta y seis baras de largo y doze pies de ancho. Toca traer testimonio a dicha hermandad de Vitoria.

El passo y calçada del puerto de Techa, en la hermandad de Subixana, correspondiente a los puentes de Murubay y Anda e Ylumbe, passo de Ayala y otras partes para la Rioja y Castilla. Está edificado de muchos paredones y otros reparos contra el río Bayas hasta la villa de Subixana. Toca traer testimonio a la hermandad de Vitoria».

⁸⁹ «El puente de Osmá, sobre el río [Ho]mezillo, en la hermandad de Baldegovia, correspondiente al puente de Larra, y es passo de Bilbao, Santander y otras partes para Castilla. Está hecho de cal y canto, en dos ojos, y tiene veinte y quatro baras de largo y doze pies de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad.

El puente de Espejo, sobre el río [Ho]mezillo, en la dicha hermandad de Baldegovia, passo para Rioja y otras partes. Está hecho de cal y canto, en dos ojos, con sus antepechos, y tiene cincuenta y seis baras de largo y doze pies de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

⁹⁰ «El puente de Nanclares de la Oca, en la hermandad de La Ribera, sito sobre el río Zadorra, passo para esta Provincia, de Salinas de Añana, Villarcayo y otras partes. Está hecho de cal y canto, en seis ojos, [y] tiene de largo ciento y treinta y dos pies, y de ancho quinze. Toca traer testimonio a la hermandad de La Ribera.

Y para evitar fraudes se ordenó que los comisarios que acostumbraba nombrar la Provincia para reconocer los testimonios presentados los cotejasen con los testimonios anteriormente entregados, viesan las diferencias y tomaran conocimiento preciso de su situación, mirando el mapa, «por aver traydo en dichos testimonios puestos los dichos puentes y passos con distintos nombres de los que tienen en el mapa»; viesan también los incluidos en los testimonios pero no señalados como generales o particulares, e hiciesen relación de todo ello a la Provincia para acordar esta lo más conveniente.

Estableció, asimismo, la *Recopilación* alavesa de 1722, en su arancel de salarios, lo que se había de abonar a los comisarios de puentes, por el reconocimiento de los mismos (1.000 mrs. de vellón al día) y a los sobreestantes por las obras y reparos⁹⁵.

La última *Recopilación* alavesa, de 1825, no trata la materia. Recoge, eso sí, dos reales cédulas de Felipe III, una dada en Lerma el 9 de junio de 1603, en que reconocía la jurisdicción del alcalde ordinario de Vitoria para entender en los descaminos que se hiciesen en su jurisdicción, y la del Diputado General en el resto de la Provincia; y otra dada en El Pardo el 1 de enero de 1619, ordenando la puesta en depósito de lo así descaminado.

El puente de Pobes, en la dicha hermandad de La Ribera, sobre el río Bayas, para Salinas de Añana, Baldegovia y Lacosmonte. Está hecho de cal y canto, en tres ojos, y tiene cincuenta y dos baras de largo, con sus antepechos por un lado y otro, y de ancho por lo alto diez pies, y por las entradas veinte. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

⁹¹ «El puente de Luco, en la hermandad de Ubarrundia, sito sobre el río que baxa de Urrunaga. Está hecho de cal y canto, en tres ojos, con sus antepechos, [y] tiene de largo ciento y treinta pies, y de ancho catorze. Es passo de Vizcaya, Aramayona y otras partes para esta Provincia y Castilla, y corresponde al puente de Gamarra. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

⁹² «El puente de Audinaca, en la hermandad de Barrundia, passo de San Sebastián para esta Provincia y Castilla, corresponde al puente de Armiñón. Está hecho de cal y canto, en cinco ojos [y] tiene ochenta y quatro baras de largo y onze pies de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

⁹³ «El passo y camino que llaman Las Conchas de Salinillas de Buradón, que empieza desde la venta de Ocio hasta la hermita de San Antón, sobre el río Ebro. Toca traer testimonio a la hermandad de Salinillas».

⁹⁴ «En Junta General de diez y nueve de noviembre de mil setecientos y cinco se halla mandado incluir en el mapa antecedente la calçada de Salçidilla, sita en jurisdicción de la hermandad de Salinillas, por passo General Universal. Y en su execución se pone esta notación».

⁹⁵ «A los sobreestantes de puentes y obras, siendo de fuera de la hermandad donde estuvieren dos ducados, y en ella un ducado, como no sea del lugar donde está la puente o una legua de distancia. Que a estos no se les ha de dar salario».

III. LA REGULACIÓN EN LAS ORDENANZAS MUNICIPALES

Junto a esta regulación general o provincial desde el s. XIV fue desarrollándose en cada uno de los territorios vascos una normativa nueva, superadora de la dispuesta en los propios fueros locales: las ordenanzas municipales.

Desde una de las más antiguas, la de Deva de 1394, hasta las últimas de finales del s. XIX y principios del XX, los distintos municipios fueron recogiendo en sus normativas propias su preocupación por mantener tanto la seguridad como el buen mantenimiento y reparación de sus calzadas y caminos, asignando, por lo general, parte de las multas impuestas a los contraventores para obras públicas y reparo de puentes, calzadas y caminos. Así lo hizo Deva en 1394⁹⁶, Arería en 1462⁹⁷, Oñate en 1479⁹⁸, y el valle de Léniz en 1495⁹⁹.

Especialmente ricas en información son las ordenanzas de Azpeitia de 1500¹⁰⁰, y las de Eibar¹⁰¹ y Oyarzun de 1501¹⁰².

⁹⁶ Prohibió dañar los caminos acarreado madera por ellos, so pena de pagar los daños generados [A.M. Deba. Libro Becerro núm. 3, doc. núm. 1, fols. 6 r^o.-14 vto. Ordenanza 43].

⁹⁷ Encomendó a los alcaldes que en el plazo de 2 meses después de su elección visitasen todos los caminos públicos y los mandasen abrir en caso de estar ocupados [A.M. Legazpia. Caj. 1, doc. s/n., fols. 2 r^o.-13 r^o. XLV.]

⁹⁸ Prohibió sembrar y coger pan «en lugar do ocupe camino público», y ordenó desocupar los caminos, prohibió hacer estercolares y hoyas para sacar tierra, y dividió los caminos en reales y vecinales, a los que asignó una anchura de 3 y 2 estados (en Guipúzcoa el estado era igual a la brazada [1'95 m.], algo más grande que en Castilla). Capítulos CXXVII, CXXXIX, CLXX, CLXVIII: «Los caminos públicos que dezimos «caminos reales» que son seguidos para yr a las vezindades d'este condado e a fuera parte, así como el de Álava e a Legazpia e a Vergara o semejantes, queremos que sean bien anchos que a lo menos aya en anchura de tres estados, e qu'el alcalde hordinario los recorra e examine e el mojone do sentiere que converná. E do los fallare de mayor anchura de los dichos tres estados déxenlos así anchos, e en los lugares do los hallare más estrechos llamen los duennos de las heredades que se atienen a los caminos do es la tal estrechesa e resçiba sumaria ynformación. E si se podiere ynformar cuál de las partes lo estrechó, ensánchelo fasia aquella parte. E si la tal verdad no podiere saber, lo que falta para los tres estados ensanche faza las dos partes e de guisa que aya el dicho espacio entre los mojones que posiere. E quien arrancare mojón puesto d'esta guisa o çerrare pasado el mojón contra el camino, o plantare árboles dentro de los mojones para camino, [c]jaya en pena de seysçientos maravedís, e más qualquier persona pueda cortar o arrancar los tales árboles e llebarlos para sí. E de la pena de los dichos seysçientos maravedís aya el alcalde que examinare los caminos los dozientos e los quatroçientos sean del conçejo». Y CLXIX: «Yten queremos que los caminos de las vezindades, es a saber: los que son de toda una vezindad a lo menos, e que no se entienda vezindad por [que] ayan camino algunas caserías particulares o camino para heredades de personas singulares o de hermitas salvo que, como dicho es, que sea camino de toda la vezindad, que los tales caminos ayan anchura de dos estados y a lo menos, e do fasta aquí se usó más ancho los dexten de la dicha anchura o a lo menos tres estados. E que en los tales se guarde en el mojonar e plantío de árboles e que en todo lo al la forma e tenor del capítulo suso dicho que fabla de los caminos reales, so la dicha pena. E la tal se parta como dicho es» [A. Condes de Oñate (Madrid), doc. núm. 216].

⁹⁹ Dispuso que el alcalde se personase en el camino, término o mojón sobre el que se hubiese entablado un pleito [AG Simancas (AGS). Sello (Valladolid), Carpeta 2, núm. 87].

Las ordenanzas de los siglos XVI al XIX siguen desarrollando los temas ya planteados en las ordenanzas precedentes, como es el tema de la limpieza regulada por Orio en 1512¹⁰³, Vergara en 1631¹⁰⁴, Azpeitia en el s. XVII¹⁰⁵, Oñate en 1759¹⁰⁶, Asteasu en 1818¹⁰⁷ y Guetaria en 1820¹⁰⁸.

¹⁰⁰ Abordaron el problema del interés particular que movía a los miembros del regimiento para reparar los puentes y caminos que les interesaba, dejando de lado el interés general de los vecinos de la villa, por lo que pusieron en manos del regimiento la decisión de abordar unas u otras obras a cargo del repartimiento vecinal, como era costumbre; prohibieron estercolar, romper o cerrar los caminos vecinales o públicos, debiendo mantenerlos desocupados y limpios de árboles, setos o zarzas, «e tierras e piedras e otras basuras... en la anchura que la ley dispone», por parte de los dueños de las heredades, «cada uno en frente e derecho de su heredad»; debían hacerlo para el mes de junio, dejando el paso libre a los que pasaren a pie o a caballo, quedando a cargo del alcalde su visita e inspección; y castigaron los hurtos «quebrantando camino público» con la gravedad que imponían las leyes del reino [A.M. Azpeitia, 781/04. Título II, capítulo 6; título VIII, capítulos XXVIII, XXXVIII; título X, capítulo 1].

¹⁰¹ Prohibieron cerrar caminos reales y vecinales, so pena de un florín de oro (275 mrs.), destinando la multa en parte para reparo de puentes y calzadas; mandaron acudir en apellido a sus vecinos en persecución de quien hiciere fuerza o quebrantare camino; y castigaron con 50 mrs. a quien sacase barro de camino [A.R.Ch.Valladolid. P. C. Pérez Alonso (F). C-283/5. Capítulos 24, 28, 60, 65 y 73].

¹⁰² Dispusieron, como en Léniz, que el alcalde se personase en el camino, término o mojón sobre el que se hubiese entablado un pleito; prohibieron cerrar los caminos, pudiendo abrirlos los oficiales del valle a cargo de los que los hubiesen cerrado; prohibieron enlodarlos echando «de los canpos e huertas e mançanales e heredades ningunas yherbas de sardaduras o de cabar nin otras cosas de suziedad que pueda hazer lodo»; y dada la difícil orografía del valle, necesitada de puentes y calzadas, establecieron que los alcaldes e jurados, se preocupasen por hacer en los caminos públicos buenos puentes y pontones y buenas calzadas empedradas, a costa del concejo. «E que allende d'ello, sy más fuere menester, todos los vezinos de la dicha tierra por sus personas e con sus familiares e con sus bu[e]yjes e bestias sean tenudos de yr a obrar e hazer las dichas puentes e pontones e calçadas e caminos, so la pena e penas e segund e commo por los dichos alcaldes e jurados les fueren ordenado e mandado»; recogiendo así la cita más antigua que sobre el trabajo en auzolan tenemos en Guipúzcoa [A.M Oizartzun, A-6-1-1. Títulos LII, LXXXV, C, CXXII-6, CXXXIII].

¹⁰³ Prohibiendo echar en la calle o camino público «escarmenaduras de lino nin ceniza de lixía nin cáxcaras de lapas nin musclos nin orujo de mançana nin otra semejante suziedad» [A.G. Simancas. Consejo Real. Escribanías, 217-2. Capítulo XLVIII.- La pena de los que echarten escarmenaduras de lino o otras vasuras en calle o en camino público].

¹⁰⁴ Prohibió a quienes limpiaban sus heredades, echar «basuras e piedras e otras cosas desonestas» a cualquier tipo de camino, pues con ello se «ensuçian los dichos caminos e se ençierran y se angostan» [A.M Bergara, 01 C/0173-002.- VI].

¹⁰⁵ Permitió sembrar a sus vecinos en lugares convenientes «con que no estercolen nin rronpan ni çierren caminos públicos ni biçinales de personas y ganados» [A.M Azpeitia, 781.03. Capítulo 112].

¹⁰⁶ Mandó limpiar sus puentes para que no hubiese en ellos «lodos ni basura» [A.M Oñati, Z-142.8. Capítulo XIV. De los regidores].

¹⁰⁷ Prohibió por edicto de su alcalde echar «caña de maíz ni otra basura» en sus calzadas y caminos [A.M Asteasu, A/7/(1) 211/8].

¹⁰⁸ Su alcalde ordenó a los dueños y arrendatarios de las viñas y heredades que en el plazo de 8 días quitasen la maleza y la tierra que de ellas hubiesen caído a los caminos públicos [A.M Getaria. Sig. 374.05].

Pero no fue suficiente el prohibir ensuciar los caminos haciéndolos depósitos de basura, era también preciso abordar su limpieza y apertura ante su frecuente cierre por parte de las personas y la propia acción de la Naturaleza. Para ello distintas ordenanzas encomendaron a los alcaldes o regidores la inspección anual de los mismos, en los primeros meses después de haber sido elegidos. Así lo hizo la alcaldía mayor de Arería con su alcalde en 1526¹⁰⁹, Legazpia con sus jurados y fieles regidores en 1533¹¹⁰, Elgoibar puso en 1751 en manos de los fieles síndicos regidores el cuidado de las calzadas de la población y de los caminos reales¹¹¹, Oñate reconoció en 1759 como una de las competencias de sus regidores el atender a la limpieza de los caminos y calles públicas¹¹², e Irún ordenó en 1769 que los oficiales del regimiento asumiesen la obligación de reconocer los puentes y caminos en marzo de cada año, comisionando para ello a maestros de obras, para abordar los reparos de aquellos que estos declarasen ser necesarios¹¹³.

Pero la limpieza no era solo cuestión de evitar echar basura, era también cuestión de no ocupar los caminos ni calzadas y de limpiar de broza, maleza y zarzas para dejar expedito y libre el camino al libre tránsito, y este punto se trató más frecuentemente en las ordenanzas. Así lo hizo en 1526 la alcaldía mayor de Arería¹¹⁴, lo mismo hizo en 1533 el valle de Legazpia¹¹⁵, la villa de Deva en 1536¹¹⁶, el valle de Léniz en 1557¹¹⁷, Elgueta en 1666¹¹⁸, Azpeitia en el

¹⁰⁹ A.M Ezkio-Itsaso. Fondo «Alcaldía Mayor de Arería». Sig. 0097.002.

¹¹⁰ Instándoles a recorrer «todos los caminos rreales, militares, públicos e vizinales del dicho conçejo» y, «si en ellos allaren alguna çerradura, enbaraço e ynpedimiento, por su propia autoridad los derruequen, tolan e quiten, dexten e desenbarasçen libre el tal camino militar e senda pública e común vizinal» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8].

¹¹¹ Koldo Mitxelena, FR. JU 118709774.

¹¹² A.M Oñati, Z-142.8. Capítulo 14. De los regidores.

¹¹³ A.M Hondarribia, A/5/2/1.

¹¹⁴ Encomendó a sus alcaldes que «si [en sus visitas] algunos árboles fallaren que estén plantados los corten, e los mojones que fallaren mudados los agan tornar» [A.M. Ezkio-Itsaso. Fondo «Alcaldía Mayor de Arería», Sig. 0097.002, ordenanza XLVIII].

¹¹⁵ Al ordenar que los alcaldes si hallaren en sus visitas «alguna çerradura, enbaraço e ynpedimiento, por su propia autoridad los derruequen, tolan e quiten, dexten e desenbarasçen libre el tal camino militar e senda pública e común vizinal» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8, ordenanza 16].

¹¹⁶ Prohibió «cerrar ni ocupar los caminos y senderos y pasajes de los ganados», so pena de 600 mrs. para oficiales y montañeros, pudiendo «desatar y fazer los dichos caminos y sendas y pasajes por su propia autoridad sin pena alguna», si bien se modificó la pena a 2 florines y se aplicó la misma a medias entre el acusador y juez y las obras públicas [A. Conde de Peñafloreda, Caja 151, núm. 3198, ordenanza LXXXVIII].

¹¹⁷ Ordenó «que todos los vezinos y moradores de este Valle que tubieren heredades ateniende a los caminos rreales y estradas \públicas/ alinpien \y corten/ los setos y árboles y matas y \rramas y çarçales/ que estubieren sobre los caminos, \y den a las agoas sus rregueras debidas/ para que los caminos estén

s. XVII¹¹⁹, Elgoibar en 1751¹²⁰, Oñate en en 1759¹²¹, Irun en 1769¹²² y Elgoibar, nuevamente, en 1808¹²³

El apeo de los caminos, por haberse perdido memoria de los mismos, solo trató Placencia en 1695¹²⁴, pero su cuidado y reparo fue una preocupación compartida por todos los pueblos, destacando Aya¹²⁵. Y a partir del s. XVII se

desembaraçados y pueda entrar y entre el ayere y sol en las caçadas y [no] se enchunguen, porque por tener sombra \y yr las agoas como no deben yr/ con la vmedad se a visto y ve por esperienciã se deshazen, de que viene mucho danno e costa» [A.M Eskoriatza AH, Caja 102, núm. 11, ordenanza 68].

¹¹⁸ Ordenó que los vecinos más cercanos a los caminos «limpien y desembaraçen los caminos vecinales d' esta juridición quitando las piedras y tierras y más embarazos» [A.M Bergara, 01 C/0428-004, ordenanza 7].

¹¹⁹ Ordenó mantener todos los caminos públicos y concejiles de su jurisdicción «desocupados e limpios», y que ninguno se atreviese a «los ocupar ni usurpar con ninguna cosa, ni árboles ni setos ni çarças, e estén francos e esentos en la anchura que la ley dispone» debiendo limpiarlos los dueños de las heredades colindantes con los caminos, «cada uno en frente e derecho de su heredad, [...] e tenerlos linpios de todos çarçales e setos e árboles e tierras e piedras e otras basuras, de manera que todos los caminantes, ansí vezinos como estraños, puedan andar e pasar libre e esentamente, sin ynpedimiento alguno, a pie e cavallo» [A.M Azpeitia, 781, 03, capítulo 122]. Esta disposición se repetirá en los diversos autos de buen gobierno dados por los alcaldes y regimientos de la época. Dicha limpieza debían hacer dos veces al año [ibidem, 780.12].

¹²⁰ Ordenó a los dueños de heredades «en cuios settos o rivazos sobresalieren espinos y zarzales a los caminos reales, como de caserías, a que se ofrezca haian de asistir el alcalde y cura con los santos Sacramentos, expuestos a ofenderles grabemente dichos zarzales, haian de cortar y limpiarlos de forma que no puedan hazer embarazo alguno a los que pasan a cavallo» [Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 9].

¹²¹ Acordó lo mismo, responsabilizando de la limpieza a sus regidores [A.M Oñati, Z-142.8, capítulo 14].

¹²² Prohibió cerrar los caminos públicos o de servidumbre y, en cuanto a las aguas, ordenó que los oficiales del regimiento «las hagan echar de los caminos reales, por el perjuicio que causan, y las dirijan por la heredad o parte que mejor les parezca, sin que ninguno pueda impedir y quitar el curso que se diere a las ttales aguas por los del rregimiento...» y que no se impidiese «a las aguas de los rrríos y arroyos su curso natural y regular, pues deverá seguir por qualquiera parte que sea» [A.M Hondarribia, A/5/2/1, capítulos 75 y 87].

¹²³ Ordenó que los dueños y arrendatarios de las heredades, jarales y montes que se hallasen pegantes a los caminos reales y de servidumbre «limpien y quiten las ramas, zarzas y demás malezas que impidan el paso libre»..., al igual que «quando caen los ribazos y terrenos a los tales caminos» [Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa-Gipuzkoako Probintziako Artxibo Historikoa (en adelante AHPH-GPAH), 1/1134, B, fols. 3 rº.-9 vº., capítulo 15].

¹²⁴ Que ordenó reconocerlos y apaarlos «por cuanto se halla muy poca noticia de los caminos reales y vecinales de esta villa y muchos de ellos con el trascurso del tiempo se presume haberse viciado» [A.M Soraluze-Placencia de las Armas, Sig. C-277/08. Ordenanza 43.- De los caminos reales y vecinales de la villa].

¹²⁵ Aya ordenó en 1611 que se cuidase y respetase la anchura de 6 codos de sus caminos públicos, 5 codos en los vecinales y 7 en los caminos de carros, prohibiendo ocuparlos haciéndolos «más angostos». El codo común tenía una longitud de 41'79 centímetros.; 4 codos hacían 1 braza (167 cm. = 1'67 m.). [AHPG-GPAH, 2/1266, fols. 53 rº.-64 rº., capítulo 45].

prohibirá el uso de carros herrados «que son los que arruinan los caminos»¹²⁶, disponiendo Elgoibar en 1751 la ordenanza más completa¹²⁷.

El reparo de los caminos y calzadas, puentes y pontones maltratados por el uso o la dura climatología del país, por su parte, requería el esfuerzo de todos y fuertes inversiones económicas. Para sufragar los gastos se procedía al repartimiento fogueral, al cobro de peajes, al quinto de las condenaciones de la alcaldía de sacas cedidas por el Rey a la Provincia para estos fines (pues iban destinadas a la cámara real) y, sobre todo, al uso del importe de las multas impuestas por las justicias de las villas, las cuales se destinaban en su totalidad o se repartían por tercias o medias partes¹²⁸.

La responsabilidad de la ejecución del reparo en sí quedaba en manos de los propios pueblos y de sus oficiales del regimiento¹²⁹. El trabajo en sí lo ha-

¹²⁶ Elgoibar, 1751 [Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 9].

¹²⁷ «Las ruinas continuas que se experimentan en los caminos provienen del mucho uso de los carros herrados y de ser tan delgados y cortantes, y después del anochezer no conviene se use, por los fraudes que se cometen en las cargas que conducen. Y para que el daño que hacen en los caminos sea menor y haya menos ocasión para el perjuicio del terreno, ordenaron que para que anden en los caminos reales tengan de ancho en los extremos de las ruedas una onza y quartillo y una onza los que han de servir en montes y caminos ásperos. Y en lo venidero ningún herrero ni carpintero pueda herrar yerro alguno más angosto que de dicha medida, pena de dos mil maravedís. Y los carretteros, después de la oración de las Avemarías y antes del amanecer, no se carguen de vena ni otro género de comercio en el lugar de Alzola, donde está la descarga y carga de los géneros que se introducen por el puerto de mar, so pena de mil maravedís a cada uno por cada vez. Y no entren vaxo de las gotteras de las casas de la población con el carro, ni en caminos enpedrados en los parajes donde fuera de ellos hay caminos destinados para tránsito de carros. Y que el buerizo baia delante, cerca de los buerios, en toda la población del lugar para evitarr las desgracias que se han experimentado estropeando niños los buerios demandados, so la dicha pena» [ibidem, ordenanza 43]

¹²⁸ Legazpia destinó en 1533 «las dos partes de la dicha pena sean para el reparo de las fuentes, puentes e caminos públicos, e para las costas e gastos del dicho concejo, e la otra tercia parte para el acusador o denunciador e executor de las dichas penas» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8]; el valle de Léniz, en 1557, destinó «la mitad para reparos de calzadas y caminos/ y la otra mitad para la justicia y executores» [A.M Eskoriatza, AH, Caja 102, núm. 11, ordenanzas 68]; en 1611 Aya «por que puedan hazer mejor lo suso dicho [el reparo de caminos y puentes de su jurisdicción], pues no tiene el concejo rentas para ello», mandó «que todas las condenaciones d' estas ordenanças que no estubieren aplicadas a otra cosa las apliquen para ello [AHPG-GPAH, 2/1266, fols. 53 r^o.-64 r^o., capítulo 43]; Legazpia destinó en 1703 sus multas para reparos de caminos, gastos de justicia y necesidades de la villa [A.M Legazpia, Caja 179, núm. 17, ordenanza 34 [en 1751 Elgoibar ordenó «que las [multas] impuestas en todos los capítulos prezedentes y otras qualesquiera que se imponga por los alcaldes en juicios, por escripto o verbales, se distribuian por terceras partes: la una para la real cámara, la otra para reparos de calzadas y caminos públicos de esta villa y su jurisdicción, y la tercera parte en las de estas ordenanzas para denunciador y juez» [Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 54]; Oñate destinará en 1759 las multas «por tercias partes: la una para penas de cámara, otra para gastos y reparos de caminos reales, y la otra para gastos de justicia y denunciador, en los casos en que huviere» [A.M Oñati, Z-142.8, capítulo 68]; y Cegama destinará en 1875 sus multas «para composición de caminos y calzadas» [A.M Ornaiz-tegui, Caja 116 (final), ordenanza 10].

cían los vecinos y particulares en aquellas partes que se hallasen pegantes a sus heredades, o a través del trabajo vecinal o *auzolan*, de larga tradición en nuestra tierra. A partir de la primera referencia al *auzolan* en las ordenanzas de Oyarzun de 1501 van a ser varios los pueblos que recojan esta forma de trabajo comunitario en las suyas: Legazpia en 1533¹²⁹, Azcoitia en 1694¹³¹, Elgoibar en 1751¹³², Cizurquil en 1756¹³³, Berastegui en 1756¹³⁴, Oñate en 1759¹³⁵ e Irun en 1769¹³⁶.

¹²⁹ Así, en 1533 Legazpia encomendó la tarea a los jurados, fieles y regidores para que, si tras su inspección «hallaren algunas puentes e fuentes, caminos e calçadas derrocadas ho maltratadas que tengan nescesidad de reedificación e rreparo, lo manifiesten e notifiquen al conçejo en su ayuntamiento para que probean en él rremedio» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8, título XVII]; Azpeitia acordó en el s. XVII, para evitar el interés particular que pudiera mover al alcalde y fieles «por ssí o juntos» en el reparo de ciertos caminos y puentes de la villa, que fuese decisión del regimiento, so pena de no asumir la villa el costo del reparo, encomendando al alcalde y fieles la vigilancia de su estado «porque por no reparar con tiempo viene a las vezes a caer e perder[se] las tales puentes e caminos, y se recreze mucha más costa, pudiendo antes reparar con muy menos costa» [A.M Azpeitia, 781.03, capítulo 44]; Legazpia dejó en 1703 en manos de la justicia y regimiento de la villa el reparo de «todos los caminos rreales de la jurisdicción de esta villa, puentes y pontones, de suerte que estén tratables para todos en común, y con especialidad para las ocasiones de los tránsitos de las personas rreales y su casa rreal, príncipes y señores» [A.M Legazpia, Caja 179, núm. 17, ordenanza 34].

¹³⁰ Dispuso «que todos los tiempos e vezes que el dicho conçejo e ofiçiales d'él e su voz fizieren llamar e notificar en la dicha yglesia de Santa María a que salgan los vezinos del dicho valle e hazer e rreparar e renobar las puentes, fuentes e caminos públicos e biçinales del dicho balle, que todos los vezinos d'él sean tenudos de sallir e acudir, de cada casa del dicho balle una persona maior, a la tal o a las tales obras, so pena de un rreal de cada casa que así no salliere o ymbiare una persona maior» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8, título XVII. «De cómo han de sallir e acudir para fazer los caminos, puentes e fuentes].

¹³¹ Ordenó que los vecinos limpiasen y conservasen las calles y albercas, pero «los caminos que están fuera de poblado se rreparen y compongan en buena disposición y se mantengan assí a costa de las caserías cuios moradores (con)curarán las más vezes, por el respeto de lo que deven contribuir por decretos provinciales, cada carretera al año» [AHPG-GPAH, 2/1062, B 7eº-30 rº., ordenanza 26].

¹³² Estableció que fuesen los jurados quienes convocasen «así a los caseros para que acudan con sus bueies como a los peones para todo género de obras y composiciones de caminos que se les ofrezcan a la villa» [Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 12].

¹³³ Estableció en 1756 que de las rentas del conçejo se diese de comer a los que trabajasen en *auzolan* «graciosamente y sin salario ni jornal, en los reparos de caminos reales y públicos del distrito d'esta misma villa» a razón de 2'5 rs. de vellón a cada uno [A.M Zizurkil, Sig. 297.1, ordenanza 43].

¹³⁴ Acordó dar a sus vecinos y habitantes, por trabajar en *auzolan* sin jornal, «la refacción de pan y vino acostumbrada» [AGG-GAOPT 506, fols. 409 rº.-437 vto., capítulo 4].

¹³⁵ Acordó que los regidores asistiesen personalmente «en las ocasiones de composición de caminos y calzadas para que su presencia estimule a los oficiales y trabajadores a la mayor aplicación en el nervio y perfección de la obra y su adelantamiento, dando las providencias convenientes para que concurra el vecindario a los acarretos y demás labores que se les ordenare, procediendo en esto con toda igualdad y equidad» [A.M Oñati, Z-142.8. Capítulo XIV].

¹³⁶ Dispuso que los «auzovideas» o «caminos y puenttes públicos y seruidumbres que tienen para ussos propios diferentes vezinos y moradores, hauittantes en caseríos, con nombre de «auzovideas», los reparasen ellos mismos «sin dispendio del pueblo, assí como hasta aora se a executtado», sin citar expresamente el trabajo en *auzolan*, que suponemos [A.M Hondarribia, A/5/2/1, Capítulo 87].

Pero se habrá de esperar a 1931 para que un ayuntamiento como el de Irura redacte unas ordenanzas específica para regular «la conservación de los caminos rurales y fomento de los bienes forestales en prestación personal conocida en el país con el nombre de auzolan» (a las que acompañará el padrón de vecinos contribuyentes)¹³⁷ para ver la complejidad inherente al sistema de trabajo en auzolan desarrollado en nuestros pueblos.

Pocas veces se ve en las ordenanzas municipales el recurso a las obras de reparo de caminos, calzadas y puentes acordadas a través del sistema de almoneda, y estas son tardías. Es el caso de Elgoibar, que en 1751 encomendó a sus fieles síndicos regidores que cuidasen de las calzadas de la población y de los caminos reales poniendo las obras «en almoneda al mexor postor», asegurándolas con fianzas¹³⁸; o es lo que dispuso el corregidor Don Pedro Cano y Mucientes en 1756 en su reforma hacendística para los pueblos de Guipúzcoa, siempre que su importe excediera de los 20 ducados de vellón¹³⁹.

A partir del s. XIX, al perder las ordenanzas municipales su carácter de «generales» por pasar a regularse el gobierno municipal por las diversas disposiciones y leyes municipales estatales, serán las ordenanzas de policía rural y urbana las que regulen la materia de la seguridad interna de los pueblos en orden al tránsito de caballerías y carruajes, salubridad y limpieza de calles y caminos públicos (generalmente por el sistema de auzolan), el uso de escombros para rrelleno de caminos vecinales o vías públicas y, a partir del s. XX, el uso de alumbrado y llantas de caucho en los vehículos y el tránsito de velocípedos, coches y ómnibus.

Las ordenanzas municipales de Álava que hemos consultado son mucho más parcas que las guipuzcoanas en materia de caminos y calzadas, puentes y pontones, posiblemente porque su regulación estaba, en parte, atendida por la Provincia. Vemos, no obstante, un interés por visitar e inspeccionar su estado y el mantenimiento de la anchura debida y dispuesta por las leyes del reino (36 pies¹⁴⁰ los reales y 18 los públicos) por parte de la justicia y regimiento de los pueblos¹⁴¹; la prohibición de dañarlos quitando piedras de las calzadas o ca-

¹³⁷ A.M Irura, 402/19.

¹³⁸ Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 9.

¹³⁹ A.M Gabiria, Libro de Decretos 1.1, fols. 53 r^o.-54 vto. (1738-1764); A.M Itsaso, Libro de Decretos 007-005 (1754-1829), fols. 12 r^o.-13 r^o.

¹⁴⁰ El pie era igual a 0'27 m.

¹⁴¹ Las visitas se hacían en Zaldondo cada tres años, según sus ordenanzas de 1777 [Archivo del Territorio Histórico de Álava (en adelante ATHA), Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 47]. Laguardia las hacía anuales [ibidem, D.H. 729, núm. 10, ordenanza 73].

vando los caminos¹⁴²; la prohibición de cerrarlos «romper zanjas ni hacer daño ni oyo»¹⁴³, «sacar tierra ni rozar con pala de yerro ni con hazadón ni con otro ynstrumento»¹⁴⁴ o ensuciarlos con el fiemo¹⁴⁵.

En todo caso el reparo de los mismos iba a cargo de los pueblos, trabajando en auzolan¹⁴⁶ o pudiendo poner la obra en almoneda a candela encendida (pasando de 200 reales su costa) y dejarla, previa dación de fianzas, en manos de «maestros diestros»¹⁴⁷, destinando parte de las multas impuestas a sufragar su costa¹⁴⁸. La excepción a la parquedad de datos fue la tierra de Ayala, que en 1510 los destinó «para el reparo de las calzadas y puentes de la tierra»¹⁴⁹, y en 1751 hizo una ordenanza expresa para sufragar los continuos y costosos reparos de sus caminos y calzadas, por estar en tierras muy pantanosas y húmedas, destinando sus importes a los pueblos que los hubiesen impuesto¹⁵⁰.

IV. LA REGULACIÓN DE LAS JUNTAS, REGIMIENTOS Y DIPUTACIONES EN ÉPOCA MODERNA Y CONTEMPORÁNEA

4.1. Álava

Ya en su estudio sobre los caminos en Álava, César González Mínguez demostró el crecimiento competencial de las Juntas Generales alavesas en los asuntos relacionados con la atención de puentes, puertos, pasos y caminos, deteniéndose en las principales obras emprendidas para la construcción y mantenimiento de dichas obras públicas¹⁵¹.

¹⁴² Ordenanzas de Laguardia de 1577 [ATHA, Leg. D.H. 729, núm. 10, ordenanza 78].

¹⁴³ «Se dejen libres y buenos los caminos», según las ordenanzas de Zaldondo de 1777 [ATHA, Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 48].

¹⁴⁴ Ordenanzas de Luzuriaga de 1577 [ATHA, Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 72].

¹⁴⁵ Ordenanzas de Zaldondo de 1777 [ATHA, Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 73].

¹⁴⁶ Son escasas sus referencias. Lo vemos en la ordenanza 57 del lugar de Arriaga de 1631 al decir que «cada y quando que por mandado del concejo se mandare hacer alguna cosa que sea en beneficio de el pueblo, como limpiar fuentes, aderezar caminos o otras cosas semejantes, que el vecino que no viniere como los otros o no embiare persona a la obra por él, que pague de pena un (real)» [ATHA. MUN-81-Arriaga].

¹⁴⁷ Ordenanzas de Zaldondo de 1777 [ATHA, Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 20].

¹⁴⁸ El lugar de Arriaga destinará en 1631 la mitad de las multas al reparo de caminos (y la otra mitad para los vecinos) [ATHA, MUN-81-Arriaga]; y la villa de Izarza lo hará en 1764 para reparo de puentes y caminos «y para lo demás que fuere necesario» [ATHA, Leg. DH 729, núm. 1, ordenanzas 8 y 50].

¹⁴⁹ ATHA, Leg. DH 1244, núm. 2, capítulo 26.

¹⁵⁰ ATHA, Leg. DH 1244, núm. 2, ordenanza 31.

¹⁵¹ GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C., *Las Juntas Generales de Álava y la infraestructura viaria del siglo XVI*. En *Caminería Hispánica II-I. Caminería Física*, Guadalajara: AACHE Ediciones, 1996, p. 130.

Y si bien es cierto que la Hermandad medieval alavesa tuvo unas competencias muy limitadas que afectaban principalmente a la persecución de malhechores, defensa de la justicia y mantenimiento del orden público, pues las ordenanzas de Hermandad no le atribuían ninguna competencia en cuestiones de infraestructura viaria, de forma temprana y progresivamente de las Juntas Generales derivará una actividad normativa de gran trascendencia que permite comprobar dicho crecimiento competencial, el cual afectará a varias cuestiones y, entre ellas, a todas las relativas a la infraestructura viaria¹⁵².

Así, en 1502 (año en el que se decidió registrar los acuerdos tomados en las Juntas) las Juntas regularon la anchura de los caminos (de 4 brazas)¹⁵³. En 1504 reconocieron al Diputado General Diego Martínez de Álava que los Reyes Católicos les habían concedido competencias para reparar los caminos y puentes de la Provincia¹⁵⁴.

Eran también las Juntas alavesas las que decidían qué caminos abrir o reparar en la Provincia. Así, de 1511 a 1517 serán continuas las citas a la apertura del puerto de Villafría, junto a Bernedo, que abría el camino de Vitoria a Logroño por Laguardia evitando el peaje navarro de La Población, a propuesta de Logroño, interesada como estaba en facilitar la salida de sus vinos. Y de 1517 a 1592¹⁵⁵ lo serán las referencias a la necesidad de reparar el camino de San Adrián, que la unía, por Guipúzcoa, con Francia y pasaban por él frecuentemente las cabalgaduras y miembros de la realeza, y requería continuos reparos por parte de ambas Provincias en sus respectivos territorios. Fueron frecuentes las denuncias guipuzcoanas del abandono en que Álava tenía su calzada¹⁵⁶.

¹⁵² *Ibidem*, p. 133.

¹⁵³ Actas de las Juntas Generales de Álava, Vol. I, p. 11. Según el Diccionario de la RAE es una unidad de longitud (generalmente usada en la marina) basada en la antigua vara castellana y equivalente a 1,6718 m. En otros documentos se habla de 1'64 m.

¹⁵⁴ Algunos de sus procuradores manifestaron el mal estado de algunos de ellos y la necesidad de su reparo, cuyo importe habría de correr a cargo de los pueblos que lo solicitasen y de aquellos otros en cuyas jurisdicciones se hallaban [Actas de las Juntas Generales de Álava, Vol. I, p. 68].

¹⁵⁵ Actas de las Juntas Generales de Álava, Vol. I, p. 476; y A.T.H.A., Libros de Actas de Juntas Generales, Juntas de 06-05-1523; 05-05-1535; 18-11-1539; 20-11-1539; 07-05-1545; 18-11-1547; 21-11-1548; 25-11-1548; 08-05-1549; 02-08-1549; 23-11-1549; 08-05-1550; 27-05-1550; 11-06-1550; 14 y 19-06-1550; 20, 26, 27 y 30-06-1550; 14-11-1550; 04-05-1556; 11-06-1556; 18-11-1557; 04-05-1562; 27-03-1565; 06 y 07-05-1665; 02-06-1565; 04-05-1591; 11-07-1591 y 07-08-1591.

¹⁵⁶ Finalmente se mandó hacer, al costo más bajo posible, «hechando en los lados de dicha calzada piedras crecidas y grandes que se an de poner de canto y no a lo ancho, para su seguridad y firmeza, y la calçada muy bien hecha para que los viandantes de pie y de a cavallo que por allí passaren caminen con seguridad, por ser el passo tan general e importante» [*ibidem*, Libros de Actas de Juntas Generales, Juntas de 29-07-1992].

Las Juntas Generales alavesas demostraron un celo extraordinario por la buena conservación de toda la red caminera, delegando en el Diputado General la tarea de supervisar el estado de la misma y el ordenar las obras necesarias en cada momento¹⁵⁷. El importe de las reparaciones recaía sobre aquellas hermandades locales en cuya jurisdicción se hacían estas, aunque en ocasiones el gasto lo afrontaba enteramente la Provincia o, a través de un impuesto de tránsito, los usuarios.

Al decir de González Mínguez, el conjunto de actuaciones de las Juntas en materia de infraestructura viaria tenía un carácter conyuntural en la mayor parte de los casos y estaban motivadas por la urgente necesidad de reparar los daños causados en los caminos por la adversa meteorología o de adecentar los mismos con motivo de una inminente visita regia¹⁵⁸.

4.2. Guipúzcoa

En el caso de Guipúzcoa, la amplia red viaria en tierra de frontera exigió a la Provincia un importante esfuerzo por mantener la seguridad y la buena disposición en ella. Atención especial hubo de prestar a los caminos cercanos al paso de Beobia, sede de la alcaldía de sacas, cuyos guardas procedían a numerosos descaminos.

Ya desde sus primeras actas las Juntas asumieron la competencia de vigilar la seguridad¹⁵⁹ y el estado de los caminos, e instar a pueblos y personas particulares a su reparación y arreglo, enviando comisarios de calzadas, en caso necesario. Basta ver la extensa relación que Domingo Ignacio de Egaña hace en su *Prontuario* sobre los caminos públicos para ver la dimensión de la preocupación y del esfuerzo que hizo la Provincia para mantener en condiciones su red viaria.

Las referencias a la seguridad de los caminos son esporádicas y puntuales y se debían, generalmente, a malhechores conocidos de la tierra. En 1616, para evitar el «gran deshorden e ynsultos que hazen malas gentes en esta Provincia salteando en los caminos, y aún en casserías y en poblado», acordó la Junta en Guetaria que las villas, alcaldías y valles de la Provincia hiciesen «repartimiento y hermandad de concejos de manera que se reparta en villas y comarcas asenta-

¹⁵⁷ GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C., Las Juntas Generales de Álava, *op. cit.*, p. 140.

¹⁵⁸ *Ibidem*, p. 141.

¹⁵⁹ AGG-GAOJDAM 4,11, fol. 29 vto. JG de Elgoibar 10-05-1552. Ante el gran número de ladrones, para dar seguridad a los caminantes estableció premio de 20 ducados para quien los prendiere y llevare al Corregidor para aplicarle justicia.

do número». Y que los alcaldes y regimientos de los concejos afectados convocasen a las villas y lugares de su comarca para que enviasen su gente, en tiempos señalados y a donde fuese necesario, a perseguir y prender a los delincuentes, repartiéndose el gasto entre todos¹⁶⁰. Surgieron así las hermandades contra malhechores, tan frecuentes en el conflictivo siglo XVII, al haber desaparecido el alcalde de Hermandad medieval, cuya figura intentarán resurgir a comienzos del s. XIX.

Y en cuanto al reparo de los mismos, salpica las actas el privilegio que tenía la Provincia para hacer reparar calzadas y caminos, puentes y pontones, sin embargo de apelación¹⁶¹, que tantos conflictos generará su incumplimiento. Salpican, asimismo, las actas las continuas órdenes dadas por las Juntas a los alcaldes ordinarios para «linpiar las çarças y ramas de los árboles que caen sobre las calçadas y caminos públicos» mandando a las partes para que cada uno «en la endereçera de sus heredades» lo hiciesen y cumpliesen, enviando los alcaldes testimonio a la Diputación de haberlo hecho¹⁶². Y, a partir de 1590, la prohibición de usar en los caminos y calzadas reales y públicos empedrados carros herrados¹⁶³.

Especial inspección, adecuación y reparo de calzadas y caminos se dió en las visitas reales, previamente comunicadas desde la Corte para que no hubiese falta de mantenimiento y pudiese pasar la comitiva regia con toda comodidad por los pasos y caminos, encargando que «los caminos y pasos donde huvieren necesidad y huviere de pasar la [comitiva] se aderezen, ordenando que salgan

¹⁶⁰ AGG-GAOJDAM 40, 3, fol. 8 vto. Junta General de Guetaria, 16-11-1616.

¹⁶¹ Sirva de ejemplo las citas hechas en AGG-GAOJDAM 15,5, fol. 6 vto. [Diputación de Tolosa, 7-07-1588]; e *ibidem* 16,3, fol. 37 r^o. [Junta General de Guetaria, 22-11-1589].

¹⁶² So pena de 10.000 mrs. [AGG-GAOJDAM 25,3, fol. 10 r^o. Junta General de Cestona, 26-04-1599; *ibidem* 25,6, fol. 10 vto. Junta General de Azpeitia, 15-11-1599; *ibidem* 26,2, fol. 7 vto.-8 r^o. Junta General de Segura, 17-04-1600].

¹⁶³ Dicho acuerdo se tomó en la Junta General de Cestona de 10 de mayo de 1590 «por quanto las dichas calcadas y caminos públicos se pierden por los carretos de piedra, cal e madera». Se prohibió por ello el uso de tales carros, so pena de 2 ducados por cada vez que infringiere el acuerdo [AGG-GAOJDAM 16,5, fol. 18 r^o.]. A partir de 1596 la pena ascendió a 10.000 mrs. por cada vez y perdimiento de los carros; y a partir de 1617 a 20.000 mrs. y pérdida de los carros; mandando que quien, a pesar de la prohibición, tuviese que acarrear con dichos carros pidiese licencia a la Junta o al alcalde y regimiento «con que no entren en heredades ajenas» [A.M. Oiartzun E/2/1/2, fol. 18 vto. Junta General de Cestona, 14-04-1617]. Debían depositarse antes prendas de plata muerta para que con ellas los alcaldes, examinando el daño, lo hiciesen reparar, entendiéndose tales acarretos como extraordinarios [A.M.Hondarribia E/2/1/7, fol. 42 vto. Junta General de Hernani 23-11-1596; AGG-GAOJDAM 23,4, fol. 10 vto. Junta General de Elgoibar, 22-04-1597; *ibidem* 26,2, fol. 8 vto. Junta General de Segura, 17-04-1600; *ibidem*, 26,4 fol. 26 r^o.-vto. Junta General de Zarauz, 17-11-1600, etc. Para conocimiento público se ordenó publicar el decreto por las iglesias de los pueblos, y que los alcaldes lo ejecutasen so pena de 2.000 maravedís].

de cada lugar en su jurisdicción, y las demás personas que fueren menester, de manera que no haga falta en ello y en recibirla»¹⁶⁴, como ocurrió en las entregas reales de 1615¹⁶⁵.

El siglo XVIII fue un siglo de importantes cambios en la red viaria de nuestros territorios, y especialmente de la de Guipúzcoa. El impulso por la creación de nuevos caminos reales, para mejorar la comunicación entre los pueblos y las capitales de otras provincias, así como para facilitar el tránsito de postas, viajeros y diligencias, hizo que las Juntas se mostrasen especialmente activas.

A mediados del siglo se planificó por el maestro Francisco de Ibero la construcción del nuevo camino real de coches de 18 leguas, de Salinas a Irún (frontera de Francia). Se fijó su anchura en 22 pies, reforzado con cantoneras de piedra sillar o desbastada, guardarruedas y murallones en diferentes parages para resistir la presión de los montes y de las aguas en un terreno muy quebrado. Se gastaron en él más de siete millones de reales, sin auxilio de portazgo ni peaje alguno, pagándose todo con el solo ingreso del 20%, 10% y 5% de su coste que aportaron la Provincia, los pueblos por donde pasaba el camino y los que se hallaban alejados de él, respectivamente, y se indemnizó a los dueños de las tierras que se habían de ocupar para ensanchar y beneficiar del camino los perjuicios ocasionados, en dinero o en tierras equivalentes, delegando el Consejo al Corregidor la resolución de los conflictos que pudieran generarse.

Debido a tales gastos, y a petición de la Provincia, en 1754 el Consejo dio licencia para emplear en la composición de puentes y caminos al menos el 5% de todos los propios, arbitrios y sisas de los pueblos. No siendo suficiente el dinero recaudado, se solicitó licencia real para habilitar a tal fin el producto de las acciones que Guipúzcoa tenía sobre la Compañía de Caracas; y se llegó a pedir licencia para tomar a censo los caudales precisos hasta la conclusión de las obras, estimadas en 50.000 pesos fuertes. Se creó para todo ello una Tesorería

¹⁶⁴ *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. [278] [1575, Febrero 18. Madrid. Real cédula avisando de la próxima llegada de la Reina a la Provincia, de camino a Bayona para ver a su madre, y se provea de los bastimentos necesarios].

¹⁶⁵ Fue el Corregidor, licenciado Larrea y Zurbano, quien avisó el 31 de agosto de cómo se iba a proceder en Beobia a las entregas de la Infanta D^a. Ana como Reina de Francia y de la Princesa de España D^a. Isabel de Borbón, encargando a la Provincia la abundante provisión de bastimentos y el aderezo y reparo del camino por donde había de pasar la comitiva de Salinas a Oñate, Villafranca, Hernani e Irun, «de forma que no haya ympedimiento y que puedan pasar los coches y carros que fueren y vinieren con seguridad» [AGG-GAOJDDJ 68,1. Bifolio]. La Provincia convocó Junta Particular para el 3 de septiembre de 1615, y los allí nombrados comisionaron a Miguel de Goyenechea para que hiciese acomodar y reparar los caminos y calzadas, puentes y pontones, y cortar las ramas para facilitar el libre tránsito de las cabalgaduras, coches y carros, arrastrados en las cuestas por bueyes [AGG-GAOJDAM 39,6, fol. 1 r^o.].

del Camino. Guipúzcoa obtuvo la licencia solicitada para acensar lo pedido, y en 1765 aplicó también la Junta, para obras de los caminos, lo devengado en penas de cámara por capítulo del fuero.

Culminado el camino de coches, el 11 de diciembre de 1788, para sufragar su mantenimiento y «arreglar uniformemente y señalar las leguas desde el confín de Francia hasta Madrid», el Rey ordenó (a través del Conde de Florida-blanca) que se estableciese arbitrio de peajes en las cuatro barreras de Salinas, Zumárraga, Villabona e Irún (para correr a partir de 1 de enero de 1789), pues pronto enviaría las tarifas y aranceles para cobrarlos sobre los licores, y que procediese a señalar sus leguas¹⁶⁶.

Y si el «camino de coches» llena gran parte de los registros de sus actas, el «camino de Navarra» vio impulsado su arreglo y mejora a partir de 1752, con la propuesta hecha por el Conde de Gages para restaurar el comercio desviándolo de Bayona¹⁶⁷.

Especialmente gravoso fue siempre el mantenimiento del camino y puerto de San Adrián, muy dañado en los inviernos. A lo largo de los s. XVI y XVII las Juntas fueron tomando diversos acuerdos en orden a su aseguramiento (pues eran frecuentados por salteadores y malhechores) y su buena conservación, pero fue a partir de 1736 cuando se abordó con fuerza su «composición» y en 1737 se acordó su ejecución, hablando antes con la Parzonería de Segura (por cuyo suelo transcurría), que acordó dar mil reales anuales al proyecto.

¹⁶⁶ Reunida la Diputación el día 29, el director de correos Don Francisco de Arcaraso dijo que la regla que se empleaba para señalar la dimensión de las leguas y poner las pirámides era de 800 varas castellanas por legua y 4.000 la media legua, medida que se usaba de Burgos a Vitoria. Pero había tres clases de leguas: las vulgares o comunes (se contaban «vulgar y comunmente por costumbre de un paraje o término a otro, y no tiene determinada dimensión sino aquella que le ha dado la vulgar y común adopción», por lo que en unos reinos eran más largas que en otros, habiendo diferencias dentro de un mismo reino de una provincia a otra), las geográficas (tenían dimensión determinada, pero no era igual en todos los autores, dando unas diecisiete leguas y media a cada grado geográfico), y las legales o civiles (eran las que tenían una dimensión declarada y señalada por las leyes, y en España eran de 3.000 pasos o 15.000 pies regulares, como se decía en las *Partidas*, y en Guipúzcoa se venían usando las de 15.000 pies). Siendo estas últimas en Guipúzcoa de 15.000 pies, si se había de contar de 8.000 varas o 24.000 pies estas excederían a las leguas de España en 9.000 pies, resultando leguas excesivamente largas, pues en lugar de las dieciocho que se habían contado hasta la fecha en todo el camino real de coches (de la frontera a Salinas) solo se contarían 13'5 leguas. Así se representó al Rey, y este ordenó el 25 de octubre de 1790 que se dejasen como estaban «por ahora», sin hacer novedad alguna en la medida, y que Álava siguiese señalando las leguas de su camino «esperando, tal vez, que lo haga antes la de Guipúzcoa».

¹⁶⁷ El Consulado de San Sebastián acogió favorablemente la idea y contribuyó con 30.000 reales a condición de que el mismo se extendiera de Tolosa a San Sebastián. Apoyó también la idea el Virrey de Navarra, y se comisionó para ello al maestro Ibero.

Y en cuanto a los puentes, muy numerosos en la geografía guipuzcoana, hemos de decir que fueron objeto de gran atención por parte de los pueblos y de la Provincia. Especialmente difícil y conflictivo (por hallarse bajo la titularidad del señor e Murguía, aunque se hizo muchas veces de ella cargo la Provincia) fue el puente de Ergobia, en Astigarraga, destruido o desbaratado por las continuas avenidas del río Urumea o para evitar el paso de las tropas enemigas. En 1727 se tomó el acuerdo de hacerlo de piedra.

4.3. Vizcaya

En Vizcaya, por su parte, el cuidado y vigilancia de los caminos y calzadas, puentes y pontones, se hallaba también en manos de las Juntas del Señorío reunidas en Guernica, y de sus Regimientos (General y Particular) y Diputaciones (en Bilbao). La lectura de sus actas, y del registro de los actos legislativos dispuestos por sus instituciones de gobierno y publicado por M^a. Ángeles Larrea y Rafael Mieza, nos da una visión bastante detallada de la preocupación que movió al Señorío en materia de caminos y calzadas.

Así, en 1538 (a poco de confirmarse el *Fuero Nuevo* en 1528) se acordó negociar con la Corona la conservación de la merced real concedida al Señorío para aplicar las penas arbitrarias que debían conformar las penas de cámara al reparo de caminos. El incumplimiento de dicha merced por parte del licenciado Benegas, Corregidor del Señorío, hizo que en 1560 se acordase solicitar su ratificación por parte de la Corona. Para determinar la materia, en 1574 el Consejo pidió al Corregidor que informase sobre ello, y en 1575 se acordó que las penas de cámara y pecuniarias se aplicasen al reparo de caminos. Y ello se repetirá en años sucesivos, por ser disposición recogida en fuero, pidiendo al Corregidor su cumplimiento. Requerido por el Regimiento el Corregidor ordenó que, conforme al fuero y provisión real, se aplicasen en todo el Señorío y villas las condenas arbitrarias a los reparos de caminos. Para asegurar y regular dicho fondo se nombraron receptores de las condenas para reparo de los caminos en las audiencias del Corregidor y en la de sus tenientes de Vizcaya, Encartaciones y Merindad de Durango, y se ordenó que todos ellos y los alcaldes de las villas llevasen libro especial para su control y cuenta.

A partir de 1543 son continuas las disposiciones ordenando a villas y anteiglesias el reparo, para mayo, de sus caminos, puentes y calzadas (evitando los siempre costosos y gravosos repartimientos) y el envío de testimonio de su ejecución al Corregidor. En caso de incumplimiento debería abonar 6.000 mrs. de multa y se enviaría a su costa, para el reparo del mismo, al «juez de términos». En 1570 se elevó la multa a 1.000 mrs.

Para conocer el estado de los caminos, se repartía su inspección entre los regidores o se comisionaba al Corregidor. El acuerdo del reparo de caminos tomado por el Regimiento era ordenado ejecutar por fuero, a villas y anteiglesias, por el Corregidor. En caso de necesidad y falta de recursos era también el Corregidor vizcaíno quien daba licencia para proceder al repartimiento «conforme a vecindario y recursos»¹⁶⁸ o «de acuerdo a sus fogueraciones», teniendo consideración en el repartimiento «al aprovechamiento que cada pueblo tiene y terná, en manera que el pueblo e vezino que más provecho tiene contribuya más que el que no tiene tanto» (o se pedía provisión real para ello, en caso de afectar a pueblos cercanos)¹⁶⁹, llegándose a repartir cantidades muy importantes. En todo caso se acostumbró a pedir y se pedía a cada vecino que hiciese hasta un estado de calzada o «una braça de calçada de piedra menuda»¹⁷⁰ por fuego.

El incumplimiento del reparo acordado por el Regimiento y ordenado por el Corregidor fue constante, llegando su denuncia hasta las Juntas de Guernica, y se hubo de reiterar frecuentemente la orden, estableciendo plazo determinado para su cumplimiento. Así, en 1580, dado que «que muchos caminos pasajeros y reales estaban muy mal reparados y había muchos pasos peligrosos» y no se cumplían los decretos anteriores, el Regimiento General ordenó que cada anteiglesia y villa reparase en 20 días los caminos de su jurisdicción, presentando testimonios ante el Corregidor y nombrando inspectores¹⁷¹.

El 18 y 23 de abril de 1591 se trató en Regimiento General cómo aún no se habían reparado los caminos por parte de algunas anteiglesias, a pesar de que los inspectores o comisarios nombrados para supervisar los reparos hicie-

¹⁶⁸ 1576/08/23 Regimiento Particular (Libro 4, fol. 19 r^o).

¹⁶⁹ 1575/11/09 Regimiento General (Libro 2, fol. 266 r^o).

¹⁷⁰ 1588/01/22 2^o Regimiento General (Actas de Tierra Llana IV, punto 23.31, p. 181-182).

¹⁷¹ Decía el Regimiento que muchos caminos pasajeros y reales estaban muy mal reparados y había muchos pasos peligrosos; que en otros Regimientos se había decretado que se reparasen por parte de las villas y anteiglesias del Señorío, cada uno en su distrito, en plazo de 20 días, so pena de enviar personas particulares a hacer dichos caminos y malos pasos (con días y salarios a costa de los negligentes y remisos), y a ejecutarles las penas, pero que, aunque habían pasado (en algunos casos) más de 5 meses, no los habían reparado «ni adobado y estaban todavía tal que sin mucho peligro no podían andar ni pasar por él» a pie ni a caballo. Se volvió, por ello, a mandar a las villas, anteiglesias y ciudad que reparasen los malos pasos y caminos de sus distritos «bastante e suficientemente» en plazo de 20 días, llevando al Corregidor testimonios ciertos y verdaderos de cómo los habían reparado, «a vista y esamen de hombres buenos, con juramento que agan primeramente [ante] todas cosas». Se ordenó, asimismo, que dicho mandato se publicase en las villas y ciudad por sus procuradores, y en las anteiglesias se notificase a sus fieles para que lo cumplieran, so pena de 10.000 mrs. a cada uno para reparo de dichos caminos. Y que pasado el plazo fuesen personas a hacer vista ocular, con comisión del Corregidor, y se castigase a los negligentes. Se nombraron para ello cinco inspectores (un regidor y cuatro tenientes de merino) [1580/05/11 Regimiento General (Libro 4, fol. 108 r^o.); y Actas de Villas y Ciudad, II, punto 68.7 y 68.8, pp. 427-428].

ron cargo a algunos fieles por su negligencia de todo lo que dejaron de obrar en los últimos siete años pues «todavía estaban por hazer las dichas calçadas y enpedradas en muchos caminos reales y pasajeros en algunas anteiglesias y lugares, por remisión y negligencia de los dichos fieles». Se mandó, por ello, que el teniente general de Vizcaya que residía en Guernica hiciese visita general cuando saliere y viese lo que se había hecho y obrado «de calçada y enpedrada en los dichos caminos de lo que se les hizo cargo por los dichos comisarios» y, donde no se hubiese obrado, se obrase a costa de los fieles «que an sido remisos y an disimulado sin lo executar»¹⁷².

Pero junto al reparo de caminos y calzadas se había de afrontar también la limpieza de árboles, ramas y zarzas de los caminos reales. Dicha limpieza o desbroce de caminos se encomendaba a las justicias ordinarias de las villas y fieles de las anteiglesias, y se debía hacer en un breve espacio de tiempo (15 días) so pena de incurrir en una grave multa (3.000 mrs.), debiendo enviar testimonio puntual de haber ejecutado la orden al Corregidor. A su cargo se hallaba también el impedir que circularan por las calzadas y empedradas reales los carreteros con sus carretas, debiéndolos denunciar, en su caso, los fieles de las anteiglesias al Corregidor o a sus tenientes.

El enorme gasto que suponía para Vizcaya el mantenimiento y reparo de sus caminos y calzadas, puentes y pontones (más de 6.000 ducados al año) hizo que en 1575 se acordase solicitar a la Corona provisión real para que los lugares y villas de fuera del Señorío contribuyesen al reparo de los caminos de Vizcaya. Incluso se hicieron diligencias para ello a petición del Consejo.

Pero al mismo tiempo, deseando eximirse de los repartimientos que en ella se hacían para el reparo de puentes y pontones extraños al Señorío, solicitó también otra real provisión para que en adelante no se le exigiese contribuir (como se hacía, aunque fuese contrafuero) para el reparo de aquellos, especialmente de los puentes burgaleses de «Trespaderne, Lerma, Bribiesca, Oña y otras partes de Castilla», cuyo reparo se hacía en base a repartimientos.

Dicha exención ya había obtenido Guipúzcoa en 1572 (y obtendrá Álava en 1644). Y teniendo ese hecho como referente y basándose en que tenía que mantener once puertos de mar, más de cien caminos reales y muchas calzadas, más de doscientos puentes y muchos pontones de tabla y madera¹⁷³, que se destruían continuamente por los muchos ríos y arroyos que había en todo su término, y que no había otros caminos por donde andar y pasar los carros con

¹⁷² Actas de Tierra Llana, V, punto 5.54, pp. 69-70.

¹⁷³ No los podía hacer de cal y canto porque su distrito tenía 19 o 20 leguas de largo y más de 15 de ancho.

las mercaderías, mantenimientos y provisiones que venían e iban a Castilla, Vizcaya solicitó a Felipe II, y este concedió el 26 de febrero de 1576, provisión real de exención de contribuciones para dicho fin, por ser, además, un contrafuero¹⁷⁴.

¹⁷⁴ Se decía en ella que el Señorío encargó a su agente en corte que se solicitase el quitar la nueva imposición que a Vizcaya se le había puesto, por vía de repartimiento, hacía 4 o 5 años, para reparo de los puentes de Traspaderne, Lerma, Bribiesca, Oña y otras partes de Castilla, y últimamente enviando jueces de comisión habían llevado más de 1.500 ds. Que el agente consiguió real provisión para que en adelante a nadie del distrito de Vizcaya se le repartiese y cobrase maravedí alguno para ello. Y que, en virtud de ciertas cartas y provisiones reales, le habían sido repartidas muchas cantidades de maravedís hacía 3 o 4 años para reparo de dichos puentes, «lo que antes nunca se abía hecho ni se le abía mandado pagar ni repartir semejantes repartimientos ni otros para fuera del distrito e jurisdicción del dicho Señorío, por aber sydo y ser libre de los tales repartimientos e ynpuşyçiones por ley particular de su fuero e por uso e costunbre ynmemorial, como hera cosa notoria, y porque en el dicho Señorío abía honze puertos de mar e más de çient caminos reales e duzientos e más puentes e muchos pontones a causa de los muchos ríos e arroyos que ay en él, e los más dellos ser de tabla e madera, por no aber posibilidad de los poder azer de cal y canto porque su distrito tiene de largo dizenuebe o beynte leguas y quinze o más de ancho; e demás de las dichas puentes e pontones tenía el dicho Señorío muchas e largas calçadas en todo su distrito e término por no aber otros caminos por donde poder andar y pasar de unos lugares a otros ni para traer del mercaderías, mantenimientos ni probisyones a Castilla; y porque no sesase el trato e (comercio) de estos nuestros reynos de Castilla, como en efecto çesaría a no azer y reparar las dichas calçadas, puentes y pontones del dicho Señorío. Y por conservar el dicho trato y comerçio, repartiendo entre sy por no tener ni aber propios comunes, gastaban en cada un año hordinariamente más de seys mill ducados, porque lo que en un año se azía e reparaba se perdía y gastaba para el siguiente mediante las muchas aguas y creçientes que abía en el dicho Señorío; e ansymismo en reparar y adreçar sus muelles y cays de los dichos sus puertos e muros para que no puedan enpeçer los enemigos, por estar en frontera de Françia e de Ynglaterra e \de/ otras partes. E ansymismo porque, mandándose por çédulas nuestras azer e adreçar sus armas para estar aprestados e alistados para la guarda e conçeberaçión de aquella costa, como tan leales y abentajados basallos y súditos nuestros, hordinariamente abían gastado e abían de gastar en esto, demás de los gastos de los dichos reparos, grandes cantías e sumas e marabedís, e ansy estaban gastados e adeudados. E aunque d'ello estos nuestros reynos rescibían gran bien e aprobechamiento a causa del dicho trato e comersyo, e por ser defendidos por aquella costa de los enemigos, nunca le abían ayudado al dicho Señorío en sus grandes y continuos gastos, ni él lo abía pidido ni retenido, aunque para ello abía grandes causas y ocasyones. Y la parte de las dichas villas de Lerma, Oña, Bribiesca e Traspaderne syn fundamento lo abían pidido e yntentado, e syn çitar ni llamar al dicho Señorío abían enbiado juez de comisyón para la cobrança de los dichos repartimientos, con días y salarios, los quales les abían executado y hexecutaban llebando presos a los bolseros, syn embargo de su fuero, e abían cobrado los dichos repartimientos para en cada una de las dichas puentes; e antes que biniese a notiçia del dicho Señorío e de su Junta General los dichos sus bolseros, por no se ber en tan larga prisyon e por no padeçer tanta molestia, buscaron con qué pagar e pagaron los dichos repartimientos. E aunque se abía echo contradición e pidido se rebocasen las probisyones por virtud de que se azían los dichos repartimientos, e que de aquí adelante no se les echasen ni repartiessen marabedís algunos de los semejantes repartimientos ni otros ningunos para las obras de las dichas puentes ni para otras de fuera del dicho Señorío, por la razón que dicho tenía. E atento que por las mismas causas a la nuestra Probinçia de Guipúzcoa se le abía conçeçido probisyón para ello rebocando todos los repartimientos que se le abía hecho, aunque el dicho Señorío tenía pedido lo mismo, y respondídole se terná quenta para adelante, no hera bastante remedio, porque cada vez que se le repartiese qualquier repartimiento abía de tener pleytos y debates, e antes que remediase se gastaría más cantidad que el prinçipal que se le

Dada su importancia, se llegará a solicitar sobrecarta de esta real provisión. Ello no obstará para que, cuando se proceda a romper la peña de Orduña para abrir el paso y la ciudad de Orduña proponga pedir al Rey que mande repartir en el reino, en especial en las ciudades y lugares más interesadas en abrir y hacer el camino, por ser «paso tan ynportante a todo el reyno», y ella sola no podía asumir su coste, el Señorío apoyase su propuesta pero aclarando que él no participaría en los gastos que supusiese alcanzar la licencia.

Es más, la apertura de dicho camino, con la ruptura de la peña, se quiso afrontar con un repartimiento general para las poblaciones del propio Señorío. A ello se opusieron algunas de sus villas (Bermeo, Durango Elorrio, Ondarroa, Lequeitio, Guernica, Ochandiano, Villaro, Hermua y Rigoitia) alegando que sus ventajas solo beneficiaban a Bilbao, Valmaseda, Portugaleta y Encartaciones y a los propios mercaderes de Burgos, cuyas posibilidades económicas para afrontar su costo eran mayores «por las gruesas aziendas que posen y negoçios y mercadería de mucha utilidad que lleban y traen por el dicho camino», y que ellas ya afrontaban sus propios gastos sin la ayuda de Orduña. Alegaron, además, que el mismo criterio se seguía en Guipúzcoa, «de donde se an seguido grandes utilidades y nobleça a la tierra», y que de lo contrario, «por ser carga que no podrían tolerar», se seguirían daños y costas.

Muchos fueron los caminos que tuvo que atender el Señorío en época Moderna dentro de su territorio para facilitar la comunicación entre sus pueblos y el tránsito de mercaderías, y mucho el gasto soportado. Pero, consciente de que el mismo no se lograría sin un buen enlace a Castilla por Álava, hubo de reclamar en muchas ocasiones el aderezo de los caminos y calzadas de los pueblos alaveses.

Así, por ejemplo, en 1576, ante el mal estado de los caminos de Vizcaya y Álava, el agente en corte (Martín de Zaldibar) pidió al Rey que el Corregidor de Vizcaya (Perea) hiciese vista ocular de los caminos del Señorío hasta sus puertos, así como en los valles de Ayala, Llodio, Aramayona y Villarreal, confinantes

repartiese. Por lo qual nos fue suplicado mandásemos conceder al dicho Señorío cartas e probisyón real para que de aquí adelante no se le hechase ni repartiese marabedís algunos para las dichas puentes de Oña, Lerma, Traspadermia y Birbiesca ni para otras puentes ni reparos de fuera parte del dicho Señorío, o como la nuestra merçed fuese»

El Rey ordenó que «en quanto nuestra merçed e boluntad fuere, mandamos que agora ni de aquí adelante al dicho Señorío e a sus villas y çiudad e distrito no se hechen ni repartan ni cobren d'él marabedís algunos para el reparo y adreço de las dichas puentes ni de otras algunas de fuera parte por ningún conçejo ni justicia de fuera del dicho Señorío» [1576/04/02 Regimiento General de Tierra Llana, Villas y Ciudad (Actas de Villas y Ciudad, T. II, punto 38.6, pp. 228-231) Cómo alcanzó provisión real en el remedio de los repartimientos que se hacían en Vizcaya para puentes de Castilla].

con Vizcaya, y le comisionase para que los mandase reparar y acondicionar, con sus puentes y pontones, haciendo los repartimientos necesarios para ello «pues el probecho e dano que ynterbiene por no aber suficienes caminos es común de todos». Al parecer el Rey solo le comisionó para los de Vizcaya dejando los de Álava para las justicias ordinarias alavesas. Visto la importancia de su contenido, acordó el Señorío requerir a estas para que cumpliesen la real provisión, la cual obedeció en Vizcaya el Corregidor¹⁷⁵.

Con dicha real provisión en abril de 1576 se requirió a los alcaldes mayores y ordinarios de Ayala, Aramayona, Orozco y villa de Villarreal a que reparasen los caminos, puentes y pontones de su jurisdicción. En vista de su incumplimiento, el 23 de agosto se ordenó hacer las diligencias necesarias para cumplir la misma. Vizcaya obtuvo sobrecarta para obligar a las villas alavesas al cumplimiento de la orden anterior, y tres años después (el 7 de agosto de 1579) se mandó averiguar si habían cumplido la real provisión. No habiéndolo hecho, el 30 de noviembre del mismo año se ordenó informar a la Corte el incumplimiento de la real provisión, carta y sobrecarta que ordenaba el reparo de aquellos.

Las actas de las instituciones vizcaínas renuevan continuamente, a lo largo del siglo XVII, las disposiciones tomadas en el XVI para el buen funcionamiento de su red viaria, siendo responsables de los reparos y limpiezas de sus caminos y calzadas sus anteiglesias y villas. El Regimiento General enviaba su recordatorio puntualmente a sus autoridades y, en caso de remisión, era el Corregidor quien enviaba su despacho y orden para cumplimiento de lo acordado.

La novedad del s. XVII quizás fuese la de que, para sufragar los gastos, empezó a instalarse el uso del peaje en los caminos y puentes. La primera referencia que tenemos se remonta a 1616, en que la Junta General de Guernica prohibió el cobro de peajes a los vizcaínos en el Señorío, y diez años después (1626) se recriminó a Guerricaiz por hacer prendarias y exigir imposiciones nuevas.

¹⁷⁵ Decía en ella el Rey que dichos caminos «estavan tan mal reparados que con mucha dificultad y trabajo se podía traxinar e llebar por ellos los mantenimientos y mercaderías que hiban de Castilla al dicho Señorío, e d'él a Castilla, y cada día se perdían y murían muchas cabalgaduras en los dichos caminos, a cuya causa no se atreían los arrieros a llebar los dichos mantenimientos y mercaderías, y acaecía aber muy grand falta en el dicho Señorío e valles de los dichos mantenimientos, e padescía la gente d'él mucha nesçesidad, y los que los llebaban los bendían muy más caros que en otras partes de aquella costa donde tenían reparados sus caminos»; y si no se reparasen los caminos y malos pasos «de cada día se yrían empeorando y sería causa, sy no se remediase, de despoblarse hese dicho Señorío, e çesaría el trato e comerçio d'él». El encargo expreso del Rey fue que «con mucha diligencia e cuidado agais adereçar e reparar los caminos e puentes e pontones e calzadas e malos pasos que ubiere en los términos de las villas e lugares e Tierra Llana» del Señorío, enviando relación de lo actuado en el plazo de 15 días al Consejo [Madrid, 08-02-1576. Punto 55.7 de las Actas de Tierra Llana, T. II, pp. 521-523; punto 38.8 de Actas de Villas y Ciudad, T. II, pp. 231-233].

De señalar es también que, finalizando ya el siglo, se contempló la necesidad de hacer nuevos caminos para carros «con el fin de que no se echen a perder los caminos reales». Todo un precedente para lo que será el siglo XVIII, siglo de mejora sustancial de la red viaria vizcaína y vasca en general, que reforzará los caminos existentes y abrirá otros nuevos activando la comunicación interna de los territorios y, sobretodo, «para Burgos, las dos Castillas, Rioja y otras partes», lo que exigió una mayor inversión y obra con el «rompimiento de caminos».

La falta de recursos propios, y lo poco aportado por los peajes, llevó a Vizcaya a solicitar al Rey en 1725 que las reparaciones de los caminos reales fuesen a costa de la Real Hacienda. Y no consiguiendo el favor, en la Junta General de 1752 se recurrió a la imposición de arbitrios. Se empezó imponiendo sobre el tabaco en polvo y en hoja, y se continuó con el vino, permitiéndose así la bajada de 6 reales en cada foguera.

No siendo suficientes tales recursos, en 1769 se solicitó y obtuvo licencia real para tomar el dinero a censo, y a partir de 1792 la parte de los bienes mostrencos, vacantes y abintestatos que se extraían en Vizcaya.

V. LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SERVICIO DE CARRETERAS EN LOS TERRITORIOS VASCOS EN EL SIGLO XIX

Las sólidas bases constituidas a lo largo de los siglos del Antiguo Régimen en materia de caminos y calzadas, puentes y pontones en «las Vascongadas» seguirán marcando la pauta del quehacer caminero a lo largo del siglo XIX en ellas, a la par que se asentará y consolidará una nueva organización e institucionalización para la atención y régimen de aquel.

La Constitución de 1812 dejó en manos de los Ayuntamientos constitucionales, entre otras cosas, «la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes... y todas las obras públicas de necesidad, utilidad y ornato»¹⁷⁶; y así lo estuvo también en nuestros territorios, si bien se tenderá progresivamente a vincular dicha competencia a las Diputaciones vascas.

En Vizcaya continuaron los peajes cobrados, en base a aranceles, en las cadenas. Especialmente importante fue el arancel aprobado en 1821 por las Cortes para regir en Guipúzcoa, que pasó a aplicarse en los caminos reales de Vizcaya

¹⁷⁶ Constitución de 1812. Título VI: Del gobierno interior de las Provincias y de los pueblos. Capítulo I: De los Ayuntamientos. Art. 321: Estará a cargo de los Ayuntamientos: punto 7, «Cuidar de la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes y cárceles, de los montes y plantíos del común, y de todas las obras públicas de necesidad, utilidad y ornato».

en los que se exigía el derecho de portazgo¹⁷⁷. Las cadenas o peajes se hallaban en distintos puntos de carretera a cargo de los cadeneros, pudiendo trasladarse de unos puntos a otros. En 1846 se publicó el *Arancel de peajes de los caminos reales del territorio de Vizcaya*, a aplicar en cada una de las barreras establecidas en el camino real de Arratia, en los que iban de Bilbao a Durango y de Durango a Bermeo. Debían pagar los peajes incluso los concejos, solicitándose en 1852 su exención por algunos de ellos.

A partir de 1864 se empezó a contemplar la exención de peajes en varias cadenas cuando se condujesen abonos para heredades, leña, helechos y otros objetos, mientras estudiaba la Junta General reunida en Guernica el Proyecto de suspensión de portazgos de las carreteras del Señorío¹⁷⁸. Pero fue en 1872 cuando se creó una Junta encargada de adoptar algunas medidas económico-administrativas con relación al servicio de carreteras y portazgos del Señorío¹⁷⁹.

Se continuó también con los arbitrios sobre bienes de consumo, declarándose en 1823 que los pueblos tenían facultad de imponerlos para abrir nuevos caminos, según la ley del Fuero¹⁸⁰. Y si antes se gravó con el arbitrio, con preferencia, el tabaco y el vino, ahora se gravará el vino de pasto común y de postre, el aguardiente y el chacolín, suspendiéndose esta exacción por dos años en 1864.

Hubo cambios, sin embargo, en los repartimientos que aún se hacían a prorrata entre los pueblos, ya que en 1829 se suprimieron, subrogándolos a la Tesorería General del Señorío¹⁸¹. En Guipúzcoa fue en 1845 cuando la Provincia creó su Caja de Caminos, alimentada por los arbitrios, haciéndose en adelante ella cargo de la apertura y mantenimiento de sus caminos¹⁸².

En materia de conservación, en 1824 Álava aprobó su Reglamento para la conservación de los nuevos caminos construidos a expensas de la Provincia¹⁸³; en 1831 publicó sus leyes penales para la conservación de los mismos y sus

¹⁷⁷ 1821/08/12 Diputación General (Libro 73, fol. 0 r^o.) RO comunicando la aprobación por parte de las Cortes del arancel que rige la Provincia de Guipúzcoa, que pasará a aplicarse en los caminos reales de Vizcaya en los que se exija el derecho de portazgo.

¹⁷⁸ 1864/07/15 Junta General (Libro 106, fol. 0 r^o.).

¹⁷⁹ 1872/12/13 Diputación General (Libro 111, fol. 0 r^o.).

¹⁸⁰ 1823/05/23 Junta General (Libro 74, fol. 0 r^o.).

¹⁸¹ 1827/07/19 Junta General (Libro 76, fol. 63 vto.).

¹⁸² AGG-GAOJDIT 21.11. Así se propuso en el Plan General de Caminos presentado a la Junta General de Villafranca.

¹⁸³ *Reglamento para la conservación de los nuevos caminos construidos a expensas de esta Provincia de Álava*, Vitoria, 1824.

arboledas, reconociendo su competencia en la materia a su Diputado General¹⁸⁴; y en 1884 reguló su personal de servicio y la conservación de sus carreteras y caminos vecinales de primer orden¹⁸⁵. Guipúzcoa hizo lo propio en 1851¹⁸⁶.

Vizcaya, por su parte, acordó en 1831 nombrar una Comisión Permanente de Caminos compuesta de un individuo por cada merindad, asociados con el Padre de la Provincia y el Consultor primero¹⁸⁷. Pero fue en 1854 cuando, reunido el Señorío en su Junta General, se leyó un informe sobre el sistema económico a seguir en la construcción de caminos, que proponía crear una Comisión Permanente de Caminos¹⁸⁸, que inició su actuación en 1857¹⁸⁹, la cual jugó posteriormente un importantísimo papel en la organización y régimen de gobierno de los caminos.

En cuanto a la construcción de caminos, Vizcaya empezó a abordar la materia en base a asociaciones impulsadas por su Diputación¹⁹⁰. Para la conservación de los mismos fueron divididos en trozos y se crearon reglamentos¹⁹¹, aprobándose en 1841 el *Reglamento de Caminos de Vizcaya*¹⁹² y la creación de una Dirección General de Caminos¹⁹³ a cargo de un director facultativo encargado de administrar y organizar los caminos del Señorío¹⁹⁴. En 1850, debido a la gran cantidad de trabajo que había de atender, se creó una Subdirección de Caminos, el nombramiento de cuyo subdirector quedó a cargo del mismo director general de caminos¹⁹⁵.

¹⁸⁴ Leyes penales que el señor Diputado General de la M.N. y M.L. Provincia de Álava manda observar para la conservación de los caminos y arboledas, de que es único juez, Vitoria, 1831.

¹⁸⁵ *Reglamento para el personal de servicio y conservación de carreteras y caminos vecinales de primer orden de Álava*, Vitoria, 1884.

¹⁸⁶ *Ordenanzas para el servicio y conservación de la carretera general y ramales de la Provincia de Guipúzcoa*, Tolosa, 1851.

¹⁸⁷ 1831/07/12 Junta General (Libro 78, fol. 170 rº.). Era Padre de la Provincia Don Pedro Novia de Salcedo y Consultor primero Don Casimiro de Loizaga.

¹⁸⁸ 1854/11/01 Junta General (Libro 102, fol. 0 rº.).

¹⁸⁹ 1857/07/27 Diputación General (Libro 103, fol. 0 rº.).

¹⁹⁰ 1818/07/14 Junta General (Libro 71, fol.- 56 vto.).

¹⁹¹ 1818/07/01 Diputación General (Libro 71, fol. 34 rº.) Reglamento formado por la Diputación General para la conservación de los caminos de Durango, después de la primera entrega de los trozos; 1820/12/04 Diputación General (Libro 73, fol. 0 rº.) Disposiciones tomadas para velar por el buen estado de los caminos de la Provincia; 1840/12/21 Diputación General (Libro 87, fol. 0 rº.). Se aprueba el *Reglamento constitutivo de la Junta de Caminos de la vereda de Pancorbo según su nueva organización*.

¹⁹² 1841/07/20 Diputación General (Libro 87, fol. 0 rº.) Se aprueba el Reglamento de Caminos de Vizcaya.

¹⁹³ 1841/07/27 Observaciones generales de la Dirección General de Caminos de Vizcaya.

¹⁹⁴ 1848/11/09 Diputación General (Libro 99, fol. 0 rº.).

¹⁹⁵ 1850/12/04 Diputación General (Libro 100, fol. 0 rº.).

Para completar la organización del servicio de caminería en Vizcaya, en 1856 se presentaron en la Diputación las *Bases relativas a la dirección y administración de los caminos del Señorío de Vizcaya*, se nombró una nueva Comisión Permanente de Caminos y se dividieron estos en secciones, nombrándose en cada una de ellas sus directores¹⁹⁶.

En 1857¹⁹⁷ aquellas Bases dieron lugar a un *Reglamento de Dirección y Administración de los Caminos de Vizcaya* (cuya reforma se propuso ya en 1864¹⁹⁸), y se ordenó su impresión y circulación por el Señorío, mientras se transformaba la vieja Comisión Permanente de Caminos en la Comisión de Caminos y Ferrocarril¹⁹⁹ al introducirse el ferrocarril en Vizcaya. Para 1866 dicha Comisión Permanente de Caminos se transformó en Junta Permanente de Caminos, actuando como Junta Consultiva y auxiliar de la Diputación, especialmente en todo lo relativo al ferrocarril de Triano²⁰⁰.

Abordado el problema de los caminos vecinales (no reales), en 1850 se aprobó el *Proyecto de apertura de caminos vecinales de primer orden y de comunicación de pueblos del Señorío de Vizcaya*²⁰¹, mientras se iban incorporando a la administración de la Diputación otros caminos vizcaínos²⁰². Poco después, en 1852, se facultó a la Diputación para que, en caso urgente, pudiese disponer la ejecución de cualquier camino de primer orden que creyese necesario²⁰³.

De 1860 a 1868 diversas Juntas Generales vizcaínas estudiaron en profundidad la clasificación definitiva de los caminos vecinales del Señorío propuesta por parte de la Comisión Permanente de Caminos, distinguiéndolos, finalmente, en caminos vecinales de 1º y de 2º orden, pretendiendo satisfacer con ello las necesidades de los pueblos²⁰⁴. Lo mismo hizo Guipúzcoa en las *Bases* establecidas 1898 por la Diputación para auxiliar a los ayuntamientos en la construcción y conservación de los caminos vecinales, entendiéndose por caminos de 1º orden los que interesaban a uno o varios pueblos a la vez y fuesen de tránsito activo y frecuente, y de 2º orden los poco transitados²⁰⁵. Y se estableció, asimismo, que

¹⁹⁶ 1856/05/05 Diputación General (Libro 102, fol. 0 rº.).

¹⁹⁷ 1857/02/05 Diputación General (Libro 103, fol. 0 rº.).

¹⁹⁸ 1864/06/04 Diputación General (Libro 106, fol. 0 rº.).

¹⁹⁹ 1858/07/16 Junta General (Libro 103, fol. 0 rº.).

²⁰⁰ 1866/02/01 Diputación General (Libro 107, fol. 0 rº.).

²⁰¹ 1850/05/08 Junta General (Libro 0, fol. 0 rº.).

²⁰² 1850/06/06 Diputación General (Libro 99, fol. 0 rº.).

²⁰³ 1852/05/31 Junta General (Libro 100, fol. 0 rº.).

²⁰⁴ 1860/07/17 Junta General (Libro 104, fol. 0 rº.).

²⁰⁵ La frecuencia de tránsito en los caminos de 1º orden derivaba de llevar al viandante al mercado, a una carretera nacional o provincial, a una estación de ferrocarril o fábrica de producción de fuerza

los vecinos de cada pueblo asistiesen a la reparación de sus respectivos caminos con carro y bueyes; y los que no los tuviesen, que acudiesen personalmente, reconociendo la labor en auzolan tan típica de nuestros territorios²⁰⁶.

Para la seguridad de los caminos, en 1833 se aprobó en Guipúzcoa el primer reglamento de Policía de la mano del Marqués de Narros²⁰⁷, que fue ampliado en 1847 y años posteriores²⁰⁸, junto al Reglamento para el servicio y conservación de los mismos, hecho por los inspectores y directores de caminos «para la conservación y buen orden de las carreteras»²⁰⁹. Álava hizo las suyas para la conservación y policía de las carreteras transversales en 1843²¹⁰, y para la construcción, conservación y policía de carreteras y caminos vecinales de 1º orden en 1884²¹¹.

Pero la elaboración del Reglamento de Policía de Caminos en Vizcaya no fue fácil. En 1845 se aprobó un Reglamento de policía y unas instrucciones con los deberes y obligaciones de los peones camineros (del camino vizcaíno-guipuzcoano llamado de la Reina Cristina²¹²), cuya actividad venía siendo regulada en Álava desde 1841²¹³ y en Vizcaya desde 1843²¹⁴. En 1858 ya se trabajaba en el nuevo *Reglamento de Policía de Caminos*²¹⁵, y en 1862 se encargó a los tres

eléctrica destinada al alumbrado público, o de cualquier otra circunstancia que obligaba a transitar activamente por el mismo [AGG-GAOJDIM 2001, 09, art. 1].

²⁰⁶ 1866/07/06 Junta General (Libro 107, fol. 0 rº.). En 1907 Guipúzcoa aprobó un Reglamento para la ejecución, mejora y reparación de los caminos vecinales usando la prestación personal de auzolan [AGG-GAOJDIT 1031 a, 21].

²⁰⁷ AGG-GAOJDIM 2/7/141. Se remitió a los alcaldes para su cumplimiento por medio de sus alguaciles, dando a los peones camineros el auxilio necesario.

²⁰⁸ *Ordenanzas de policía para el servicio y conservación de la carretera general y ramales de la Provincia de Guipúzcoa*, publicada en Tolosa en 1847 [AGG-GAOJDIT 21.9; y 622, núm. 4]. Se ampliaron en 1862, 1871, 1876 y 1889.

²⁰⁹ AGG-GAOJDIT 622, núm. 4. Fue realizado por José Ramón de Mendia, Bartolomé de Arza y Francisco de Palacios, y aprobado el 15 de marzo de 1847.

²¹⁰ *Ordenanzas para la conservación y policía de carreteras trasversales de la Provincia de Álava*, Vitoria, 1843.

²¹¹ *Ordenanzas para la construcción, conservación y policía de las carreteras y caminos vecinales de primer orden de la Provincia de Álava*, Vitoria, 1884.

²¹² *Reglamento de policía de los caminos de Vizcaya e instrucción de los deberes y obligaciones de los peones camineros*, Bilbao, 1845 [AGG-GAOJDIT 622, núm. 3 (1846)]. Dicho camino afectaba a los pueblos de Elorrio, Vergara, Elgueta, Durango, Abadiano y Apatamonasterio.

²¹³ *Reglamento para el servicio de los peones camineros de Álava, Vitoria, 1841. Se mejoró poco después con el Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros de Álava*, Vitoria, 1843.

²¹⁴ Con el *Reglamento de los peones camineros de las carreteras de Bilbao a Pancorbo*. Bilbao, 1843.

²¹⁵ 1858/07/17 Junta General (Libro 103, fol. 0 rº.).

arquitectos directores facultativos de los caminos reales del Señorío que elaborasen su proyecto, así como sobre el número de peones camineros necesarios²¹⁶, y que observasen enteramente el Reglamento para remediar el mal estado en que se hallaban los caminos reales del Señorío²¹⁷. Para 1864 el *Reglamento de Policía de Caminos* ya fue aprobado²¹⁸, y modificado en 1883²¹⁹ y 1894²²⁰. En los 3 territorios se incorporarán a la vigilancia de los mismos primero los miñones, y después el Cuerpo de Miqueletes²²¹.

En Vizcaya se discutió largamente el libre uso de los carros de llanta estrecha, que tanto perjudicaba a los caminos, decantándose por el libre uso para el transporte de castaña y otros productos agrícolas²²². Y habiendo asumido la Diputación, como una de sus principales tareas, la conservación de las carreteras que se hallaban a su cargo, en 1848 nombró visitadores para recorrer los caminos a fin de señalar las reparaciones precisas, dirigir y vigilar la labor de los peones camineros e informar a los directores y a la Diputación de todo²²³. Con ello, en 1850 se formó el «Cuerpo estable de peones camineros»²²⁴ a los que se dará su Reglamento²²⁵ (que se modificará en 1868²²⁶), se vestirá con capotes de abrigo²²⁷ y protegerá con un Montepío²²⁸. En Guipúzcoa se les daba, además, sombrero, chapa, canutos, reglamento, carabina y canana para vigilar los caminos, y a algunos fusiles con sus bayonetas, dos paquetes de cartuchos y uno de pólvora²²⁹.

²¹⁶ 1862/10/27 Diputación General (Libro 106, fol. 0 r^o).

²¹⁷ 1862/10/17 Diputación General (Libro 106, fol. 0 r^o).

²¹⁸ 1864/07/22 Junta General (Libro 106, fol. 0 r^o.) Se aprueba informe aprobando, con modificaciones, el Reglamento de Policía de Caminos.

²¹⁹ *Reglamento para la policía y conservación de las carreteras, caminos y calles de la villa de Bilbao*, Bilbao, 1883; y *Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros, adoquinadores, canteros, conductores y barrenderos de Bilbao*, Bilbao, 1883.

²²⁰ *Reglamento de policía de las carreteras de Vizcaya*, Bilbao, 1894.

²²¹ 1863/02/06 Diputación General (Libro 106, fol. 0 r^o.) En Guipúzcoa se hizo el Reglamento de miqueletes en 1853 [AGG-GAOJDIT 21,12].

²²² 1823/05/23 Junta General (Libro 74, fol. 0 r^o.); 1824/05/28 Junta General (Libro 75, fol. 0 r^o.); 1841/04/02 Junta General (Libro 87, fol. 0 r^o.); 1846/07/13 Junta General (Libro 96, fol. 0 r^o.); 1848/07/19 Junta General (Libro 0, fol. 0 r^o.); 1850/05/11 Junta General (Libro 0, fol. 0 r^o.).

²²³ 1847/09/09 Diputación General (Libro 98, fol. 0 r^o.).

²²⁴ 1850/03/30 Diputación General (Libro 99, fol. 0 r^o.).

²²⁵ *Reglamento de los peones camineros del Señorío de Vizcaya*, Bilbao, 1850.

²²⁶ 1868/07/19 Junta General (Libro 108, fol. 0 r^o.).

²²⁷ 1858/01/13 Diputación General (Libro 103, fol. 0 r^o.).

²²⁸ 1862/07/10 Junta General (Libro 105, fol. 0 r^o.). El Montepío de los camineros de Guipúzcoa se aprobó por la Diputación el 11 de mayo de 1900.

²²⁹ AGG-GAOJDIM 2/6/98 (1829).

Esta evolucionada, madura y autónoma organización y régimen de la caminería vizcaína (al igual que la guipuzcoana y alavesa) sufrirán un profundo cambio a partir de la ley de 21 de julio de 1876.

En el caso de Vizcaya, ante la declaración de que se aplicase la misma en ella sin pérdida de tiempo ni contemplación alguna, en 1877 se declararon disueltas la Comisión Permanente y la Diputación Foral²³⁰. Y ante la orden del General en Jefe del Ejército del Norte para que se disolviesen las Juntas Generales, se acató la misma con la protesta de la Diputación General²³¹, la cual acordó levantar acta para consignar la más solemne y formal protesta contra la irregularidad de la disolución de las últimas Juntas Generales extraordinarias vizcaínas²³².

En mayo de 1877 se aprobó un dictamen del síndico del Señorío proponiendo elevar un recurso al Rey pidiendo la derogación del real decreto relativo a la nivelación de Vizcaya con las demás provincias del reino²³³. Pero tras anunciarse el nombramiento de la Diputación Provincial, y considerándose inútil la resistencia, acordó la Diputación General su disolución definitiva²³⁴.

La pérdida de las instituciones forales y la consiguiente administración interina hasta la constitución de las Diputaciones Provinciales, puso a los tres territorios vascos bajo el intervencionismo del Gobierno central a través de la Presidencia del Consejo de Ministros, hasta que la ley estuviese «cumplida en todas sus partes»²³⁵. Dicha ley autorizaba al Gobierno, entre otras cosas, a acordar con audiencia de las Provincias, «si lo juzga oportuno, todas las reformas que en su antiguo régimen foral exijan, así al bienestar de los pueblos vascongados como al buen gobierno y seguridad de la Nación» (art. 4).

En esa fase de adaptación de las Provincias Vascongadas al régimen constitucional el Consejo de Ministros consultó en 1879 al General en Jefe del Ejército del Norte sobre la conveniencia o no de modificar el régimen administrativo de los Territorios Vascos en materia de fomento forestal y caminos. Este, considerando que habían sido suficientes las reformas administrativas y económicas realizadas por el Gobierno, declaró que debía evitarse todo cuanto se refiriese a

²³⁰ 1877/02/15 Regimiento General (Libro 112, fol. 0 rº).

²³¹ 1877/04/26 Junta General (Libro 112, fol. 0 rº).

²³² 1877/04/27 Diputación General (Libro 112, fol. 0 rº).

²³³ 1877/05/08 Diputación General (Libro 112, fol. 0 rº).

²³⁴ 1877/05/14 Diputación General (Libro 112, fol. 0 rº).

²³⁵ Así se recoge en el real decreto de 13 de noviembre de 1877 de la Presidencia del Consejo de Ministros [Publ. VICARIO DE LA PEÑA, N., *Los Conciertos Económicos de las Provincias Vascongadas*. T. II. *Apéndice*. Impr. Andrés P. Cardenal (Bilbao, 1902), pp. 34-35].

que dichas Provincias cambiasen su forma de actuar en la materia pues este cambio afectaría muy directamente al régimen administrativo cuya bondad se había reconocido, que no había dificultad en que continuaran como en principio se había consignado en la misma ley de 1876, y que eran suficientes las disposiciones tomadas por las Diputaciones para atajar los excesos que se hubieran cometido o cometieren, e instó al Gobierno a no alterar el régimen y administración de los montes y caminos vascos y a conservar las atribuciones de sus Diputaciones Provinciales²³⁶.

Por ello el Estado reconoció las facultades que las Diputaciones Vascas venían ejerciendo, convirtiéndose estas en las instituciones competentes en materia forestal y caminera de las Provincias Vascas; y las autoridades estatales aplicaron, cuando intervinieron en asuntos del ramo, las leyes generales y ordenanzas aprobadas y publicadas por las Provincias²³⁷. Y en manos de las Diputaciones, y de sus Comisiones de Fomento, se mantuvo hasta la supresión de los Concierdos Económicos, en 1937, para Vizcaya y Guipúzcoa, por Franco²³⁸, en que quedaron solo en manos de las Diputaciones los caminos vecinales.

²³⁶ Nota entregada al Ministerio el 28 de mayo de 1909 (AGG-GAOJDT, 168.7).

²³⁷ Así se dice en el real decreto de 27 de diciembre de 1910 referente a montes [Gaceta de Madrid núm. 362, de 28 de diciembre de 1910, pp. 733-734].

²³⁸ ARRIETA, L. y M. BARANDIARAN, *Diputación y modernización: Gipuzkoa 1940-1975*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2003, p. 141.