

## EL ORIGEN DEL CARRO EUSKALDUN



El exceso de celo ha podido inducir á veces á mis paisanos á teorías, pretendiendo demostrar el carácter propio y exclusivo, el origen euskaro de todas las invenciones de utensilios, indumentaria, símbolos, etc.

A mí, que no trato de hacer afirmaciones exageradas ni rotundas, ha de serme permitido exponer aquí algunas observaciones que quizás tengan visos de verosimilitud mientras no se demuestre lo contrario, y que se refieren al origen del carro de nuestros aldeanos. No pretendo convencer á nadie, pero valga por lo que valiere, y esperando explicaciones más plausibles de parte de quienes puedan hacerlas en forma más elegante y con fondo más sólido, allá va mi modesto ensayo.

Cuando se empezaron á roturar los bosques para utilizar el terreno libre en la siembra de grano, se aprovechaban las maderas para cerrar (*ichi*) aquel contra las incursiones del ganado y de las bestias del campo, y también para construir la cabaña ó casa (*eche*) del labrador; según fué pasando el tiempo, fué aumentando el terreno cultivado y disminuyendo el bosque, de tal modo, que las maderas necesarias para el cercado y la casa y para los diferentes utensilios había que ir á buscarlas á cierta distancia en el monte, desde el cual se dejaban resbalar y rodar por la pendiente, hasta que llegando á una llanada, era preciso arrastrarlas (*lerratu*). Para el arrastre se comprendió que podían muy bien servir los bueyes mansos, siempre que se pudiesen sujetar á sus cuernos por medio de correas ó tiras de corteza los troncos de árboles ya derribados, y cuando éstos no eran muy grandes y pesados se pudo muy pronto caer en la cuenta de que el leñador mismo poniéndose encima del tronco podía ser llevado por los bueyes de un sitio á otro y lo mismo que el leñador una carga cualquiera. Pero la carga se

caía con facilidad á los lados, lo que obligaba á apuntarla, y de aquí debió venir la ocurrencia de que en vez de tener que apuntarla á cada paso era mucho mejor poner dos troncos, uno contra otro, y sobre los dos la carga. También se observó que estos dos troncos se gastaban y alisaban por debajo al rodar contra el suelo, y que en los días lluviosos resbalaban mucho mejor sobre las peñas que en los días secos; de estas dos observaciones nació la invención de la narria ó *lera*, en asturiano *abasón*, de *abasar*=arrastrar, que llegó á tener mucha importancia en los países de grandes llanuras que se hielan en invierno, originando los trineos.

En los países montañosos ó escabrosos y donde el invierno no es tan riguroso para que las heladas sean muy repetidas y duraderas, la narria no acababa de resolver la cuestión, teniendo que esforzar su imaginación algo más los naturales del país por ver si podían atinar con otro medio de transporte mejor acomodado á las condiciones del terreno; y efectivamente, en el arrastre de maderas se pudo ver que éstas quedaban muchas veces atascadas por el tropiezo con peñascos, piedras ó rainas, pero cuando estas piedras ó ramas tenían alguna redondez en el sentido del arrastre, daban vuelta con facilidad, y muchas veces en vez de dificultar facilitaban el movimiento; también se había visto que cuando los troncos rodaban por la pendiente solían ir más de prisa que cuando resbalaban sin rodar, y así fué que se le debió ocurrir al leñador ir poniendo debajo de los troncos ramas redondas ó rodillos sobre los que se deslizase la carga. Estos rodillos tenía que volver á colocarlos cada vez que su carga había recorrido un cierto trecho, y había que idear el medio de evitarse esta molestia; no faltó ocasión para ejercitar la inventiva, porque no había más que fijarse en que, cuando el tronco colocado sobre los rodillos tenía algún saliente bastante grande por debajo, el rodillo que tropezaba por detrás con aquel saliente, en vez de quedar rezagado, seguía rodando con el tronco, y aunque al principio esto retardaba el movimiento, más tarde, á fuerza de rozarse se iban alisando el tronco y el rodillo. Así se vió la ventaja de que el rodillo siguiera á la carga en su movimiento sin quedarse atrás, y se les hizo una muesca á los maderos que servían para sostener la carga sobre el rodillo, de modo que éste quedase siempre encajado en la muesca. Más tarde pudo descubrirse que cuanto más grueso era el rodillo, menos vuelta tenía que dar para recorrer un cierto trecho, pero al mismo tiempo resultaba más pesado y con más puntos de rozamien-

to contra los maderos; no faltó, oportunidad, sin embargo, para ver que había troncos más delgados por su parte media que por los extremos, y que presentaban la ventaja de los gruesos de tener que dar menos vueltas, y la ventaja de los delgados de tener menos rozamientos; no había más que tomarse el trabajo de adelgazar por el medio los troncos gruesos.

¿Qué queda ya que inventar para llegar hasta el carro? De un rodillo más ancho por los extremos que por el medio y sobre el que se ponen unos maderos con muescas donde encaja aquel á lo que es el carro aldeano, no hay más intermedio que el uso de las tablas labradas en vez de los troncos y de las ruedas en vez de rodillos; parte de las ventajas de las tablas ajustadas se había descubierto en la narria, y también en la construcción de la casa; parte era resultado del descubrimiento de útiles más perfectos de carpintería, merced al uso del hierro. La primera forma de rueda debió consistir en un rodillo muy estrecho que por los dos extremos encajaba en dos discos ó rodajas de tronco mucho más anchas que aquel; á esto se parece el carro representado en la columna de Antonino. A esta primera forma sucedieron la portuguesa haciendo dos huecos en la rodaja para disminuir el peso; la gallega formando la rodaja de tres piezas, una derecha en arco ó comba, dejando dos huecos parecidos á los de la portuguesa; la vasca de hoy con una pieza fuerte y sobre ella clavados tablones, que además se sujetan con flejes de hierro, no escaso en el país; la encartada, que no tiene más que dos de estos tablones, y para darle la redondez seis piezas en arco ó comba, dejando seis huecos; la montañesa, que para ahorrarse hierro y madera se vale de un encaje de caballetes cruzados, tres largos y seis cortos, montados en dos travesaños, y por último, la asturiana, que es un término medio entre la gallega y la encartada.

Cada una de estas formas de ruedas se ha debido inventar en el país en que hoy las vemos, porque si no, no habría tal variedad dentro de un territorio limitado á la costa cantábrica y parte de la atlántica de España y Portugal. El origen común á todas ellas debe ser también indígena; porque aparte de la semejanza que tienen con las encartadas las ruedas de los carros de la Manchuria, país situado en el otro extremo del antiguo continente, aunque en la misma latitud y que no es verosímil que nos enseñase á construir nuestros carros, en ninguna parte se ven carros que se parezcan en nada á estos; los de China, Indochina, Japón, India y Persia, los antiguos de Grecia, Asiria y Egip-

to, los prehistóricos de la edad de hierro y aún del bronce en Europa, tienen todos ruedas con cubo y radios, desde éste á la circunferencia, y no pueden considerarse como primitivos ó inventados en una pieza, sino como perfeccionamiento de otros más antiguos en países de grandes llanuras y de clima templado.

Fuera de los países citados, vemos que más hácia el Norte se usa el trineo, perfeccionamiento de la narria en países de grandes llanuras y de clima frío; más hácia el Sud, vemos que en vez de carros se usan para el transporte solamente las bestia de carga y silla, como sucede en las regiones montañosas del centro y mediodía de España, más en armonía con el estado pastoril que con el labrador; en Marruecos la litera sostenida entre una mula delantera y otra trasera (si se trata de damas principales); en el centro de África sirven de cargadores los esclavos; en el antiguo Méjico y Perú los emperadores eran llevados en andas: en resúmen, que nuestras latitudes y nuestras montañas parecen representar el núcleo primitivo de donde irradian hácia el norte los trineos y hácia las antiguas civilizaciones mediterráneas los carros.

Nótese bien que establezco la irradiación del descubrimiento y perfeccionamiento caminando de Norte á Sud, y no de Poniente á Levante; por consiguiente, no pretendo sostener la teoría de que el carro basco sea el origen de los antiguos carros asirios, egipcios y griegos.

Lo que presumo es que siguiendo la marcha parecida á la que he expuesto, aunque con algunas diferencias, descubrieron la idea del carro independientemente unos de otros los naturales de las diferentes regiones montañosas; escabrosas y pobladas de bosques de la zona templada septentrional del antiguo continente en su parte meridional, que limita con los países mediterráneos y con las estepas del Asia; de este modo la costa cantábrica española y la costa pacífica de Manchuria no serían más que los eslabones extremos de una cadena, cuya parte intermedia se hubiera sumergido bajo las olas de las sucesivas emigraciones, invasiones y civilizaciones que se han sucedido en el antiguo mundo.

En este último extremo occidental del antiguo mundo ha persistido el carro primitivo, porque las artes de la civilización no avanzan por grandes marejadas como las emigraciones é invasiones, sino por difusión é infiltración: los colonos fenicios, griegos y cartagineses no eran más que mercaderes y mineros que únicamente venían á Iberia por su negocio y no con la idea generosa de difundir la civilización;

sólo incidentalmente y por su propia comodidad resaltaba el establecimiento en el país de artífices ó artesanos inmigrados; ni los mercaderes de la colonia procedían de la gente más refinada de su país para poder exigir muchos primores, ni los artesanos que acá venían á ejercer sus artes serían los más hábiles é ingeniosos, ni habían de tener mucho esmero y solicitud en instruir á los naturales en tales artes á medio aprender y así se comprende que siendo España el último rincón del mundo para aquellas gentes levantinas fuera también el menos influido por su civilización artística.

Por otra parte la influencia de los países vecinos también explica ciertas diferencias; nunca han tenido los marroquíes, ni siquiera los cartagineses, una civilización comparable con la de los egipcios, y si volvemos la vista hácia el Septentrión, non encontramos con el mar Cantábrico, auxiliar poderoso de nuestra independencia por su acreditada bravura, de tal manera que sólo de refilón nos tocaron las inmigraciones de gente del Norte antes y después de la caída del imperio romano.

Así se comprende que poseamos todavía un carro original, propio, legítimo, genuinamente nuestro y capaz de perfeccionamientos también originales y que en los Alpes y los Balkanes no se vea ni rastro de cosa semejante, como tampoco ha quedado entre ellos rastro ninguno de idioma anterior á los arios.

TELESFORO DE ARANZADI.

