Associació Recerques. Història, Economia, Cultura ISSN 0210-380X *Recerques* 87 (2025) 111-131

La roda i el vianant. La circulació de carros i altres transports a la València baixmedieval (segles XIV-XV). Una aproximació

The Wheel and the Pedestrian. The Circulation of Carts and Other Transport in Late Medieval Valencia (14th-15th Centuries): An Approach

*per José Tébar Gómez**

Universitat de València

RESUM

L'article estudia la circulació de carros a la València baixmedieval (segles XIV-XV) i la seua influència en l'urbanisme. La presència d'aquests vehicles va motivar l'eixamplament de carrers i normatives per regular el trànsit, tot i problemes com accidents i danys a infraestructures. Els carros eren clau per al comerç, la construcció i les festes, mostrant diverses tipologies i adaptacions als contextos en què es requerien. Amb el pas del temps, varen constituir una part més de la vida quotidiana de la ciutat, esdevenint l'inici d'un procés d'adaptació de la ciutat a la circulació de vehicles per les vies que va arraconar, amb el pas dels segles, els vianants.

PARAULES CLAU

Carreters; València baixmedieval; urbanisme; carros; construcció.

ABSTRACT

The article examines the circulation of carts in late medieval Valencia (14th-15th centuries) and their influence on urban development. The presence of these vehicles led to the widening of streets and the implementation of regulations to manage traffic, despite issues such as accidents and infrastructure damage. Carts were crucial for trade, construction and festivals, and came in various types and adaptations depending on their intended use. Over time, they turned into an integral part of the city's daily life, marking the beginning of a long-term process in which urban spaces were gradually adapted for vehicle traffic, a shift that over the centuries increasingly marginalised pedestrians.

KEYWORDS

Carters, late medieval Valencia, urbanism, carts, construction.

Introducció. Vehicles i vida urbana

Les ciutats contemporànies pateixen una confrontació, constant però silenciosa, entre la roda i els vianants. La primera, materialitzada en forma de cotxes, camions, furgonetes i altres automòbils, ha aconseguit desterrar progressivament els

Recepció: 28/09/2024. Avaluacions: 27/01/2025, 14/02/2025. Versió definitiva: 10/06/2025.

* José Tébar Gómez, ORCID iD: https://orcid.org/0000-0001-6108-711X.

DOI: https://doi.org/10.31009/recerques.2025.i87.07

habitants de les urbs als marges de les vies públiques, confinats en estretes voreres per les quals es veuen obligats a transitar, sovint amuntegats. Els carrers, que ocupen una gran part de la superfície urbana, estan dominats pels vehicles, amb tots els efectes que això comporta sobre el confinament de certs sectors de la població que no en disposen o no en poden disposar –ancians, discapacitats, infants i adolescents– en un espai públic cada vegada més fagocitat. Arran de les revolucions liberals, la fisonomia de les ciutats europees canvià dràsticament –tot i que, abans, a l'època moderna, ja es documenten intervencions importants– amb l'enderrocament de les muralles, l'apertura a gran escala de grans carrers, el sanejament de tota la trama urbana i la planificació dels eixamples. Això facilitava la circulació de vehicles i la mobilitat general, alhora que impedia la formació de les barricades tan apreciades pels revolucionaris; això no obstant, fins als anys posteriors a la Segona Guerra Mundial no apareixeria el cotxe com a producte de masses i utilitzat per a, aproximadament, dos terços dels desplaçaments en l'Occident europeu. I, tot i així, s'ha de considerar en aquesta equació l'ús del transport públic i el ferrocarril des del segle XIX, que actuaven com a factors condicionants des de molt abans que el transport particular motoritzat.[1] Des de les universitats i també per part de la política s'estan plantejant alternatives al model urbà actual que aposten per atorgar més espai al vianant en detriment dels vehicles i, per extensió, reduir la pol·lució i altres efectes molests que la circulació contínua té al medi urbanitzat i sobre els seus habitants, com ara la contaminació acústica, els atropellaments o les aglomeracions.[2]

La «vehiculització» de l'espai de les ciutats, però, no va començar amb la contemporaneïtat; aquest procés és el resultat de l'acumulació de canvis en l'entramat urbà al llarg de molts segles. Des de la plena edat mitjana, les ciutats constituïdes en municipis amb institucions pròpies i les monarquies comencen a obrir vies més amples i rectes pensades per a facilitar la circulació, tant de persones com de carros i bèsties de càrrega, i també per motius estilístics. Mesures seguides, ja tardanament, per la pavimentació de la resta dels carrers i l'empedrament dels camins propers als nuclis urbans per a afavorir el trànsit i embellir l'urbs. Aquestes transformacions, pròpies d'una societat on era habitual l'ús de la roda com a mitjà de transport, no estigueren exemptes de contradiccions i esculls, puix que, alhora que les ciutats pretenien crear un paisatge urbà ortogonal –o allò més paregut que es poguera assolir–, també prohibien sovint el pas de vehicles de rodes pels seus carrers a causa de la gran quantitat de problemes que generaven.

1. Leonardo BENEVOLO, *La ciudad europea*, Barcelona, Crítica, 1993, 130-231; Ramón LÓPEZ DE LUCIO, *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, València, Publicacions de la Universitat de València (en endavant, PUV), 1993, 198-199; Jean-Luc PINOL i François WALTER, *La ciudad contemporánea hasta la Segunda Guerra Mundial*, València, PUV, 2012, 19-22, 61-64, i Guy BURGEL, *La ciudad contemporánea desde la Segunda Guerra Mundial hasta nuestros días*, València, PUV, 2012, 151-156.

2. Vegeu Agustín HERNÁNDEZ AJA, *La ciudad de los ciudadanos*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1997 i Rafael CÓRDOBA HERNÁNDEZ *et alii*, «Áreas urbanas frente a barrios. Análisis de las características urbanas ante el reto de la ciudad post-COVID19: el caso de Madrid», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales* 205, 2020, 665-684, entre altres estudis.

Partint d'aquesta situació, el nostre objectiu és dedicar les següents pàgines a estudiar la circulació de vehicles a la València baixmedieval i a intentar respondre diversos interrogants: com afectava la seua circulació a la ciutat i els seus habitants? Quins tipus de transport passaven pels seus carrers? Com va regular el govern municipal el seu funcionament? De qui depenia el seu ús com a transport? Quins usos tenien aquests vehicles? Tots aquests dubtes tenen com a fil conductor una altra motivació: tractar com l'espai públic de les ciutats va ser ocupat progressivament pels vehicles a causa dels seus avantatges per al transport de mercaderies, per a la construcció i, molt més tard, per la irrupció dels carruatges.

Atés que es tracta d'una aproximació a un problema que podria constituir tota una monografia –com veurem més succintament, les implicacions de la presència de vehicles al viari públic és molt complexa i té moltes conseqüències–, ací treballarem sobre unes poques fonts, la majoria de les quals són de caràcter econòmic. Per al cas de la ciutat de València, es compta amb un considerable volum documental a l'Arxiu Municipal de València (en endavant, AMV), que constitueix el gros de la informació per a aquesta investigació. En concret, hem consultat les sèries de Manuals de Consells (signatura A), que contenen els acords que dia rere dia prenien les autoritats locals, els jurats; de Lletres Missives (signatura g^3), que aglutina la correspondència tramesa pel Consell a altres persones i institucions, la qual permet reconstruir la cosmovisió ciutadana d'aquells que governen la capital del regne i les seues preocupacions envers la seua urbs; de la Sotsobreria de Murs i Valls (signatura d^5), que conté totes les actuacions en matèria urbanística escomeses al terme municipal, donant sovint també el motiu que porta a fer l'obra o reparació; finalment, s'han buidat dos llibres de la Claveria Comuna (signatura O), els comptes del govern municipal, que contenen les despeses fetes per les entrades reials a la ciutat de Martí l'Humà en 1402 i de Ferran I en 1413, i alguns volums de la Claveria de Censals (signatura I), on figuren alguns pagaments relacionats amb la compra de cases per a enderrocar-les i eixamplar vies.[3] Completen l'elenc de fonts d'altres més disperses i aïllades, provinents tant de cròniques com d'altres arxius i col·leccions documentals.

3. Les disposicions urbanístiques valencianes váren ser buidades exhaustivament per María Milagros CÁRCEL ORTÍ i Josep TRENCHS ÓDENA, «El Consell de Valencia: disposiciones urbanísticas (siglo XIV)», *En la España Medieval* 7, 1985, 1.481-1.545 i María Milagros CÁRCEL ORTÍ, «Vida y urbanismo en la Valencia del siglo XV. Regesta documental», *Miscel·lània de Textos Medievals* 6, 1992, 255-619. Hem fet servir les regestes d'aquests dos treballs per a acotar las cerques als Manuals de Consells, a la Claveria de Censals i a la Sotsobreria de Murs i Valls, sèries els documents analitzats de les quals citarem al llarg de les pàgines següents. Pel que fa a les Lletres Missives, s'han consultat els llibres g^3-1, g^3-3, g^3-4, g^3-5 i g^3-6, que abasten, des de 1334 i amb importants buits entre mitges, el segle XIV. Els volums de la Claveria Comuna buidats són l'O-113 (1402) i l'O-6 (1413). Ambdós varen ser objecte d'edició crítica respectivament a Joan ALIAGA MORELL, Lluïsa TOLOSA ROBLEDO, Ximo COMPANY CLIMENT i Aureli SILVESTRE ROMERO, *Documents de la pintura valenciana medieval i moderna. II. Llibre de l'entrada del rei Martí*, València, PUV, 2007 i María Milagros CÁRCEL ORTÍ i Juan Vicente GARCÍA MARSILLA, *Documents de la pintura valenciana medieval i moderna. IV. Llibre de l'entrada de Ferran d'Antequera*, València, PUV, 2013.

Els vehicles com a objecte d'estudis monogràfics no han tingut gaire fortuna entre els historiadors, cosa que cal subratllar abans d'endinsar-nos en el tema per a advertir el lector de la mancança d'investigacions en molts llocs. Repassaré a continuació les –poques– aportacions més rellevants. Poden citar-se els clàssics treballs de Lázsló Tarr, centrat en els carruatges, si bé no tant en altres transports, i Richard Bulliet, el qual analitza l'absència de carros al món islàmic i la seua preferència pel camell com a mitjà de transport de mercaderies pels seus avantatges i major eficiència.[4] Altre estudi d'aquest últim autor, més recent, exposa una història de llarga durada de la roda, les seues aplicacions i efectes per a les societats en què estigué i encara segueix present.[5] A banda d'aquestes aportacions, a penes s'han escrit més estudis,[6] si bé els carros també apareixen esmentats en altres investigacions, és clar, sobre urbanisme, la camineria o el comerç medievals.[7]

És evident que, si més no en part, la manca d'estudis es deu a les dificultats que comporta la recerca, especialment a causa de l'absència de testimonis continuats, fet que podria fer pensar erròniament en una inexistència total de vehicles als camins i carrers medievals. La major part de les referències textuals a carros es troben en documentació de caire econòmic i en registres notarials, a les quals cal afegir les aportacions de la iconografia. L'arqueologia, en canvi, ofereix un suport més limitat: en els jaciments, sovint només se'n conserven fragments metàl·lics, i és només en casos excepcionals que apareixen peces en millor estat.[8] Per tot això, des d'un punt de vista quantitatiu, és impossible determinar amb precisió quants

4. Lászlo Tarr, *The History of the Carriage*, Nova York, Arco Publishing Company, 1969, i Richard Bulliet, *The Camel and the Wheel*, Nova York, Columbia University Press, 1990.

5. Richard Bulliet, *The Wheel. Inventions & Reinventions*, Nova York, Columbia University Press, 2016.

6. Com ara el més antic de James F. Willard, «The Use of Carts in the Fourteenth Century», *History* 67, 1932, 246-250.

7. Alguns exemples són José Á. García de Cortázar, «Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa medieval», dins *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el Occidente medieval*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1992, 15-52; María Luz Rodrigo Estevan, «Viajeros y desplazamientos cotidianos a fines de la Edad Media. Daroca, sus caminos y sus gentes (siglo xv)», *Revista de Historia Jerónimo Zurita* 67-68, 1993, 103-138; Ángel L. Molina Molina, «Viajeros y caminos medievales», *Cuadernos de Turismo* 4, 1999, 111-126; Concepción Villanueva Morte, «Entre Aragón y Valencia: Teruel y el Alto Palancia en los intercambios mercantiles de la Plena y Baja Edad Media», dins José Á. Sesma Muñoz i Carlos Laliena Corbera (coord.), *Crecimiento económico y formación de los mercados en Aragón en la Edad Media (1200-1350)*, Saragossa, Universitat de Saragossa, 2009, 233-274 i María Dolores López López, «El comercio interno. Ferias y mercados. La redistribución a través de los caminos terrestres, fluviales y el trafico de cabotaje», dins Maria Teresa Ferrer i Mallol (coord.), *Martí l'Humà: el darrer rei de la dinastia de Barcelona, 1396-1410*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 2015, 501-517.

8. Per exemple, a inicis del segle xx, en les excavacions de Newstead, a la frontera amb Escòcia, aparegueren dos rodes quasi completes datades de l'època de Dioclecià per les mesures, les quals coincidien amb les regulacions que es promulgaren al respecte dels vehicles en aquell moment. James Curle, *A Roman Frontier Post and Its People. The Fort of Newstead*, Glasgow, James MacLehose and Sons, 1911, 292-294; Albert C. Leighton, *Transport and Communication in Early Medieval Europe, A.D. 500-1100*, Nova York, Barnes & Noble, 1972, 71 i 76.

vehicles circulaven per un indret en un moment concret. Amb tot, aquest tampoc no seria l'objectiu principal, sinó comprendre quin impacte van tenir en l'estructura urbana, el comerç, la construcció i altres aspectes rellevants del desenvolupament de les ciutats.

La circulació dels vehicles a l'Occident medieval. Un breu recorregut

Per tal de contextualitzar el fenomen que anem a explicar als segles XIII, XIV i XV, cal que em detinga un moment en els segles immediatament anteriors. La roda, i per consegüent els carros, eren ben coneguts per les cultures del món antic tant per als trasllats de mercaderies i matèries primeres com aplicat a l'àmbit de la guerra o de l'oci. El seu ús hauria assolit un moment de màxima esplendor a l'època imperial, afavorit per la creació de calçades i la disposició ortogonal de les ciutats fundades *ex novo* a les províncies, amb carrers amples, formant angles rectes que propiciaven la circulació, i un elevat tràfec comercial.[9] Encara al segle V, aquesta circulació conservaria molta força, segons mostren les exhaustives regulacions que es varen fer de les mesures dels carros i els seus usos al *Codex Theodosianus*.[10] Desapareguda l'autoritat romana a l'Occident, la circulació de carros i carretes disminueix a causa de la reducció del comerç, sobretot a llarga distància, i el deteriorament de les vies, si bé mai desaparegué del tot, d'acord amb les fonts escrites i els testimonis iconogràfics.[11] Les lleis dels regnes germànics esmenten sovint disposicions relacionades d'alguna forma amb els vehicles de rodes, símptoma que no havien desaparegut del tot i que encara conservaven alguna certa importància per a legislar sobre ells.[12]

A poc a poc, s'aprecia en tot l'Occident medieval la recuperació dels carros de rodes, de forma paral·lela a l'embranzida econòmica des de l'any 1000. Les notícies sobre la utilització de vehicles de rodes augmenten a la segona meitat dels temps medievals, alhora que es millora progressivament la xarxa caminera i els esforços

9. Per als usos dels vehicles a l'època antiga vegeu Fernando QUESADA SANZ, «Carros en el antiguo Mediterráneo: de los orígenes a Roma», dins Eduardo GALÁN DOMINGO (ed.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005, 16-71 i José María BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, «Las carreras de carros en su origen y en el mundo romano», dins Eduardo GALÁN DOMINGO (ed.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005, 72-83.

10. LEIGHTON, *Transport...*, 72-75.

11. TARR, *The History of the Carriage*, 156-160.

12. Alberto O. ASLA, *Leyes de los francos salios y ley sálica carolina*, Mar del Plata, Universitat Nacional de Mar del Plata, 2017, 15: «Aquell qui ataca el lloc d'altre home (*villam*) i enderroca portes, mata els gossos, fereix persones o se'n porta alguna cosa d'allí en un carro (*turpefulthio*), haurà de pagar huit mil denaris, o siga, dos-cents sous»; Alberto O. ASLA, *Leyes de los longobardos*, Mar del Plata, Universitat Nacional de Mar del Plata, 2018, 92: «Si algú troba bous i un carro al seu bosc i el carro està carregat amb llenya o alguna altra cosa i s'apropia dels bous i del carro, no ha de ser colpat, puix ell els trobà dins la seua propietat»; Alberto O. ASLA, *Leyes de los bávaros*, Mar del Plata, Universitat Nacional de Mar del Plata, 2019, 36: «Si algú està transportant alguna cosa en un carro o a una embarcació ha de detenir's i descansar el diumenge esperant fins al dilluns».

que varen fer les revitalitzades ciutats en mantenir les rutes que hi arribaven.[13] La incorporació d'un balancí als carros cap a finals del segle XI, cosa que aportà més equilibri i deixava a l'abast de la mà la possibilitat de construir vehicles de més grandària, segurament fomentà el tràfec rodat juntament amb una preocupació més elevada per les comunicacions per part de les monarquies avançant el temps.[14] Monarques com Alfons X de Castella posaren gran interès a millorar els camins i ressaltaven aquesta tasca com un dels seus deures; això no va significar, però, que les vies experimentessen transformacions i millores substancials espontànies, puix que encara continuaren sent, en paraules de Menéndez Pidal, «míseras sendes de herradura» inadaptades per a llargs trajectes en carreta.[15]

Encara el tràfec rodat per la major part de les vies era dificultós pels camins abruptes i poc preparats, sobretot a la muntanya, on eren força escassos els carros, la qual cosa faria extremament habitual els accidents. En el canvi del segle XIII al XIV sembla que no circulaven per l'aldea pirinenca de Montaillou; tampoc n'eren comuns als camins gallecs, als quals abundaven, per contra, persones i bèsties de càrrega.[16] En altres indrets, a la planura, eren vehicles imprescindibles tant per a garantir el comerç en auge i l'arribada de mercaderies a fires, ciutats i pobles com per a les activitats agrícoles, si bé el seu ús no estava exempt de dificultats a causa del mal estat i el rudimentari de la major part dels camins.[17] Els governs urbans eren els encarregats d'arreglar i mantenir transitables els camins davant un tràfic humà i animal cada vegada més freqüent. Les disposicions urbanes donen fe de la presència contínua de carretes pels camins i carrers de les ciutats, generant no poques pertorbacions, com veurem a continuació. No tots els camins estaven adaptats a la circulació de vehicles atès el mal estat de quasi tots ells i la seua estretor, que impossibilitava la circulació d'un o dos carros al mateix temps. En l'àmbit de la Corona d'Aragó, per exemple, les fonts mencionen les carreres, és a dir, camins preparats per al tràfec rodat, amb l'amplària suficient –vora els 4,5 m– per a garantir un trajecte relativament còmode, fonamentalment situats a les terres planes de la vall de l'Ebre.[18]

13. Philippe CONTAMINE, Stéphane LEBECQ, Jean-Luc SARRAZIN i Marc BOMPAIRE, *La economía medieval*, Madrid, Akal, 2000, 62 i 217-218.

14. Lynn WHITE, «La expansión de la tecnologia, 500-1500», dins Carlo M. CIPOLLA (ed.), *Historia econòmica de Europa*, vol. 1, Barcelona, Ariel, 1979, 162-163.

15. Gonzalo MENÉNDEZ PIDAL, *La España del siglo XIII leída en imágenes*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1986, 217-218.

16. Emmanuel LE ROY LADURIE, *Montaillou, aldea occitana, de 1294 a 1324*, Madrid, Taurus, 1981, 29 i Máximo DIAGO HERNANDO i Miguel Á. LADERO QUESADA, «Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII», *En la España Medieval* 32, 2009, 354.

17. Jacques LE GOFF, *Mercaderes y banqueros de la Edad Media*, Buenos Aires, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1982, 16-18; Robert FOSSIER, «El salto hacia adelante», dins Robert FOSSIER (ed.), *La Edad Media*, vol. 2, Barcelona, Crítica, 1988, 257-258 i Antoni RIERA I MELIS, «La red viaria de la Corona Catalanoaragonesa en la Baja Edad Media», *Acta Historia et Archaeologica Mediaevalia* 23, 2002, 461.

18. RIERA i MELIS, «La red viaria...», 445-446 i LÓPEZ LÓPEZ, «El comercio interno...», 513.

Transformacions urbanístiques i circulació a la València medieval

L'arribada dels feudals a la regió del Xarq al-Àndalus comportà profundes transformacions en l'entorn urbà i d'habitatge que posen en relleu les diferències a les modalitats de transports existents entre el món musulmà i l'Occident medieval. El paisatge urbà de les regions desèrtiques on va aparèixer l'islam està constituït per nombrosos carrerons –molts d'ells sense eixida–, vies estretes i desnivells que aporten recer i ombra davant les condicions extremes d'Aràbia, Síria i el nord d'Àfrica, a més d'avantatges en cas de defensa davant un setge enemic. Elements, en suma, que no ofereixen cap concessió a la circulació de vehicles de rodes; la civilització islàmica preferia, per contra, recórrer a les bèsties de càrrega, i en particular al camell, més avantatjós que altres animals com la mula o el cavall, fins a tal punt que també apareixen documentats puntualment en algunes parts de l'Occident postromà.[19]

La conquesta musulmana de la península Ibèrica en 711 probablement no significara un tall en aquest aspecte tan gran, puix que, ja en els últims moments de vida del regne visigot, els carros serien molt inusuals. Les estructures econòmiques i polítiques romanes després de la desaparició de l'Imperi a l'oest del Mediterrani se simplificaren gradualment, i com a conseqüència –entre d'altres– les ciutats van encongir, les manufactures i el comerç minvaren, i per extensió disminuïren els intercanvis, cosa que faria, amb un deteriorament progressiu de les xarxes de comunicació, que els vehicles de rodes resultaren gradualment més difícils d'utilitzar, com apuntàvem abans. En aquest context, doncs, tot i no introduir-se l'ús de camells per als intercanvis i altres activitats –no sembla que tingueren molta presència a al-Àndalus abans de l'arribada dels almoràvits, cap a 1090–, tampoc es gastava la roda; en el seu lloc, van optar per altres animals de càrrega ja habituals en la zona en èpoques passades, com la mula.[20] La *Valentia* de la Tardana Antiguitat desaparegué a finals del segle VIII, entre els anys 778 i 779, quan una revolta contra 'Abd al-Rahmān I resultà en la seua destrucció. Immediatament va ser reconstruïda, però seguint els criteris urbanístics del món islàmic, també aplicats a moltes altres ciutats peninsulars, que fins i tot avui són recognoscibles a l'entramat dels seus centres històrics.[21]

El model musulmà era antagònic a aquell que portaren les hosts cristianes, com mostrava el Consell valencià en una sessió en 1378 on es queixaven que

> en la dita ciutat havia diverses carrers dels quals alcuns en los caps o cantonades, o altres partides d'aquells, han tanta estretea que sens gran affany, e encara perill les gents, e majorment les bèsties de tragí, senyaladament a

19. Gonzalo MENÉNDEZ PIDAL, *Los caminos en la historia de España*, Madrid, Cultura Hispánica, 1951, 41; LEIGHTON, *Transport...*, 69-70; BULLIET, *The Camel and the Wheel*, 22-25 i 229-231 i Thomas F. GLICK, *Islamic and Christian Spain in the Early Middle Ages*, Leiden, Brill, 2005, 9-11.

20. BULLIET, *The Camel and the Wheel*, 229-231; Chris WICKHAM, *El legado de Roma: una historia de Europa de 400 a 1000*, Barcelona, Pasado & Presente, 2013 [2009], 121-160 i 183-204.

21. GLICK, *Islamic and Christian Spain*, 116-120; Josep TORRÓ ABAD, «Madīna Balansiya: la Valencia andalusí. Siglos VIII-XIII», dins Jorge HERMOSILLA PLA (dir.), *La ciudad de Valencia: historia, geografía y arte de la ciudad de Valencia*, vol. I, València, PUV, 2009, 159-160.

> temps de venemes, no poden bonament passar per aquells. Altres n'i ha que per paret o parets morisques d'alcuns alberchs d'aquells carrers, les cuals ixen o estan més a en fora que les parets christianesques dels altres alberchs, e en altres maneres han gran deformitat e legea, hoc encara desavinentea de passatge. E altres n'i ha que per voltes o grades d'aquells, o per tancament dels caps d'aquell, embarguen o laguien molt l'espatxament del anar de les gents e de les bèsties, e de venir a lur terme, e d'aquests defalliments fores specialment e expressa per alcuns del dit Consell nomenats lo carrer major de Sent Nicholau, appellat dels Cavallers, per esguart del cap damunt d'aquell, e. I. carrer per lo qual perten prop de la ecclésia de Sent Thomàs va hom a la ecclésia de Sent Johan del Espital prop la juheria, e alcuns altres carrers. Les quals coses e cascunes d'aquelles affermaven alcuns del dit Consell que tornaven o eren no solament a deformitat de la dita ciutat, ans encara a dan de la cosa pública d'aquella per la desavinentea e lagui d'anar e de passar, esguardan lo gran traüll de gents e de bèsties que és en la dita ciutat, majorment car affermaven alcuns del dit Consell, e encara nomenaven alcunes persones que havien pres lur pesar e dan per raó dels dits defalliments. Per què, dehien alcuns del dit Consell que la dita ciutat o los dits jurats d'aquella, e per aquella devien relevar los dits defalliments per manera que·ls dits carrers estiguessen bé e bell, o semblants paraules.[22]

Ja des dels temps de la conquesta, l'ordenació musulmana de les ciutats es contraposava a aquella establerta pels feudals en les pobles de nova creació que esguitaven el paisatge. Un dels millors exemples d'aquest antagonisme podria ser el de les pobles o suburbis creats en les dècades posteriors a 1238 en les rodalies de València. Aquestes, basades en una planimetria ortogonal, estaven pensades per a propiciar la circulació de bèsties de càrrega i carros pels carrers, prou amples perquè passaren sense provocar accidents o aturs, objectius que es repeteixen sovint a altres regions on s'estan experimentant en aquests moments els mateixos processos d'expansió i fundació de nous nuclis.[23] Francesc Eiximenis exposa al *Dotzé del Cristià* com ha de ser físicament la ciutat ideal:

> tota bella ciutat devia ésser quadrada: car ret-se'n pus bella e pus ordenada, car lavors al mig de cada costat deu ésser un portal principal qui sia luny de cascun angle de mur seu per cinchcents passes en guisa que tot lo mur haja entorn quatre mília passes, e del portal d'orient fins al portal de ponent pas carrer gran e ample traversant tota la ciutat de part en part;

22. AMV, A-17, 157r-157v, 28.09.1378.

23. María José ZABALA ALTUBE, «La estructura física de los núcleos urbanos medievales vizcaínos», *Kobie (Serie Antropología Cultural)* 7, 1996, 71-73; Josep TORRÓ ABAD i Enric GUINOT RODRÍGUEZ, «De la Madîna a la ciutat: les pobles del sud i la urbanització dels extramurs de València (1270-1370)», *Saitabi* 51-52, 2002, 85-92; Vicenç Maria ROSSELLÓ i VERGER, *Viles planificades valencianes medievals i modernes*, València, PUV, 2017.

semblant sia del portal principal qui guarda mig jorn fins al altre principal qui guarda tramuntana.[24]

Seguint les idees del franciscà, els jurats de València posaren molt d'èmfasi en les reformes urbanístiques des de mitjan segle XIV, ordenant l'eixamplament de carrers, l'eliminació de carrerons sense eixida i embellint la ciutat amb noves construccions. No era, per descomptat, un cas singular. La preocupació per reformar l'entramat urbà s'aprecia per tot Europa a partir del segle XIII, i en especial a l'hora de regular el trànsit de camins i carrers. El *Schwabenspiegel*, una recopilació alemanya de lleis de mitjan Dos-cents, fixava l'amplària que havien de tenir els camins i regulava ja el pas de vehicles per ells; llavors en Anglaterra es prohibia l'ús de carros amb llantes de ferro per les destrosses que ocasionaven als camins, i a ciutats com Winchester o la mateixa Londres –on Eduard I arribà a prohibir el pas de carretes per alguns barris– establien que l'ample de camins i carrers havia de ser suficient perquè passaren al mateix temps dos vehicles.[25] Nous perímetres emmurallats i carrers eixamplats comencen a aparèixer des d'aleshores per tot Europa. En 1301 es constitueix a Barcelona l'ofici d'obrer per a regular les reformes urbanístiques, i en 1358 veia la llum a València la institució homòloga, la susdita Sotsobreria de Murs i Valls, creada arran de la destrucció ocasionada per una riuada.[26] Similars organismes aparegueren en altres urbs del continent.[27]

Tornant a València, a la legislació foral no trobem disposicions que dicten les dimensions que han de tenir els camins, però sí en diversos furs s'estableix que els camins i carrers ja existents no fossen reduïts, que no s'edifique al mig dels carrers i places de la ciutat o que calia deixar un espai de quasi un metre entre els edificis

24. Francesc EIXIMENIS, *Dotzé de Lo Crestià*, València, Impremta de Lambert Palmart, 1484, llibre II, cap. 110. Sobre el seu plantejament urbanístic i edilici, vegeu Amadeo SERRA DESFILIS, «La belleza de la ciudad. El urbanismo en Valencia, 1350-1410», *Ars Longa. Cuadernos de Arte* 2, 1991, 75-78; Agustín RUBIO VELA, «La ciudad como imagen. Ideología y estética en el urbanismo bajomedieval valenciano», *Historia Urbana* 3, 1994, 23-37; David GUIXERAS OLIVET, «L'urbanisme al Dotzè del Crestià», *Mot so razo* 8, 2009, 68-88; Agustí CAMPOS PERALES, «Algunas consideraciones sobre el urbanismo público en Valencia durante la primera mitad del siglo XV», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III. Historia Medieval* 28, 2015, 112-116.

25. TARR, *The History of the Carriage*, 170-171.

26. Vicente MELIÓ URIBE, *La "Junta de Murs i Valls": historia de las obras públicas en la Valencia del Antiguo Régimen, siglos XIV-XVIII*, València, Generalitat Valenciana, 1997; Albert CUBELLES I BONET, «L'evolució de les actuacions del Consell de Cent en matèria d'urbanisme al segle XIV», *Barcelona Quaderns d'Història* 4, 2001, 128-145; Amadeo SERRA DESFILIS, «Caminos, acequias y puentes. Las actividades de los maestros de obras en la ciudad y el territorio de Valencia (siglos XIV-XV)», dins Sonia DAUKSIS ORTOLÁ i Francisco TABERNER PASTOR (ed.), *Historia de la ciudad*, vol. 2, València, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2002, 111-112; Juan Vicente GARCÍA MARSILLA, «La construcción en el reino medieval de Valencia», dins Amélia AGUIAR ANDRADE i Gonçalo MELO DA SILVA (ed.), *Construir e reconstruir na Europa urbana medieval*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, 2023, 109.

27. Ricardo CÓRDOBA DE LA LLAVE, «Las calles de Córdoba en el siglo XV: condiciones de circulación e higiene», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval* 10, 1995, 138-139.

i les vies.[28] Això no obstant, un privilegi de Jaume I concedit en 1271 que confirma els ràfecs i porxos de cases ja construïts a la ciutat, estableix que, en relació amb aquests segons construïts en endavant, si el carrer té una amplària menor de 18 pams (un poc més de quatre metres), hagen de retraure'ls dos pams.[29] Aquesta seria la mesura mínima perquè un carro passara sense dificultat per un carrer o camí, deixant una mica d'espai als costats.[30] Aquesta és una primera mostra de l'interés, en aquest cas de la monarquia, d'establir una mesura «estàndard» als carrers, per tal que bèsties i vehicles pogueren transitar sense problema.

Altres mesures establiria el govern municipal al llarg del segle XIV, manifestacions d'una realitat cada vegada més palesa: la circulació de carros s'estava tornant més i més intensa. Ni les ciutats –les més involucrades en l'ordenament urbà– ni la monarquia s'haurien vist obligades a intervenir d'haver-se tractat d'un fenomen aïllat o ocasional. El 27 d'agost de 1338, els jurats emeteren una ordinació en la qual es narra la destrucció d'alguns ponts del camí de la Mar a causa del pas de carros i s'ordena els seus propietaris, «com per colpa d'aquells los dits ponts són estats afollats», que contribuïsquen a la seua reparació.[31] Tals danys no els ocasionava un sol vehicle ni es feien en un sol dia. En altres ciutats es repeteixen aquestes situacions. Les actes capitulars de Saragossa informen de nombrosos estralls causats pels carros als carrers estrets, arribant al punt d'enderrocar alguns edificis pel frec amb els murs, destrossar bancs i atropellar un xiquet.[32]

Davant aquesta problemàtica, la postura del Consell va ser doble. D'una banda, començar a eixamplar els carrers i camins, un procés que s'estendria pels segles posteriors. A mitjan Quatre-cents, encara moltes vies eren estretes i a penes

28. *Furs de València*, 1.2.19 (en endavant, aquests números faran referència, respectivament, al llibre, la rúbrica i el fur citat): «Les carreres antigues per les quals va hom a les heretats, als orts, a les vinyes, a les alqueries o a altres lochs qualsque sien, no sien closes ne estretes ne pinyorades»; 1.2.20: «Qui mourà o bastirà, dins la ciutat o defora, paret o portals o altres hedificis sobre fundament o sobre alcun sòl de terra o de cases o d'obradors, així dels nostres com dels altres, o dels edificis qui ixen en alcuna carrera, jaquesquen una vegada a la carrera pública, del sòl, espay de miga alna de València»; 1.2.24: «Negun hom no pusque fer casa, cambra, portxe, anvà o bescalm sobre carrera pública o sobre plaça pública. Mas aquel qui edificarà les sues parets de prop la carrera pública, o de prop lo sòl públich, o de prop la plaça pública, dreta linya dels fonaments ensús entrò a aquels lochs per los quals l'aygua decorre per les canals, bastesque o edific sens tot contrast que·l mig no sie». Fem servir l'edició de Germà COLOM DOMÈNECH i Arcadi GARCIA SANZ, *Furs de València*, vol. I, Barcelona, Barcino, 1980, 145-148.

29. Josepa CORTÉS ESCRIVÀ, *Liber privilegiorum civitatis et regni Valencie. I. Jaume I (1236-1276)*, València, PUV, 2001, 216-222. Privilegi 91. València, 28.04.1271.

30. ZABALA ALTUBE, «La estructura física...», 71-73; RIERA i MELIS, «La red viaria...», 445-446.

31. AMV, A-3, 236v, 27.08.1338: «Encara ordenam que·ls senyors dels carros ab los quals han portada fusta a mar, e als quals carros han destrohïts los ponts que són en lo camí de la Mar, sien costrets de reparar e adobar los dits ponts, com per colpa de aquells los dits ponts són estats afollats». Editat a Antoni FURIÓ DIEGO i Ferran GARCIA-OLIVER, *Llibre d'establiments i ordinacions de la ciutat de València (1296-1345)*, València, Publicacions de la Universitat de València, 2007, doc. 374, 336.

32. Isabel FALCÓN PÉREZ, *Zaragoza en el siglo XV. Morfología urbana, huertas y término municipal*, Saragossa, Ayuntamiento de Zaragoza, 1981, 75-76.

permetien que dos carros passaren alhora. Una anotació de 1471 al *Dietari del capellà* ens diu que

> lo dimecres a. XXVIII. del dit mes, lo fill del dit en Coporul cavalcava ab Lorach en les anques de la mula, e essent a la devalada de Sant Francesch, endret de la claveguera, venia un carro; per apartar-se del caro, caygué de les anques de la mula, e près-lo la roda del caro; tantost lançà sanch per la bocha e nas e horeles. Lo diumenge, primer dia de setembre, fonch mort, e na Damiata Pastora, sa muler, féu molt bela honor. Lo pare, vell de. LXXX. anys, scapà, e lo fill jove e bell, de. XXV. anys, ne anà.[33]

Terminava l'any 1360 quan el Consell ordenà l'ampliació en uns dos metres –9 pams– de tots els camins de l'horta per on no pogueren passar dos carros alhora: «Per la qual rahó», diuen, «se seguexen scàndels, nafres, morts, e altres perills» a causa dels accidents que provocaven col·lisions, atropellaments i bolcats.[34] En abril de 1367, els jurats escrivien al rei excusant-se per la negativa del Consell sobre el tancament d'un carrer, per la qual cosa havien protestat els habitants propers argumentant que «se deyen haver passatge pus prop, pus necessari e pus profitós, et de meylor regar, o prendiment d'aiga, per ço com cèquia se diu ésser en aquell contorn».[35] L'activitat edilícia dels jurats estava orientada a posar fi a la fisonomia heretada de la *Madînat Balansiya* musulmana, segons expressen tan clarament i rotunda en una lletra tramesa als seus enviats a Avinyó en 1393: «Aquesta ciutat fo edificada per moros a lur costum, estreta e mesquina, ab molts carrers estrets, volcats e altres deformitats, e com d'alcuns anys a ençà pren tots dies melloraments e embelliments a Déu mercé».[36]

No era possible, però, transformar completament la ciutat en una a imatge i semblança de la que va imaginar Eiximenis, segons hem comentat adés; sí era més factible, en canvi, escometre a llarg termini una campanya urbanística d'eixamplament de carrers i regulació de l'espai viari. Si bé no era assolible fer de València aquell perímetre quadrat amb proporcions perfectes, sí que era possible embellir-la i fer-la al més funcional possible per a la concepció de l'Europa llatina. A tal fi,

33. Mateu RODRIGO LIZONDO, *Melcior Miralles: Crònica i dietari del capellà d'Alfons el Magnànim*, València, PUV, 2011, part IV, cap. 661, 404.

34. AMV, A-14, 19v, 12.12.1360: «En moltes e diverses partides de la orta de València se eren stretes alcunes sendes vehïnals en tant que per aquelles bonament alcú no pot passar per la dita senda ab càrregues de lenya o de palla sens gran afany, car majorment là on de dues parts, o de la una part almenys, ha cèquies o braçals corribles o altres, enaxí que, si dues càrregues se encontren en les dites sendes, ab gran afany han atornar la una e l'altra [...], per la qual rahó se seguexen scàndels, nafres, morts e altres perills entre aquells qui guien les dites bèsties o càrregues, lo dit Consell stablí e ordenà que·l mustaçaf de la dita ciutat o son lochtinent facen tornar les dites sendes vehïnals là on de dues parts o de la una part haurà cèquia o braçal a l'amplea de nou palms».

35. AMV, A-14, 91r-91v, 30.04.1367. Editada a José TÉBAR GÓMEZ, *Lletres missives de la ciutat de València. Vol. 1. Lletres al rei (1315-1400)*, València, PUV, 2024, doc. 30, 75-76.

36. AMV, g^{4}-5, 206r-206v, 18.07.1393.

entre els últims decennis del segle XIV i els primers del següent es portaren a terme nombroses operacions d'apertura i ampliació de carrers.[37] Carrers més amples aportaven més facilitats per al transport de mercaderies, la qual cosa afavoria el tràfec comercial –tant en carro com en bèstia– i reportava beneficis a la ciutat més enllà d'un simple atractiu visual. En 1403, el Consell ordenà enderrocar un cantó de l'hort de Predicadors, junt al Portal de la Mar, puix que estava molt prop de les cases d'enfront i dificultava el pas de carros i de barques que es treien al riu.[38]

De totes maneres, i això ens porta a la segona problemàtica, la circulació de vehicles generava molts problemes, no molt allunyats dels que experimentem a les societats contemporànies: atropellaments, embussaments, infraestructura danyada i contínues reparacions i despeses en el seu manteniment. No és estrany, doncs, que davant aquests problemes les ciutats decidiren actuar i posar fi a la la presència dels carros als seus carrers i als camins de les rodalies. He comentat adés les restriccions establertes a Anglaterra en un moment tan primerenc com el segle XIII. A les centúries següents, les mesures es multiplicarien. En 1429, en Burgos es prohibia el trànsit de vehicles per algunes zones.[39] Alguns ponts de Còrdova estaven vetats per als carros a causa del desgast que provocaven; fins i tot se construïren muralletes i altres obstacles als camins propers per a evitar el seu creuament, els quals acabaren destruïts per alguns veïns molestos.[40] Segons documenta Manuel Ladero Quesada, en algun moment del segle XV es promulgà una ordenança a Zamora que vedaba el pas de carretes ferrades –les rodes amb reforços de ferro feien molt més dany als camins– per algunes de les seues portes.[41] De més

37. SERRA DESFILIS, «La belleza de la ciudad...», 75-78. Algunes de les intervencions: AMV, A-16, 118r-118v, 26.11.1372; AMV, I-9, 13r, 02.10.1376; AMV, I-11, 2v, 07.06.1380; AMV, I-11, 15v, 11.10.1380; AMV, I-11, 33v, 27.04.1381; AMV, A-18, 8r, 13.07.1383; AMV, I-14, 21r, 19.12.1384; AMV, A-19, 32v, 26.01.1389; AMV, I-18, 12v, 06.10.1389; AMV, I-20, 2r, 02.04.1393; AMV, A-21, 45v, 12.09.1396.

38. AMV, A-22, 237r-237v, 21.04.1403: «E noresmenys, com la cantonada del ort dels Preïcadors, correspondent als alberchs que li estan denant, faça englada en lo camí del Portal de la Mar, sopte pasada la céquia al exint de la dita plaça ves lo dit portal tan angustament o axí estreta volta o biax que·ls carros passen aquèn ab gran força e enuig, e les barques, que han ésser tretes aquèn de necessitat al riu, no poden exir per la dita cantonada sens gran perill e no ab poca maestría o indústria de maestres e ab greu lur afany. Per tal, lo dit concell concordantment, atés que a la bellea e profit públich són subjugades les coses singulars de qui·s vol sien, proveí a donar liure passatge als dits carros e barques, e encara a embellir lo dit passatge, que la dita cantonada sia derrocada competentment». Editat a Sandra BERNABEU BORJA i Rafael NARBONA VIZCAÍNO, *Manuals de Consells de la ciutat de València (1400-1406)*, València, PUV, 2023, 354.

39. Juan Antonio BONACHÍA HERNANDO i Hilario CASADO ALONSO, «La segunda mitad del siglo XIV y el siglo XV», dins Julio VALDEÓN BARUQUE (coord.), *Burgos en la Edad Media*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1984, 236.

40. Ricardo CÓRDOBA DE LA LLAVE, «Comunicaciones, transportes y albergues en el reino de Córdoba a fines de la Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos* 22, 1995, 95.

41. Manuel Fernando LADERO QUESADA, «La remodelación del espacio urbano de Zamora en las postrimerías de la Edad Media (1480-1520)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III. Historia Medieval* 3, 1989, 174.

a més, una vila petita com la Pobla de Vallbona es va veure obligada a prohibir el pas dels carros pels seus carrers perquè no s'erosionés el sòl, a causa de la presència de nombroses coves sota les cases.[42]

A la documentació municipal valenciana es troben disposicions similars. Ja he citat com els jurats pretenien imposar als propietaris dels carros que causaren destrosses als ponts el cost de la seua reparació. Més endavant, les autoritats de la capital del regne s'inclinaren per prohibir totalment la seua presència a la ciutat davant l'allau de destruccions que produïen. Responsabilitat del mostassaf era vetlar pel compliment d'aquestes ordinacions.[43] Nogensmenys, d'acord amb les successives disposicions promulgades pels jurats, sembla que no arribaven a complir-se, amb la qual cosa en 1375 encomanaren la tasca al justícia civil, però dies més tard retornaren aquesta competència al mostassaf. Així, la circulació de carros es prohibia sota pena de 70 sous i la incineració del vehicle, un càstig més dur que possiblement siga reflex d'un incompliment generalitzat.[44] Anys després, es feren ordres semblants, amb la qual cosa es veu que l'afluència de carros escapava al control de l'executiu ciutadà.[45] Entre el 1380 i el 1389 tornà a ser el justícia civil

42. Ana Isabel LLOPIS CONTELLES, *Urbanismo y arquitectura medieval en La Pobla de Vallbona (Valencia)*, tesi doctoral, Universitat Politècnica de València, 2017, 262.

43. Sobre aquest oficial vegeu Rafael NARBONA VIZCAÍNO, *Valencia, municipio medieval: poder político y luchas ciudadanas (1239-1418)*, València, Ajuntament de València, 1995, 53.

44. AMV, A-17, 12v-13r, 03.08.1375: «Ítem, com en los temps passats per lo Consell de la dita ciutat, a esquivar diverses dampnatges que per occasió dels carros qui són meses e menats per la ciutat e per la orta se fahien als cobriments de les mares e dels albellons, e als ponts e camins, e a tolre diverses enuigs que d'aquèn se fahien a les gents e a les cavalcadures e altres bèsties a càrrech per los dits carros, majorment per raó de la estretea dels carrers e camins, fossen estats fets diverses establiments penals de no metre ne menar los dits carros, e alcunes persones, no contrastants los dits establiments ne tements les penes en aquells contingudes per la poquea d'aquelles o per altra raó, se plevissen de fer lo contrari, per tal, lo dit Consell, deliberadament e concordant, per esquivar los dits dans e enuigs e per observar los dits establiments, enadí a les penes en aquell contengudes, ço és, que la pena peccuniària sia d'ací avant, per cascuna vegada, de sexanta sous e de cremar los carros ab los quals serà fet contra la forma dels dits establiments sens tota gràcia e remey. E noresmenys, lo dit Consells, attenent que la no observació dels dits establiments esdevenia per negligència del mostaçaf, per tal, tollen la execució d'aquells al dit mostaçaf e a son offici comanaren aquella la justícia civil de la dita ciutat, qui és e per temps serà o a son lochtinent».

AMV, A-17, 14r, 07.08.1375: «Ítem, lo dit Consell, per algunes raons allí al·legades, concordantment reduí al honrat mostaçaf de la dita ciutat qui és e per temps serà e a son offici la execució de les penes contingudes en los establiments fets de no metre ne menar carros en la ciutat o en la orta, segons forma dels dits establiments. La qual execució, per ordenació del dit altre pus prop precedent Consell, era estada levada al dit offici de mostaçaf e comanada al offici del justícia civil, revocan sobre açò solament lo dit present Consell la dita ordenació aquella, emperò, en totes les altres coses romanent en la força e valor, salvu eximateix al dit Consell que per avant, si ben vist li serà, puxa tornar o comanar la dita execució al dit justícia en lo civil».

45. AMV, A-17, 228r-228v, 19.06.1380; AMV, A-19, 75r, 18.09.1389; AMV, A-19, 197v-198r, 20.02.1391; AMV, A-20, 96r-96v, 18.06.1393 i AMV, A-21, 39v-40r, 14.08.1396.

l'encarregat de vetlar pel compliment d'aquesta norma, passant després la tasca al de 300 sous i, des de 1391, de nou al mostassaf.[46]

Els jurats preveien excepcions a aquestes restriccions «en certs cases de necessitat».[47] Òbviament, els carros utilitzats a les festes i entrades reials comptaven amb el permís de les autoritats, i a particulars en altres circumstàncies també se'ls donava via lliure per a transitar. Ramon Roig demanà al Consell en 1390 llicència per a «tirar o fer tirar e metre ab carros dins la dita ciutat la fusta de certes galees velles», puix que «fer tirar aquella a coll de bèsties li costaria molt, e ab carros poch, de què·s seguiria que ell poria fer mellor mercat de la dita fusta a les gents». Curant-se en salut, els governants respongueren que solament aquells trossos de fusta massa grans per a ser transportats per un animal de càrrega podrien passar sobre carros fins al lloc de venda.[48]

Les mesures, encara que la ciutat s'esforçà a fer-les complir, no assoliren els seus objectius. Ja començat el Quatre-cents, continuaven esmentant-se a les actes municipals i als registres de la Sotsobreria de Murs i Valls els problemes amb els carros. No poques vegades es documenten reparacions «per raó de molts carros e bèsties qui tots dies ne pasen».[49] La majoria dels camins i carrers no estaven empedrats, i la terra era susceptible de ser remoguda i destrossada per pluges i el continu pas de gent i vehicles; els ponts, ja hem vist, també sofrien pel pes dels béns transportats, i els carros sovint quedaven encallats al fang, provocant altres problemes col·laterals. En 1402, el sotsobrer ordenava reparar el camí de la Mar i els ponts que el creuaven, molt deteriorats pel trànsit de vehicles, i dotze anys després, en 1414, es repetia la mateixa situació en el camí que seguien els carros que portaven armes per al setge de Bunyol.[50]

Carros, per a què?

Al cap i a la fi, el transport terrestre era imprescindible per a moltes activitats que es desenvolupaven a la ciutat. Més concretament, com mostra l'anterior document citat de Ramon Roig, el transport en vehicle era un mal necessari que havia d'assumir-se en pro de la cosa pública i el creixement de la ciutat en tots els sentits: els carros eren un mitjà de transport més econòmic i ràpid que les atzembles amb alforges. Contràriament al que sol pensar-se, el transport terrestre, sobretot a finals de l'edat mitjana, no era prohibitiu, si bé sempre que fora possible es preferia el viatge marítim o fluvial. L'articulació d'oficis com el de carreter –tornaré un poc més avant sobre aquest tema– al voltant d'aquesta activitat és mostra de la seua rendibilitat, més si el transport es produïa en un vehicle i no al llom d'una mula.

46. AMV, A-17, 228r-228v, 19.06.1380; AMV, A-19, 75r, 18.09.1389; AMV, A-19, 197v-198r, 20.02.1391.
47. AMV, A-19, 75r, 18.09.1389.
48. AMV, A-19, 106v-107r, 19.02.1390.
49. AMV, d³-13, 119r, 09.03.1401.
50. AMV, d³-14, 237v, 18.01.1402; AMV, d³-23, 194r, 1414.

Per descomptat, el preu del transport depenia d'altres variables –el volum de càrrega, les condicions climatològiques i la seguretat i l'estat dels camins– que són divergents segons la regió i l'època de l'any.[51]

Això ens porta a la següent pregunta, que tractarem de respondre en aquest apartat: per a què s'utilitzaven els carros a València i per a què no entre els segles XIV i XV?

Les obres que afectaven diversos llocs de la ciutat farien necessària la presència de carros per a transportar fusta, pedra i altres materials de construcció. Sobre la pedra, aquesta era transportada via marítima des de les pedreres properes, localitzades a la costa, i portades per carreters fins a l'interior dels murs. El 10 d'abril de 1403, el sotsobrer ordenà reparar el camí de la Pedrera perquè els carros que portaven pedra al pont de la Trinitat pogueren arribar sense dificultat.[52] Una dècada abans, es documenten 268 carretades de pedra que havien de transportar les làpides del cementiri de la jueria arrasada en 1391 fins al Reial, on servirien per a enllosar la cuina de la reina.[53] I en 1440, el sostsobrer anotava les despeses en salaris per reparar el pont situat entre l'horta de Burjassot i el camí de la Pedrera perquè els carros pogueren transportar pedra fins al Reial, segons ordenà la reina Maria.[54] La fusta era transportada en carros des dels punts d'emmagatzemament o des del riu, per on baixava aprofitant el curs fluvial, seguint el mateix procediment.[55] A més del trasllat de matèries primeres, el comerç segurament va fer un ús creixent d'aquest mitjà, més ràpid i que permetia carregar majors quantitats que als lloms d'un animal.

En les entrades reials a la ciutat, el Consell sufragava carros sobre rodes com a part de la desfilada i mostraven representacions d'antics monarques i personatges històrics exemplars, com ara emperadors romans, com a part de la celebració.[56] Als registres de la Claveria Comuna s'han conservat les despeses fetes, i es troben sovint mencions de compra de materials per als carros o lloguer de vehicles per al seu ús,

51. James MASSCHAELE, «Transport Costs in Medieval England», *Economic History Review* 46/2, 1993, 266-279.

52. AMV, d'-15, 195r, 10.04.1403: «De licència e manament dels honrats jurats e obrés de la dita ciutat, he fet adobar lo camí qui va a la Pedrera, per tal que·ls carros qui aporten les pedres al pont de la Trinitat, que faç de nou, puxen anar e venir bé e segurament. Per què el fet bé adobar ab alguns pontarrons e cèquies qui·s eren caygudes, començant a obrar davant l'alqueria de na Boxadors fins a la Rambla davant la Çaydia, per què en adobar lo dit camí he n'hagués hòmens ab asens que·y tiraven terra e grava, e hòmens forros per cavar terra e aplanar lo dit camí».

53. Arxiu del Regne de València (en endavant, ARV), Mestre Racional, llibre (en endavant, ll.) 9.157, 49r, 1392. Citat i transcrit a GARCÍA MARSILLA, «La construcción...», 127.

54. AMV, d'-44, 92r, 09.11.1440: «Ítem, lo dit dia paguí als qui adobaren per manament de la senyora reyna lo pont del Secà de Burjaçot qui és entre la orta de Burjaçot e lo seccà camí de la Pedrera, per tal que los carros poguessen passar per portar pedra al Real del senyor rey».

55. Juan Vicente GARCÍA MARSILLA i Teresa IZQUIERDO ARANDA, *Abastecer la obra gótica: el mercado de materiales de construcción y la ordenación del territorio en la Valencia bajomedieval*. València, Generalitat Valenciana, 2013, 57-64 i 108-112.

56. Rafael NARBONA VIZCAÍNO, «Las fiestas reales en Valencia entre la Edad Media y la Edad Moderna (siglos XIV-XVII)», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna* 13(2), 1993, 468.

diguem-ne, lúdic.[57] A la festa del Corpus Christi, almenys des d'inicis del segle XV, desfilaven carros anomenats roques que es feien servir per a representacions religioses. En 1435 s'ordenà la construcció de la Casa de les Roques per a emmagatzemar tots aquests vehicles i preservar-los per a no haver de construir-los any rere any a causa del seu preu elevat.[58] Tant a les celebracions cíviques com a les religioses, els carros constituïen un element important a l'hora de mostrar actuacions de temàtica profana o bíblica i oferir moments d'oci als espectadors de la processó.

Els mateixos vehicles es destinaven sovint al trasllat d'artilleria i vitualles per a l'exèrcit. En 1414, la Sotsobreria pagava a Vicent Muntaner, veí de Quart, per haver avançat diners per a arreglar alguns ponts pels quals havien de passar els carros que portaven subministraments al setge de Bunyol.[59] Sobretot les càrregues més pesants havien de ser transportades en carro o ser creades allà on tingueren lloc els enfrontaments.[60] En 1359, en el marc de la Guerra dels Dos Peres, es construïren dos ginys per a assetjar la població de Sot de Xera, llavors en poder de Castella, i en el seu trasllat des del Reial fins allà intervingueren alguns carreters amb els seus carros, rebent per salari set sous.[61]

No sembla, per contra, que s'hagen utilitzat carros al món rural. Per a les tasques agrícoles s'empraven atzembles, i cavalls, mules i ases per a portar l'arada, càrregues i com a muntura. A l'estudi d'Antoni Furió sobre l'utillatge i les ferramentes al camp valencià, solament en un cas –Jaume Garcia d'Aguilar, senyor d'Alaquàs, a inicis del segle XVI en posseïa un, segons mostra l'inventari dels seus béns– es documenta la possessió d'un vehicle de rodes.[62] Al camp anglés, la situació era la inversa, amb un elevat nombre de carros, de diferents tipologies, presents als inventaris

57. AMV, O-113, 121r, 23.02.1402: «Ítem, comprí d'en Loísme, maestre d'aixa, .II. tronchs d'àlber per a les rodes del carro del bastiment, ab. vi. diners de port: .VIIII. ss. .VI.». Editat a ALIAGA MORELL, TOLOSA ROBLEDO, COMPANY CLIMENT i SILVESTRE ROMERO, *Documents de la pintura valenciana medieval i moderna. II...*, 229. AMV, O-6, 164v, 26.01.1413: «Ítem, lo dit dia doní a·n Pere Martí, carreter, per loguer de dos que li fiu pendre. E fermà'n àpoca en poder del dit notari de.vi. sous en la qual són compreses.ii. sous que doní a·n Pere de Naya per loguer de.I. seu carro». Editat a CÁRCEL ORTÍ i GARCÍA MARSILLA, *Documents de la pintura valenciana medieval i moderna. IV...*, 524.

58. Teresa FERRER VALLS, «La fiesta cívica en la ciudad de Valencia en el siglo XV», dins Evangelina RODRÍGUEZ CUADROS (coord.), *Cultura y representación en la Edad Media*, Alacant, Diputació Provincial d'Alacant, 1994, 145-169.

59. AMV, d³-23, 194r, 19.10.1414: «Ítem, doní a·n Vicent Muntaner, veý de Quart, los quals aquel avia bestrets en adob de diversos ponts en lo camí de Quart situats, los quals eren estats derruÿts e trencats per los carros qui portaven les armes e vituales al setge del loch de Buyoll, e a mi àpocha feta en València, a .XVIIII. de hoctubre, en poder dell dit en Jacme de Blanes, notari e scrivà de la dita hobra, .XXXX. sous».

60. Santiago GONZÁLEZ SÁNCHEZ, «La presencia de hombres de armas castellanos en el cerco a Balaguer, 1413», *Imago Temporis. Medium Aevum* 12, 2018, 680-682.

61. Pablo SANAHUJA FERRER, *Un reino asediado. El impacto de la Guerra de los Dos Pedros en el reino de Valencia (1356-1369)*, tesi doctoral inèdita, València, Universitat de València, 2021, 544-545.

62. Antoni FURIÓ DIEGO, «Mobles e semovents. Animals, estrís agrícoles i reutilització al camp valencià tardomedieval», *Anuario de Estudios Medievales* 52/1, 2022, 124-125 i 141-142.

de les explotacions agrícoles.[63] Per què? L'absència de carros –és important destacar també que, al contrari que en altres regions, a la documentació valenciana no es troben més paraules que aquesta per a designar els vehicles– per al transport agrari estaria afavorida per la preferència pels equins, en particular els muls i ases, que necessiten menys atencions i el seu manteniment és més econòmic.[64]

Com a mitjà de transport de persones tampoc no sembla haver sigut utilitzat fins a les darreries de l'edat mitjana. No haurien estat viatges agradables amb camins tan poc curats, i a més podria haver influenciat la mentalitat cavalleresca, més procliu als cavalls i no a viatjar assegut en un altre seient que no foren les seues gropes, fet que, potser, causara malestar o fos mal vist. La literatura n'és un exemple. Lancelot, el cavaller de la carreta de la història de Chrétien de Troyes, es resisteix a muntar sobre el vehicle. En aquella època, diu, els carros s'utilitzaven únicament com a cadafals o per a transportar a la seua execució als pitjors criminals. Mentre que Lancelot continua el viatge a cavall, puix que «no volia canviar el seu cavall / per la vil carreta d'un criminal», un company seu accepta la proposta del carreter i viatja muntat en ella fins a una ciutat, on es rebut amb esbroncs i insults.[65] Com a molt, a les llargues travessies, alguns carruatges seguirien als seguicis de nobles i sobirans per a descansar una vegada havia caigut la nit, amb tot el seu equipatge i allò necessari per a satisfer les seues necessitats devocionals, segons mostren, per exemple, els comptes de l'emperador Enric VII a inicis del segle XIV.[66] Dones, malalts, ancians i difunts, per contra, sí que muntaven en carros.[67]

Solament a finals del Quatre-cents comença a transformar-se aquesta mentalitat i ja es veuen aparèixer els primers cotxes entre les elits. Tot i que es va fer més popular a l'època moderna, a l'hivern medieval es documenten viatges com el que va fer la família del baró Guitschard a Berna en 1478.[68] A la península Ibèrica, el primer carruatge documentat és en el que arribà la princesa Margarida d'Àustria en 1497 per a casar-se amb el príncep Joan, fill dels Reis Catòlics; el seu germà, Felip, també portà alguns de Flandes uns anys després.[69] Aquesta innovació, que encara trigaria a generalitzar-se, començà afectant primer l'entorn de la monarquia,

63. John LANGDON, *Horses, Oxen and Technological Innovation. The Use of Draugh Animals in English Farming from 1066-1500*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, 144-146 i 244-250; Jean BIRRELL, «Peasant Farmers and their Farmworkers in Later Medieval England», dins Miriam MÜLLER (ed.), *The Routledge Handbook of Medieval Rural Life*, Londres, Routledge, 2022, 177-190.

64. John LANGDON, «The Economics of Horses and Oxen in Medieval England», *Agricultural History Review* 30/1, 1982, 31-40 i Frederic APARISI ROMERO, *De l'arada a la ploma. Les elits rurals del País Valencià a l'edat mitjana*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 75.

65. Chrétien DE TROYES, *Le chevalier de la charrette ou Le roman de Lancelot*, París, Librairie Générale Française, 1992, versos 300-409. La cita correspon als versos 390-391 («Et dit qu'il n'i montera mie / car trop vilain change feroit»).

66. TARR, *The History of the Carriage*, 169.

67. Karl F. RUDOLF, «El carro en el siglo XV», dins Eduardo GALÁN DOMINGO (ed.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005, 88-90.

68. TARR, *The History of the Carriage*, 175-176.

69. José URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos de España*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2001, 118-119 i i RUDOLF, «El carro...», 94.

els membres de les quals progressivament deixaren enrere l'ús de lliteres o muntures; després, la noblesa cortesana l'acollí com un element propi i distintiu.[70] L'extensió del seu ús portà canvis significatius a l'urbanisme, puix que les ciutats hagueren d'adaptar-se ja no per als carros que hem vist adés, sinó per a vehicles de més envergadura i que ara esdevenen símbol de poder econòmic i polític de les classes dirigents. L'aparició des del segle XVII de les Alberedes (*Alamedas*) en moltes ciutats –incloent-hi València (1644)– és un signe d'aquest canvi i de les interrelacions entre reformes urbanístiques i circulació de vehicles.[71]

La importància del carro es va traduir en l'aparició al seu voltant d'oficis especialitzats. A Castella comença a configurar-se l'ofici de carreter, que es dedicava al llarg de la major part de l'any –llevat dels mesos d'hivern, quan els camins quedaven impracticables– al transport de mercaderies i altres béns; en 1497, els Reis Catòlics establiren la Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria, una institució dedicada a protegir els interessos d'aquest grup, cosa que indica la importància que va assolir la seua activitat, dotada d'un ampli ventall de privilegis.[72] A la València medieval trobem també el mateix ofici. Dels 2.171 individus que exercien algun treball entre el 1409 i el 1412 comptabilitzats per Juan Vicente Garcia Marsilla, 16 eren carreters, i resulta força interessant comprovar que la majoria solien residir a uns llocs concrets –la Xerea i la plaça dels Predicadors (actual plaça Tetuan)–, on podien portar a terme més efectivament la seua labor estant prop de les entrades de béns (la Rambla, el port i les drassanes intramurs) de la ciutat.[73] Aquests treballadors s'encarregaven de transportar mercaderies, matèries primeres i altres objectes, o bé llogaven l'ús del seu carro.[74]

70. Alejandro LÓPEZ ÁLVAREZ, «La introducción de los coches en la corte hispana y el imperio: transfers tecnológicos y culturales, 1550-1580», dins José MARTÍNEZ MILLÁN i RUBÉN GONZÁLEZ CUEVA (coord.), *La Dinastía de los Austrias: las relaciones entre la Monarquía Católica y el Imperio*, vol. III, Madrid, Polifemo, 2011, 1.885-1.928.

71. Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ, «Los primeros coches de caballos en España», *Historia 16* 95, 1984, 35-40; Juan José GAVARA PRIOR, «El paseo de la Alameda de Valencia. Historia urbana de un espacio para la recreación pública (1644-1944)», *Ars Longa. Cuadernos de Arte* 5, 1994, 147-157 i Álvaro RECIO MIR, «Alamedas, paseos y carruajes: función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)», *Anuario de Estudios Americanos* 72/2, 2015, 515-543.

72. MENÉNDEZ PIDAL, *Los caminos...*, 71-72; URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos...*, 126-129; Máximo DIAGO HERNANDO, «Pastores, carreteros y arrieros», dins Miguel Á. LADERO QUESADA (coord.), *El mundo social de Isabel la Católica: la sociedad castellana a finales del siglo XV*, Madrid, Dykinson, 2004, 224-227 i Máximo DIAGO HERNANDO, «Carreteros y arrieros en el transporte de mercancías en la Corona de Castilla en los siglos bajomedievales y modernos (siglos XIV-XVII)», *Chronica Nova* 50, 2024, 47.

73. Juan Vicente GARCÍA MARSILLA, «Las calles y los nombres. Ensayo de una sociotopografía de la Valencia medieval», dins *Historia de la ciudad. VI. Proyecto y complejidad*, València, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2010, 39-70 i Teresa IZQUIERDO ARANDA, *El fuster, definición d'un ofici en la València medieval*, tesi doctoral inèdita, València, Universitat de València, 2011, 355-356.

74. AMV, O-113, 160v, 23.03.1402: «Ítem, doní a Martí Àlbaro, carrater, per. VIIII. càrregues de fusta que portaren de rambla: .VIIII. ss.». Editat a ALIAGA MORELL, TOLOSA ROBLEDO, COMPANY CLIMENT i SILVESTRE ROMERO, *Documents de la pintura valenciana medieval i moderna. II...*, 303.

En 1478 va ser creada la confraria de traginers de Sant Josep, i dos anys després era confirmada pel Consell.[75] Aquests treballadors exercien de transportistes, però amb el seu propi cos o amb animals –«ab bèstia o sens bèstia»–, una activitat amb molta més trajectòria, puix que aquests mitjans, tot i ser menys eficients perquè el volum transportat és menor, no necessiten bons camins i carrers amples com els carros; els carreters no varen formar una confraria pròpia ni constituïen part d'aquesta, atès que des de 1483 figuren alguns dels seus integrants com a consellers d'oficis dins del Consell i sempre consten com a traginers.[76] Això es degué, possiblement, a la competència entre ambdues dedicacions, que compartien generalment un mateix mercat de transport: ens ho mostren els intents de la confraria en 1482 d'aglutinar entorn seu els transportistes de vi o tiravins, cosa que originà un plet davant el Consell que es resolgué en favor dels segons.[77]

Encara més, els traginers aconseguiren limitar la circulació de carros per la capital del regne. En 1481, per petició seua, Ferran el Catòlic prohibí que els carros passessen per l'horta i la ciutat de València, excepte en aquells camins i ponts que estigueren preparats per a suportar el seu tràfec i en aquells casos on la càrrega transportada necessités vehicles. Així, sense posar fi a una activitat imprescindible, com hem vist adés, per al desenvolupament socioeconòmic d'una ciutat en creixement, els traginers asseguraven la monopolització d'alguns carrers i barris, puix que, encara després de segle i mig de reformes a l'entramat urbà, moltes vies continuaven donant problemes per als vehicles. El seu incompliment portà el monarca a confirmar el susdit manament en 1488 i a obligar al seu compliment les autoritats municipals sota pena de 1.000 florins d'or. El Consell potser també veuria en aquesta mesura una decisió salomònica per a l'etern dilema de què fer amb els problemàtics carros.[78]

AMV, O-6, 165v, 30.01.1413: «Ítem, doní a·n Pere de Naya, carreter, per loguer de un carro que li prenguí per als entrameses. E fermà'n àpoca en Pere Martí, carreter, de aquesta quantitat e de. IIII. florins que li doní per loguer de.ii. carros seus de que és feta menció dessús: .XXII. sous». Editat a CÁRCEL ORTÍ i GARCÍA MARSILLA, *Documents de la pintura valenciana medieval i moderna. IV*..., 526.

75. ARV, Governació, ll. 2.349, mà 17a, 7r-9r, 20.11.1478. Editat a Juan MARTÍNEZ VINAT, *Cofradías y oficios. Entre la acción confraternal y la organización corporativa en la Valencia medieval (1238-1516)*, tesi doctoral inèdita, València, Universitat de València, 2018, doc. 69.1, 2.227-2.231.

76. Sandra BERNABEU BORJA i Rafael NARBONA VIZCAÍNO, *Proboms i cavallers de València. El Consell (1306-1516)*, València, PUV, 2021.

77. AMV, A-43, 32v-33v, 24.07.1482: «Per tal, los dits magnífichs jurats, usant del dit llur beneplàcit e poder, lo qual és remoure e revocar en tot o en part los dits capítols, declaren los dits tiravinos no ésser dits traginés ni conpresos en lo dit offici de traginés, ni en los capítols als dits traginés atorgats ésser tenguts ni obligats los dits tiravinos en alguna cosa dels dits capítols, e ésser offici de per sí, e no ésser de l'offici de traginers, ni ésser tenguts en contribuhir cosa alguna ab los dits traginés. Inposant sobre la dita diferència e demanda callament perdurable als dits traginers e o al offici e majorals de aquells». Editat a MARTÍNEZ VINAT, *Confradías y oficios*..., doc. 69.3, 2.236-2.237.

78. Arxiu de la Corona d'Aragó, Real Cancelleria, reg. 3.644, 117r-117v, 14.04.1488. Editat a MARTÍNEZ VINAT, *Confradías y oficios*..., doc. 69.4, 2.237-2.239.

Conclusions i perspectives de futur

L'estudi de la circulació de carros i altres vehicles a la València baixmedieval revela la complexa interacció existent entre el desenvolupament urbà, les necessitats econòmiques i els conflictes socials. La presència d'aquests vehicles va ser un factor clau en la transformació de l'entramat urbà, ja que les autoritats municipals es van veure obligades a adaptar els carrers i camins per facilitar el trànsit, alhora que intentaven mitigar els problemes derivats de la seua circulació, com ara danys a les infraestructures, accidents i congestió. Aquesta tensió entre la necessitat de mobilitat i els inconvenients que provocava van marcar les polítiques urbanístiques, amb mesures que anaven des de l'eixamplament de vies fins a prohibicions temporals o permanents del pas de carros per certes zones o fins i tot desterrar-los dellà els límits de la ciutat.

La documentació analitzada mostra que els carros eren imprescindibles per a activitats com el comerç, la construcció i el transport de materials, així com per a esdeveniments cívics i religiosos. No obstant això, el seu ús estava limitat per les condicions precàries dels camins i per les restriccions imposades per les autoritats. A més, la mentalitat de l'època influïa en la percepció dels vehicles: mentre que eren ben vists per a funcions pràctiques, el seu ús com a mitjà de transport personal era poc freqüent fins a finals del segle XV, quan els carruatges van començar a associar-se amb les elits. Això reflecteix una evolució cultural i tecnològica que va anar acompanyada de canvis en l'urbanisme amb la creació d'espais més amplis i adaptats. Aquesta disparitat de tasques on intervenien els carros, si bé no es traduí lingüísticament en una diversitat de noms per a cada tipus, revela que, almenys, no eren tots iguals: n'hi hauria de més grans –aquells trets als entremesos amb motiu de les celebracions– i de més petits –aquells destinats al transport–, i tindrien també formes diferents.

Les fonts consultades també posen de manifest la importància dels oficis vinculats al transport, com els carreters i traginers, que van adquirir rellevància en l'economia urbana. Les tensions entre aquests grups i les regulacions municipals mostren com la circulació de vehicles era un tema controvertit que afectava diferents sectors de la societat. La creació de confraries i les disputes per monopolitzar certes rutes de transports són exemples d'aquesta dinàmica. Malgrat les dificultats, els carros van seguir essent un element clau en el creixement econòmic i urbanístic de València, encara que la seua presència generara conflictes persistents. El que és més visible és que en aquest moment començà a consolidar-se en l'espai públic de les urbs la circulació de carros, un fet que als segles següents aniria agafant proporcions més grans fins a modelar les ciutats en les quals vivim al món contemporani. El vianant, confinat als marges de les vies, en alguns llocs extremament estretes i insuficients per a albergar un volum de població cada vegada major, sols pot aspirar a recuperar part d'eixe espai perdut durant algun temps, aprofitant festivitats i altres esdeveniments de caràcter extraordinari, com es pot apreciar, sense anar-hi més lluny, a València durant les Falles. El paisatge urbà del vianant i del vehicle són tremendament diferents, ateses les diferències morfològiques entre les ciutats musulmanes i les de l'Europa llatina medieval.

Aquesta petita incursió i els nostres plantejaments hauran de ser provats amb la continuació de la investigació per altres fronts. En primer lloc, ampliant les fonts consultades, sobretot posant el focus en les de caràcter econòmic, que permetrien veure, al llarg d'un determinat període, el nombre de carros i atzembles utilitzats en diversos contextos, per a posar en valor i comparar ambdues activitats de transport; en segon lloc, analitzar altres territoris i el medi rural per a considerar com varen afectar en altres territoris la introducció dels carros, així com les tipologies que s'empren en ells; en tercer lloc, inquirir sobre quins eren els propietaris d'eixos vehicles i la condició social dels que treballaven en aquesta labor, i, finalment, partint dels estudis urbanístics i adoptant una postura més propera a la geografia, construir una cartografia de les remodelacions urbanístiques a València des de l'època de la conquesta feudal en endavant per tal d'establir una correlació entre el tràfec rodat i l'adaptació del viari públic. Això, però, ja és una altra història.