



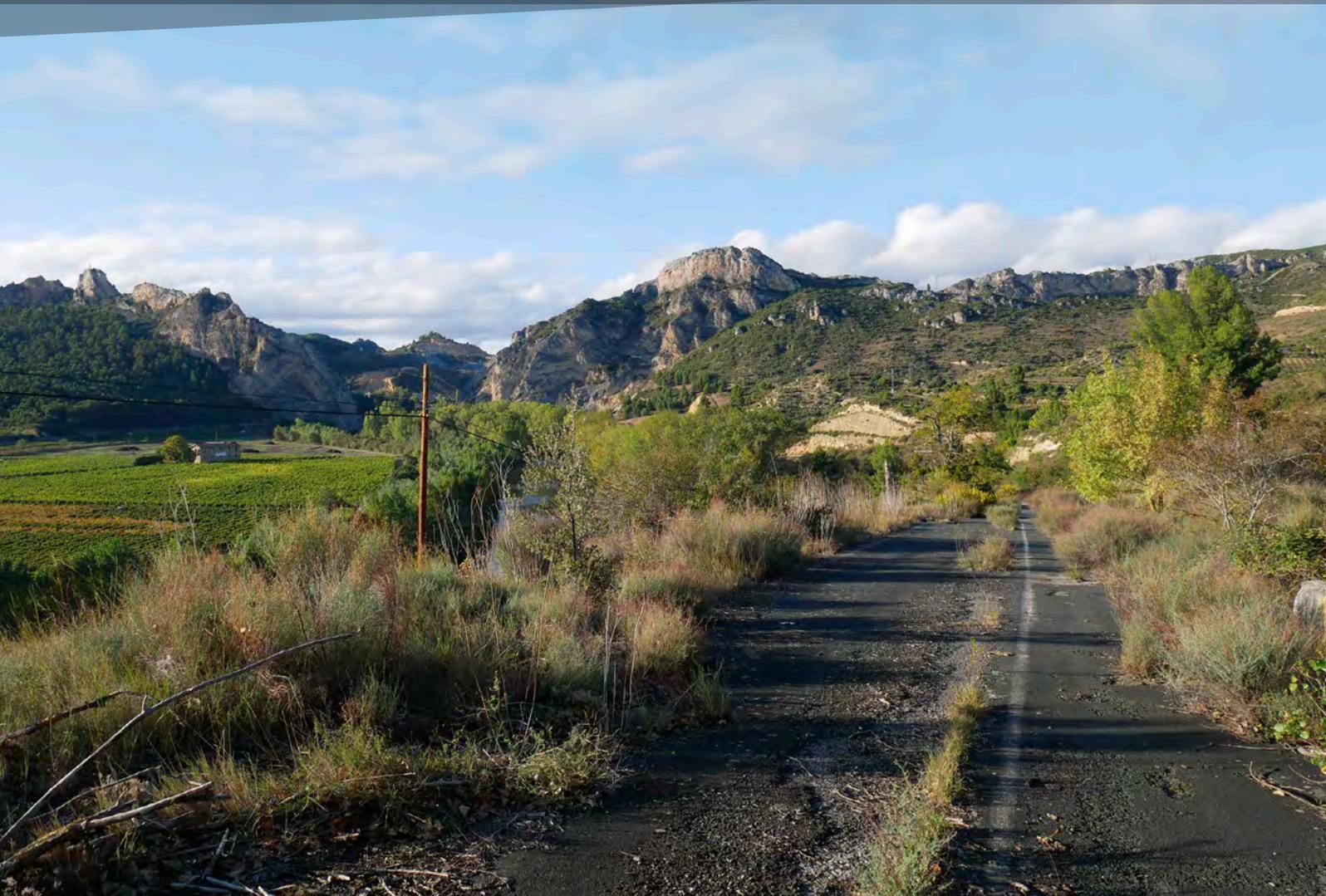
Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

TESIS DOCTORAL
DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA

DE LA ARRIERÍA A LA CARRETERÍA

La modernización del sistema viario en el sudeste de Álava
(1792-1936)



PRESENTADA POR:

Francisco Gómez-Diez

DIRIGIDA POR:

José María Ortiz de Orruño Legarda
(Dpto. de Historia Contemporánea, UPV/EHU)

José Rodríguez Fernández
(Dpto. de Geografía, Prehistoria y Arqueología, UPV-EHU)

Vitoria-Gasteiz, febrero de 2024

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

TESIS DOCTORAL
DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA

DE LA ARRIERÍA A LA CARRETERÍA

La modernización del sistema viario en el sudeste de Álava
(1792-1936)

PRESENTADA POR:

Francisco Gómez-Diez

DIRIGIDA POR:

José María Ortiz de Orruño Legarda
(Dpto. de Historia Contemporánea, UPV/EHU)

José Rodríguez Fernández
(Dpto. de Geografía, Prehistoria y Arqueología, UPV-EHU)

Vitoria-Gasteiz, febrero de 2024

índice

Agradecimientos	8
1. Introducción	11
1.1. Estado de la cuestión	13
1.2. Metodología y fuentes.....	17
1.3. La definición del área de estudio y contexto geográfico	28
1.4. Estructura de la tesis	34
2. En vísperas de la modernización de la red viaria alavesa	37
2.1. Legislación medieval y red viaria	38
2.2. Álava, territorio foral.....	39
2.3. El contexto viario interregional y las relaciones comerciales.....	43
2.4. El estado del sistema viario del sur de Álava y la Rioja Castellana	49
2.5. Hacia un cambio de tendencia	57
2.5.1. Las Conchas de Haro y la Lobera	57
2.5.1.1. El puerto de La Lobera	59
2.5.1.2. El paso de las Conchas de Haro.....	63
2.5.2. El frustrado camino de Logroño a Vitoria por Villafría	66
2.5.3. El puerto Nuevo o de Bernedo y la calzada Elvillar-Cripán	68
3. El nacimiento de una nueva red (1792-1850)	73
3.1. La financiación de los caminos.....	76
3.2. El Camino de las Conchas de Haro.....	78
3.3. El Camino Real de Vitoria a Logroño por Laguardia	83
3.4. Los ramales	91
3.4.1. Camino o carretera de Rioja Alavesa	92
3.4.2. Camino o Ramal de Elciego	99
3.4.3. El ramal de Samaniego a Villabuena y Baños de Ebro. 101	
3.4.4. El ramal de Lapuebla de Labarca	103

4. La redirección de la red: de la sierra al Ebro (1850-1892)	107
4.1. La economía entre las sierras de Toloño y Cantabria.	107
4.1.1. La frustrada modernización de la producción de vino: el Medoc Alavés	109
4.1.2. La filoxera en Francia y el boom del vino riojano-alavés	111
4.2. La llegada del ferrocarril: una nueva conectividad	112
4.3. El nuevo marco legislativo: del Estado al Ayuntamiento pasando por la Provincia	115
4.4. El desarrollo normativo alavés	116
4.5. La materialización del nuevo plan caminero alavés.	124
4.5.1. El fallido camino de Logroño a Vitoria por Bernedo	126
4.5.2. Los caminos de Moreda y Oyón	129
4.5.3. Los caminos de Elvillar y Lanciego	131
4.5.4. La conexión entre las dos Riojas: los puentes de Elciego y Lapuebla de Labarca	136
4.5.5. La carretera de Briones a Peñacerrada	144
5. Completando la red (1892-1936)	147
5.1. La filoxera y la reconstrucción del viñedo.	148
5.2. La modernización de la gestión	150
5.2.1. Los hitos de carreteras y los cambios de denominación	150
5.2.2. El nuevo marco normativo	152
5.3. Las nuevas obras	156
5.3.1. El camino vecinal de Moreda de Álava a Labraza y Barriobusto.	158
5.3.2. Los caminos vecinales de Cripán y Viñaspres	163
5.3.3. Camino vecinal de Párganos: variante de Laguardia	165
5.3.4. Carretera de Lapuebla de Labarca a Laguardia	167
5.3.5. El final del aislamiento del valle Ega	169
6. Conclusiones	183

Fuentes	189
Fuentes primarias	189
Bibliográficas	189
Documentación de archivo	190
Estatales	190
Provinciales	190
Locales	196
Fuentes secundarias	198
Fuentes Orales	209
Apéndices	211
Apéndice I: Nomenclátor de entidades locales citadas	211
Apéndice II: Ejemplo de guion temático para realizar las entrevistas	213
Apéndice III: Ejemplo de ficha empleada durante la prospección arqueológica ..	215
Anexos	217
Anexo I: Ley de Carreteras de 1851	217
Anexo II: Ley de Carreteras de 1857	218
Anexo III: Ley de Carreteras de 1877	219

Agradecimientos

La presente tesis doctoral ha sido una larga y extenuante carrera de fondo que ha ido mucho más allá de lo estrictamente académico y que, desde luego, no podría haber completado sin la ayuda y colaboración de numerosas personas e instituciones.

Deseo agradecer, en primer lugar, a la Universidad del País Vasco (UPV/EHU) el contrato predoctoral que me concedió para realizar esta tesis. Resulta muy reconfortante la existencia de una universidad pública comprometida con los jóvenes investigadores. Deseo hacer extensivo mi agradecimiento al Departamento de Historia Contemporánea, donde cursé el doctorado, y al Instituto Universitario de Historia Social «Valentín de Foronda», de la UPV/EHU, que me acogió entre sus investigadores, me ayudó a completar mi formación y me apoyó económicamente. Como también lo hizo el Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco, que financió varios estudios relacionados con la protección del Patrimonio Cultural. No me quiero olvidar tampoco de la Universitat de Barcelona (UB) y, en especial del profesor Jordi Roca, por sus consejos y recomendaciones durante mi estancia en la ciudad condal.

Durante el transcurso de esta investigación he tenido la suerte de contar con la amabilidad y la mejor disposición de los archiveros y archiveras. Especialmente grato me ha resultado tratar con Esteban Sáenz y Elisabeth Bergara, responsables de custodiar y mostrar los fondos históricos de la Montaña y de Rioja Alavesa. También el personal del Servicio de Archivos de la Diputación Foral de Álava se ha desvivido a la hora facilitarme el acceso y consulta de la enorme masa documental allí contenida. Otras personas también han puesto sus conocimientos a mi disposición de manera desinteresada. Como José Manuel Pérez Sáenz, Salvador Mauleón, Julia Teberio, Daniel García Aguirrezabala y Francisco Martínez de Cañas Araico, cuyos testimonios orales me han permitido conocer a fondo las costumbres y la forma de vida de las gentes que han vivido en esas comarcas. Gracias también a Salvador Velilla por todos los saberes que ha compartido conmigo.

Durante este tiempo el apoyo de mi familia ha resultado fundamental. El nivel formativo que he alcanzado no hubiera sido posible si a lo largo de mi vida no me hubieran respaldado afectiva y económicamente mi abuela, abuelos, tías, tíos, padres y hermana. Estoy particularmente orgulloso de mis abuelos, y en especial de mi abuela materna. De orígenes muy humildes, conocieron las privaciones de la clase trabajadora zamorana. Su lucha constante para sobreponerse a la adversidad y buscar un futuro mejor es para mí un gran ejemplo. Mención especial merece mi madre. Sin ella no se hubiera escrito este capítulo de mi vida que ahora cierro con treinta años. Su esfuerzo ha

sido determinante para sacarnos adelante y darnos una educación a mí y a mi hermana. Gracias a su cariño y a sus desvelos, el nieto de aquellos jornaleros pudo ir a la universidad y completar esta tesis doctoral. También agradezco a mi hermana que me haya acompañado en este proceso y el apoyo mostrado.

Durante mis años universitarios he conocido gente maravillosa, con la que he trabajado una gran amistad. En algunos casos han colaborado, además, directa o indirectamente en esta investigación. Como Estibaliz Aguirre, que me ha ayudado en el trabajo de campo y con su visión artística. El espacio geográfico estudiado muy probablemente hubiera sido otro sin el entusiasmo de David Antoñana que, desde Bernedo, me descubrió los secretos la sierra de Cantabria. Malen Lizarraga me echó una mano muy valiosa en los trabajos de prospección y en los sondeos arqueológicos realizados en el puerto de Villafría. Dario Sigari me apoyó desde el comienzo de mi trayectoria investigadora y lo sigue haciendo desde Italia. También quiero expresar mi gratitud a Mikel Cortés por muchas cosas; pero sobre todo por los acalorados y divertidos debates que manteníamos en nuestros interminables paseos por Vitoria. Y a Josu Santamarina, por su confianza y su amistad.

Otro gran compañero inolvidable de fatigas ha sido mi siempre fiel Thor. Juntos hemos recorrido las sierras de Cantabria y Toloño, subiendo y bajando montes, pateando collados y majadas, atravesando bosques y viñedos. Su atenta y silenciosa compañía hizo más llevaderas esas expediciones, imprescindibles para conocer sobre el terreno el área de estudio.

Ada sin duda ha sido una de las sorpresas más agradables que me han ocurrido. La conocí por los caprichosos avatares del destino y ha sido lo mejor de la tesis. Su talante, su carácter y su apoyo constante han sido fundamentales durante este tiempo, a ratos tan angustioso y estresante. Decir gracias es poco porque soy consciente de la enorme deuda que tengo contraída con ella.

No quisiera cerrar este apartado sin dedicar unas palabras a mis codirectores de tesis, a quienes conocí y traté durante la carrera. En su día pedí a José María Ortiz de Orruño que se hiciera cargo de la parte historiográfica de mi investigación y a José Rodríguez de la arqueológica. Fue una decisión acertada. Bajo su dirección estimulante y experimentada he aprendido muchas cosas: a ser constante, a trabajar con rigor y a pensar sin apriorismos, de forma crítica y razonada. Vaya para ellos mi agradecimiento y admiración.



1. Introducción

En 2018 se conmemoró el bicentenario del fallecimiento del célebre arquitecto neoclásico vitoriano Justo Antonio de Olaguíbel (1752-1818), que diseñó el empalme entre el casco medieval y el ensanche a través de una obra monumental rematada en la espectacular plaza nueva (Larumbe, 2003). Todos los actos conmemorativos remarcaban su legado urbanístico en la capital alavesa, aunque olvidaban por completo que también diseñó por encargo de la Diputación Foral de Álava el primer Plan Provincial de Carreteras (1792) y que intervino en el trazado de las que enlazaban Vitoria con Bilbao y con Logroño. Para mayor oprobio, ese mismo 2018 se destruyó el puente de Lacorzana y un tramo de la carretera N-124, obras ambas del propio Olaguíbel, sin la menor consideración al valor histórico de esta infraestructura lineal.

Por fortuna, de un tiempo a esta parte se ha ampliado el concepto de Patrimonio Material, que tradicionalmente solo se fijaba en la monumentalidad y la antigüedad de las obras históricas. Pero en la actualidad –y desde una perspectiva mucho más amplia– se incluyen dentro de esta consideración abundantes elementos de un pasado más reciente. Como los vestigios bélicos de guerras contemporáneas o, por poner otro ejemplo, los espacios habitados por los obreros, sea en forma de chabolas o en forma de inmensas barriadas-panales surgidas en la periferia de las grandes ciudades. En esta dirección han sido de gran importancia las aportaciones teóricas y prácticas de investigadores e investigadoras en arqueología e historia como Alfredo González-Ruibal (2016), Xurxo Ayán (2014; 2019), Queralt Solé (2019 A; 2019 B) o Jordi Ramos (2018, 2021), y que jóvenes arqueólogos e historiadores como Iban Roldán (2021), Josu Santamarina (2022), Laia Gallego (2023), Gorka Martín (2023) o Iñigo López (2023) –entre otros– siguen desarrollando.

Gracias a esos trabajos se está desarrollando un marco teórico más acorde con una nueva sensibilidad en torno al patrimonio generado por las obras públicas. También se está prestando atención a monumentos singulares de menor entidad, aunque con frecuencia pasan desapercibidas las infraestructuras lineales que los conectan y vertebran y que, normalmente, no cuentan con ningún tipo de protección. Por fortuna, las cosas están cambiando. Sirvan de muestra las relevantes contribuciones que, desde la Universidad de Castilla-La Mancha, han realizado investigadores como José María Coronado, Francisco Javier Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández en el estudio, catalogación y puesta en valor de las carreteras históricas del periodo contemporáneo (Rodríguez et alii, 2011; Ruiz, 2016). En este nuevo paradigma, la aportación de la Ingeniería Civil a escala territorial puede resultar fundamental para visibilizar y valorar en su justa medida el patrimonio asociado a las redes viales contemporáneas (Rodríguez et alii, 2011: 4).

Hasta la reciente aparición de las autovías y autopistas en los años sesenta del siglo XX –cuyos antecedentes debemos situarlos en las décadas de 1920 y 1930 (Rodríguez, 2004)–, las carreteras construidas desde la segunda mitad del siglo XVIII eran vías de comunicación muy ligadas al territorio que transitaban. Desde entonces se ha ido abstrayendo paulatinamente la vía del espacio que la rodea, limitando «la variedad e identidad de las carreteras y sus paisajes» (Ruiz, 2012: 30). Esto otorga a las vías anteriores a los años 60 singularidad y riqueza. Además, la movilidad y la relación de una infraestructura vial con el territorio que atraviesa quedan reflejadas en ese mismo

artefacto que es la carretera, de manera que estas líneas de comunicación tradicionales son en sí mismas sujetos arqueológicos vivos en constante evolución, lo que remarca su valor patrimonial y arqueológico.

El paisaje es una construcción que responde a patrones culturales del ser humano; por tanto, es susceptible de ser objeto de estudio histórico. Igualmente es un artefacto diacrónico cuya principal característica es el cambio constante; por tanto, su estudio arqueológico no solo permite la lectura de procesos históricos sino también la interrelación de distintas escalas espaciales que incluyen procesos locales, regionales y globales (Orejas et alii, 2013). La movilidad humana ha dejado su huella sobre el territorio en forma de vías de comunicación y cada modo de locomoción ha ido contribuyendo en la yuxtaposición de sendas, caminos o carreteras sobre el paisaje componiendo un palimpsesto. De esta manera, «los territorios que habitamos hoy son un conglomerado de restos de etapas anteriores que han dejado su huella más o menos clara, hasta configurar el patrimonio territorial, y estas huellas están muy directamente relacionadas con las formas de producción, de consumo y de los trazados de las vías de comunicación de cada momento» (Coronado y Garmendia, 2008: 34). De ahí que el empleo de la arqueología del paisaje adquiera gran relevancia en el estudio de las vías de comunicación históricas.

Como cualquier elemento susceptible de estudio arqueológico, y al margen del valor individual de una carretera histórica, ésta adquiere un valor extrínseco por el contexto en el que se halla. Por tanto, el diálogo de la red viaria con el paisaje es el que le da sentido y configura su carácter patrimonial. El estudio del sistema viario desde una perspectiva histórica nos permite acercarnos a la relación del ser humano con el medio que le rodea a una múltiple escala espacial.

La presente investigación tiene por objetivo principal conocer cómo, cuándo y por qué se produjo la modernización de la red viaria en las dos comarcas alavesas más meridionales, Montaña y Rioja, y que están separadas por las sierras de Toloño y Cantabria. Ambas cuentan con características socioeconómicas y ambientales muy diferentes, lo cual enriquece la comparación. Para la comprensión del proceso se busca identificar los agentes, los contextos y los distintos ritmos que lo marcaron entre finales del siglo XVIII y el primer tercio del siglo XX. Para alcanzar un conocimiento más completo del proceso se ha desarrollado una metodología donde el análisis histórico se combina con el arqueológico. De esta manera, además de indagar en las distintas técnicas utilizadas a lo largo del periodo de estudio en la construcción de caminos, se trata también de analizar su impacto en el paisaje y de poner en valor ese patrimonio cultural.

La adhesión de la Comunidad Autónoma del País Vasco en 2009 al Convenio Europeo del Paisaje permitió desarrollar un corpus normativo para su gestión, ordenación y protección, cuyo reflejo fue la Ley 6/2019, de 9 de mayo, del Patrimonio Cultural Vasco (BOPV, 20/05/2019) y el Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco (BOPV, 16/06/2014). De esta manera se abrió el camino a la salvaguarda del Paisaje Cultural del Vino y el Viñedo de Rioja Alavesa mediante su calificación como bien de interés cultural con el Decreto 89/2014 (BOPV, 13/06/2014). Al año siguiente, el 12 de junio de 2015, el Gobierno de La Rioja declaraba mediante el Decreto 20/2015 bien de interés cultural «El paisaje cultural del Vino y el Viñedo de La Rioja» (BOE, 09/07/2015: 57389-57396). De esta manera se iniciaba el reto de constituir este paisaje cultural en Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO.

Todas las instituciones públicas –autonómicas, provinciales y locales– implicadas en la defensa del Paisaje Cultural del Vino y el Viñedo han tenido en cuenta principalmente las características productivas y los elementos auxiliares asociados a la producción que componen el paisaje de esta área del valle del Ebro. Son sin duda elementos imprescindibles para su comprensión y valoración. Pero todo paisaje productivo tiene asociado un paisaje distributivo conformado por las vías de comunicación que articulan el territorio. En este sentido, el segundo objetivo de este trabajo es demostrar que las carreteras históricas –y más concretamente la moderna red viaria que se construyó en Rioja Alavesa desde finales del siglo XVIII– es uno de los componentes imprescindibles para la comprensión integral de este paisaje.

El marco cronológico seleccionado va en esta dirección. En 1792 las máximas autoridades de la administración foral alavesa –me refiero a la Diputación y a la Junta General– emprendieron la construcción de una moderna red de carreteras mediante un plan que pretendía aglutinar los intereses de los principales agentes económicos provinciales. Su construcción se prolongó hasta mediados de siglo XX, aunque casi todas las rutas principales estaban concluidas para 1938. Después de esa fecha se construyeron algunos caminos vecinales menores que mejoraron la comunicación entre algunos pueblos concretos, pero sin alterar sustancialmente la red viaria de Rioja Alavesa.

En paralelo, en las últimas décadas se ha puesto en cuestión uno de los grandes mitos creados por la Ilustración y que impregnó el ideario político del mundo moderno. Me refiero al mito de las infraestructuras como formidable palanca de desarrollo. Según esta idea existe una vinculación causa efecto entre las obras públicas y el desarrollo económico. Investigadores como Alfonso Herranz-Loncán (2008, 1998), Jaume Feliu (2005) o Marc Ferri (2007, 2015), entre otros, han cuestionado este dogma económico. Consideran que la construcción de carreteras y vías de comunicación no genera de forma automática el desarrollo económico de un territorio, ni corrigen desequilibrios regionales, aunque obviamente puede llegar a ser un factor de impulso importante.

En cualquier caso, este mito fue impregnando la vida política y social durante todo el siglo XIX. Se achacaba el atraso económico español a la ausencia de vías de comunicación, y no a la falta de producción industrial o agrícola (Ferri, 2007: 85). Este fue el principal argumento de los regeneracionistas para impulsar las obras públicas como mecanismo para salvar España de su decadencia. Es decir, se buscaba mejorar la red viaria con el objetivo de estimular la producción industrial y agrícola.

La provincia de Álava no ha estado al margen de este relato. Lo refleja la documentación consultada a lo largo de toda la cronología que hemos tratado en el área geográfica objeto de estudio. Por ese motivo, el tercer objetivo de la investigación ha sido calibrar el impacto que a largo plazo ha tenido la construcción de carreteras en este espacio geográfico. La diversidad de contextos socioeconómicos existentes en el sur del Álava –Montaña y Rioja– nos ha conducido a una variedad de resultados.

Las dos caras o vertientes de las sierras de Cantabria y Toloño son, en este sentido, un buen espacio sobre el que proyectar estos planteamientos. Boscosa y mucho más húmeda, los municipios ubicados en la cara norte de ese cordal forman parte de la comarca denominada Montaña Alavesa; en tanto que los municipios ubicados en la cara sur, mucho más seca y soleada, pertenecen a la Rioja Alavesa. Las características socioeconómicas de ambas comarcas son diferentes, como diferente fue también la infraestructura vial que desarrolló cada una de ellas.

1.1. Estado de la cuestión

Los sistemas viarios han sido estudiados desde diversas disciplinas. Historia, geografía, economía, arqueología e ingeniería se han combinado para analizar la construcción, la utilidad y el impacto de la red caminera. A través de un variado conjunto de publicaciones se ha ido construyendo un conocimiento interdisciplinar, que constituye el soporte teórico de la investigación. No obstante, esta variedad de enfoques no siempre ha derivado en análisis globales y acercamientos complejos. También se ha producido como es lógico una cierta parcialidad en las investigaciones, en función de los puntos de vista, objetivos y estrategias metodológicas utilizadas.

En Europa se ha desarrollado un importante trabajo teórico con el que se ha logrado avanzar en la consideración de la carretera como un elemento constituyente del patrimonio cultural dentro de su escala paisajística. En este sentido son imprescindibles las aportaciones de autores como el francés Vicent Guigueno (2008) o el español Carlos Nárdiz (1997).

Desde el último tercio del siglo XX, diversos historiadores franceses han realizado una importante contribución para el estudio de las carreteras. Parten del supuesto que sin comprender la arti-

culación territorial no se puede interpretar la historia de Francia (Navas, 2012). Antoine Picon es uno de los autores más importantes y el que mejor ha estudiado la red de carreteras francesa y su historia con obras como *L'invention de l'Ingénieur moderne, L'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851* (1992) o *De l'espace au territoire. L'aménagement en France XVI-XX siècle* (Picon y Desportes, 1997). Georges Reverdy en *Les routes de France du XIX siècle* (1993) ahonda en la construcción de la red viaria francesa, describiéndola con detalle e interpretando su proceso de construcción. En la misma línea, el trabajo de André Guillerme analiza la ejecución y estructuración de la red de caminos vecinales francesa en *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIXème siècle* (1984) y, en una obra posterior, disecciona los modelos constructivos francés y británico en *Bâtir la ville. Révolutions industrielles dans les matériaux construction. France-Grand-Bretagne (1760-1840)* (1995).

El innegable peso del automóvil y de la carretera en la construcción de la identidad estadounidense ha focalizado la atención de los investigadores y ha generado mucha literatura sobre el valor de las carreteras dentro del patrimonio cultural (Ruiz, 2016). Hay autores que han trabajado la propia arquitectura viaria como Chester H. Liebs (1995) o Joe Weber (2004). Otros se han centrado en elementos auxiliares, como moteles (Jakle et alii 1996; Witzel, 2000), gasolineras (Russell, 2007, Vieyra, 1979) o restaurantes (Jakle y Schulle, 1999; Witzel, 2002). No obstante, uno de los más influyentes en el tema que nos ocupa ha sido Paul Daniel Marriott con *Saving Historic Roads: Design and Policy Guidelines* (1998) y *From Milestones to Mile-Markets: Understanding Historic Roads* (2004).

Volviendo al contexto español, una investigación pionera sobre la construcción de la red viaria española fue publicada por Pablo de Alzola y Minondo en 1899 (de Alzola, 1899 [1979]). Producto de las preocupaciones regeneracionistas suscitadas a raíz de la crisis del 98, este ingeniero vasco lamentaba el diferente grado de desarrollo alcanzado en Francia y en España, al tiempo que proponía remediar el atraso español mediante la construcción de obras públicas.

Pero solo desde mediados del siglo XX se ha abordado de forma sistemática una historia de las obras públicas y de las carreteras españolas. El ingeniero civil Carlos Fernández Casado jugó un papel relevante para que unas y otras comenzaran a ser tenidas en cuenta no solo desde la perspectiva del progreso técnico susceptible de generar importantes avances económicos y sociales, sino también como parte del patrimonio cultural. Fue él quien propuso realizar una historia de la ingeniería valorando además la obra pública como parte del patrimonio construido e integrado dentro de la noción de paisaje (Navas, 2012: 41). Se abrió así una importante vía de investigación que comenzó a desarrollarse en las Escuelas Técnicas Superiores de Ingeniería Civil. Esta iniciativa ha generado desde entonces mucha literatura especializada que recomienda integrar la carretera, como elemento lineal, dentro del patrimonio cultural. Discípulo y continuador de Fernández Casado, y como él ingeniero, Carlos Nárdiz Ortiz también propone incluir las carreteras convencionales dentro del concepto de patrimonio, atendiendo a su importancia en la construcción del paisaje y del territorio (Nárdiz, 2022).

La Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Castilla-La Mancha constituye otra de las referencias obligadas en relación con el estudio y puesta en valor del patrimonio carretero español. En el grupo de investigación sobre Transporte, Urbanismo y Ordenación del Territorio formado en 1999 por el catedrático emérito José María Uruña Francés figuran nombres tan relevantes como los de José María Coronado Tordesillas, Francisco Javier Rodríguez Lázaro o Rita Ruiz Fernández. Entre sus grandes aportaciones figura la incorporación del concepto «carreteras históricas», de uso corriente en Estados Unidos, Australia o Portugal. Implica la asunción como patrimonio de la infraestructura lineal construida no solo por su valor histórico, sino también por su componente técnico y su relación inseparable con la construcción del territorio. El grupo ha realizado un importante desarrollo metodológico plasmado en *Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas: 1748-1936* (2007), que ha sido modulado y ampliado con la tesis doctoral de Ruiz Fernández (2012) (Navanero et al., 2022). A través de numerosos artículos publicados en revistas especializadas su propuesta ha tenido cierta difusión internacional. Sirva de ejemplo *Modern Road Archaeology: Identification and Clasification Proposal*

(2016), pues el protocolo de actuación descrito para el estudio arqueológico de las carreteras históricas ha sido de gran importancia en el desarrollo metodológico de esta tesis.

También la historia económica ha mostrado gran interés en el estudio de las vías de comunicación por la íntima conexión entre los caminos y los ferrocarriles con los flujos comerciales que, con ayuda de los parámetros oportunos, posibilitan cuantificar el volumen de los intercambios realizados en un espacio-tiempo determinado. De hecho, tuvo gran importancia como estructurador del desarrollo regional riojano, como apunta Nuria Esther Pascual Bellido (2013). El sistema de comunicaciones más estudiado ha sido el ferroviario, generando una abundante bibliografía sobre su construcción y explotación. En este sentido son muy reseñables las aportaciones de Pere Pascual i Doménech (2016A, 2016B), Francisco Comín (2001; 1999; 1998), José Miguel Delgado Idarreta (2002) o Juan José Olaizola (2021). En cambio, la historiografía del transporte por carretera ha tenido un menor desarrollo. Entre otras cosas, porque las fuentes documentales que nos han llegado son mucho más reducidas. A diferencia del ferrocarril, gestionado por empresas con importantes secciones de contabilidad, el transporte por carretera estaba en manos de pequeñas compañías o de simples arrieros que apenas han dejado testimonios escritos. Sucede, por ejemplo, con los registros de aforos de vino de los ayuntamientos de Rioja Alavesa, donde apenas ha quedado constancia del destino de los caldos vendidos.

Con *Los caminos en la Historia de España* (1951), Gonzalo Menéndez-Pidal inició el estudio de las carreteras contemporáneas. Pero el gran salto se produjo en 1984 con la publicación por Santos Madrazo de *El sistema de transporte en España, 1750-1850*. Esta gran obra en dos volúmenes sigue siendo una referencia obligada para el estudio de la red viaria española porque, además de realizar un sugerente análisis de los antecedentes al Plan de 1761, contiene gran cantidad de información sobre las características técnicas de los caminos carreteros construidos. Más allá de los parámetros economicistas para medir la dirección y los flujos de los intercambios, resulta muy interesante la descripción que hace Madrazo del mundo del transporte en toda su complejidad (Madrazo, 1984 A y B). José Ignacio Uriol Salcedo siguió los pasos de Madrazo con su *Historia de los caminos de España*. Lo más relevante de esta obra publicada también en dos volúmenes es que amplía extraordinariamente el ámbito cronológico del estudio de la red caminera, pues arranca en la prehistoria y llega hasta las vías de alta capacidad del siglo XX (Salcedo, 1990; 1992).

A caballo entre la geografía y la historia, el trabajo de Teresa Navas constituye otra referencia de gran importancia. Tanto su tesis doctoral, *Planificació, construcció i mobilitat: la modernització de la xarxa viaria a la regió de Barcelona. 1761-1969* (2012), como en escritos posteriores, esta autora ha indagado en cómo se construyó la red de carreteras de la provincia de Barcelona, sus causas y sus consecuencias en el tejido metropolitano, provincial y regional. Navas ha recibido una considerable influencia de la historiografía francesa que, como hemos indicado, considera que la articulación espacial del territorio es un instrumento fundamental para la comprensión histórica (Navas, 2012: 36-40). Tomando a Barcelona y Cataluña como ejemplo, no solo reivindica el valor de las carreteras históricas y caminos antiguos como parte integrante del patrimonio cultural; también insiste en la importancia de los sistemas viarios como elementos generadores de territorio y de paisaje (Navas et alii, 2022; Navas, 2014; 2012; Esteve y Navas, 2012). Otro autor catalán de referencia es Agustí Agramunt Bayerri, que cuenta con dos obras de interés. Por un lado, su tesis doctoral, titulada *Desenvolupament i subdesenvolupament de les terres de l'Ebre durant els segles XVIII i XIX* (2015); por otro, un estudio sobre obra pública y modernización de la red viaria del Campo de Tarragona 1774 y 1870 (2019).

En el País Vasco el estudio de la construcción de la red caminera ha suscitado hasta ahora poco interés, especialmente en lo que refiere a los itinerarios de época más reciente. En consecuencia, la información recogida sobre este tema en los manuales de historia e historia económica es más bien escueta. No obstante, contamos con la *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa*, magna obra de cuatro volúmenes que describe la construcción del sistema viario guipuzcoano desde la antigüedad hasta 2010 (Barrena y Marín, 1991; Achón y Barrena, 1998; Ranz et alii, 2003; Ranz et alii, 2011). Salvo la tesis ya citada de Teresa Navas, no hay nada comparable en el resto de España

con este estudio. En territorio alavés disponemos del libro de Juan Vidal-Abarca (1997) *Historia de los Caminos de Álava*, singular obra que trata de forma sucinta la historia de los caminos desde el medioevo hasta la primera mitad del siglo XIX. Además de esa visión general, contamos también con estudios específicos sobre tramos concretos. Como ejemplo ilustrativo, el trazado alavés del antiguo Camino de Postas, que enlazaba Madrid con la frontera francesa por Irún, y que después sirvió de base a la carretera Nacional-1. En *Vías de Álava* (2016), el historiador Pedro Sanz Legaristi analiza con detalle su construcción desde mediados del siglo XVIII y su evolución hasta la actualidad. Desde una perspectiva más arqueológica, F. Rafael Varón Hernández está realizando su tesis doctoral sobre este mismo recorrido, partiendo de la Iler XXXIV de cronología romana.

Los elementos singulares de las infraestructuras viarias diseñadas por la ingeniería civil han sido los que han tenido una mayor consideración patrimonial y arqueológica. Puentes, viaductos y elementos auxiliares –como ventas o estaciones ferroviarias– han sido inventariados con detalle en los catálogos de la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (2012 A y B). Sin embargo, las infraestructuras lineales que estructuran el territorio y dan sentido a esos puentes y viaductos han sido casi ignoradas (Rodríguez et al. 2007: 9). Nuestra área de estudio no es una excepción. Sirvan como ejemplo *Puentes de Álava-Arabako Zubiak*, de Agustín Azkarate Garai-Olaun y Victorino Palacios Mendoza (1996), el inventario del patrimonio arquitectónico realizado sobre las comarcas de Campezo-Montaña Alavesa (Palacios, 2003) o Laguardia-Rioja Alavesa (Palacios y Rodríguez, 2004). Como excepción, cabe señalar que únicamente la calzada que une Elvillar y Cripán ha sido estudiada y –en cierta medida– puesta en valor como elemento patrimonial lineal (Gil, 2009).

Como ya hemos avanzado, la mayor parte de las actuaciones realizadas hasta ahora han sido hechas desde la perspectiva de la arqueología clásica con la intención de localizar y recuperar calzadas romanas. (Aróstegui y García, 1986 A; 1986 B). También son numerosas las intervenciones relacionadas con el estudio del Camino de Santiago. Por ejemplo, los proyectos arqueológicos materializados en la calzada de San Adrián (Zalduendo, Álava) por Elisa García Retes (1983) y, especialmente, por Amaia Basterretxea Moreno en un buen número de calzadas vizcaínas con el objetivo de ampliar el conocimiento de las estructuras viarias de época moderna (1989; 1993; 2006; 2007; 2008). En esa misma provincia, a mediados de los años 80, Iñaki García Camino estudió la calzada Durango-Lequeitio como elemento estructurador del territorio (García, 1986).

Cabe destacar dos intervenciones realizadas sobre caminos carreteros construidos en el siglo XVIII y que poseen, por tanto, una cronología semejante a la de la investigación doctoral que presentamos. La primera, sobre la antigua calzada que une Elvillar con Cripán, fue realizada por Eliseo Gil Zubillaga con motivo de su restauración y puesta en valor (Gil, 2009). Más recientes aún son las prospecciones e intervenciones llevadas a cabo por F. Rafael Varón Hernández en el antiguo camino carretero real de Postas, entre Vitoria y Miranda de Ebro, que serán publicadas en breve. Desde la arqueología preventiva, de urgencia o de gestión se han realizado intervenciones puntuales sobre este patrimonio con motivo de obras de mejora realizadas sobre diversas vías. Ese fue el caso de la N-124, en el tramo que une los municipios alaveses de Berantevilla y Zambrana (Sánchez y Renedo, 2019; Sánchez, 2019), o de la carretera comarcal A-3212 entre los términos municipales riojano-alaveses de Laguardia, Leza, Navaridas y Elciego (Martínez y Martínez, 2015). Pese estas valiosas aportaciones, las cronologías más tardías (siglos XIX y XX) todavía no están estudiadas, más allá de artículos que he ido publicando como «Arqueología de los puertos viejos y nuevos del extremo oriental de la sierra de Cantabria-Toloño» o «Carreteras del sur de Álava» (Gómez-Diez, 2020 y 2021).

1.2. Metodología y fuentes

El estudio de la construcción histórica del paisaje exige el empleo de una metodología interdisciplinar, que combina estrategias y técnicas procedentes de muy diversas disciplinas: historia, arqueología, geología, biología e, incluso, lingüística. En nuestro caso, además, la interrelación carreteras-paisaje requiere incorporar saberes procedentes de la ingeniería civil para interpretar correctamente la evolución que han tenido los trazados y los modos constructivos en función de variables temporales y criterios técnicos.

Al margen de la toma de contacto con las obras de referencia temática, aun siendo externas a nuestro campo geográfico o cronológico específicos de estudio, realizamos en la primera fase de la tesis un vaciado bibliográfico con el fin de esbozar un estado de la cuestión a partir de la literatura especializada publicada sobre el sistema viario alavés y, más concretamente, sobre las comarcas de Montaña y Rioja Alavesa. Sorprendentemente, y como ya queda dicho, hay bastantes carencias. El trabajo más completo y riguroso sobre el sistema viario alavés sigue siendo el del ingeniero civil Juan Vidal-Abarca y López (1996), que explica con claridad el funcionamiento de la administración foral en materia de carreteras y su desarrollo histórico. Además, nos ha permitido sistematizar conceptos clave para optimizar la búsqueda de documentación de archivo.

Para conocer la situación de partida de la red viaria de las estribaciones de las sierras de Cantabria y Toloño hemos recurrido a diferentes fuentes. Antes del desarrollo de cartografías precisas de Álava ya a mediados del siglo XIX, se han empleado los repertorios o guías de caminos. Para tener una visión a más largo plazo hemos consultado los repertorios publicados en 1546 y 1576 por Pedro Juan Villuga y Alonso de Meneses, respectivamente (Villuga, 2016 [1546]; Meneses, 1976 [1576]). También hemos empleado la obra *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades y Villas más principales de España; y para ir de unas ciudades a otras; y a algunas Cortes de Europa*, de José Matías Escribano (1767). A través de esta guía se puede obtener una excelente panorámica del sistema viario peninsular anterior a la modernización de la red de caminos y, en particular para el área de estudio, cómo era la conexión del territorio alavés con el valle del Ebro, el Cantábrico, el Mediterráneo y el centro peninsular. Para el primer tercio del siglo XIX resulta muy útil la *Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España, con un mapa itinerante de la Península*, de Francisco Xavier de Cabanes (1830).

Los testimonios de viajeros han sido también una fuente importante para percibir la dirección, el estado y el uso de las vías de comunicación estudiadas; especialmente de cara a conocer la red viaria durante la Edad Moderna. Gaspar Melchor de Jovellanos fue ejemplo de ello y ofrece abundantes referencias de sus viajes a La Rioja (Paternina, 1993). Igualmente, los numerosos viajes y estudios realizados por el zaragozano Eugenio Larruga (1789) fueron plasmados en la magna obra *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, fábricas, comercio y minas de España*. El texto ofrece muchos datos sobre la situación física de los caminos del alto valle del Ebro a finales del siglo XVIII.

En la escala más local hemos consultado un buen número de archivos municipales situados dentro del espacio estudiado (Baños de Ebro, Bernedo, Elciego, Elvillar, Cripán, Labastida, Laguardia, Lagrán, Lanciego, Lapuebla de Labarca, Leza, Moreda de Álava, Navaridas, Oyón, Peñacerrada, Samaniego, Villabuena de Álava y Yécora). Lamentablemente, el volumen de información obtenido en esos pequeños pueblos ha quedado en general por debajo de las expectativas debido a la pérdida y/o deficiente conservación de sus fondos. Archivos municipales con resultados más gratificantes han sido los de Logroño –con mucha documentación sobre el camino vecinal de cinco kilómetros que une la localidad alavesa de Oyón– y el de Vitoria-Gasteiz, de cuya sección gráfica hemos extraído cartografías y fotografías antiguas.

Teniendo en cuenta nuestro objeto de estudio –la construcción de la moderna red de carreteras impulsada por la Diputación Foral de Álava en ambas vertientes del cordal montañoso Toloño-Cantabria desde las postrimerías del siglo XVIII– el trabajo de archivo ha sido fundamental. La práctica totalidad de la documentación relativa a los caminos promovidos por las autoridades provinciales hasta finales del siglo XIX se ha conservado en el Fondo Histórico del Archivo de Álava (AA). Por



Ilustración 1:
Fotografía de Balbino Sobrado de la década de 1920 de la carretera de Vitoria a Logroño por Laguardia a la altura de Peñacerrada.

Fuente: AMVG, SOB-10x15-21_09+B.Sobrado_Peñacerrada.

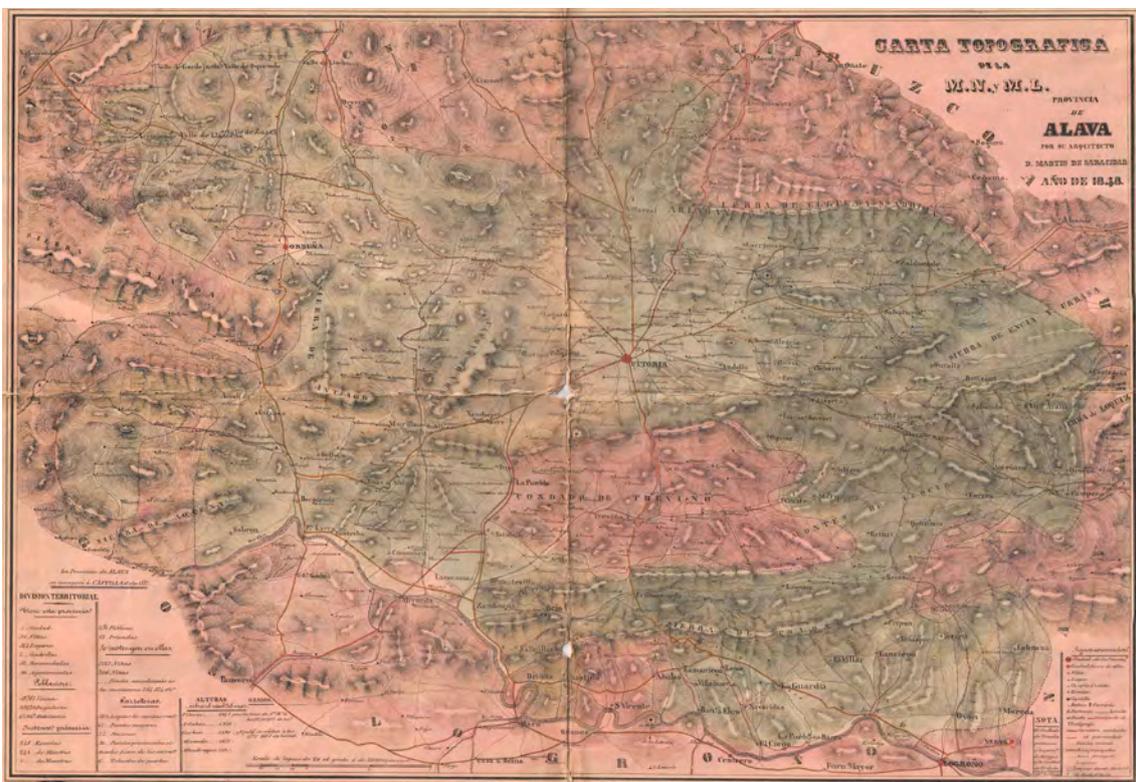


Ilustración 2:
Carta Topográfica de la M.N. y M.L. Provincia de Álava por su arquitecto D. Martín de Saracibar (1848).

Fuente: AA, 1 Mapa.

suerte, los legajos relativos al siglo XX se encuentran en el Fondo Intermedio de ese mismo archivo. Los documentos consultados principalmente han sido expedientes de obra, proyectos de construcción, convenios de financiación, pleitos entre ayuntamientos o entre ayuntamientos y la Diputación, requerimientos, solicitudes, memorias e inventarios relativos a infraestructuras viarias del área de estudio. Asimismo, se ha escrutado la biblioteca histórica del AA donde se han podido consultar reglamentos y ordenanzas forales. El volumen de la cartografía histórica conservada en ese archivo es menor y de peor calidad informativa que la conservada en archivos militares. Destacan, no obstante, el mapa de Álava realizado por Tomas López en el segundo tercio del siglo XVIII, el de Martín de Saracíbar a mediados del XIX, y algunos mapas de comienzos de siglo XX.

Gran parte de los expedientes de los proyectos de caminos consultados en los fondos del AA incluyen mapas y planos de las obras. De manera que dejan constancia cartográfica de la red viaria alavesa preexistente y de los caminos que se iban a construir. Como cabe suponer, la calidad cartográfica de los planos confeccionados por los arquitectos alaveses decimonónicos carece de la precisión de los planos y estudios formados por los miembros del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puerto y de los realizados ya en el siglo XX por los ingenieros de la Dirección de Carreteras de Álava. Por lo tanto, en no pocas ocasiones el cotejo de las informaciones cartográficas históricas con el paisaje actual ha requerido una ardua labor de campo (prospección arqueológica) y de trabajo en gabinete (geolocalización de elementos de interés).

En el AA también se conservan los fondos del antiguo Archivo Histórico Provincial de Álava (AHPA). Contiene gran parte de los fondos de protocolos notariales formados en la licitación y adjudicación de Obras de carreteras. Sin embargo, la documentación generada por la Administración del Estado en Álava depositada en este archivo es muy reducida porque la Diputación ha ostentado las competencias en materia viaria de forma ininterrumpida durante todo el periodo estudiado.

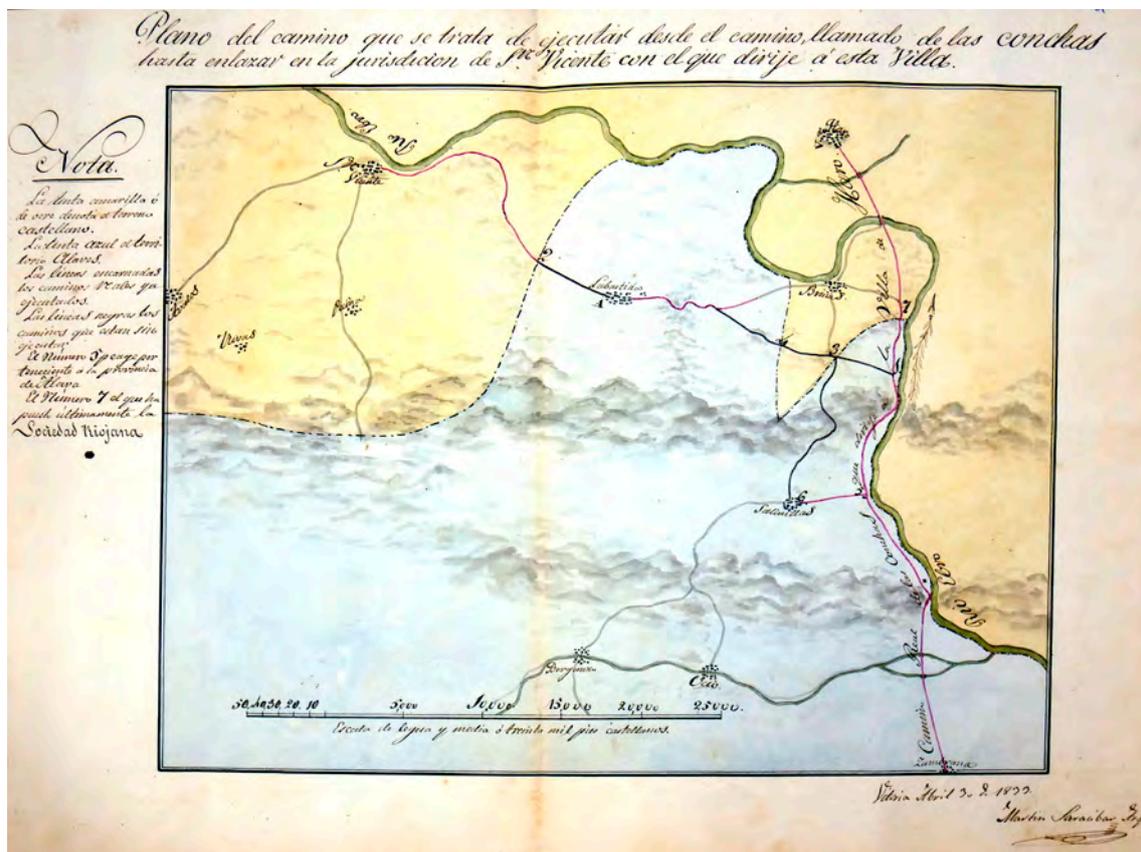


Ilustración 3:
 Plano del camino de Rioja Alavesa entre Briñas y San Vicente de la Sonsierra (1833).
 Fuente: AA, DH-310-8.

Álava no responde a una unidad por límites geomorfológicos, pues está respunteada por enclaves, entrantes y salientes que administrativamente pertenecen a otras provincias. Así, la mitad de los casi 20 kilómetros que separan las villas riojano-alavesas de Labastida y Laguardia transcurren por la antigua provincia de Logroño. No es un caso único, porque para enlazar otras localidades alavesas a veces hay que atravesar el condado de Treviño (Burgos) o transitar por Lapoblación (Navarra), Ábalos, Briñas y San Vicente de la Sonsierra (La Rioja). Con el fin de acceder a información sobre las carreteras confinantes con Álava en Navarra se han consultado los fondos del Archivo Real y General de Navarra (ARGN) y el Archivo de la Administración de la Comunidad Foral (AACF). Para cuestiones relacionadas con La Rioja se ha consultado el Archivo Histórico Provincial de La Rioja (AHPLR). Si en los archivos navarros se ha localizado muy poca documentación de interés para la investigación, más allá de un plano de la década de 1920 relativo a la carretera entre Yécora y Lapoblación, el archivo riojano nos ha proporcionado mucha información sobre la red viaria de la Sonsierra riojana.

El estamento militar ha sido históricamente uno de los grandes generadores de información geográfica y caminera. Por ese motivo se han consultado los fondos del Archivo Militar General de Madrid (AMGM), donde custodian un abultado expediente formado después de la última guerra carlista para dar cuenta del valor estratégico de la villa de Laguardia y del conjunto de Rioja Alavesa. También en Madrid se ha consultado el Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (ACEGCGE), resultando de gran interés la cartografía decimonónica referida al entorno de Haro, Labastida, Laguardia y Zambrana, localidades ribereñas del Ebro, así como a la carretera de Vitoria a Logroño por Laguardia y a la línea de ferrocarril de Bilbao a Tudela. Igualmente, la Biblioteca Virtual de la Defensa ha sido otro recurso de gran utilidad para la obtención de cartografía histórica¹.

Siguiendo con el nivel estatal, para un acercamiento documental al paisaje histórico hemos recurrido a los *Diccionarios históricos-geográficos* de la Real Academia de la Historia, de comienzos del siglo XIX, y al de Pascual Madoz con los mapas de Francisco Coello, publicado a mediados de esa centuria. También se ha consultado la transcripción de las cartas enviadas durante el último tercio del siglo XVIII por los párrocos de Bernedo, Labastida, Laguardia y Oyón a Tomas López para la realización del famoso mapa que lleva su nombre.

La cartografía histórica depositada en el Instituto Geográfico Nacional (IGN) –que incluye mapas y minutas cartográficas– se ha obtenido a través del Centro de Descargas del Centro Nacional de Información Geográfica² y del Catálogo de la Cartoteca del IGN³. Desde la Biblioteca Virtual de Defensa se ha tenido acceso a las reproducciones digitales de mapas y planos militares de los fondos custodiados en archivos, bibliotecas y museos dependientes del Ministerio de Defensa. En estos repositorios virtuales se puede encontrar abundantes recursos cartográficos sobre Álava y las Comunidades Autónomas del País Vasco y La Rioja, en forma de mapas regionales, provinciales, comarcales y locales.

El Instituto del Patrimonio Cultural de España cuenta entre sus fondos con una importante fototeca⁴. En ella se guardan ejemplares fotográficos antiguos y de valor histórico que han sido de interés para la investigación. Posiblemente, la colección de mayor utilidad para este trabajo se alberga en el fondo Juan Laurent, donde se puede visualizar el paisaje riojano de la década de 1860.

Las planimetrías o mapas realizados por ingenieros militares han sido una buena herramienta para conocer las vías a una escala múltiple. Esto nos ha permitido conocer con mayor detalle la trama existente entre Laguardia, Labastida, Haro, Logroño o Zambrana. A partir de mediados del

1 Biblioteca Virtual de la Defensa: <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/inicio/inicio.do>

2 Centro de Descargas. Organismo Autónomo del Centro Nacional de Información Geográfica: <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/index.jsp>

3 Catálogo de la Cartoteca. Instituto Geográfico Nacional: <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/>

4 Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España. <http://catalogos.mecd.es/IPCE/cgi-ipce/ipceofototeca/013301/IDef905770?ACC=101>

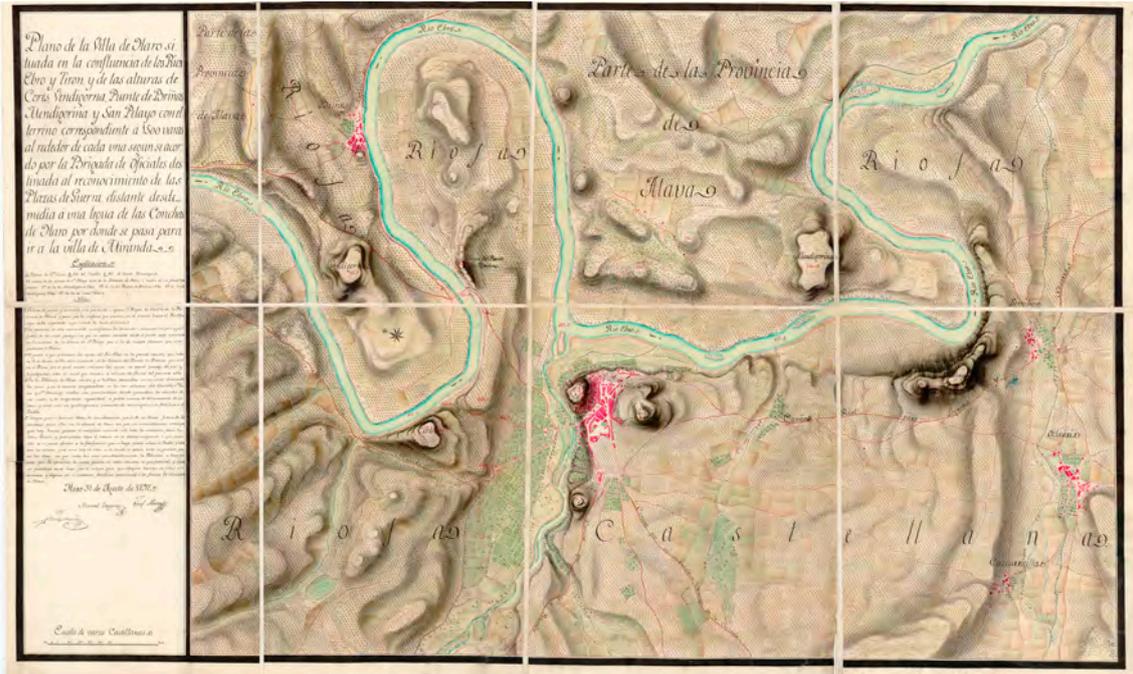


Ilustración 4:
 Plano de la Villa de Haro situada en la confluencia de los Ríos Ebro y Tirón (1797).
 Fuente: ACEGCGE, Ar.F-T.6-C.2_188.

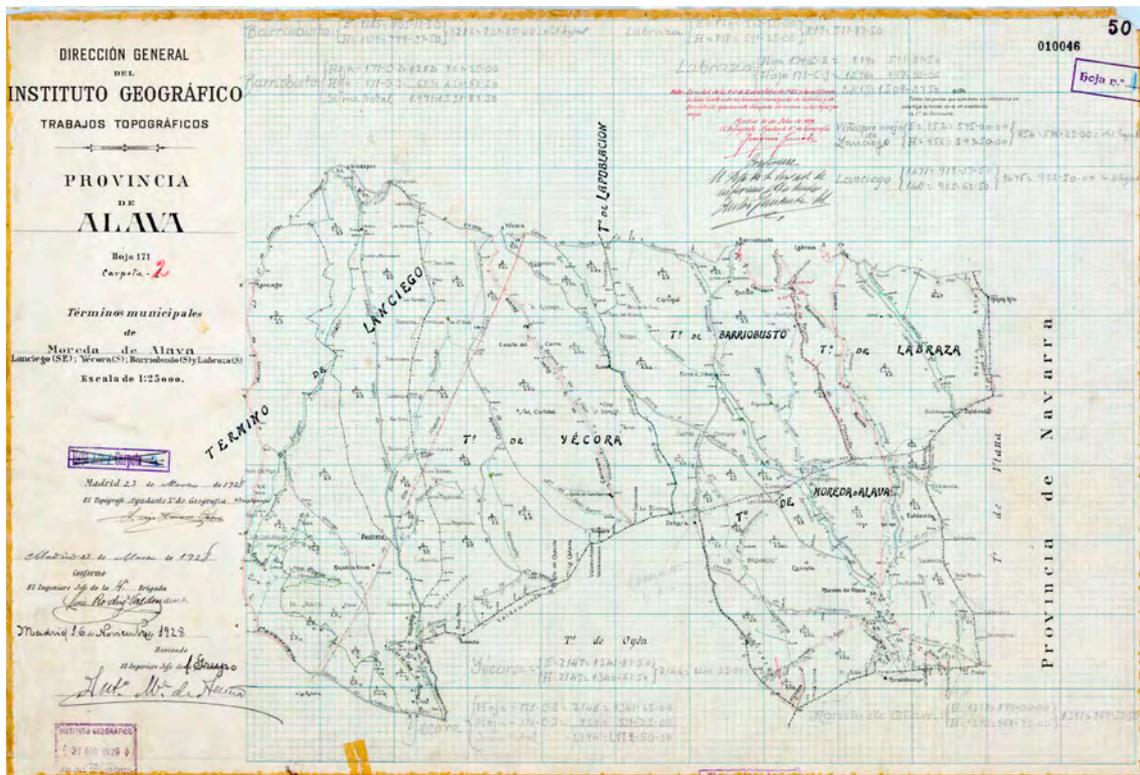


Ilustración 5:
 Minuta cartográfica de Lanciego, Yécora, Barriobusto y Moreda de Álava (1928).
 Fuente: IGN, PLANI010046-1928-LANCIEGO-LANTZIEGO.



Ilustración 6:
Lapuebla de Labarca. Vista general (ca. 1860).
Fuente: J. Laurent. 1863-1880. Archivo Ruiz Vernacci, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.



Ilustración 7:
Mapa de Álava y sus vías de comunicación en 1920.
Fuente: IGN, 41-I-2_01.

siglo XIX los mapas realizados tanto por el Estado –por el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos o por el Instituto Geográfico Nacional–, como por los arquitectos provinciales de Álava –Martín de Saracíbar, Pantaleón Iradier y Fausto Íñiguez de Betolaza– nos permiten conocer mejor la realidad caminera a escala regional, provincial, comarcal y local.

Las carencias o los vacíos cartográficos han sido suplidos en la medida de lo posible mediante la prospección del territorio con Tecnologías de Información Geográfica (TIG)⁵. Principalmente nos hemos valido de los recursos digitalizados por el IGN, en especial de las planimetrías de minutas cartográficas conformadas entre 1923 y 1929 en todos los municipios de nuestra área de estudio. Estas cartografías han sido descargadas, ya georreferenciadas, a través del Centro de Descargas del Centro Nacional de Información Geográfica. El valor de estos manuscritos de papel confeccionados para el trabajo previo de elaboración del Mapa Topográfico Nacional reside en que en ellos se hallan reflejadas las carreteras existentes en el momento de la confección, los antiguos caminos precedentes y, resaltados en rojo, los viales construidos con posterioridad a la ejecución de las minutas. Además, junto al camino delineado aparece la denominación del mismo. Esta fuente cartográfica es la primera con precisión topográfica que se ha consultado para el conjunto del territorio analizado. Después se ha comparado con las ortofotografías del vuelo americano de las series A (1945-6) y B (1956) y con ortofotografías de la actualidad. Las fotografías realizadas entre 1932 y 1934 por la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos para la Diputación alavesa han constituido otra herramienta importante por la buena definición que tienen las imágenes. Estas fotos se encuentran depositadas en el Servicio de Tributos Locales y Catastro de la Diputación Foral de Álava⁶, y han sido visualizadas todas las correspondientes al espacio de estudio en formato JPG. También se han utilizado las ortofotos de 1968 encargadas por la Diputación Provincial de Álava y las interministeriales realizadas en 1977-8.

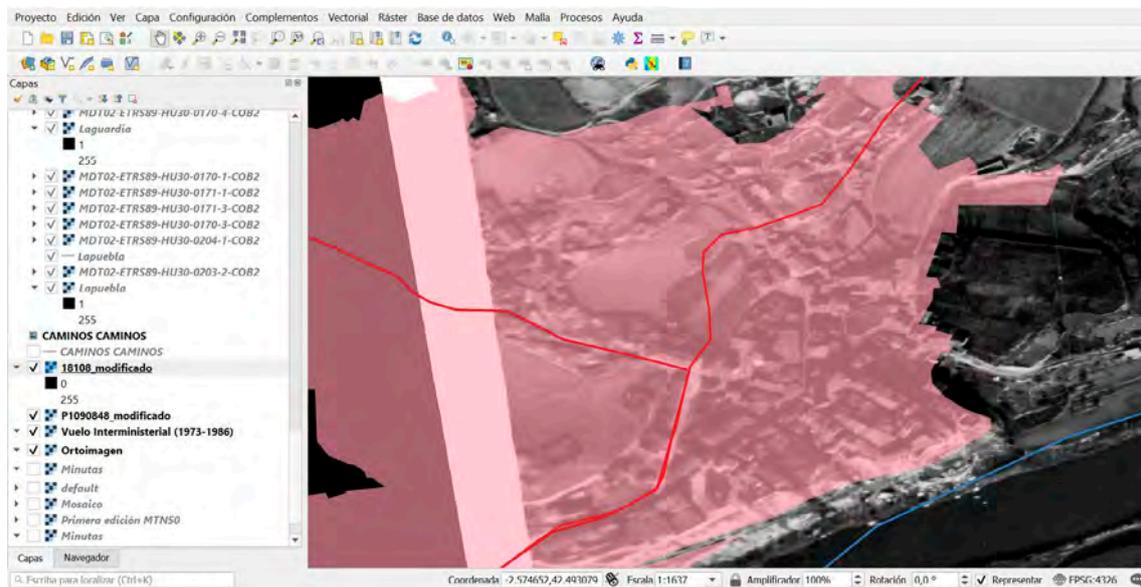


Ilustración 8:
Identificación del impacto de la travesía de Lapuebla de Labarca mediante la georreferenciación de las fotografías aéreas de 1932.

5 Las TIG son un conjunto de técnicas y métodos que se sirven de nuevas tecnologías geoespaciales para la obtención y procesado de datos geográficos.

6 Visor GeoAraba, ortofoto histórica 1932-1934 (DFA):
<https://geo.araba.eus/geobisorea/?d=N4lgpgHgLmB2UgFwmAHRBAtgS1uxAtAMwAMArAEwAcAjAHQkC-cALMzV5QGycWcA06AJ448SSIWZUKjOtOYUSAdkn90WAIYR8BaaRpk6VSkVpkSrlgJDDN%20SoyIVF9C-qUeLgNlgF8QfEABG6gDOYAD6ADbqgmAATkqgANpolNgAJvjozGABaYpUaZwEASZUBOoeNATk6uoEii-QAZupUipyezAFk6N4Aun4gUTGxwQnJ6OmZ4OqcYA2KacQ8FARURGNCxepEitUBDtsAxoyHYESNPf3%20jdgRMCNjVyDBABbqsWBpALLqAA4AatgwAB3ABY6kwYASAGEAPaYX7vKdpWEgxbAA>

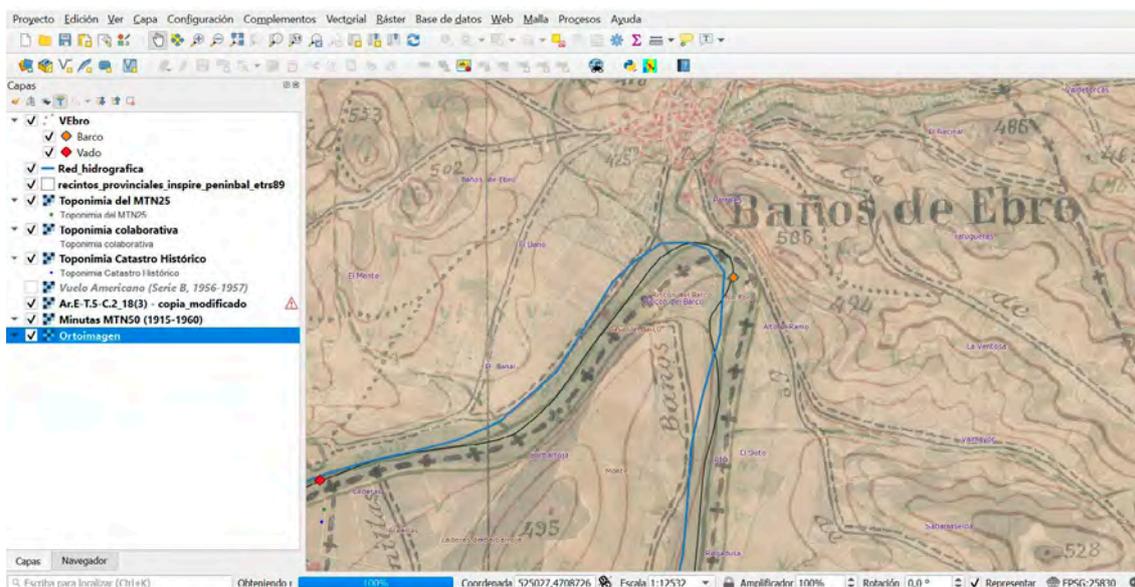


Ilustración 9:
Ejemplo del empleo QGIS para identificar mediante la superposición de diferentes capas la localización de vados en el Ebro.

Para representar en el paisaje actual los itinerarios locales, provinciales o suprarregionales captados en las distintas fuentes analizadas hemos utilizado las TIG, que permiten proyectar sobre un mapa la descripción de los caminos. El Sistema de Información Geográfica (SIG) que hemos utilizado es el software libre y de código abierto QGIS. Esta plataforma permite unir información alfanumérica (datos temáticos) con cartográfica, con una triple finalidad: aumentar exponencialmente la capacidad de análisis espacial (algo clave en un estudio como el que se realiza); mejorar la capacidad de gestión de los datos obtenidos en distintas fuentes mediante bases de datos sistematizadas; y plasmar de forma didáctica y visual los resultados. Así se ha reconstruido la red viaria del mediodía alavés entre 1790 y 1938. Para el conjunto de Álava se ha hecho únicamente con los planes de carreteras de finales del siglo XVIII y mediados del siglo XIX a fin de poner en contexto las intervenciones realizadas en nuestra área de estudio. Toda esta información se ha procesado en varios documentos en formato de archivo informático shapefile.

A través de esta técnica hemos podido realizar una primera prospección del territorio mediante el estudio espacial del paisaje. Así, mediante la superposición de diferentes capas cartográficas hemos podido localizar numerosos elementos que de manera física sobre el terreno serían de muy difícil localización en la actualidad. Efectivamente, el análisis conjunto de minutas cartográficas, ortofotografía histórica y ortofotografía actual permite reconstruir el trazado de casi todas las carreteras que hemos estudiado y recrear la red viaria en sus diferentes fases. A ello debemos sumar las capas de información textual obtenidas de los archivos consultados, y que gracias a la toponimia han podido ser localizados y referenciados en mapas analíticos.

En cuanto a la presentación de los análisis espaciales efectuados en la investigación, hemos recurrido a modelos de elevación del terreno, MDT02 (paso de malla de 2 metros) para representar contextos que precisan una mayor resolución del territorio y MDT05 (paso de malla de 5 metros) para entornos más amplios y que precisan una menor resolución. De esta manera, se han podido generar cartografías topográficas que representan de la forma más fidedigna posible el territorio ajustándonos a la escala requerida.

Otra importante estrategia metodológica utilizada en el proyecto ha consistido en recoger y procesar los testimonios de los habitantes de la zona de estudio, con el objetivo de conocer mejor los hábitos sociales y rastrear aquellas actividades que han dejado una huella poco visible en la

documentación escrita. Con tal fin se han realizado entrevistas personales abiertas e individualizadas. Estaban pensadas para que la persona entrevistada se explicara con libertad. No obstante, la entrevista contaba con un guion previo en el que se reflejaba, además de la información de tipo contextual y personal del informante, las cuestiones de mayor interés para nuestro estudio (apéndice II). De las cuatro entrevistas realizadas, una ha sido colectiva. Ha estado protagonizada por un matrimonio residente en el pueblecito alavés de Viñaspre, de 88 y 94 años de edad. El resto han sido entrevistas individuales a varones de entre 70 y 99 años de edad, vecinos de Lagrán, Leza y Villabuena de Álava. Como se ve, todos los entrevistados tenían una edad avanzada y habían residido toda la vida en el lugar donde estaban avecindados. Para la búsqueda y selección de informantes de calidad se solicitó la ayuda de las corporaciones municipales.

Tabla 1:
Personas entrevistadas

Nombre y apellidos	Localidad	Fecha	Edad
José Manuel Pérez Sáenz	Lagrán	2020/02/04	años 99
Salvador Mauleón	Viñaspre	2019/07/16	años 94
Julia Teberio	Viñaspre	2019/07/16	años 88
Daniel García Aguirrezabala	Leza	2019/06/28	años 88
Francisco Martínez de Cañas Araico	Villabuena de Álava	2019/07/11	años 70

Con los testimonios orales se ha llevado un registro codificado de los mismos. A cada entrevista se le ha asignado un código numérico, asociado al día de la entrevista, y alfabético, asociado al nombre y apellido del entrevistado. En el caso de Daniel García Aguirrezabala, por ejemplo, el código ha sido 28062019_DanielGARCÍA. Las entrevistas han sido grabadas en formato audio mediante grabadora. Posteriormente se ha realizado una transcripción selectiva de la información más relevante y se le ha asignado un código para su gestión y análisis posterior con el fin de buscar lugares para el trabajo de campo arqueológico, para completar la información obtenida de la bibliografía y de la documentación de archivo. La información oral también nos ha ayudado a comprender la toponimia y reconstruir caminos tradicionales que no están cartografiados y que únicamente han quedado en la memoria de la comunidad. Además, hemos obtenido información acerca del territorio al conocer la percepción de la población sobre su entorno.

En una línea similar respecto a la recuperación de la memoria local, también se halla el análisis toponímico, que ha resultado una herramienta de gran ayuda para identificar caminos antiguos ya en desuso y poder reconstruir el recorrido de las infraestructuras más antiguas analizadas. Para el estudio toponímico de nuestra área contamos con importantes recursos y herramientas, al margen de los datos obtenidos a través de los testimonios orales o el trabajo de archivo. Por un lado, contamos con la colección de José Antonio González Salazar, *Cuadernos de Toponimia*, en concreto los volúmenes *Toponimia de la Montaña Alavesa* (1986A) y *Toponimia menor de la Rioja Alavesa* (1986B). Por otro lado, las Infraestructuras de Datos Espaciales (IDE) del Gobierno Vasco y del Gobierno de La Rioja, entidades que han volcado en sus servidores esta información georreferenciada, han permitido poder fijar en buena medida la información sobre el territorio mediante SIG.

Sin embargo, para su correcta utilización es necesario hacer una lectura crítica de estos nombres de lugares. En este sentido, y como describe José Rodríguez (2015: 58) «los topónimos conservados suelen encerrar problemas derivados de su transmisión a través del tiempo: readaptaciones, desa-

pariciones, el propio interés de las comunidades históricas o instituciones actuales o la plasmación en un mapa (con los errores que conlleva) de un término». Por todo ello, el procesado de los datos toponímicos debe conllevar: un cotejo de los mismos con otras fuentes (gráficas, textuales...); una relación lo más exacta posible entre la denominación y el paraje al que se refiere; una categorización temática, en nuestro caso conocer y recopilar las voces asociadas a las vías de comunicación tradicionales y sus elementos auxiliares; finalmente y en la medida de lo posible, la profundidad histórica, captar cuándo surgieron y hasta cuándo estuvieron en uso.

Tomando como premisa la temática de la presente investigación, se han tenido en cuenta únicamente los topónimos que hacen referencia a la caminería (calzada, cañada, cuesta de, camino de, etc.) y los elementos significativos asociados a ella (los arrieros, las carretas, etc.). Al igual que en otros puntos del valle del Ebro, en todo el sector central y oriental de Rioja Alavesa también están presentes topónimos compuestos por el prefijo *carra-*, que es la contracción de *carrera de* (Frago, 1976: 128). Así, la composición suele formarse con el nombre de una localidad, como es el caso de *Carralciego* en referencia al camino que conectaba Laguardia y Elciego, o un paraje, como *Carravalseca* en referencia al camino que se dirige a la laguna de Valseca en Laguardia. En el entono de Labastida, al contrario que en los otros sectores, no se ha localizado este tipo de topónimos, pero sí otros eusquéricos, como *Salbide*, donde está presente en forma de sufijo la palabra en euskera *bidea* (en castellano camino).

La localización de vados, barcos y pasos se ha llevado a cabo mediante el cotejo de la documentación de archivo y toponimia. Su detección es especialmente compleja porque en muchos casos no han dejado apenas rastro toponímico o han sufrido importantes cambios. En este sentido, las referencias en el territorio que han quedado sobre estos espacios en la documentación histórica complican mucho su localización en la actualidad. El término de *El Barco* se ha conservado en lugares como Elciego o Lapuebla de Labarca. Sin embargo, los vados son mucho más problemáticos porque la mayoría reciben nombres referidos al entorno en el que se ubican, como Olivo de Huicio o Bodeguilla del Cortijo. La localización de los pasos de montaña es también compleja porque en muchos casos no han dejado apenas rastro toponímico o han sufrido importantes cambios y en ocasiones tan solo han quedado referenciados en la documentación histórica.

Tras el análisis bibliográfico, documental, de los testimonios orales y toponímicos comenzamos la prospección arqueológica que consiste en un conjunto de trabajos de campo y procedimientos enfocados a la búsqueda y localización de restos arqueológicos. Así, se han realizado utilizando marcos territoriales amplios siguiendo el trazado de todas las vías para ubicar lugares de mayor potencial arqueológico, prospección extensiva, y, también, haciendo uso de áreas relativamente pequeñas en el entorno de la calzada, seleccionadas a partir de la información recabada en el trabajo historiográfico o en espacios documentados en la prospección extensiva, y examinándolas pormenorizadamente de forma visual, es decir, prospecciones intensivas. El objetivo ha sido localizar y documentar elementos arqueológicos originales de la construcción de las carreteras trabajadas. Lo hemos hecho en concreto con antiguos trazados, puentes, sistemas de drenaje, plataformas de uso, desmontes y elementos auxiliares. Una vez identificados se han georreferenciado y documentado debidamente mediante fichas de Unidades de Prospección (apéndice III). En ellas se describe el elemento en sí y el contexto en el que se encuentra. La Arqueología del Paisaje nos proporciona buenas herramientas para analizar la disposición de un núcleo de población en función al camino o caminos que parten de él o lo atraviesan. De este modo se pretende conocer su situación en la red caminera y cómo la posterior evolución de esta ha influido en el desarrollo de la localidad.

Para diseñar el trabajo de campo arqueológico se ha tomado como base o punto de partida el protocolo de actuación desarrollado por Ángel Martínez Montecelo y José Rodríguez Fernández (2013; 2018; 2019). Sin embargo, esta metodología, puesta en práctica especialmente en ámbitos montanos y forestales muy agreste, no siempre se adecuaba perfectamente al ámbito orográfico de nuestra investigación. Así mismo, nuestros elementos de interés presentan unas características lineales muy marcadas. Por todo ello, se ha adaptado la estrategia metodológica de referencia a

nuestras necesidades, modificando el sistema de cuencas visuales y líneas de nivel utilizado por los dos arqueólogos, por un sistema lineal de prospección. De esta manera se define la carretera o el camino a prospectar y se recorre un tramo. Durante todo el recorrido se documentan los elementos de interés y se describen en una ficha de campo para su posterior procesado como *Unidad de Prospección* (UP) (Martínez y Rodríguez, 2013: 153) (apéndice III). Una UP se encuentra constituida, en palabras de los investigadores:

«por uno o varios puntos homogéneos entre sí (*Puntos Georreferenciados en la Unidad de Prospección* o PGUP) en cuanto al tipo de elemento y a la cronología [...], dispuesto a una concentración delimitada o fácilmente delimitada. [...] una UP en función de sus características geométricas y la escala de trabajo puede ser puntual, lineal o zonal». (Martínez y Rodríguez, 2013: 153).

Tabla 2:
Cuadro con las variables recogidas en la prospección

Movimientos de tierras	Muro de sostenimiento
	Desmontes
Firme	Pavimento de macadam
	Riegos bituminosos
Estructuras	Puentes de piedra
	Puentes de hormigón
	Obras de drenaje menores
Sistemas de contención	Guardarruedas
	Petriles
Señalización	Indicador límite provincial
	Hitos kilométricos
	Señalizaciones travesías
Edificaciones vinculadas	Casetas de peones camineros
	Arbolado
	Casas de cadena
	Casas de pontazgo
	Casas de postas y ventas
	Monumentos y placas conmemorativas

Concluida la prospección arqueológica se ha procedido a la gestión y procesado de la información recabada en campo. Se ha digitalizado y volcado sobre la plataforma SIG para confrontar con la información obtenida previamente durante el trabajo de gabinete, es decir, la documentación de bibliográfica, archivística, toponímica, etc. De esta manera las distintas fuentes convergen en una misma base de datos, con reflejo en el territorio gracias a la base cartográfica que permite SIG, facilitando el análisis espacial de los datos.



Ilustración 10:
Fotografía de la prospección realizada
en las Conchas de Haro.

1.3. La definición del área de estudio y contexto geográfico

El territorio alavés no conforma un todo homogéneo pues integra diversos ámbitos naturales que trascienden los límites provinciales. Esa diversidad ambiental es el resultado de un relieve compartimentado y una rica variedad que, en expresión del geógrafo Eugenio Ruiz Urrestarazu (2003: 23), han terminado generando «un mosaico natural multiforme y dispar». Sin embargo, esa diversidad física no ha impedido a Álava consolidarse a lo largo del tiempo como una entidad político-social propia, con caracteres específicos dentro del País Vasco. Porque, en efecto, ya a finales de la Edad Media quedaron fijados los límites territoriales alaveses al igual que su sistema administrativo, vinculado a la corona castellana a través de un ordenamiento particular o régimen foral (Díaz de Durana, 1986: 37-41).

Si bien Álava ha ido conformando progresivamente un conjunto geopolítico reconocible, esto no significa que no haya diversidad interna, tanto desde el punto de vista ambiental como histórico-cultural. Así, podemos reconocer varias «Álavas» que, pese a estar unidas como decimos en un mismo espacio administrativo general, han presentado una evolución desigual por las características de cada comarca y por los condicionantes que han operado sobre ellas. No han tenido la misma evolución histórica el valle de Ayala –que ocupa el límite noroccidental de la provincia, linda con Vizcaya y disfruta de un clima oceánico–, la Llanada Alavesa, –en el centro geográfico del territorio y con un clima más continentalizado– o Rioja Alavesa que, como vamos a ver, tiene también su propia personalidad.

A la hora de definir nuestra área de estudio hemos tenido en cuenta diversos factores. Empezando por los físicos, hay que apuntar que las sierras meridionales han separado la Álava central del valle del Ebro; es decir, Rioja Alavesa del resto del territorio. En la presente tesis entendemos que el valle del Ebro es el espacio comprendido entre las sierras prepirenaicas y las del sistema Ibérico. Debido a esa orografía tan particular, a lo largo del tiempo se han diseñado diferentes vías para

conectar las distintas comarcas alavesas entre sí, con el valle del Ebro, con la costa cantábrica y con las provincias limítrofes (Burgos, Guipúzcoa, Logroño, Navarra, y Vizcaya). Esa complejidad explica la gran cantidad de puertos de herradura y la rapidez con la que se construyeron los modernos caminos carreteros para salvar el cordal Cantabria-Toloño, verdadero antemural que separa los municipios riojano-alaveses del resto, y hace de barrera bioclimática. Por eso en Rioja Alavesa se ha desarrollado una agricultura mediterránea basada en la producción de vino, y en menor medida, de aceite. La temprana especialización vitivinícola generó una economía mucho más mercantilizada y por tanto necesitada de un eficaz sistema viario para exportar vino y aceite a sus principales mercados. Por ese motivo, Rioja Alavesa tuvo un desarrollo viario particular dentro del conjunto alavés.

Las sierras de Cantabria y Toloño son el cordal montañoso más meridional de Álava. Los límites tradicionales de este sistema se han situado entre la Peña Alta o Castillo de Lapoblación, en el municipio navarro de Lapoblación (1.243 msnm), y el monte San Cristóbal (885 msnm), en las proximidades de Salinillas de Buradón (Labastida, Álava). La sierra de Toloño tiene una orientación sureste-noroeste y la sierra de Cantabria tiene una orientación este-oeste. Sus límites al norte son los valles del Ega y el Inglares, y al sur las terrazas descendientes al Ebro en Rioja Alavesa (Departamento Interuniversitario de Ecología de Madrid et al., 1990: s.p.).

Toloño y Cantabria forman con Codés y Obarenes la prolongación del Cabalgamiento Frontal Sur-Pirenaico. Su formación se produjo durante la orogenia Alpina. En ese momento ocurrió el cabalgamiento de materiales mesozoicos de la Cuenca Vasco-Cantábrica sobre las arenas y margas del terciario de la Cuenca del Ebro como consecuencia de las fuerzas de compresión del choque de la placa Ibérica y la Euroasiática (Departamento Interuniversitario de Ecología de Madrid et al., 1990: s.p., Hilario, 2020: 103). La característica crestería fracturada y agreste de estas dos sierras

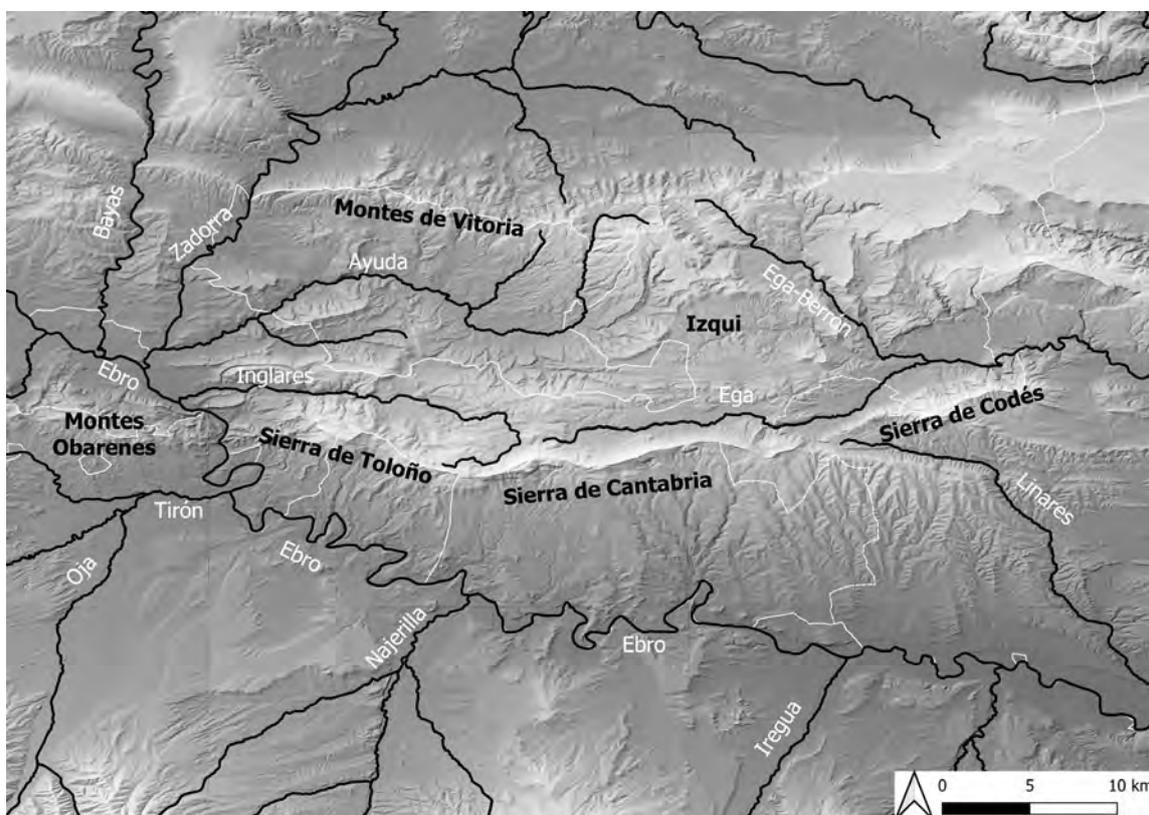


Ilustración 11:
Mapa topográfico del sistema montañoso Montes Obarenes-Sierra de Toloño
Sierra de Cantabria-Sierra de Codés y principales ríos.

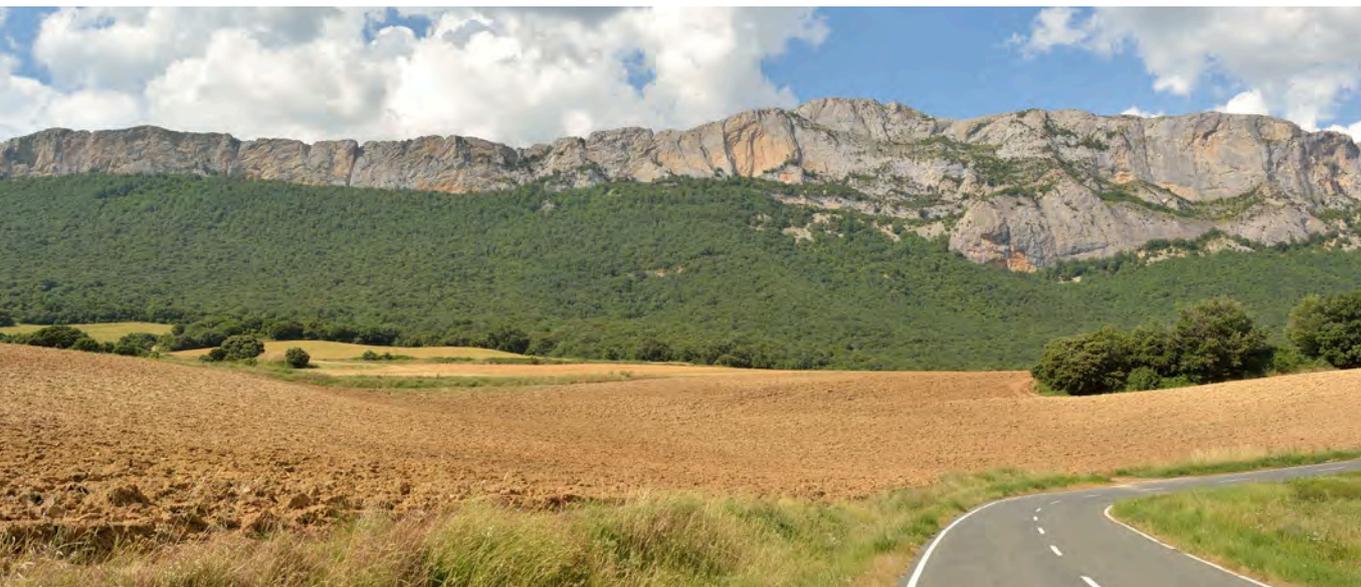


Ilustración 12:
Sierra de Cantabria entre Cripán (Álava) y Meano (Navarra).
Vertiente sur de la sierra de Cantabria.

ha sido consecuencia de la presión halocénica que ha provocado un anticlinal en cuya charnela se han ocasionado continuas fallas, generalmente inversas. Fruto de la actividad tectónica se han formado Lugares de Interés Geológico como son los conglomerados de Cripán (LIG-PV053), el Bonete de San Tirso (Bernedo-Cripán, Álava) (LIG-PV030), el cabalgamiento alpino de las Conchas (Haro, La Rioja-Labastida, Álava) (LIG-CV017) y el Anticlinal de Ocio (Zambrana, Álava) (LIG-PV122) (Instituto Geológico y Minero de España [IGME], s.f. A; IGME, s.f. B; IGME, s.f. C; IGME, s.f. D)

La morfología vertical y la altitud de las sierras de Toloño y Cantabria, con cimas que superan los 1.200 msnm y que llegan a rebasar los 1.400 msnm en la zona central de la sierra de Cantabria (Palomares 1.436 msnm o Larrasa 1.451 msnm), junto a su orientación en paralelo con la costa cantábrica genera efecto Föhn y, por tanto, funciona como frontera bioclimática entre los espacios de influencia atlántica y mediterránea.

La incidencia que tiene el sistema montañoso en el clima es importante porque separa la región bioclimática submediterránea (un clima de transición entre el atlántico de la costa vasca y el mediterráneo del valle del Ebro) de la mediterránea. En la vertiente norte, predomina la influencia atlántica, pero con veranos más cálidos y algo más secos. Sin embargo, la presencia de la sierra aumenta la precipitación al desecar los vientos con contenido húmedo procedentes del golfo de Vizcaya. Esto hace que en las cumbres las precipitaciones excedan los 1.000 l/m² y haya abundantes nieblas. En cuanto a Rioja Alavesa, posee un clima mediterráneo de interior con un periodo estival seco muy marcado. Además, las temperaturas máximas son muy elevadas y frescas las mínimas (Aseguinolaza, et al., 1996: 267 y 307).

Esto tiene su reflejo en los dos paisajes que se generan en forma de vegetación en ambas laderas. Al norte, a partir de los 800 msnm, domina el hayedo con boj, y el quejigal por debajo de esa altitud. En cambio, en la vertiente sur domina el encinar carrascal a excepción de las zonas umbrías y fondos frescos de barranco donde tiene ventaja el quejigo (Ruiz, 2003: 41). Con respecto al paisaje agrario, en la vertiente sur la climatología ha permitido el establecimiento de una agricultura del trío mediterráneo vid, olivo y cereal. Estos cultivos han reducido el bosque natural a su mínima expresión (Aseguinolaza et al., 1996: 307). En la vertiente norte ha dominado un paisaje más propio de actividades silvopastoriles.



Ilustración 13:
Barranco de Roñés ubicado entre Bernedo (Álava) y Marañón (Navarra).
Vertiente norte de la sierra de Cantabria.

También difiere la hidrografía de ambas vertientes en las sierras de Toloño y Cantabria. En la cara norte Ega e Inglares son los principales ríos. El primero nace al suroeste de Lagrán, a los pies de las cimas Recilla y Cervera, de la confluencia de varios arroyos. El río toma pronto la dirección oeste-este y continúa así hasta Estella (Navarra), localidad en la que gira hacia el sur hasta desembocar en el Ebro por San Adrián (Navarra). Durante el periodo invernal es cuando presenta un mayor aporte de agua. En verano sufre estiaje, especialmente en los meses de agosto y septiembre. El Inglares tiene un recorrido mucho menor y transcurre íntegramente por Álava. Nace cerca del Ega, en las inmediaciones de la peña de San León muy próximo al puerto de Herrera. Desde ahí toma dirección suroeste-noreste hasta Pipaón donde toma dirección este-oeste hasta desaguar en el Ebro, en las inmediaciones de Zambrana. Su régimen hidrológico es similar al del Ega (Red de Vigilancia de la Calidad de las Aguas y del Estado Ambiental de los Ríos de la CAPV, 2001: 23). Por el pie de la vertiente sur discurre el río Ebro, que recoge directamente los aportes de los arroyos nacidos en los altos. La litología terciaria con materiales compuestos por arcillas y calcarenitas presenta una fácil erosión que ha confeccionado barrancos profundos (Aseguinolaza, et al., 1996: 307).

La litología kárstica del cordal ha permitido la creación del acuífero denominado Sierra de Cantabria por la Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE), que se extiende por el subsuelo desde las Conchas de Haro hasta la depresión de Santa Cruz de Campezo. De este acuífero nacen los ríos Ega e Inglares y se cargan sus manantiales. El área de recarga se produce por infiltración de las precipitaciones sobre los materiales permeables. Las principales zonas de descarga visibles son los manantiales de Peñacerrada, del Soto, Pilagar, Tejera, Laguna, Pipaón, San Bartolomé y otros menores en el diapiro de Peñacerrada y en torno a Bernedo. También se producen descargas difusas hacia los ríos Ebro, Ega e Inglares (CHE, s.f.).

Sonsierra es la denominación histórica que ha recibido la ladera sur de las sierras de Toloño, Cantabria y Codés hasta el río Linares, el cual nace a las faldas de esta última. Aunque en la actualidad está dividida entre las comunidades autónomas del País Vasco, La Rioja y la Comunidad Foral de Navarra, durante la Edad Media fue un territorio unificado bajo el Reino de Navarra. De forma paulatina este territorio se fue fragmentado durante los siglos XIII y XV a medida que se fue pasando de dominio navarro a castellano. La configuración actual se cristalizó en torno a 1464, momento en el que Labastida, Laguardia y Labraza se incorporaron a Álava.

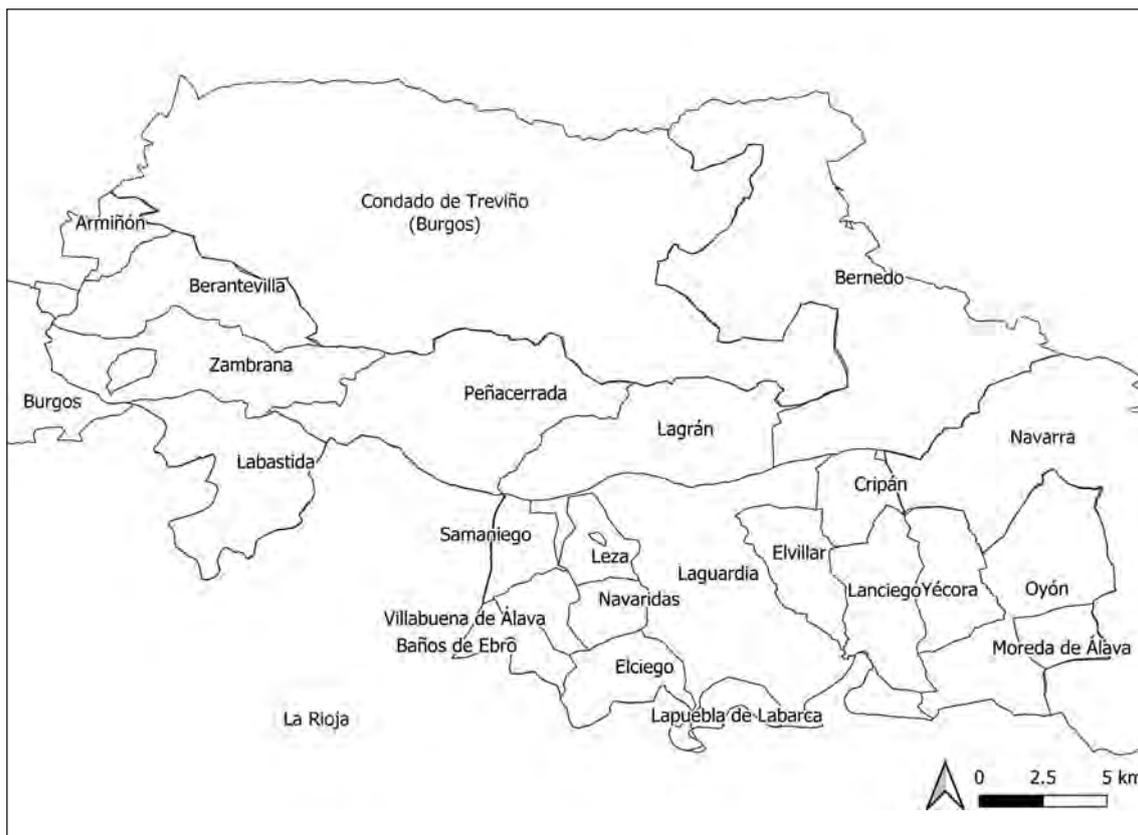


Ilustración 14:
Mapa de los municipios del área de estudio.

Durante la Edad Moderna, y especialmente a partir del siglo XVIII, el topónimo Rioja –que hacía referencia a los territorios ubicados al sur del Ebro– fue extendiéndose y terminó sustituyendo a Sonsierra (Díez, 2022). En la cronología que estamos trabajando ya está completamente integrado el apelativo Rioja Alavesa para la comarca más meridional de Álava. A su vez, los alaveses y los mismos moradores de la comarca y la región llamaban Rioja Castellana a la actual Comunidad Autónoma de La Rioja (desde 1833 hasta 1980 fue provincia de Logroño).

La denominación oficial que recibe actualmente Rioja Alavesa es Cuadrilla de Laguardia-Rioja Alavesa. La comarca está conformada por 23 localidades agrupadas en 15 municipios, 11 de los cuales están compuestos por un solo núcleo de población (Baños de Ebro, Elciego, Elvillar, Cripán, Lapuebla de Labarca, Leza, Moreda de Álava, Navaridas, Samaniego, Villabuena de Álava, Yécora) y cuatro lo conforman más de uno (Labastida, Laguardia, Lanciego y Oyón).

Los valles del Ega e Inglares se ubican dentro de las cuadrillas de Añana y Montaña Alavesa. En el valle del Inglares se encuentran los municipios de Zambrana y Peñacerrada. En el valle del Ega se ubica Bernedo y Lagrán. Históricamente, el territorio ha estado fragmentado en un mayor número de municipios, especialmente el valle del Inglares. Sin embargo, el fuerte retroceso demográfico ha reagrupado los ayuntamientos de Zambrana, Ocio, Portilla, Berganzo, Peñacerrada, Pipaón, Lagrán y Bernedo en cuatro corporaciones municipales: Zambrana, Peñacerrada, Lagrán y Bernedo. Berantevilla se localiza en la parte final del valle del río Ayuda. Sin embargo, por su término municipal trascurren vías que trataremos a lo largo de la tesis (ver ilustración 11 y 16).



Ilustración 15:
 Mapa de La Rioja dividida en Alta, Baja y Alavesa.
 Obra del geógrafo Tomás López (1769).
 Fuente: Catálogo de la Cartoteca del IGN, 912-305(HOJ14).

1.4. Estructura de la tesis

Una vez contextualizado el trabajo de investigación a través del estado de la cuestión historiográfica, el marco teórico y metodológico adoptado, y la delimitación geopolítica del área de estudio, pasamos a explicar brevemente la estructura del trabajo. En general, la investigación se ha vertebrado en cuatro grandes bloques que responden a criterios cronológicos. Como punto de partida, el próximo capítulo recoge los antecedentes y la situación, tanto de la red viaria en Álava como de su contexto político, económico y social, a finales del siglo XVIII, con el objetivo de sentar las bases de un modelo de gestión que, precisamente, sufrirá profundas transformaciones posteriormente.

El siguiente cubre el arco temporal comprendido entre 1792 y 1850, pues en ese momento se concluye la red básica de carreteras que vertebra las comunicaciones de Rioja Alavesa junto con los ramales diseñados para conectar esa comarca con las principales carreteras provinciales. Concluida la trama básica de las comunicaciones alavesas, adquiere relevancia la necesidad de enlazar con el valle del Ebro y los puertos cantábricos. La creciente importancia del comercio del vino en Rioja Alavesa impulsó el desarrollo de la red y su orientación a la exportación de dicho producto.

A continuación se tratará el periodo comprendido entre 1850 y 1892 durante el cual se impuso una nueva dinámica constructiva en la red de carreteras del mediodía alavés impulsada por un doble proceso; por un lado, la construcción de la línea férrea Tudela-Bilbao que corría paralela a la margen derecha del río Ebro, cambiando la dirección de los flujos de transporte en las estribaciones de las sierras de Cantabria-Toloño y reorientando la red caminera local hacia las estaciones del tren; por otro, el auge de la exportación de vino a Francia tras la aparición en aquel país de la filoxera junto con la paulatina industrialización del sector vitivinícola.

El último capítulo se despliega a lo largo del primer tercio del siglo XX, desde la irrupción de la filoxera a los viñedos riojanos hasta la generalización de los primeros automóviles. El impacto de esta plaga en la economía riojano-alavesa fue enorme y provocó un parón en la construcción de carreteras hasta los años 1910. A partir de entonces se inició un nuevo ciclo constructivo para comunicar por carretera a las localidades de Rioja Alavesa y se acometió, por fin, la renovación de las comunicaciones del eje Ega-Inglares.

La estructura interna de los capítulos sigue un patrón común. En primer lugar, se contextualiza el periodo histórico desde la legislación vigente en materia de construcción, reparación y mantenimiento de carreteras, tanto a nivel estatal como provincial. A continuación, realizamos un análisis económico para comprender las dinámicas que impulsaban la renovación y mejora de la red viaria. Se presta una especial atención tanto a la estructura económica del vino y de la lana, sin olvidar la existencia de corrientes comerciales entre el Mediterráneo, el valle del Ebro y el Cantábrico. El auge de la producción de rioja y las nuevas formas de transporte, con la expansión de la carretería en detrimento de la arriería, impulsaron la expansión de la red viaria en las décadas centrales del siglo XIX. Más que centrarse en la construcción de carreteras de forma individualizada, esta investigación pretende conocer de forma global la configuración de la red. Por ese motivo se exponen los diferentes proyectos impulsados por la Diputación alavesa pues, aunque solo una parte se acabaron construyendo, ayudaron a definir y a racionalizar los itinerarios que finalmente se acabaron materializando.

Después de contextualizar el ambiente asociado a la renovación del sistema viario, se analiza el proceso constructivo de cada una de las vías, sus antecedentes y su ejecución. En este punto cabe recordar que la imbricación de información historiográfica, documental y arqueológica, es fundamental para comprender la infraestructura original y la materialidad que perdura, pero también el propio patrón de funcionamiento. De esta forma podremos extraer conclusiones sobre la red foral de carreteras en las estribaciones de las sierras Cantabria-Toloño, los factores que condicionaron su construcción, su impacto sobre la articulación del territorio y la importancia patrimonial del conjunto a día de hoy. A través del estudio histórico y arqueológico de esa trama explicaremos cuándo, cómo y por qué se inició, cómo evolucionó y qué repercusión tuvo a corto, medio y largo plazo en el desarrollo socioeconómico de esa parte del territorio alavés.

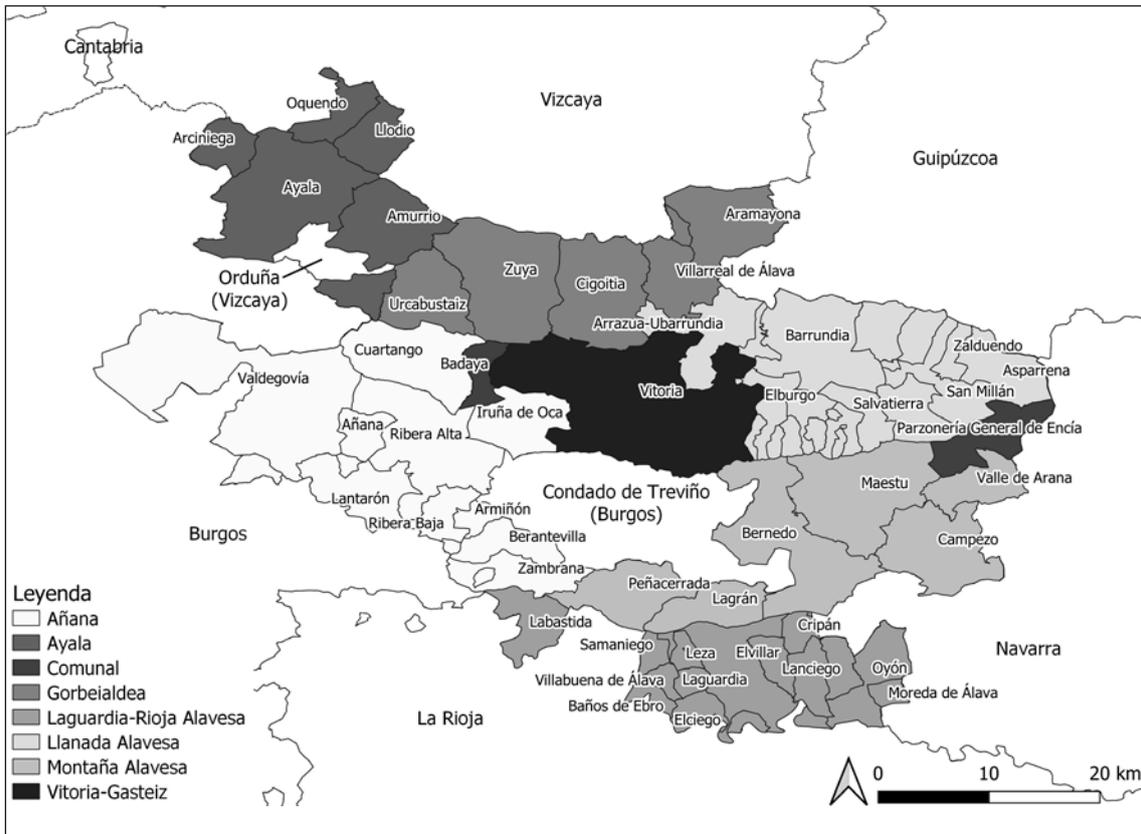


Ilustración 16:
Mapa de los municipios y comarcas de Álava.

Esta investigación contiene también un conjunto de apéndices y anexos que se añaden al final. También contiene un nomenclátor que recoge tanto los nombres tradicionales de las localidades alavesas como su denominación oficial actual, en euskera y/o castellano, aprobada tras la entrada en vigor del Estatuto de Autonomía del País Vasco (1979). Por razones de economía del lenguaje, en las páginas que siguen he utilizado solo la denominación y la grafía tradicional en castellano.

2. En vísperas de la modernización de la red viaria alavesa

Para comprender el desarrollo histórico de la red viaria alavesa durante los siglos XIX y XX es imprescindible ampliar la perspectiva hacia atrás y fijar el contexto inicial sobre el que se produjeron los cambios que vamos a describir. Por ese motivo, en este capítulo mostraremos los antecedentes que condicionaron la renovación de la red viaria en el sur de Álava. En primer lugar, recopilaremos los puntos principales de la legislación real de origen medieval en relación con la red caminera. A continuación, analizaremos el origen y significado del régimen foral alavés, que garantiza la autonomía provincial en materia de carreteras. Después estudiaremos las vías de comunicación establecidas entre las dos comarcas alavesas más meridionales Rioja y Montaña– a partir de sus necesidades y flujos comerciales. Finalmente abordaremos cómo, cuándo y por donde comenzó el cambio de tendencia que provocó la definitiva renovación del sistema viario alavés.

Antes de seguir adelante conviene aclarar que, en la actualidad, Rioja Alavesa es una de las siete comarcas naturales o cuadrillas –concepto más administrativo– en que se divide el territorio alavés. Sus 316 km² superficiales se extienden entre la Sierra de Toloño-Cantabria, que marca el límite septentrional, y la margen izquierda del río Ebro. De clima seco y soleado, esta comarca agrícola se orientó desde mediados del siglo XVII hacia una especialización vitivinícola. La villa de Laguardia ha sido –y es– la capital histórica de un territorio, que a día de hoy engloba 15 municipios y cuenta con 11.624 habitantes. Esta precisión terminológica sobre la comarca riojano-alavesa nos parece importante para no confundirla con la que en tiempos se llamó Rioja Castellana y hoy es el nombre oficial de la Comunidad Autónoma que tiene su sede en Logroño.

Montaña Alavesa es otra de las siete comarcas o cuadrillas alavesas. Está situada en el sureste provincial y linda con Navarra. Limita al norte con la parte más oriental de la Llanada alavesa, de la que está separada por los Montes de Iturrieta, y con el Condado de Treviño, enclave administrativo que pertenece a la provincia de Burgos. Las Sierras de Yoar-Cantabria-Toloño marcan el límite meridional de esta comarca con Rioja Alavesa y Tierra Estella Occidental (Navarra). Es una zona montuosa, muy poco poblada y una extensión de 535 km². Sus 47 localidades habitadas se integran en seis municipios: Arraya-Maeztu, Bernedo, Campezo, Lagrán, Peñacerrada y Valle de Arana. En la actualidad cuenta con una población de 3.041 habitantes, que son menos de la mitad de los registrados hace un siglo. La capital comarcal es Santa Cruz de Campezo, villa de origen medieval.

2.1. Legislación medieval y red viaria

Hasta las Siete Partidas de Alfonso X de Castilla, el derecho medieval en materia caminera era una mera continuación del derecho romano. Pero a partir del corpus desarrollado por el Rey Sabio se instituyó el carácter público de los caminos, así como la prohibición de cerrarlos o privatizarlos, debiendo permanecer siempre abiertos por su carácter público (García, 1982: 31-33; Urteaga, 2012: 108). Así se recoge en la Ley VII del Título XXIX de la Tercera Partida:

Como las plaças, nin los caminos, ni las defesas, nin los exidos, nin los otros lugares semejantes que son del comun del pueblo non se pierden por tiempo, e de las otras cosas. Plaça, nin calle, nin camino, nin defesa, nin exido, nin otro logar qualquier semejante destes q. sea en vso comunalmente del pueblo de alguna ciudad, o villa, o castillo, o de otro lugar non lo puede ningund ome ganar por tiempo (...) ⁷.

De igual manera, Alfonso X también legisló para conseguir que se pudiera transitar con seguridad por caminos y veredas (Urteaga, 2012: 108). Por eso encomendó a los clérigos proteger al viajero en caso de necesidad y les ordenó –por la Ley LIIII del Título VI de la Primera Partida– «ayudar a los legos (...) en las calzadas de los grandes caminos e de las otras carreras que son comunales» (García, 1982: 34). Y es que el camino, como reconoce la Ley III del Capítulo XI de la Primera Partida, podía resultar un lugar peligroso por la existencia de «ladrones manifiestos, que ... matan los homes, e les roban» (López, 1555: 135-6).

Alfonso X también reclamó para la Corona la posibilidad de ordenar la construcción de viales y puentes. Pero esta norma tuvo un alcance limitado porque la hacienda real carecía de los recursos necesarios. La financiación de estas obras solía recaer sobre sus principales beneficiarios, ya fueran los transeúntes o los pueblos de paso. Como apunta García Ortega, «cada pueblo, por ejemplo, tenía la obligación de conservar en buen uso las comunicaciones de su término, y esta carga era repartida entre todos los vecinos del lugar, incluso entre quienes estaban exentos de otras gabelas» (García, 1982: 34). No era infrecuente tampoco que constructores y encargados de mantener en buen estado puentes y caminos pudieran cobrar legalmente un gravamen por derecho de paso. Esos impuestos eran conocidos con los nombres de pontazgos y peajes.

Los Reyes Católicos continuaron esta práctica y apoyaron de forma decidida la construcción de nuevos caminos y el mantenimiento de los ya existentes. Más que realizar una planificación global, aprobaron una serie de medidas fiscales y reordenaron la distribución de competencias viarias con vistas a mejorar la gestión de la red⁸. Por eso transfirieron al Consejo de Castilla, organismo encargado de informar sobre la pertinencia y la necesidad de las obras solicitadas, la potestad de autorizarlas (González, 1996 B: 248). Pero la ejecución, conservación y mejora de la red caminera siguió recayendo habitualmente sobre las entidades locales, que financiaban esas obras con fondos procedentes de bienes propios, rentas concejiles, derramas, imposición de sisas y multas (González y De la Hoz, 1991: 142-145; González, 1996 A: 124; Urteaga, 2012: 108).

Además de esos recursos, las entidades locales disponían también de otras fuentes de financiación específicas relacionadas con tránsito de viajeros y mercancías como pontazgos, portazgos, barcajes o cadenas. Con el fin de hacer más llevadera esa carga para las haciendas locales, también se estableció un impuesto específico llamado *repartimiento*. Recaía sobre los pueblos que estaban dentro de un radio de 10 a 20 leguas en relación con el camino y que, por su posición privilegiada, estaban obligados a colaborar en los gastos de construcción y mantenimiento del vial (Vidal-Abarca, 1996: s.p.).

7 La cita está extraída de la edición de 1555, glosada por Gregorio López.

8 La preocupación de los Reyes Católicos hay que enmarcarla en el contexto bélico del siglo XV, pues la red viaria quedó muy deteriorada debido a las guerras civiles castellanas (García, 1982: 36).

2.2. Álava, territorio foral

El entramado institucional que hemos denominado Provincia de Álava surgió a finales del siglo XV a raíz de las turbulencias provocadas por las luchas banderizas. Durante mucho tiempo los parientes mayores, verdaderos señores de la guerra, tuvieron atemorizados a campesinos, pequeña nobleza rural y habitantes de las villas. Fueron precisamente estos sectores sociales los que con ayuda de la Corona alentaron una hermandad –en realidad un movimiento solidario de ámbito supramunicipal– para acabar con los abusos de los señores feudales. En el otoño de 1463 se reunieron en Rivabellosa los representantes o procuradores de varias hermandades locales y, con la ayuda de un jurista nombrado por Enrique IV, redactaron las Ordenanzas de la Hermandad de Hermandades de Álava. Verdadera carta fundacional de la que más adelante sería conocida como Provincia de Álava, esta institución fue creada «en aumento de la justicia contra los malhechores». Lo que en origen fue un tribunal de justicia, con el tiempo se convirtió en un órgano de representación y gobierno con amplias competencias administrativas, económicas y fiscales. La modernista Rosario Porres (2003: 185-304) ha descrito muy gráficamente este proceso como el tránsito de «Hermandad a Provincia».

Pero no adelantemos acontecimientos. La Hermandad de Álava se incorporó a la Hermandad General auspiciada por los Reyes Católicos en 1476 y su representante obtuvo de los monarcas las mismas atribuciones que tenían los jueces ejecutores en otros territorios. Cuando años después se disolvió la Santa Hermandad porque se iba pacificando el espacio castellano, desde Vitoria se pidió la continuidad de la Hermandad de Álava. Los Reyes Católicos aceptaron la petición y, por Real Privilegio fechado el 3 de diciembre de 1494, mandaron que el juez ejecutor siguiera ostentando la representación de la Corona y presidiendo las sesiones de la junta general y la junta particular de la Hermandad alavesa (García, 1997: 345-354).

De acuerdo con las Ordenanzas de 1463, la Junta General era el principal instrumento de representación y gobierno de la Hermandad. Estaba formada por los procuradores o delegados del medio centenar de hermandades locales que la integraban. Eran nombrados por sus representados con arreglo a distintos métodos y procedimientos, pero la designación debía recaer necesariamente –como recordaba el medievalista José Ramón Díaz de Durana (1990; 46) –en «*hombres buenos e de buenas famas e ydóneos e pertenezcientes, hombres ricos e abonados cada uno de ellos en quantya de quarenta mill mrs., e que sean hombres de buen deseo e abtoridad porque fagan e ordenen bien las cosas de la dicha junta*». Esta especie de asamblea general se reunía dos veces al año, en mayo y en noviembre, tomaba sus acuerdos por mayoría de votos y era la encargada de nombrar y supervisar la actuación de todos los oficios de la Hermandad.

Las Ordenanzas de 1463 también contemplaban la designación de un órgano de gobierno más restringido, denominado Junta Particular. Estaba formado por seis vocales, uno por cuadrilla, y se ocupaba de tramitar los asuntos pendientes cuando no estaba reunida la Junta General. Las decisiones tomadas debían ser posteriormente sometidas y refrendadas por la Junta General.

Tanto la Junta General como la Junta Particular eran convocadas y presididas desde 1476 por el Diputado General, magistratura unipersonal no contemplada en las Ordenanzas de Rivabellosa. Como queda apuntado, este cargo surgió a raíz de la integración de la Hermandad alavesa en la Santa Hermandad. Sus atribuciones eran las que correspondían a los jueces ejecutores, con la particularidad que cuando el cargo desapareció en Castilla a fines de la centuria se mantuvo en Álava. El título de Diputado General acabó incorporando también los de comisario regio –como representante de la Corona en el territorio alavés– y maestre de campo –como jefe natural de las tropas formadas o de paso dentro de los límites provinciales–.

Por sorprendente que parezca, con el paso del tiempo el nombramiento del Comisario Regio, Maestre de Campo y Diputado General acabaría siendo competencia exclusiva de la Junta General de Álava. Este cargo unipersonal adquirió amplísimos poderes judiciales, administrativos y ejecutivos, hasta el punto de convertirse en la clave de bóveda del régimen foral alavés. Como ha señalado Rosario Porres (2003; 196), «el cargo de Diputado General será una figura política-ins-

titucional absolutamente singular respecto del sistema de gobierno de los territorios vascos y de la monarquía hispana».

En resumen, Enrique IV dotó a la Hermandad alavesa de un poderoso instrumento judicial para erradicar las arbitrariedades de los señores feudales. Pero lo que seguramente aquel monarca no podía sospechar es que, gracias a la colaboración del patriciado urbano con la pequeña nobleza rural, esa institución acabaría impulsando y culminando en un plazo relativamente breve «un movimiento de integración territorial y política que delimitó y articuló las tierras que conforman la Álava actual» (Díaz de Durana, 1990: 35)

Gracias a la protección dispensada por los sucesores de Enrique IV, la Hermandad alavesa consiguió ampliar sus iniciales atribuciones estrictamente judiciales con otras de carácter administrativo (relacionadas con el nombramiento de los oficios públicos), gubernativo (para mediar en los desacuerdos entre las hermandades locales), económico (para garantizar el abastecimiento de bienes de consumo o la seguridad de los caminos), militar (para el levantamiento de gente armada) o fiscal (mediante la creación de una hacienda provincial para que hacer frente a los gastos comunes). Tal como han puesto de manifiesto diversos autores (Martínez, 1974; Díaz de Durana, 1990; García, 1997; Porres, 2003), semejante aumento competencial hubiera sido imposible sin que mediara una relación de confianza entre los gestores de la Hermandad y los monarcas castellanos. Si aquéllos demostraron su acrisolada lealtad aportando hombres, dinero y bastimentos para atender las necesidades de la Corona, éstos colmaron de privilegios, inmunidades y exenciones a la Provincia de Álava.

También la configuración territorial del espacio alavés se concluyó relativamente pronto, aunque no todas las entidades locales que suscribieron las Ordenanzas de Rivabellosa acabaron integrándose en la Hermandad General. Algunas se descolgaron pronto y otras, en cambio, solicitaron su adhesión después. El mapa provincial quedó definitivamente completado a comienzos del siglo XVI con la incorporación de diversas hermandades locales en dos nuevas oleadas. En la primera, entre 1463 y 1481, se adhirieron Berantevilla, Campezo, Portilla, Salinillas de Buradón y Tierras del Conde; en la segunda, que tuvo lugar entre 1482 y 1501, lo hicieron Aramayona, Badayoz, Bernedo, Laguardia, Labraza y Marquínez (Díaz de Durana, 1990: 39)

Si a comienzos del siglo XVI la estructura territorial alavesa se articulaba en tres niveles, en 1537 se añadió uno más. La tradicional división entre lugares, concejos y hermandades se completó con la de cuadrillas, que tenía también una clara intención administrativa. Ese año la Provincia de Álava quedó dividida en seis cuadrillas: Vitoria, Salvatierra, Laguardia, Ayala, Zuya y Mendoza. Cada una reunía en su seno un número heterogéneo de lugares, concejos y hermandades locales que, en ocasiones, tenían escasa afinidad entre sí. Pero su diseño no había sido arbitrario porque se pretendía que las seis cuadrillas tuvieran un número similar de pagadores o vecinos fiscales. La nueva demarcación también tenía su importancia de cara a la elección de ciertos cargos públicos que, además de escribanos, comisarios, contadores y vocales de la Junta Particular, incluía también la designación del Diputado General. El número de cuadrillas se mantuvo inalterado hasta que, en 1840, se creó la de Añana con el fin de incrementar la capacidad de decisión de la ciudad de Vitoria en el gobierno provincial (Ortiz de Orruño, 1984; 481-483).

No es momento para profundizar más en el contenido del régimen foral. Baste decir que éste se mantuvo sin cambios notables hasta el siglo bien entrado el siglo XIX. En materia de carreteras no hubo grandes cambios ni siquiera con la Ley (supuestamente abolitoria de los fueros vascos) aprobada el 21 de julio de 1876, que transformó en provinciales las diputaciones forales de las tres provincias, porque sus efectos fueron paliados con la entrada en vigor del régimen concertado por Real Decreto de 28 de febrero de 1878. A partir de esa fecha, en efecto, las nuevas diputaciones provinciales no solo heredaron todas las competencias administrativas de las antiguas diputaciones forales, incluidas las relativas a la construcción, conservación, financiación y explotación de puentes y caminos que habían sido de su competencia; también consiguieron retener su autonomía financiera –es decir: la capacidad para fijar y recaudar impuestos– a cambio de abonar un cupo o cantidad anual pactada a las arcas del Estado (Alonso, 2018; Ortiz de Orruño, 2003: 409).

Por lo que al cuidado de la red viaria se refiere, ya en 1491 la Junta General de Álava obtuvo la pertinente autorización real para gravar a los transeúntes que utilizaran el camino entre Villarreal (Álava) y Ochandiano (Vizcaya) con el fin de costear su mantenimiento y reparación. Este hecho marcó un precedente, pues los Reyes Católicos le acabaron confiando la gestión del sistema viario provincial. La concesión no solo incluía las labores de supervisión de las obras sino también la recaudación de los impuestos concedidos para su financiación (González y De la Hoz, 1991: 142-145; González, 1996 B: 248). En cualquier caso, no fue algo excepcional. También en 1491 la Corona encomendó al Señorío de Vizcaya reparar el camino y los puentes construidos entre Orduña y el puerto de Bilbao, que estaban en muy mal estado y dificultaban la exportación de lana castellana concentrada en Burgos (Díaz de Durana, 1986: 242).

Esas competencias reales delegadas en principio temporalmente acabaron siendo aceptadas por la Junta General de Álava mediante sendos acuerdos, tomados el 21 de noviembre de 1504 y el 13 de mayo de 1514. Fue entonces cuando esta institución asumió la facultad para supervisar el estado de los caminos y puentes existentes dentro del territorio provincial, mandar reponer los que estuvieran deteriorados e, incluso, ordenar la construcción de los que considerara necesarios. También la Junta General decretó que los gastos de reparación y nueva construcción fueran sufragados por los habitantes de los lugares donde se realizaran las obras (Vidal-Abarca, 1996).

Ya durante el reinado de Carlos V, se afinó un poco más el procedimiento de financiación. El 9 de junio de 1536 la Junta General de Álava acordó que las obras de nueva fábrica fueran costeadas no solo por los vecinos de los lugares donde se realizaban, sino también por los de todas las localidades beneficiadas con su construcción. (Urteaga, 2012: 118). No obstante, la Junta General también podía decretar que las obras de mayor envergadura –como fue el caso de la composición del puerto de San Adrián, en la sierra de Aizkorri, en el límite entre Álava y Guipúzcoa– fueran costeadas por la totalidad de la población (González, 1996 B: 249).

Pese a ello, las obras públicas impulsadas por la Provincia no difirieron sustancialmente de las realizadas en otras partes de la monarquía. En el transporte de viajeros y mercancías se primó a la arriería sobre la carretería porque los caminos eran por lo general estrechos y carecían de un firme consistente. Las intervenciones eran concretas y muy puntuales. Se limitaban a la apertura de algunos pasos, al ensanchamiento de otros, a la construcción de algún puente y a la mejora de algún tramo para facilitar el acceso a ciertas localidades. Las obras se realizaban de forma bastante casual y aleatoria porque no respondían a un plan general preconcebido. Con frecuencia estaban condicionadas por acontecimientos extraordinarios, como el tránsito de personas reales. Así ocurrió, por ejemplo, en 1565 cuando hubo que reparar los caminos por donde iba a pasar la reina Isabel de Valois, o en 1615 con motivo de la boda de Felipe IV con Isabel de Borbón (Urteaga, 2012: 117-118, 132).

Durante el reinado de Felipe IV (1605-1665) Álava consiguió importantes competencias en relación con la gestión de su red viaria provincial. Como hemos indicado, el sistema de repartimientos obligaba a numerosas localidades alavesas a contribuir en la financiación de puentes y caminos construidos en espacios lejanos. Esto originó numerosas quejas, roces y pleitos con Logroño, Lerma, Briviesca, Oña o Poza de la Sal (González, 1996 B: 248). El punto de inflexión vino determinado por la negativa de la Provincia de Álava a colaborar en los costes del puente de Miranda de Ebro. El litigio se resolvió en 1644. Un Real Privilegio declaró a Álava exento de los repartimientos por obras realizadas fuera de su territorio, a cambio de que costeara en solitario las que se hicieran dentro (Azkarate y Palacios, 1996: 18-19; Urteaga, 2012: 118).

En aquel documento Felipe IV se expresaba de forma tan rotunda como tajante:

(...) QUIERO, y es mi voluntad, que ninguno de [los pueblos alaveses] sea obligado a pagar y contribuir, estén ó no las Hermandades de la dicha Provincia [de Álava] dentro de las leguas de la concessión de [los caminos]: porque aunque estén comprehendidas en su término es mi intención, y deliberada voluntad, que no se entiendan, ni executen, en ninguno de los Lugares de las dichas Hermandades, y Provincia: y que la raya de ellos se

repute, y tenga también por límite, hasta donde puedan llegar los dichos repartimientos, bien así, y tan cumplidamente, según, como, y de la manera que se reputa quanto à la raya del Reyno de Navarra, y de la dicha Provincia de Guipúzcoa, y Señorío de Vizcaya, y se practica en estas dos Provincias (...).

De esta forma, la Provincia consiguió satisfacer una vieja aspiración que venía persiguiendo desde hacía bastante tiempo. En la obtención de este privilegio jugaron un papel importante los representantes alaveses que se trasladaron a la Corte; pero también el cuantioso donativo que ofrecieron al monarca –7.000 ducados, según Juan Vidal-Abarca (1996: s.p.)–, en un momento en que la Corona estaba envuelta en costosos conflictos internacionales y sometida a fuertes turbulencias políticas internas.

Si el donativo ablandó la voluntad real, la singularidad alavesa ofrecía una base legal para concesión del Real Privilegio de 1664. Éste, en cualquier caso, iba mucho más allá de la exoneración de los impuestos inherentes a la construcción de caminos fuera de los límites provinciales. Porque, en efecto, declaraba a la Provincia de Álava exenta de los tributos reales y declaraba su régimen foral de la «misma calidad y condición» que los de Guipúzcoa y de Vizcaya. Así lo expresaba Felipe IV en un documento rubricado de su real mano:

Aunque la dicha Provincia [de Álava] ha estado, y está incorporada en mi Corona, y me ha hecho, y hace innumerables servicios, pasando de los términos de lo que parece posible respecto a sus fuerzas, se ha reputado por Provincia separada del Reyno, y no la han comprendido ... ningunos de los Tributos, y Cargas, que generalmente se han impuesto en mis Reynos de la Corona de Castilla, de propio motu, ni en otra forma: porque de todo ha sido, y es libre, y essenta, assí como lo son el mi Señorío de Vizcaya, y la mi Provincia de Guipúzcoa y se han regulado las dos Provincias, y aquel Señorío por de una misma calidad, y condición, sin ninguna diferencia en lo sustancial, y sin que aya avido, ni pueda aver razón para que la dicha Provincia dexe de gozar de ninguna essempción, libertad, prerrogativa, e inmunidad, que goze, y tenga la de Guipúzcoa, y el dicho Señorío.

Poco después de adquirir ese privilegio, la Junta General de Álava encomendó a su Diputación la realización de informes periódicos sobre el estado de la red viaria provincial. Los encargados de proporcionar esa información eran los procuradores de las distintas hermandades locales. A partir de 1658, los Diputados Generales tomaron la iniciativa de revisar sobre el terreno el estado de los caminos haciéndose acompañar de un escribano y de un maestro cantero. Esos tres individuos recorrían periódicamente los principales caminos del territorio y redactaban una memoria dando cuenta de su estado general, así como de las obras de reposición que convenía realizar (Vidal-Abarca, 1996: s.p.).

Los resultados de esa inspección ocular se plasmaban en un inventario llamado mapa. Este registro clasificaba los puentes y calzadas en dos únicas categorías. Se consideraban universales los caminos más frecuentados, normalmente pertenecientes a itinerarios interprovinciales, y particulares los menos concurridos, que solían ser intraprovinciales (Urteaga, 2012: 120). Esos mapas describen elementos inscritos en las rutas que analizaremos más adelante. Como por ejemplo el paso de las Conchas de Haro, citado de diferentes maneras. Si en 1692 se denominaba paso de las Conchas de Salinillas y se calificaba como particular, en 1705 se registra como calzada de la Salcedilla en la Hermandad de Salinillas y figura como universal (Vidal-Abarca, 1996: s.p.).

Esta misma clasificación servía para distinguir las competencias y obligaciones de las administraciones provincial y local. La Provincia era responsable mantener las infraestructuras universales y de costear las obras que superaran los 300 reales de vellón. Las hermandades locales se encargaban, por su parte, de mantener y reparar los elementos particulares que no superaran esa cantidad (Urteaga, 2012: 120). Esta norma provocó muchos roces y equívocos entre ambas administraciones. Con frecuencia las corporaciones locales descuidaban sus deberes y dejaban pasar el tiempo con la intención de hacer subir los gastos de reparación por encima de los 300 reales. Estas dilaciones no solo mermaban la comodidad y la seguridad de los desplazamientos;

también aceleraban el deterioro de las infraestructuras viarias e incrementaban los gastos de conservación (Vidal-Abarca, 1996: s.p.).

Con el fin de clarificar competencias y responsabilidades, la red estrictamente local de puentes y caminos quedó fuera de los mapas. Su mantenimiento se encomendó de forma exclusiva a hermandades, ayuntamientos y entidades menores, que debían vigilarlos, defenderlos y señalizarlos (Urteaga, 2012: 124). Los mapas eran revisados periódicamente por la Junta General y la Diputación. También periódicamente se abría un plazo para que las hermandades locales solicitaran realizar obras de nueva factura o incorporar tramos ya construidos al mapa provincial. Pero las disputas no cesaron porque, de la misma forma que se podían calificar como universales caminos antes considerados particulares, también otros podían perder esa categoría y quedar excluidos del cuidado provincial. Con frecuencia la discusión sobre otorgar o no la consideración de provincial a los diversos elementos de la red viaria solía ser acalorada entre los procuradores de hermandad, la Junta General acordaba la decisión final por mayoría de votos. En la actualidad se conservan los mapas realizados en 1665, 1692, 1744, 1754, 1777, 1828 y 1842 (Vidal-Abarca, 1996: s.p.). A partir de esa última fecha, los mapas fueron sustituidos por otras herramientas de gestión denominadas *Informes sobre el estado de los caminos*.

2.3. El contexto viario interregional y las relaciones comerciales

Para entender por qué se construyeron unos caminos y no otros es importante situarlos en un contexto geográfico más amplio, que desborda con mucho el marco provincial. Pero también es imprescindible conocer la red caminera alavesa –de rueda y de herradura– existente a mediados del siglo XVIII, cuando está a punto de comenzar la modernización de la estructura viaria a nivel estatal. Para ello es necesario partir de las guías de itinerarios y carreteras de postas diseñadas y construidas en tiempos de Carlos III.

Manuales de estas características aparecen ya en la España del siglo XVI, bajo la denominación de *repertorio de caminos*. Las primeras guías se publicaron en 1546 y 1576 y fueron obra de Pedro Juan de Villuga y Alonso de Meneses, respectivamente. Gracias a estas publicaciones podemos realizar una aproximación a los principales itinerarios utilizados en esa época (Uriol, 1990: 110-121). Estos documentos mencionan por vez primera una de las rutas que vertebraba las comunicaciones de nuestra área de estudio. Se trata del itinerario «Çaragoça para Bilbao» que, tras remontar el Ebro hasta Logroño, atravesaba tierras alavesas (Viñaspre, Villafría, Albaina, Treviño, Puebla de Arganzón, Nanclares de la Oca y Los Huetos), hasta empalmar en Murguía con el camino que iba de Vitoria a Bilbao y Laredo (Villuga, 1546: 42-43).

En 1758 Matías Escribano publicó en Madrid *Itinerario Español o Guía de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades y Villas más importantes de España y para ir de unas Ciudades a otras, y a algunas Cortes de Europa*. El libro gozó de gran éxito, por lo que se hicieron otras dos ediciones, en 1767 y 1775 (Uriol, 1990: 277). En nuestro caso, hemos utilizado la edición de 1767. Mediante este documento podemos conocer el recorrido de las principales rutas que atravesaban España a mediados del siglo XVIII. Así, hemos representado sobre la cartografía peninsular los itinerarios existentes en la zona de estudio y los que guardan relación con ella.

El primer camino es denominado como de *los aragoneses, valencianos, catalanes y castellanos*. Mediante el recopilatorio de Matías Escribano se ha podido comprobar que no existía un solo camino. En realidad, eran un conjunto de tramos de herradura y rueda combinados que, partiendo de puntos distintos, confluían en Logroño y continuaban por tierras vascas hasta llegar al Cantábrico. Estos itinerarios se pueden agrupar en tres bloques: el primero estaba conformado por los caminos que desde Madrid iban a Logroño y Calahorra por Almazán y Ágrede (los castellanos); el segundo, lo conforman los caminos que partían de Calatayud y Daroca para alcanzar Arnedo (los valencianos y aragoneses); y el tercero es el camino que, desde Zaragoza, remontaba el Ebro hasta Logroño (los aragoneses y catalanes). Pero es que una vez en suelo alavés, esta gran vía procedente del sur

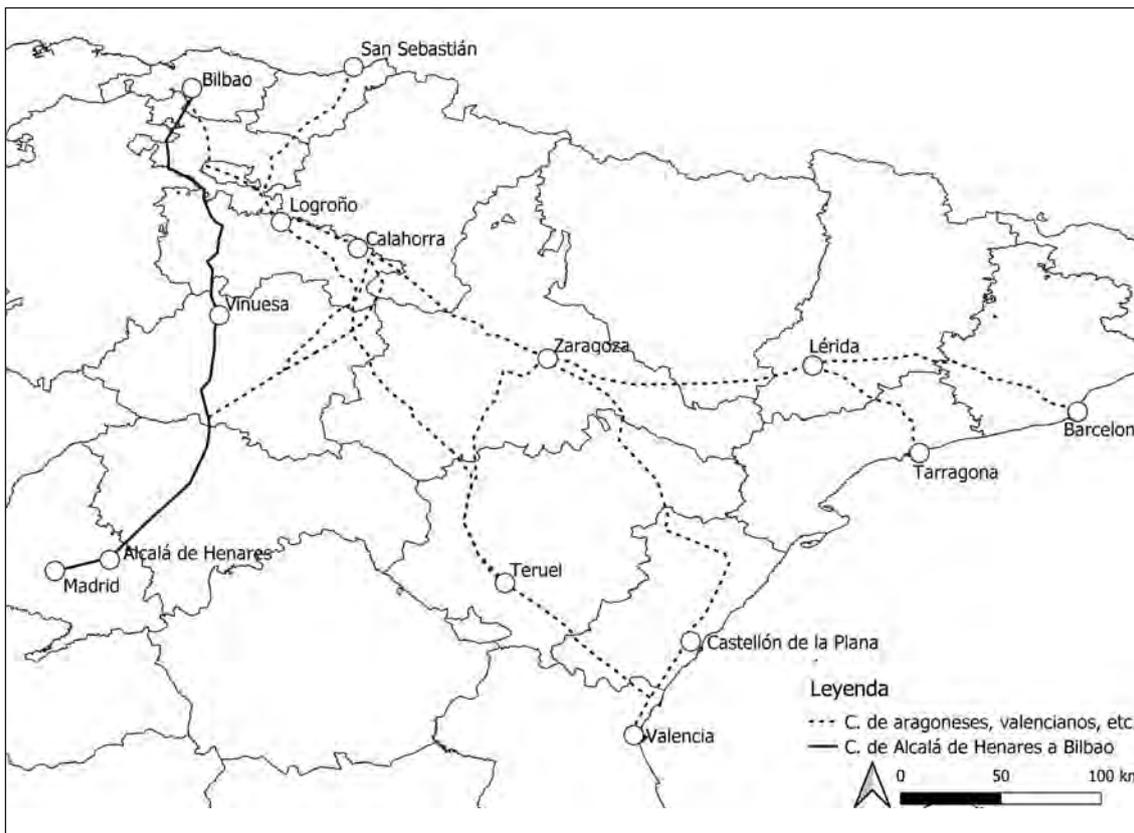


Ilustración 17:
 Mapa ilustrativo de los itinerarios adscribibles al camino de los aragoneses, valencianos, catalanes y castellanos y el camino de Alcalá de Henares a Bilbao.
 Fuente: elaboración propia a partir de Matías Escribano, 1767.

y del sudeste se volvía a bifurcar tras salvar el puerto montañoso de Villafría. Un ramal se dirigía a Bilbao por Nanclares de la Oca y Murguía, siguiendo el mismo itinerario utilizado desde el siglo XVI; el otro hacia San Sebastián por Maestu, Salvatierra, San Adrián y Segura, tal y como reflejan los diversos Mapas de la Provincia de Álava (López de Alda, 2007: 49).

El segundo camino que describe Matías Escribano es el que, partiendo de Alcalá de Henares, se dirige a Bilbao a través de las provincias de Guadalajara, Soria y La Rioja (Escribano, 1767: 97). Este itinerario, descrito como de herradura, recorre el tramo norte de la cañada real Galiana, que parte de Ciudad Real y termina en el puerto de Santa Inés (Vinuesa, Soria), en los agostaderos de los Picos de Urbión y la Sierra de la Cebollera. Una vez cruzado el Sistema Ibérico descendía hasta Anguiano para dirigirse a Nájera y Haro. Ya en la orilla del Ebro, remontaba el río por Zambrana y Puentelarrá para ir al encuentro del camino de Burgos a Bilbao por Santa Gadea del Cid.

La estructura comercial del valle alto del Ebro es igualmente fundamental para comprender la importancia de la iniciativa local y provincial a la hora de renovar el sistema viario y el desarrollo posterior que tuvo. Desde el siglo XVI se interrelacionan dos modelos para la generación de riqueza: la lana y el vino. Estos bienes de consumo son fundamentales para comprender las relaciones comerciales interregionales e internacionales de nuestra área de estudio. Como exponen Ibáñez Rodríguez y Alonso Castroviejo:

al calor del desarrollo de estas actividades económicas surgirán importantes fortunas individuales que darán paso a la configuración de un nuevo grupo social, el de los mercaderes, que se traducirá con el tiempo, en oligarquías locales. Al menos durante el siglo XVI la riqueza proveniente del comercio de la lana y la que surgió del vino se

entrecruzaron. El valle se benefició de la acumulación de capitales de la sierra, del entramado comercial, de las rutas y de los factores familiares serranos para afianzar su propio crecimiento agrario. La producción vinícola se desarrolló precisamente en las localidades que más directamente participaron en el comercio interregional e internacional. Algunas de las fortunas serranas se trasladaron de la sierra al valle y con ellas la infraestructura comercial (Ibáñez y Castroviejo, 1996: 215).

A partir del siglo XVII la especialización vitivinícola es ya palpable. Este hecho estuvo ligado al aumento de la demanda de vino en los valles y puertos cantábricos debido al retroceso que allí experimentó el consumo de sidra. Luis María Bilbao y Emiliano Fernández de Pinedo vinculan este cambio en el consumo con la crisis económica experimentada en la zona costera, que provocó «reducción de puestos de trabajo, descenso de los ingresos campesinos y, sobre todo, desabastecimiento y consecuente alza de precios» (Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984: 113). Como respuesta a la crisis se introdujo el cultivo del maíz, con el consiguiente retroceso de las pomaradas para la producción de sidra. El maíz era un cereal traído de América, cuyo cultivo requería agua en abundancia; pero a cambio era mucho más productivo que los cereales tradicionales de secano, como el trigo. En definitiva, la expansión del maíz en las zonas costeras impulsó la especialización interregional.

La reducción, a la postre, de las posibilidades del País para autoabastecerse en sidra a causa de la decadencia del manzano y la aparición de serias dificultades de incluir el aprovisionamiento exterior de vino en las reglas de la división internacional del trabajo, como antes lo fuera, creaban en el área marítima del País Vasco un mercado potencial para caldos, dispuesto a ser conquistado por quien esgrimiese mayor agresividad competitiva (Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984: 131).

Al mismo tiempo, los productores riojanos redujeron paulatinamente la competencia procedente del valle del Duero y de Ribadavia en las provincias marítimas de la cornisa cantábrica, fundamentalmente en Vizcaya y la Montaña de Santander (Huetz de Lemps, 1967: 667 y 671). La crisis económica de la Corona de Castilla durante el siglo XVII obligó a la reestructuración de la producción del vino y sus mercados. Efectivamente, esa reordenación de los mercados consumidores fue provocada por la división mercantil de la vertiente cantábrica. En este contexto, Vizcaya y Guipúzcoa fueron ganadas por vinos navarros y riojanos, que también se introdujeron en Santander, aunque en este espacio tuvieron que competir con los vinos procedentes de la Meseta (Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984: 131).

Como venimos comentando, a lo largo de la Edad Moderna la estructura económica del alto valle del Ebro vivió una progresiva especialización del sector vitivinícola, que favoreció el desarrollo de la economía monetaria y el monocultivo de la vid. Pero no todo el valle tuvo un desarrollo homogéneo. Donde más se notó el cambio fue en el espacio comprendido entre Haro, Laguardia, Logroño y Nájera, por ser la zona donde proporcionalmente más superficie agrícola se dedicaba a la vid y se producía más vino (Ibáñez y Alonso, 1996: 213-214). Esta tendencia se consolidó a partir de la segunda mitad del siglo XVII, y fue especialmente relevante en Rioja Alavesa. En términos porcentuales, entre 1540 y 1787 la aportación de esta comarca al conjunto de la zona subió del 12,1% al 27,1%, mientras que se mantuvo relativamente estable en torno al 52 % la de la Rioja Castellana. Si trasladamos esos porcentajes a hectólitros de vino, la parte alavesa pasó de 10.999,5 hl a 79.325,5 hl mientras en la parte castellana lo hizo de 46.364,1 hl a 153.199 hl. En otras palabras, mientras en esta parte la producción se multiplicó por tres, en Rioja Alavesa lo hizo por ocho (Ibáñez, 2002: 39).

A partir de la segunda mitad del siglo XVII las villas de Laguardia y Labastida aceleraron su especialización vitivinícola. Si a comienzos de la centuria Laguardia producía una media anual de 43.919 cántaras⁹ de vino (7.180,75 hl), a mediados de la misma llegaba a las 100.193 cántaras (16.381,55 hl) hasta alcanzar un máximo de 156.268 cántaras (25.549,81 hl) en la década de 1780

9 1 cántara alavesa = 16,365 litros (Dirección General de Agricultura, Minas y Montes-Ministerio de Fomento, 1918: 3).

(Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984: 125). Este ascenso se produjo en detrimento de la superficie dedicada al cereal, hasta el punto de convertir a la comarca en deficitaria en granos. Como señalan Bilbao y Fernández de Pinedo, «las relaciones bilaterales de reciprocidad entre Álava central y las Hermandades de Laguardia, Tierras del Conde y Salinillas [de Buradón] se estrechan firmemente a finales del siglo XVII en un pacto preferencial del mercado alavés para los vinos riojanos y del riojano para los trigos alaveses» (Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984: 128).

En este contexto, los viñedos riojano-alaveses estaban en una mejor posición que sus vecinos castellanos. En primer lugar, geográficamente se ubicaban en un mejor emplazamiento porque se situaban más al norte y, por tanto, generaban menores costes de transporte al hallarse más próximos a los centros de consumo vascos. Se ha de tener en cuenta que el transporte era lento, difícil y costoso. Por tanto, el beneficio que obtenía el comerciante por el vino se reducía a medida que aumentaba la distancia entre el centro de producción y el de consumo (Huetz de Lamps, 1967: 818).

En segundo lugar, el régimen foral vigente en Rioja Alavesa proporcionaba ventajas fiscales que sus vecinos castellanos no disfrutaban. Los caldos alaveses estaban exentos de ciertas tasas impositivas presentes en Castilla y exigibles en la margen derecha del Ebro, lo cual encarecía el producto en el punto de origen. A su vez, para acceder al mercado vasco los vinos castellanos debían pagar en las aduanas del distrito de Vitoria, lo que encarecía el producto en el destino final (Ibáñez, 2002: 45; Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984: 131). Por tanto, los vinateros riojano-alaveses estaban en una mejor posición que sus competidores para estar presentes en las provincias costeras justo cuando estaba retrocediendo el consumo de sidra y de chacolí.

Cantabria y Vizcaya se convirtieron en el siglo XVIII en los principales consumidores de vino riojano. No obstante, la conquista de este mercado fue lenta (Huetz de Lamps, 1967: 421). En el siglo XVI Bilbao, por ejemplo, consumía vinos traídos de Castilla, Galicia, Portugal, Andalucía, Valencia y Francia. Sin embargo, en el siglo XVIII, el rioja era el vino más vendido en Bilbao, aunque no había desaparecido del todo el procedente del valle del Duero. Similar situación vivió el resto de Vizcaya, donde villas como Portugalete tuvieron que tomar medidas para proteger la producción vitivinícola autóctona frente al aluvión de vinos riojanos (Huetz de Lamps, 1967: 490-494).

Guipúzcoa no fue un mercado especialmente ventajoso para el vino de rioja, siendo abastecida preferentemente por los caldos navarros, hasta el punto de absorber el 30 % de las exportaciones de ese origen (Huetz de Lamps, 1967: 416 y 816). La mejora de las vías de comunicación entre ambos territorios, el desarrollo económico y el crecimiento demográfico guipuzcoano durante el siglo XVIII estimuló la demanda de vino navarro. Si en 1578 se importaron 23.500 cargas¹⁰ de vino (33.191,4 hl), en la segunda mitad del siglo XVIII se superaron las 50.000 cargas (70.620 hl) y en 1775 se alcanzó el máximo con 60.261 cargas (85.112,64 hl) (Huetz de Lamps, 1967: 455). En cualquier caso, el abastecimiento de vino no fue homogéneo en toda Guipúzcoa. La presencia de vino riojano en algunas poblaciones del valle del Deba fue a más desde el siglo XVII, hasta el punto de convertirse en hegemónico en la centuria siguiente en villas como Oñate. En esta última, el artículo 35 de las ordenanzas de 1759 muestra la existencia de ocho tabernas que suministraban vino clarete de Rioja y una sola de Navarra (Huetz de Lamps, 1967: 500).

Entre el 50% y el 60% de la producción de rioja se exportaba. Sin embargo, la tecnología empleada para la producción de caldos carecía de técnicas que permitieran la conservación y crianza. Esto obligaba a consumir los vinos en un breve periodo, antes de la siguiente cosecha, ya que los caldos no solían aguantar los rigores del verano. Esta situación fue especialmente grave durante la segunda mitad del siglo XVIII. En este momento se produjo una crisis de sobreproducción que perjudicó a los vitivinicultores, especialmente a los pequeños, quienes se vieron obligados a malvender sus cosechas con la consiguiente caída de precios (Cañas, 2013: 30-31; Olleros, 1984; Ibáñez, 2002: 47).

¹⁰ Una carga equivale a 141,24 litros (Goicoechea, 1852: 26).

Tras describir la situación de la producción vitivinícola nos ocupamos en las páginas siguientes del otro producto clave en las relaciones comerciales del área de estudio: la lana. Durante ese tiempo, los municipios serranos riojanos mantuvieron un gran dinamismo económico. Sin embargo, su sistema comenzaba a dar síntomas de agotamiento y colapsó definitivamente durante el primer tercio del siglo XIX. Aun así, durante todo el siglo XVIII y comienzos del XIX desarrollaron una importante actividad económica, siendo la ganadería y el monte sus principales recursos. El sector más occidental del sistema Ibérico (Sierra de la Demanda, Picos de Urbión y Sierra de Cebollera), fue uno de los principales agostaderos, esquiladeros y lavaderos de lana de la Mesta (Pérez, 1996; Gómez y Moreno; 1997). Esta característica generó una importante actividad textil en torno a la transformación de la lana más basta, la que no se consideraba apta para la exportación, para confeccionar paños, bayetas y todo tipo de tejidos humildes de uso cotidiano (Ibáñez y Alonso, 1996: 212; Moreno, 1996; Martín, 2017).

El esquila y lavado se realizaban mayoritariamente dentro de los límites de la antigua provincia de Soria. Como el esquila no precisaba habilidades complejas ni instalaciones específicas, muchos ganaderos realizaban esta operación por su cuenta. Sin embargo, el lavado de la lana sí precisaba de infraestructuras propias (Pérez, 2011: 43). Durante la segunda mitad del siglo XVIII funcionaron lavaderos en Ágreda, Ajamil de Cameros, Canales de la Sierra, Lumbreras de Cameros, Medinaceli, Ortigosa de Cameros, San Pedro Manrique, Soria, Torrecilla en Cameros, Villoslada de Cameros, Vinuesa y Yanguas. De entre los centros de lavado destacaban Soria y Vinuesa, procesando entre 1770 y 1780 una media anual de 24.002,88 y 16.772,55 arrobas¹¹ (276.088,33 kg y 192.922,90 kg) respectivamente. En el mismo periodo, por ejemplo, Ajamil de Cameros, Canales de la Sierra, San Pedro Manrique y Yanguas procesaban 2.893,29 (33.279,49 kg), 4.212,79 (48.456,77kg), 2.093,4 (24.078,91kg) y 5.452,02 (62.710,76kg) arrobas respectivamente (Pérez, 2011: 46).

A fin de evitar el fraude y el contrabando, desde los lavaderos se comenzaba a fiscalizar el movimiento de los vellones y se otorgaba una guía o pase especial firmado por la autoridad competente para permitir el transporte de la lana hasta la aduana o puerto. En la segunda mitad del siglo XVIII los principales destinos para las sacas sorianas fueron los puertos de Santander, Bilbao y Bayona, habiendo perdido importancia el anteriormente significativo puerto de San Sebastián (Pérez, 2011: 47-48).

Para llegar hasta Santander, las recuas y las carretas se dirigían a Burgos para después tomar dirección a Reinosa y llegar a la capital cántabra mediante el recién construido camino real. También desde Burgos se exportaban los vellones a Bilbao por Orduña y Valmaseda. Los valles de Najerilla e Iregua igualmente sirvieron como vías de salida de la lana. Por el Najerilla se llegaba a Nájera y desde ahí, por Haro y Miranda de Ebro, la ruta se dirigía hacia Bilbao por Vitoria u Orduña. El Iregua permitía un fácil acceso a Logroño, desde donde partían itinerarios a Bilbao y Bayona, bien por Pamplona o bien por San Sebastián. Por ese puerto francés se exportaban también las lanas que, habiendo abonado los derechos en la aduana de Ágreda, iban por Tudela a Pamplona (Pérez, 2011: 48-49; Gil, 1983: 249; Escribano, 1767)

Las áreas intermedias entre la economía de montaña y las zonas con predominio del viñedo también experimentaron una importante especialización productiva. Situadas en las estribaciones del sistema Ibérico y en el pie de monte del sistema formado por la cadena Obarenes-Toloño-Cantabria-Codés, esas localidades tenían altitudes medias en torno a los 700 msnm. Se orientaron hacia la producción de cereales para el consumo humano (trigo, mijo, avena) y para alimentar a los animales de tiro (cebada) (Ibáñez, 2002: 40). En definitiva, la extensión de la vid, el aumento del tráfico comercial y la demanda de cereales impulsaron la especialización interregional y la integración económica de zonas complementarias (Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984:128; Ibáñez y Alonso, 1996: 219; Gómez, 1994: 150-151).

11 Una arroba equivale a 11,502 kg (Labrador, 1868: s.p.).

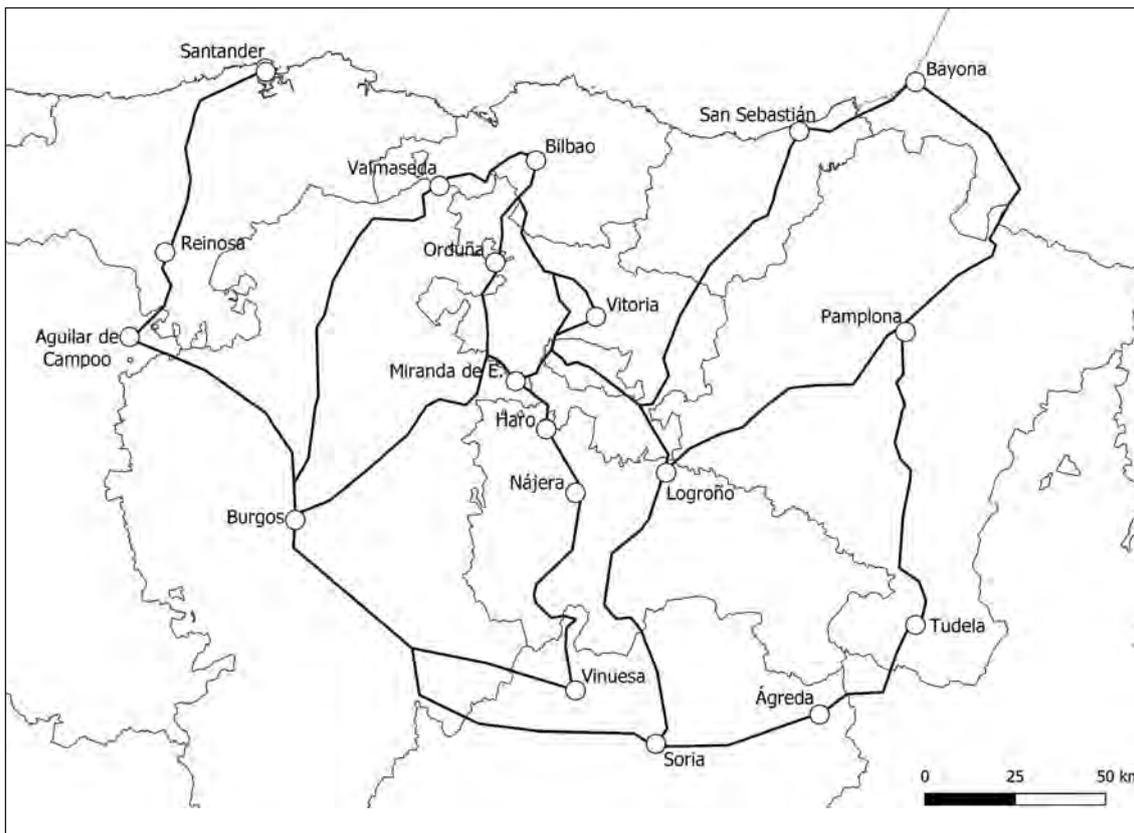


Ilustración 18:
 Mapa de las principales rutas de exportación de lana soriana.
 Fuente: Elaboración propia a partir de Pérez, 2011.

Al margen de las dinámicas de largo recorrido que imponía el comercio del vino y de la lana, también existían relaciones comerciales de corto recorrido que fueron trascendentales en el sistema económico de nuestra área de estudio. Las sierras de Cantabria y Toloño, como hemos mencionado, ejercen de barrera bioclimática entre las comarcas de Montaña Alavesa y Rioja Alavesa. Esto generó un nexo comercial (equiparable a la biosíntesis) de intercambios de ciertos productos excedentarios en una comarca a cambio de los que se carecían. De esta manera, las gentes de la vertiente norte vendían a Rioja Alavesa madera y derivados (carbón y cisco), en tanto que adquirían vino y aceite (Fernández de Labastida, 2011: 286).

Buena parte de estos intercambios cotidianos y de volúmenes humildes se sostenían gracias al trabajo femenino, frente a lo que ocurría en las grandes rutas comerciales profesionalizadas. Así, lo narra la antropóloga Ixone Fernández de Labastida:

Se solían juntar cuatro o cinco mujeres del mismo pueblo a la mañana temprano. Cada una llevaba un burro o macho con cestos cargados de carbón y cisco en su lomo. En ocasiones, los animales también acarreaban carros llenos de productos para vender. Las mujeres realizaban la mayoría del viaje a pie puesto que a la vuelta los animales también venían cargados de otros productos como garrafas de aceite y vino (...). El viaje se realizaba a través de los caminos de arrieros que cruzan los montes (...) [e] iban y volvían en un mismo día (Fernández de Labastida, 2011: 289).

Estos viajes de ida y vuelta podían durar hasta diez horas. Cuando esas mujeres encargadas realizaban el transporte no tenían con quién dejar a hijos (o incluso nietos) pequeños y solían llevarlos

consigo. Estos viajes no estaban exentos de peligro debido al mal estado de los caminos y a la difícil orografía que debían salvar para llegar a Rioja Alavesa (Fernández de Labastida, 2011: 290).

En la zona, también existían actividades relacionadas con el contrabando, ocupación preferentemente masculina. Existe un elevado número de denuncias de furtivismo. Normalmente relacionadas con la elaboración clandestina en el bosque de carbón vegetal o por la conducción de cargas de leña o de alimentos sin licencia a través de la sierra. Aunque la mayor parte de las denuncias encontradas datan del primer tercio del siglo XX, están documentadas desde al menos el siglo XVIII. Si en 1734 dos vecinos de Bernedo fueron denunciados por transportar mercancías de Navarra sin pasar por la aduana¹², en 1917 el alcalde de Peñacerrada solicitó a la Diputación de Álava tomar medidas para evitar talas clandestinas en los montes de su término municipal realizadas por vecinos de los pueblos cercanos (Pipaón, Labastida, Samaniego, Ábalos, San Vicente de la Sonsierra, Peciña o Ribas de Tereso). En realidad, el volumen sustraído era de escasa entidad pues, aunque el furtivismo estaba extendido era una estrategia de mera supervivencia, para el abastecimiento propio o para complementar la economía doméstica mediante la venta de leña y carbón a pequeña escala¹³. En cualquier caso, esa denuncia pone de manifiesto la estrecha relación entre los habitantes de ambas vertientes de la sierra, habitual y asumida por la costumbre, aunque a veces pudiera tener un carácter un tanto problemático.

2.4. El estado del sistema viario del sur de Álava y la Rioja Castellana

La realidad de los caminos de la primera mitad del siglo XVIII no difería mucho de la vivida en las centurias precedentes (XV, XVI y XVII). Las obras realizadas fueron, en comparación con las transformaciones que veremos a partir de 1770, poco impactantes. Se limitaron a la reparación de puentes –en algún caso también a su construcción– y a la composición de algunos tramos de calzada (Madrazo, 1984 A; Uriol, 1990). Se hicieron para facilitar los pasos y atravesar los cauces de agua que bajaban de las sierras de Cantabria y Toloño. Como veremos más adelante, las obras de mayor entidad se realizaron en el entorno de las Conchas de Haro¹⁴ (Vidal-Abarca, 1996), y en el extremo oriental del área estudiada, entre las localidades de Bernedo, Cripán y Villafría (Díaz de Durana 1986: 240; Vidal Abarca, 1996). Aunque de menor entidad, también se realizaron obras de mejora en los puertos de Recilla y Toro, tal como atestigua el registro arqueológico y documental en estos collados.

El sistema viario precedente estaba compuesto por una densa red de caminos, mayormente de herradura, que conectaba cada localidad con las de su entorno. A su vez, existía una trama de veredas y sendas que permitían el acceso a campos de cultivo, montes, caleras, molinos, canteras, argomales, dehesas, majadas y demás espacios necesarios para la actividad agrícola, ganadera y forestal. Sin embargo, como indica José María Coronado Tordesillas, «los caminos existentes no habían sido construidos sino hollados, por lo que no contaban con obras de drenaje, firmes, trazados adecuados tanto en planta como en sección o alzado, guardarruedas, etc. lo que hacía que muchas épocas del año fueran intransitables» (2007: 133). Algunos de estos caminos se preservan y/o se mantienen en la toponimia a través de diversos mecanismos.

En primer lugar, tenemos la fórmula «camino» más el nombre de un lugar, generalmente una localidad o característica geográfica. Este es el caso de *camino Leza* o *camino de Elciego*, en Villabuena de Álava, (González, 1986 B: 27). En segundo lugar, también se han conservado mediante topónimos como *calzada*, *la calzada*, *las cañadas*, *la cañada*, *cuesta de las carretas* o *los arrieros*,

12 AA: DH-263-9 (1739).

13 AA: DH-4435-26 (1917-1918).

14 AA: DH-1929-4 (1659).

que hacen referencia a sus características físicas o a sus usuarios. En tercer lugar, conocemos los topónimos compuestos por el prefijo *carra* unido al nombre de una localidad: *carranájera*, *carralciego*, *carrabaño*, *carrasanvicente*, *carralaguardia*, *carralezas*, *carrapáganos*, *carranavaridas*, *carravillar*, *carrayécora*, etc.–. Otras veces el prefijo *carra* puede ir acompañado de un despoblado (*carraquin-tana*, *carrasquide*, etc.) o de otros elementos expresivos (*carracastellano*, *carralobos*, *carravalseca*, *carravacas*, etc.) (González, 1986 B). Esta fórmula la hemos localizado en toda la comarca de Rioja Alavesa, a excepción de Labastida, y su presencia se extiende por gran parte del valle del Ebro. Como explica Juan Antonio Frago Gracia «se trata, sin duda, de una carrera “camino” contraído en *carra*, por entrar como primer elemento en composición corográfica y quedar así desplazado su acento al segundo componente, con el que se fusiona en una nueva unidad léxica. De este modo, Carracabanillas fue anteriormente Carrera de Cabanillas» (Frago, 1976: 128).

Más allá de la toponimia, una parte de esta red se ha mantenido, o al menos su trazado, reutilizada para construir las actuales carreteras, la red de caminos rurales o como vías de acceso al monte. No obstante, la conservación-transformación de este sistema viario ha sido desigual. Rioja Alavesa, pese a la intensa alteración del territorio que ha supuesto la vitivinicultura industrial en las últimas décadas, ha conservado mejor esta red que la Montaña Alavesa o la comarca de Añana, en el límite más occidental del territorio provincial. Esto se puede ver reflejado mediante el análisis comparado de la cartografía histórica y la actual.

Como podemos apreciar en la ilustración 19, en 1955 dio comienzo el proceso de concentración parcelaria en Álava, que se aceleró en los años sesenta y setenta, y se completó en los ochenta. Esta reordenación de los campos de cultivo alteró profundamente el paisaje agrario alavés, principalmente del área central de Álava, zona en la cual ha tenido una mayor incidencia. Junto con la concentración parcelaria gran parte de la red caminera local tradicional desapareció, pues los antiguos caminos quedaron convertidos en campos de cultivo. La nueva distribución de las parcelas implicaba también la creación de un nuevo sistema viario más apto para la mecanización del campo. Entre 1965 y 1975 la concentración parcelaria afectó a la práctica totalidad de localidades existentes en la vertiente norte de las sierras de Cantabria y Toloño¹⁵. En cambio, en la vertiente meridional este proceso de reordenación territorial solo ha afectado a las parcelas situadas a pie de monte, espacios tradicionalmente dedicados al cultivo de cereal (Ruiz y Galdós, 1988: 307). Por esa razón las huellas materiales y toponímicas de la caminería son más claras y en muchas ocasiones poseen soporte físico con la presencia de caminos o veredas.

Las sierras de Cantabria y Toloño no fueron en ningún momento impedimento para las comunicaciones. Pese a su abrupta orografía, los numerosos collados que albergan fueron utilizados para las conexiones a una escala múltiple, es decir, tanto para las comunicaciones locales como regionales e interregionales. Parte fundamental de la red viaria pre-moderna fue el sistema de puertos de montaña que permitían el tránsito, por un lado, de las localidades de la Montaña y Rioja Alavesa y, por otro lado, entre el valle del Ebro, la Llanada Alavesa y los valles cantábricos.

No todos los pasos de montaña tenían la misma utilidad y ésta variaba según su escabrosidad. La toponimia, el registro arqueológico y la documentación nos permiten discernir –si bien someramente– la cantidad y naturaleza del tráfico entre unos y otros. Aunque la toponimia tradicional distingue entre puertos y portillos, en muchas ocasiones la diferencia entre ambos términos es difusa. Por ese motivo nos hemos visto en la obligación de realizar una categorización para clasificar estos elementos en base a otros indicadores. Así pues, los puertos son aquellos caminos, generalmente de herradura, aunque a veces también de rueda, que remontan la sierra por collados de más fácil acceso y que normalmente tienen un cierto grado de acondicionamiento. Designaremos como portillos, en cambio, aquellas sendas o veredas que suben por la sierra a collados con un acceso más escabroso y sin obras de acondicionamiento.

15 Departamento de Agricultura (Diputación Foral de Álava): Datos de las zonas de concentración parcelaria de Álava terminadas, <https://web.araba.eus/documents/105044/238537/Ejecutadas+CAST+2010.pdf/9cc054f5-0176-faaf-e3eb-f7b73f12504c?t=1543333005230>



Ilustración 19:
Ortofotografía del valle del Ega en la zona de Bernedo sobreponiendo ortofotografías actuales con la del vuelo americano de 1956.

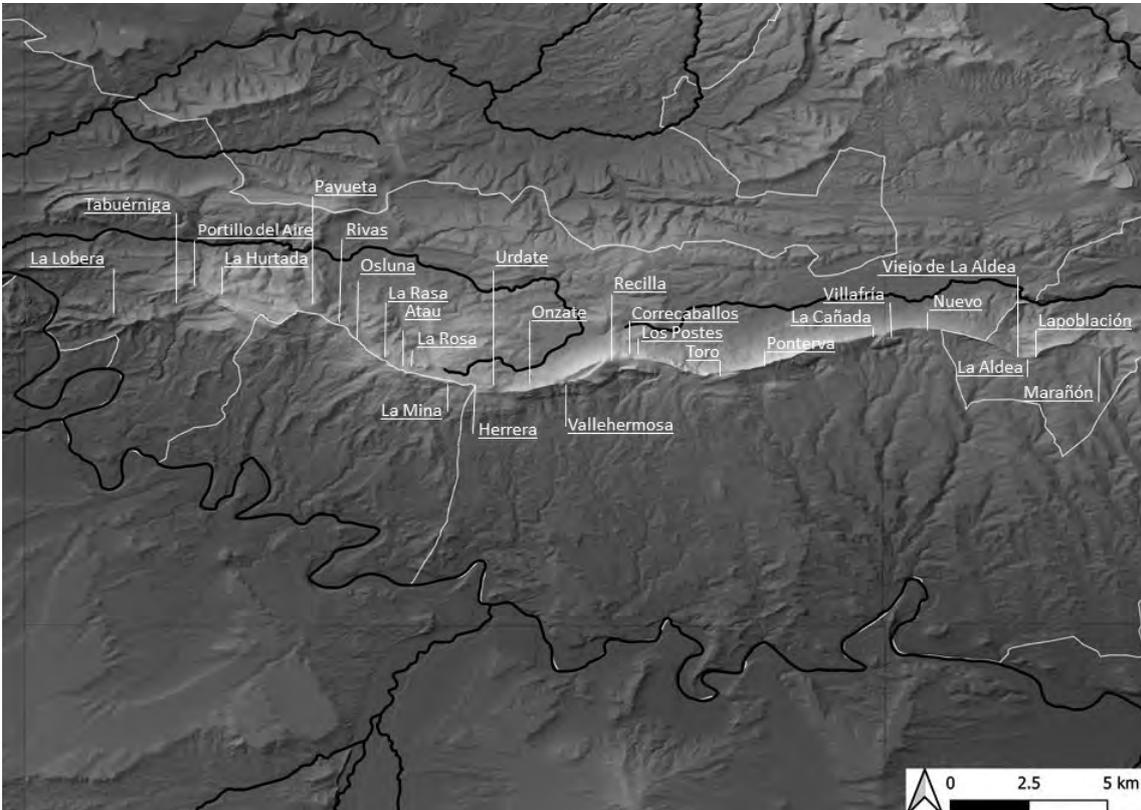


Ilustración 20:
Puertos y portillos de las sierras de Cantabria y Toloño.

Para localizar los puertos hemos recurrido a tres fuentes principales. En primer lugar, mediante la revisión de las minutas cartográficas de la segunda mitad de la década 1920 de los términos municipales de Ábalos, Bernedo, Labastida, Lagrán, Laguardia, Lapoblación, Salinillas de Buradón¹⁶, Samaniego, San Vicente de la Sonsierra y Zambrana. En segundo lugar, con la lectura de los trabajos realizados por el etnógrafo Salvador Velilla sobre las sierras de Toloño y Cantabria. En tercer lugar, el análisis de actas de deslinde y amojonamiento de municipios que tienen su límite jurisdiccional en las cumbres de la sierra. De esta manera hemos podido recoger la presencia de 28 puertos y portillos (tabla 3).

Tabla 3.
Puertos y portillos de las sierras de Cantabria y Toloño

Paso	Clasificación	Ámbito	Cronología
La Lobera	Puerto	Local/Interregional	XVIII
Tabuérniga	Puerto	Local	Indeterminada
Del Aire	Portillo	Local	Indeterminada
La Hurtada	Portillo	Local	Indeterminada
Payueta	Puerto	Local	Indeterminada
Rivas	Puerto	Regional	XIX
Osluna	Portillo	Local	Medieval
La Rasa	Portillo	Local	Indeterminada
Atau	Portillo	Local	Indeterminada
La Rosa	Portillo	Local	Indeterminada
Herrera	Puerto	Regional	XVIII
Urdate	Puerto	Local	Indeterminada
Onzate o Portillejos	Portillo	Local	Indeterminada
Vallehermosa	Portillo	Local	Indeterminada
Recilla	Puerto	Local	Medieval/Moderna
Correcaballos	Portillo	Local	Indeterminada
Los Postes	Portillo	Local	Indeterminada
Toro	Puerto	Regional/Local	Medieval/Moderna
Ponterva	Portillo	Local	Indeterminada
La Cañada	Puerto	Local	Moderna
Villafría	Puerto	Interregional/Local	XVI
Nuevo (de Villafría o Bernedo)	Puerto	Interregional/Local	XVIII
Viejo de La Aldea	Puerto	Interregional/Regional	Medieval/Moderna
La Aldea	Puerto	Regional	XX
Lapoblación	Puerto	Regional	XIX
Marañón	Puerto	Local	Moderna

¹⁶ El 11 de noviembre de 1974 Salinillas de Buradón se incorpora al Municipio de Labastida. Hasta entonces fue un municipio independiente (BOE, núm. 296, 11 de diciembre de 1974: p. 25187).

Los portillos han generado un menor volumen documental y en algunos casos tan solo son mencionados en las actas de deslinde y amojonamiento. Es el caso de El Tejo, Palo o Las Serrillas, que no los hemos podido ubicar¹⁷. Otros, sin embargo, Tabuérniga, El Aire o Ponterva han generado un mayor registro documental (Velilla, 2012: 132-133 y 137). Portillos como La Hurtada, La Rasa, la Mina, Onzate, Vallehermosa, Correcaballos, los Postes y Palo, por último, solo han dejado registro oral, tal y como hemos podido ver en los mapas toponímicos de José Antonio González Salazar (1986 A, 1986 B). El acceso a los portillos se realizaba mediante senderos y veredas de poca entidad, sin obras de fábrica ni explanación alguna, por lo que su uso no ha dejado registro arqueológico visible.

Como se ha avanzado, los puertos se ubican en collados con mayor accesibilidad y mantienen restos de obras de acondicionamiento. Los restos arqueológicos nos han permitido conocer cómo eran estos caminos de montaña ya que conservan gran parte de su trazado y de las obras de explanación y fábrica. El objetivo de estas obras era facilitar el ascenso y reducir la fatiga de los viajeros y bestias de carga. Por ese motivo, hemos localizado numerosas explanaciones consistentes en la realización de cortes y rellenos transversales y longitudinales en las laderas, propias de las técnicas pre-modernas (Ruiz, 2016: 449). Además, se han localizado frecuentes desmontes en los mismos collados para reducir la rasante. En los tramos más escarpados se han localizado rudimentarios zigzags, como es el caso de Recilla, donde se han documentado muros de sostenimiento sobre los que asentar el camino o una rudimentaria calzada (ilustración 21 y 22). Pese a las obras mencionadas, el ancho de estas vías corresponde a caminos de herradura. Además, son pasos que han dejado mayor presencia en la documentación escrita.

No todos estos puertos tenían la misma importancia. Algunos servían únicamente para la vertebración de las comunicaciones locales, otros también fueron utilizados tanto para la explotación de la propia cordillera como para el comercio de largo recorrido. Por ejemplo, el puerto de Recilla fue utilizado por la villa de Laguardia para la captación y el aprovisionamiento de nieve para sus neveros, pero también para las comunicaciones con Pipaón. Así nos lo muestra la toponimia y la memoria oral (Rodríguez, 2017). En la misma línea, los puertos de La Rosa y el Toro conectaban –respectivamente– Álbalos con Peñacerrada y Laguardia con Lagrán; pero también eran utilizados para el comercio regional (Velilla, 2012: 134 y 136).

Tan solo unos pocos puertos se incluyen dentro de rutas de largo recorrido. Esos itinerarios, como hemos visto, se deben contextualizar en los flujos comerciales que comunicaban los valles y puertos cantábricos con el arco mediterráneo a través del valle del Ebro, del sistema Ibérico y del alto Duero. Dentro de estos itinerarios debemos enmarcar los puertos orientales de la sierra de Cantabria: Villafría, Nuevo de Villafría/Bernedo, Viejo de la Aldea y Lapoblación. Al contrario que los anteriores, su importancia histórica de estos últimos ha dejado huella en la historiografía alavesa por lo que podemos hacer una mejor aproximación de la realidad histórica a la caminaria de la zona.

Un ejemplo de ello son los puertos de Villafría y del sector oriental de la sierra de Cantabria, en los límites de Álava y Navarra. Como veremos más adelante, se construyeron para dar respuesta a la evolución de la locomoción. Este proceso ha dejado un total de cinco puertos de montaña, que cuentan con un importante registro arqueológico y permiten el estudio de su materialidad. Además, se ha conservado abundante documentación escrita. Todo ello nos ha permitido contextualizar y comprender las obras de fábrica efectuadas en la red viaria desde el siglo XVI hasta el XX y que serán protagonistas en los siguientes capítulos.

Una vez dibujado el panorama del norte de la zona de estudio, ahora nos trasladamos al límite meridional para analizar la completa relación entre caminos y ríos. El mayor de la zona es el Ebro. Sin embargo, también existen y hay que salvar un buen número de ríos menores y arroyos. Hasta la segunda mitad del siglo XVIII había un reducido número de puentes, siendo habitual vadear los cauces. Solo cuando una ruta concreta tenía un considerable incremento del tráfico se construía un

17 AMP: 100-1 (1926).



Ilustración 21:
Detalle del muro de contención del camino
del puerto de Recilla (Lagrán, Álava).

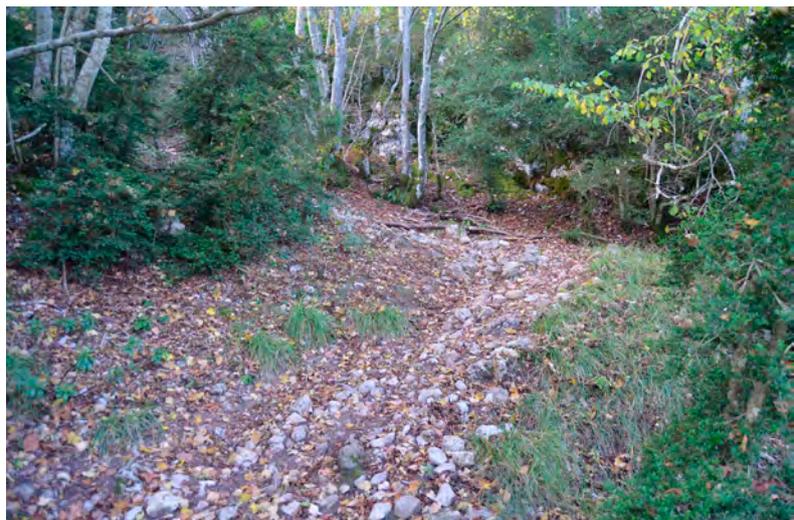


Ilustración 22:
Curva del camino
del puerto de Recilla (Lagrán, Álava).

punte para no tener que depender de los vados ni del régimen fluvial de ese curso de agua. Buena parte de los puentes más antiguos se construyeron sobre plataformas de madera (más frágiles, pero de menor coste, tiempo en su erección y mantenimiento). Solo a partir del siglo XVIII estos pontones de madera comenzaron a ser reemplazados por puentes de piedra. Eran más sólidos y seguros, pero también exigían una inversión considerable (Azkarate y Palacios, 1996: 81-87).

Con respecto a la cronología, los puentes más antiguos sobre el río Ebro datan del medievo y se construyeron en Miranda de Ebro, Haro, San Vicente de la Sonsierra y Logroño. También es medieval el puente sobre el río Zadorra existente en Armiñón (Azkarate y Palacios, 1996: 88; Arrúe et al., 1998: 717, 732 y 785). Ya en el siglo XVI podemos documentar los puentes de Lacorzanilla y Arce sobre el Ayuda y el Zadorra, respectivamente; ambos se encuentran en el municipio de Berantevilla. Otros puentes realizados en esa centuria son los de Herrerías-Cervera sobre el río Inglares, entre Berganzo y Peñacerrada, el puente de Cripán, y Vallermen en Viñaspre. Durante el siglo XVII se construyeron otros ocho a lo largo del río Ega-Berrón, desde Santa Cruz de Campezo a Virgala. A partir del siglo XVIII se acelera extraordinariamente la construcción de puentes, hasta alcanzar los 163 en todo el territorio provincial, de los cuales 24 estaban en el partido de Laguardia (Azkarate y Palacios, 1996: 95-101).

Al margen de estas construcciones, también se empleaban un buen número de vados a lo largo del territorio. Sin embargo, su utilidad estaba estrechamente ligada al régimen hidrológico de los ríos que franqueaban. Así pues, además de los cuatro puentes mencionados que permitían cruzar el Ebro, existían en torno a 36 vados que comunicaban ambas orillas entre la desembocadura del río Bayas en Miranda de Ebro y el Iregua en Logroño¹⁸.

De forma complementaria a los puentes y, especialmente, a los vados, los ayuntamientos ribereños alaveses establecieron hasta el siglo XX varios servicios de barcas o barcazas para mantener una comunicación más segura y permanente entre las dos orillas del Ebro. Estas infraestructuras han dejado huella en la toponimia y en la documentación. Poseemos sobradas evidencias de la presencia de barcas en Salinillas de Buradón, Labastida, Baños de Ebro, Elciego y Lapuebla de Labarca que han dejado su impronta en la toponimia (González, 1986 A y B).

18 ACEGCGE: Ar. E-T.5-C.2-18(2) (29/01/1838).

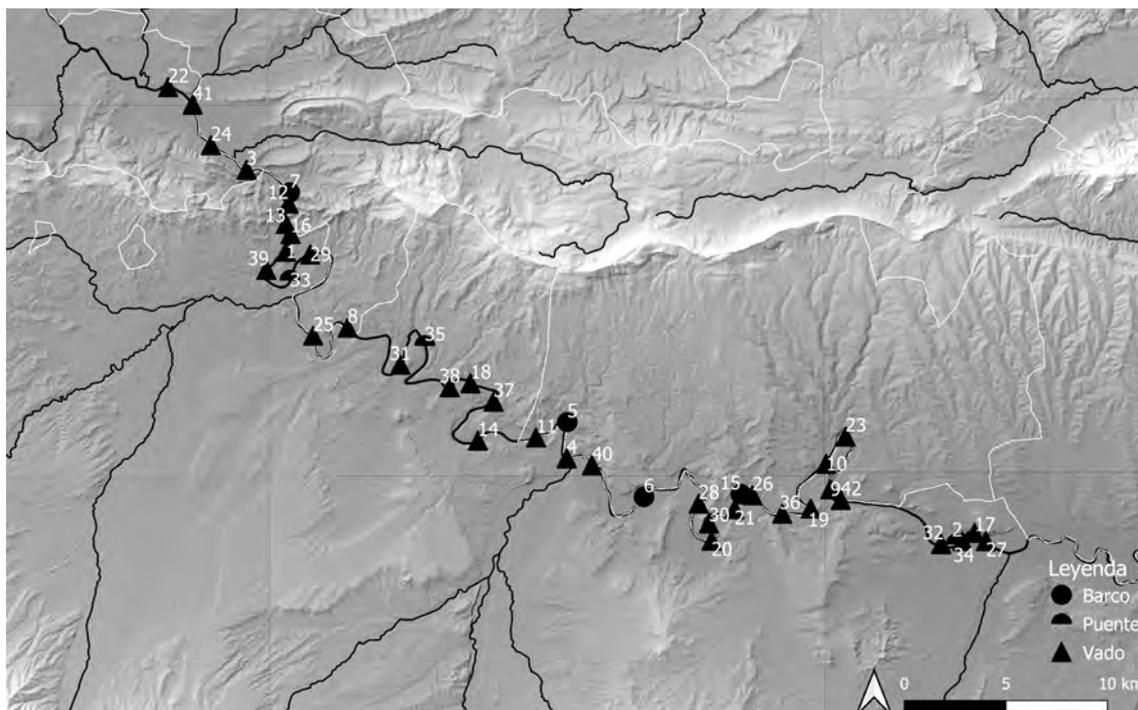


Ilustración 23:
 Mapa con los barcos, puentes y vados sobre el Ebro desde el río Bayas hasta el Iregua¹⁹.
 Elaboración propia a partir de ACEGCGE: Ar. E-T.5-C.2-18(2).

Para finalizar esta panorámica general de la red viaria en el punto de partida cronológico de nuestra investigación nos fijaremos brevemente en lo que ocurría al otro lado del río Ebro. Durante la primera mitad del siglo XVIII el estado de los caminos de la Rioja Castellana era muy deficiente. La climatología invernal dificultaba mucho la conducción de mercancías entre noviembre y mayo. Incluso durante los meses de verano el mal estado de los caminos ponía en peligro los carruajes (Cañas, 2013: 33; Ollero, 1995: 158; Ollero 1984: 28). Larruga dejó testimonio de ello a finales del siglo XVIII como podemos observar en la siguiente cita:

Otra grave calamidad (y en mi concepto la principal) que nos abrumba, es el lastimoso estado de todos los caminos de la Rioja. Como esto está a los ojos de todo el mundo no hay porqué detenerse en ello; basta decir, que desde Noviembre hasta Mayo no pueden transitar sin graves peligros y detenciones las requas, y que aún en el tiempo de verano tienen mucho trabaxo los pocos carruages que transitan por el camino que aquí llamamos real; pues en un país a donde no se puede venir sino por el ayre (...) se ve anegado en su abundancia y pobrísimo con el peso de su cosecha (Larruga, 1793: 208-209).

19 1. Arenales, 2. Bajo del puente frente a San Francisco, 3. Bajo el cañal de los Frailes, 4. Baños de Ebro al soto del Conde, 5. Barco de Baños de Ebro, 6. Barco de Elciego, 7. Barco de Salinillas, 8. Bigorta, 9. Bodeguillas del Cortijo I, 10. Bodeguillas del Cortijo II, 11. Cañas de Conde Hervías, del Pájaro o Pasada de las Arenillas, 12. Conchas I, 13. Conchas II, 14. Debalillo o Las Lastras y Salmera, 15. El Barco de Lapuebla de Labarca, 16. Fraile, 17. Ganchera, 18. Gran Castillo, 19. La fuente de muga de Logroño, 20. La Mezana de Lapuebla, 21. La Peña Gorda, 22. La Ysla, 23. Las Aguas y La Calera, 24. Las Ventas, 25. Matulleri o Matuller, 26. Molino del Nieto, 27. Molino del Prior, 28. Montecillo frente al molino de Venicero, 29. Murito o Boca del Ebro, 30. Olivo de Huicio, 31. Pesquera, 32. Presa de Logroño, 33. Puente de Briñas, 34. Puente de Logroño, 35. Puente de San Vicente de la Sonsierra, 36. Remolinos, 37. Rueda Vieja, 38. San Juan, 39. Suso Canoria o Gárate, 40. Tronco Negro, 41. Yrcio, 42. Zabalsa.

Esta situación no difería mucho de la realidad que vivía todo el Reino en aquel momento; pero como apunta Larruga, el mal estado de la red viaria repercutía muy negativamente en la economía de la región. Sin un buen entramado de caminos que le permitiera exportar con ahorro y comodidad su producción de vino y lana, la Rioja Castellana corría el riesgo de quedar económicamente estancada (Gómez, 1994: 146-147).

Por ese motivo en la segunda mitad del siglo XVIII los pueblos y villas de la zona vieron la necesidad de mejorar la red viaria regional para ser más competitivos y permitir una exportación e importación de productos de forma continua. Y es que mediante la construcción de caminos se buscaba reducir los tiempos de transporte, aumentar la velocidad y establecer una comunicación permanente sin interrupciones por causas climatológicas. De esta manera, durante el siglo XVIII la sociedad riojano-castellana se asoció para hacer frente de forma conjunta a una problemática común. En este contexto nació en primer lugar la Junta de Cosecheros (1721) y después la Real Sociedad Económica de La Rioja Castellana (1784), sucesora de la anterior (Ollero, 1995; Viguera, 2007).

La carretería tenía una presencia menor en la economía de la Rioja Castellana, concentrándose en Logroño, Haro y Alfaro. Esto también puede ser reflejo de la presencia de un potente núcleo carretero en la comarca natural de Pinares, entre las provincias de Burgos y Soria, donde la Cabaña Real de Carreteros tenía una de sus hermandades (Gil, 1983). Las rutas aptas para la carretería se limitaban a la carrera de Aragón, que remontaba el Ebro desde Zaragoza por Tudela, Alfaro y Calahorra hasta Logroño, y al viejo camino de Santiago francés, que desde esta ciudad se dirigía a Burgos por Nájera y Santo Domingo de la Calzada. También existía una densa red de caminos de herradura, de la cual nos hablan viajeros como Melchor Gaspar de Jovellanos, los informes remitidos a Tomás López o la *Guía de caminos* de Matías Escribano (Arrúe, 1998: 54-58). Este último nos habla del camino existente entre Vinuesa, Nájera y Haro, o de los que comunican las tierras de Soria y el Ebro a través de los valles del Alhama y del Cidacos (Escribano, 1767: 77 y 96).

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII el eje del Ebro, el cual vertebraba las comunicaciones de noroeste a sureste, comenzó a adquirir la importancia que tiene en la actualidad. Esto fue debido a la creciente relevancia de la conocida como carretera de Aragón para enlazar Zaragoza con Burgos, Santander y las Provincias Vascas (Arrúe, 1998: 58). De hecho, los primeros caminos carreteros modernos construidos en la Rioja Castellana fueron en esa doble dirección: de Logroño a Santander y de Logroño a Calahorra (Bilbao, 1984: 116-122).

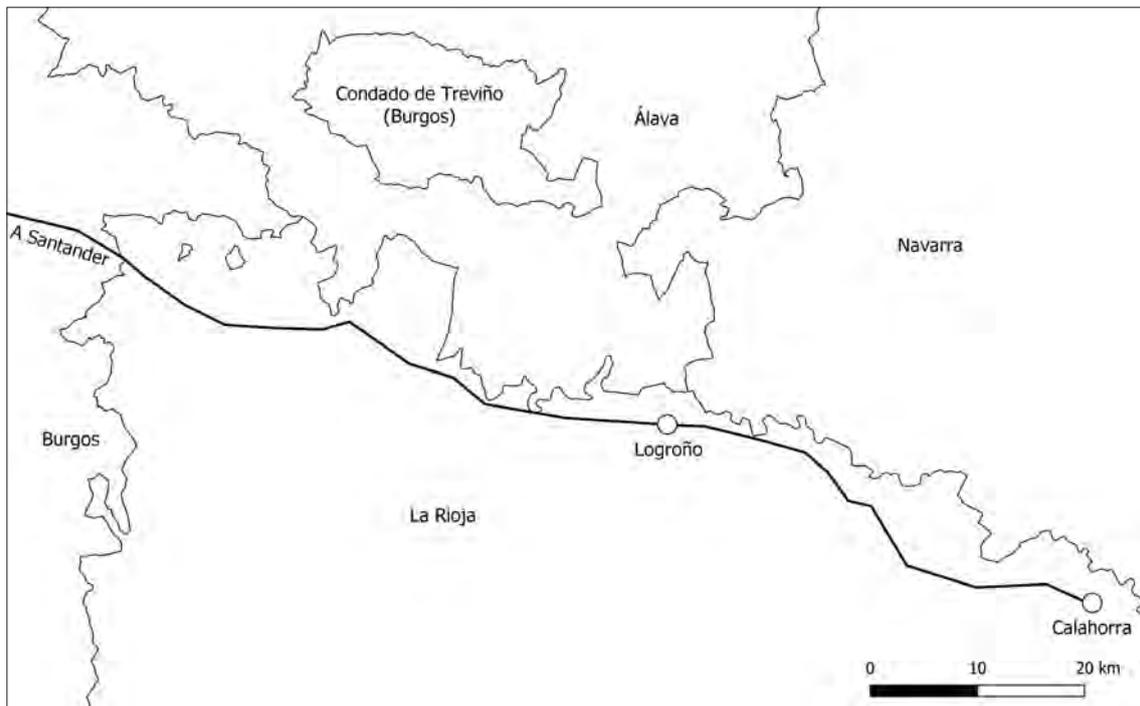


Ilustración 24:
Carretera de Logroño a Santander y Calahorra, primer tercio del siglo XIX.

2.5. Hacia un cambio de tendencia

En el último tercio del siglo XVIII cambió la percepción de las autoridades alavesas con respecto a la red viaria provincial. Fue a raíz de la construcción del Camino Real de Postas, que formaba parte del programa de modernización vial impulsado por Carlos III y atravesaba el espacio alavés de sur a norte. Ese nuevo plan de carreteras no solo revolucionó el mapa viario sino también la forma de planificar y abrir nuevos caminos. Hasta 1792 las obras ejecutadas sobre el sistema viario alavés mantuvieron procedimientos y motivaciones premodernos; es decir, los proyectos ejecutados no tenían como objetivo la apertura de caminos de nueva planta sino la reparación puntual de las vías tradicionales en mal estado. Este fue el caso, como veremos en las siguientes páginas, de las obras realizadas en el área de las Conchas de Haro.

Entre tanto, la producción vitivinícola de la segunda mitad del siglo XVIII se topó con una raquítica red viaria entre Vitoria y Logroño. Ante esta situación, desde la capital riojana se proyectó un camino carretero de nueva planta para enlazar directamente con la capital alavesa. Aunque el contundente rechazo de este proyecto por muchas villas que podrían verse afectadas hizo fracasar tal empresa, marcó un precedente para futuros proyectos. Simultáneamente, las villas riojano-alavesas de Elvillar, Cripán y Lanciego promovieron la construcción de un nuevo paso para atravesar hacia el norte el cordal Cantabria-Toloño por el puerto de Villafría. De forma autónoma iniciaron la ejecución de un nuevo camino que marcó la transición entre el sistema tradicional y el moderno de la gestión de la red de caminos y carreteras.

2.5.1. Las Conchas de Haro y la Lobera

Las Conchas de Haro es un cluse abierto por el Ebro, que limita la sierra de Toloño y los montes Obarenes. Este accidente geomorfológico permite al río continuar su descenso desde la Cuenca de Miranda a la Depresión del Ebro. Por tanto, permite la comunicación del valle del Ebro, el alto Ebro y el Cantábrico. Su importancia histórica y estratégica está avalada por los restos arqueológicos de los castillos y despoblados de Buradón y Bilibio, en Álava y La Rioja respectivamente (Martínez y Cepeda, 1994; Martínez y Cepeda, 1997; Cepeda y Martínez, 2001 Rodríguez, 2014, Tejado, 2018). De hecho, la presencia de cuatro infraestructuras viarias contemporáneas en uso –AP-68, N-124, LR-306 y la línea ferroviaria Bilbao-Casetas– refleja en qué medida sigue siendo un paso transcendental en la actualidad.

En contrapartida, la misma geomorfología que ofrece a las Conchas de Haro su carácter geoestratégico también dificulta una comunicación segura y permanente durante todo el año. La geología, hidrología e hidrogeología de la zona han condicionado de una manera extraordinaria las comunicaciones. En primer lugar, la garganta es fruto de la erosión ejercida por el Ebro sobre el cabalgamiento sur-pirenaico, fracturando en dos la unidad geomorfológica del sistema Toloño-Cantabria-Codés y los montes Obarenes, habilitando un corredor natural entre el sinclinal Miranda-Treviño-Urbasa y la depresión del Ebro²⁰.

En segundo lugar, el régimen hidrológico del Ebro hace que sea un río con un caudal muy irregular y de grandes contrastes a lo largo del año. En invierno y primavera, cuando son frecuentes las avenidas y grandes riadas, lleva una gran cantidad de agua que contrasta con el acusado estiaje del verano²¹. En tercer lugar, las características hidrogeológicas de las Conchas de Haro condicionan ese paraje. Este es el punto de intersección del cabalgamiento sur-pirenaico y la depresión

20 Instituto Geológico y Minero de España, *Inventario de Lugares de Interés Geológico, CV017 Conchas de Haro*: <http://info.igme.es/ielig/LIGInfo.aspx?codigo=CV017>

21 En los 177 años que abarca la cronología de la presente tesis tenemos constancia de dos avenidas verdaderamente catastróficas: la primera tuvo lugar en 1775 y la segunda en 1871 (Galván: 2018).



Ilustración 25:
Las conchas de Haro desde el risco de Bilibio (Haro, La Rioja).

del Ebro, y donde el cauce del río alcanza su menor potencial. Y es que las Conchas de Haro es una zona de descarga de las unidades hidrogeológicas kársticas del sistema montañoso Toloño-Cantabria-Codés (0,9 hm³/año) y los montes Obarenes (1 hm³/año), a la que se le ha de unir el importante aporte del agua subterránea del acuífero aluvial del sinclinal Miranda-Treviño (20-25 hm³/año) (Coloma, 1998: 80-82).

Ante las dificultades del paso por las Cochas de Haro, trajinantes y viajeros en general tuvieron que utilizar itinerarios alternativos para continuar la marcha en ciertas épocas del año. Como solución se utilizaron los collados más occidentales de la sierra de Toloño, que llegaron a adquirir gran importancia histórica: Tabuérniga y La Lobera. El primero permite la comunicación entre Labastida y Salinillas de Buradón. Para acceder a él se utilizan los vallejos horadados por los arroyos San Julián y Mecarralde. Los restos arqueológicos y el registro historiográfico evidencian el asentamiento humano permanente en el área desde, al menos, el siglo VIII hasta el XVII aproximadamente (García, 1992)²². Por otro lado, el collado de La Lobera fue habilitado –como veremos– para el tránsito en las décadas de 1760 y 1770. No obstante, y pese a los frecuentes desbordamientos, el paso por las Conchas se acabó consolidando como itinerario principal a pesar de su proximidad al cauce del río. Desde por lo menos 1659, la Diputación de Álava llevó a cabo constantes obras de mejora ensanchando y protegiendo el camino, algo que no hemos constatado en los otros dos pasos²³. Por lo tanto, debemos entender que el tráfico que soportaba la vía ya era tan intenso que debió realizarse una ampliación de la plataforma.

Dada su importancia geoestratégica, el entorno de las Conchas de Haro ha sido utilizado como una confluencia de caminos que han vertebrado comunicaciones a una escala múltiple. Primero, en la escala local permitía la comunicación entre la Cuenca de Miranda de Ebro y La Rioja Alta. Segundo, a escala regional, facilitaba la extracción de la producción vitivinícola desde el área productora de la Rioja Alta y Rioja Alavesa a los centros de consumo de los valles y puertos cantábricos (Madrado, 1984: 689)²⁴. En tercer lugar, en la escala interregional permitía la comunicación entre el norte y el noreste y el este peninsular; es decir, entre el sector cantábrico peninsular, la depresión del Ebro y el arco mediterráneo. Tal como exponía el Consejo de Castilla en 1764, las Conchas de Haro es «*uno de los principales caminos y de paso preciso para el comercio activo y pasivo de los Reinos de Castilla, Aragón y Valencia con las provincias exentas de Álava, Guipúzcoa y el Señorío de Vizcaya, y sus principales puertos de Bilbao, Vitoria y San Sebastián*»²⁵.

2.5.1.1. El puerto de La Lobera

Hacia 1760 comenzó la modernización del sistema viario de la cuenca de Miranda de Ebro mediante la construcción de dos caminos carreteros que enlazaban en las inmediaciones de esa ciudad burgalesa. Por un lado, el Camino Real de Postas, que iba de Madrid a Francia por Irún y cruzaba el Ebro por Miranda; por otro, el llamado Camino del Señorío [de Vizcaya]²⁶, que venía desde Bilbao salvando la peña de Orduña (Sanz, 2016). Con estas infraestructuras se creó un nuevo acceso al interior peninsular desde las provincias vascas. Este avance fue aprovechado por las

22 BOPV núm. 128 (07-07-1997). *Resolución de 26 de mayo de 1997, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se emite Declaración de Zonas de Presunción Arqueológica de Labastida (Álava).*

23 AA: DH-1929-4 (1659).

24 En la documentación consultada sobre la construcción del camino real de las Conchas de Haro es recurrente la mención de arrieros que tenían como destino puertos como Bermeo o Motrico (AA: DH-582-1 (1767-1787): 539-545).

25 AA: DH-582-1 (1767-1787).

26 El Camino del Señorío desde su construcción hasta el Decreto-Ley 247/1937, de 23 de junio, fue propiedad de la Diputación de Vizcaya y estuvo gestionado íntegramente por el Señorío, incluso los tramos que transitaban por territorio alavés. Después pasó a ser propiedad del Estado.

villas riojano-castellanas de Haro, Briñas, Briones y Ollauri para demandar la construcción de un nuevo camino en las Conchas de Haro toda vez que el existente resultaba «*intransitable para los viajeros y comerciantes a causa de haberse arruinado y desbaratado en el espacio de media legua de distancia con las avenidas del río Ebro que bañaba en una parte y los Peñascos que han descollado de la eminencia de un monte que le domina*»²⁷.

Pero teniendo en cuenta la forma curva del cauce del Ebro en este punto de las Conchas, la estrechez del desfiladero y la fuerza centrífuga del río, solo era posible realizar el nuevo trazado por territorio alavés. Como la Diputación de Álava se negaba a reparar el camino, las villas riojano-castellanas recurrieron al Consejo de Castilla. La decisión tomada por este en 1764 tuvo en cuenta los intereses a escala regional, interregional e internacional. Desde el nivel más local, en un contexto de sobreproducción vitivinícola, la mejora de esta ruta era imprescindible para facilitar la exportación de vino y mejorar la competitividad de la región. Si ampliamos el foco, las Conchas de Haro forman parte de una de las principales rutas de exportación de lana desde Vinuesa a Bilbao²⁸. Por último, era un importante punto de comunicación para las rutas comerciales que comunicaban los territorios de la antigua Corona de Aragón con los puertos y valles cantábricos.

Para afrontar esta obra, las villas de la Rioja Castellana y la Provincia de Álava propusieron dos itinerarios alternativos. Haro y sus villas vecinas eran partidarias de mantener la ruta por el desfiladero²⁹. Esta solución era similar a la propuesta en la década de 1750 por el ingeniero Sebastián Rodolphe para las hoces del Besaya, en el camino real de Reinosa a Santander (Coronado, 2007: 277). Mediante este trazado se evitaban ascensos y descensos innecesarios al seguir el curso del río. Sin embargo, como apunta José María Coronado en el caso cántabro, al ser aquel un espacio limitado resultaba muy difícil realizar desmontes, por lo que era esencial construir muros sobre el río para ganar espacio. Con el terreno llano ganado se ubica junto al río está, por tanto, a merced de las crecidas e inundaciones. Además, «el trazado en planta» quedaría «sometido a los meandros y quiebras del desfiladero» con su consecuente riesgo» (Coronado, 2007: 310).

Las autoridades alavesas plantearon, por su parte, sacar la ruta de las hoces y dirigirla hacia un collado próximo al río para asentar el camino sobre suelo firme y libre de avenidas e inundaciones. Como contrapartida, la ruta se alargaba y aumentaba el desnivel. La Diputación alavesa defendía su proyecto en los siguientes términos:

*(...) Resultó haberse reconocido por Maestro Perito el estado del camino de las conchas, y a su consecuencia la imposibilidad de reparársele a causa de su ninguna seguridad, por falta de macizos cimientos, mediante aprender de las furiosas avenidas del Río Hebro que le baña y cojen muy frecuentemente, declarando sería preciso gastar en su composición más de quinientos mil [reales de vellón], por cuio motivo había procedido el expresado Maestro de vuestra orden a examinar otro camino al lado de las Conchas, que llamaban de la Lobera, desbiado de dichas avenidas, firme y permanente, que por únicamente con el coste de siete mil r.v. [reales de vellón], y el ancho de ocho pies sin necesitar de gasto considerable para su conservación podía hacerse transitable y útil para el comercio con el corto recorrido de un quarto de legua*³⁰.

Esta fue la propuesta respaldada por el Consejo de Castilla, que determinó también que los gastos «se satisfagan por repartimiento entre los pueblos de esa Provincia, ò por aquel medio que acostum-

27 Ibidem: f. 1-3.

28 En el recopilatorio de Escribano (1767: 96) aparece la siguiente relación de localidades por donde pasaba el camino desde los Picos de Urbión a Bilbao: *Binuesa Río Duero puente, Casas de Santa Ines, Briebe, Angiano, Provincia de La Rioja, Bobadilla y Baños, Nagera R.P. Ormilla, Venta de Valpierre, Haro, Río Ebro, provincia de Álava, Zambrana, Arce y su puente en el río Ebro, Fontecha, Espejo, Berberaña, Provincia de Vizcaya, Orduña, Miravalles, Bilbao.*

29 Ibidem, f. 5.

30 Ibidem, f. 6.

bran sus naturales contribuir a estas obras»³¹. Athanasio de Yzaguirre, maestro cantero natural de Motiloa (Guipúzcoa) fue comisionado por las autoridades alavesas para redactar el proyecto³². Yzaguirre no proyectó un camino de nueva planta, sino que propuso el acondicionamiento y mejora de uno ya preexistente para el tránsito de carretería. Así queda reflejado en el proyecto, en el cual también planteó realizar explanaciones puntuales en los lugares de mayor complejidad orográfica. También recomendó que la anchura del camino fuera de diez pies y medio (2,92 metros) y no de ocho pies (2,22 metros), como había sido planteada³³. Se trataba en cualquier caso de una obra menor, pues los caminos reales que se estaban construyendo entonces variaban entre dos y cuatro veces más anchos (Madrado, 1984 A: 186).

El esfuerzo económico que supuso para la tesorería provincial alavesa la construcción de los tramos del Camino Real de Postas provocó la paralización de este proyecto de La Lobera entre 1765 y 1772. Fue retomado en 1774 y la dirección de las obras se encomendó a Francisco de Echanove Abaroa³⁴, reputado maestro cantero que había participado en numerosas obras de este tipo, Camino Real de Postas incluido, por lo que tenía gran experiencia (Sanz, 2016: 24). Más que un camino de nueva planta entre Briñas, Salinillas de Buradón y Zambrana, Echanove optó por reconstruir los tramos de calzada más complicados y en peor estado, ampliar y ensanchar los que subían al collado y reducir los desniveles del terreno. Todo ello con un ancho de 14 pies (3,90 metros), algo superior al inicialmente previsto³⁵.

La prospección arqueológica y el análisis de la documentación de archivo han permitido conocer mejor las particularidades de la obra y el registro arqueológico que se preserva en la actualidad. Las obras posteriores de mejora de la red viaria para la explotación vitivinícola y forestal del territorio han modificado o renovado gran parte de la fábrica realizada en el siglo XVIII. Tras el estudio SIG de la ruta se determinó que el paraje de Chirimendo –entre la venta del Moral y Salinillas de Buradón– era el que menor grado de afección había sufrido y mejor definido estaba. Por eso fue allí donde se centró el trabajo de campo arqueológico. De esta manera se han podido definir y comprender mejor las características de las obras realizadas.

En Chirimendo hemos documentado un desmonte de grandes dimensiones con restos de pavimento en su interior que nos indican que la calzada realizada finalmente fue de menor tamaño a la que se diseñó, siendo ésta de poco más de dos metros y medio de ancho. La piedra empleada para la construcción de muros de contención sobre los que se asienta el camino es de la misma litología caliza que la que se encuentra en las paredes de los desmontes. La técnica empleada para la construcción de estas obras de fábrica es la piedra en seco, similar a la empleada para la construcción de las terrazas agrícolas del entorno. En algunos puntos se han documentado muros de carga para mejorar la estabilidad de los muros y terraplenes.

La adjudicación y la construcción de las obras no estuvieron carentes de problemas. En primer lugar, y aunque las obras fueron tasadas en 10.500 reales de vellón (rdv), se adjudicaron a la baja por 5.996 rdv³⁶. Esto provocó sobrecostes al contratista por un importe de 6.700 rdv, por lo que

31 Ibidem, f. 10.

32 Ibidem, f. 55.

33 Ibidem. ff. 55-56. El documento de Athanasio Yzaguirre es tan detallado que incluso sugiere hacer las obras en agosto, entre la siega y la vendimia, porque habría abundante mano de obra.

34 Ibidem, f. 57.

35 Las intervenciones concretas se realizaron en el paraje de Chirimendo, el alto de la Lobera y el tramo entre este último y el confín con Briñas. En el primero se proyectaba la ejecución de una calzada de 1.400 pies, realizar una trinchera de 100 pies de largo y construir muros de mampostería en seco para consolidar los desmontes. En el segundo se planteó realizar un desmonte de 100 pies para rebajar la cota del *talweg* del collado y mejorar la explanación de la vertiente de Briñas al puerto. En el tercero se desarrollarían las obras más complejas, pues se planeaba ejecutar un desmonte de 1.683 pies de desmonte y una explanación de 14 pies de ancho; después, se proyectó construir una calzada de 12 estadales, una pared de piedra seca de cuarenta pies de largo y dos pies y medio de grosor y, por último, refinar un tramo corto del camino.

36 Ibidem, f. 59.



Ilustración 26:
Desmonte cerrado y restos de pavimentación
en Chirimendo.



Ilustración 27:
Muro de piedra seca en Chirimendo que
estabiliza la ladera de un desmonte abierto a media ladera.



Ilustración 28:
Muro en piedra seca sobre
el que se monta el camino
en Chirimendo. En la parte
central izquierda se aprecia
un contrafuerte.

Diputación retiró la concesión y volvió a subastar la obra por 7.000 rdv³⁷. En segundo lugar, en la inspección ocular de las obras realizada por el Diputado General Rodrigo José de Varona, y los maestros canteros Miguel de Gorospe y Jorge Antonio de Azúa, se constataron importantes carencias tanto en lo que a desniveles se refiere como al volumen de calzada necesaria para la viabilidad del camino. Las obras complementarias fueron tasadas en 2.500 rdv³⁸. La baja calidad del trabajo realizado queda patente en la escasa cantidad de pavimento que se ha localizado durante la prospección arqueológica realizada en Chirimendo, donde tanto solo se documentó un tramo de poco más de un metro.

37 Ibidem, f. 90.

38 Ibidem, f. 3.

2.5.1.2. El paso de las Conchas de Haro

En junio de 1775 una crecida del Ebro arrasó el camino por las Conchas³⁹, inutilizando por completo esa vía. Pero la ruta de La Lobera, a pesar del dinero invertido por la tesorería alavesa en su reacondicionamiento, presentaba graves carencias. Así las cosas, se planteó entonces la necesidad de apostar por uno de los esos dos itinerarios y remodelarlo en profundidad para atender de forma adecuada al transporte de viajeros y mercancías. Para ello se nombraron tres peritos: uno por la Diputación de Álava (el ya citado Athanasio Yzaguirre), otro por el Corregidor de Logroño (Xavier Ygnacio de Echevarría) y un tercero por el Consejo de Castilla (Pedro del Folch). Aunque los dos últimos se posicionaron a favor de las Conchas, el primero se decantó por La Lobera. Del Folch rechazaba La Lobera porque era 7.848 pies castellanos (2.186 metros) más largo y tenía mayor dificultad al transitar sobre «*tierra quebrada y montuosa*», pero Yzaguirre lo consideraba preferible a cualquier otro que discurriera al nivel del curso de agua debido a las «*furiosas crecidas del río Hebro*»⁴⁰. Precisamente para evitar esos incidentes, Xavier Ygnacio Echevarría propuso excavar un túnel para salvar la hoz más próxima a Briñas y realizar una inversión de 370.300 reales de vellón para mantener expedito ese camino todo el año⁴¹.

El Consejo de Castilla se decantó por la solución propuesta por la Rioja Castellana y ordenó a la Provincia de Álava construir un camino carretero por el desfiladero de las Conchas de Haro que fuera transitable la mayor parte del año, reservando –y reparando las deficiencias detectadas– del paso de La Lobera como itinerario alternativo en momentos puntuales de crecida del Ebro⁴². Como la Provincia de Álava no estuvo de acuerdo con el fallo, realizó una peritación alternativa por su cuenta. Sin embargo, acató el dictamen del Consejo de Castilla y asignó a Francisco de Echánove la tarea de reparar el camino en el tramo alavés y convertirlo en carretero⁴³. El paso por el desfiladero junto al río Ebro recuperó así el protagonismo, relegando al itinerario de La Lobera a un camino local entre Briñas y Salinillas de Buradón. No obstante, para esa vía también se propusieron una serie de mejoras para que pudiera estar operativa en caso de que el paso principal estuviera interrumpido por las aguas del Ebro⁴⁴.

En 1776 Pedro del Folch propuso que el nuevo camino de las Conchas fuera transitable todo el año y realizar una intervención integral sobre el cluse que, entre otras cosas, incluía eliminar un azud –una especie de presa pequeña– antes de las Conchas, limpiar el cauce y retirar de la ribera los árboles caídos para que en caso de avenidas fluyera mejor el agua y no tomara el camino. Folch también identificó algunas debilidades en el trazado y para subsanarlas propuso construir un puente sobre el arroyo de Salinillas de 20 pies (5,57 metros) de luz para salvar el desnivel, desmontar 26 pies (6,96 metros) de la pared del desfiladero a la altura del camino y construir alcantarillas de 4 pies (1,11 metros) de alto por 3 pies (0,83 metros) de ancho para evacuar el agua de los montes y de las distintas surgencias cada 200 pies (55,72 metros). A su vez, recomendaba construir una *muralla* de mampostería de 12 pies (3,34 metros) en la orilla del río sobre la que se montaría el camino y un pretil de 4 pies (1,11 metros) de alto y 8 pies (2,22 metros) de grueso para proteger el camino. Por último, sugería pavimentar el camino con una vara general (0,83 metros) de guijo menudo bien maceado y peraltado hacia la corriente⁴⁵. Para todas estas obras proponía utilizar tanto la propia roca de las Conchas como la extraída del cauce del río.

El coste estimado de esa intervención integral ascendía a 1.470.000 reales de vellón, cifra que no estaba al alcance de las poblaciones implicadas. Por eso Folch propuso empezar por limpiar el cauce del Ebro y abrir el cañón más próximo a Briñas, el de mayor dificultad. Pero su propuesta

39 AA: DH-360-7 (1776).

40 AA: DH-582-1 (1767-1787), f. 274.

41 Ibidem, ff. 264-266.

42 Ibidem, f. 270.

43 AA: DH-360-7 (1776).

44 AA: DH-582-1, 269.

45 Ibidem, ff. 282-283.

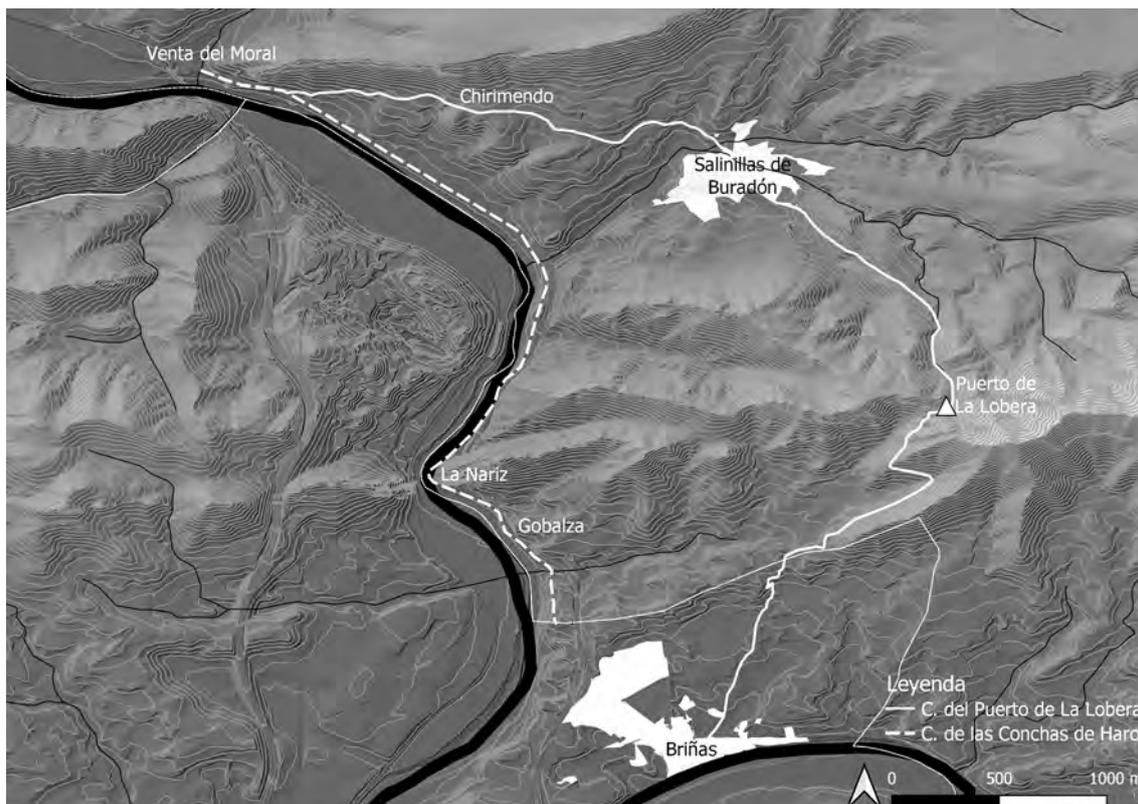


Ilustración 29:
Plano topográfico del camino de las Conchas y el puerto de La Lobera.

fue acogida con frialdad. Tampoco la Diputación de Álava estaba dispuesta a implicarse en exceso, limitándose a realizar reparaciones menores, hasta que fue amonestada por el Consejo de Castilla en 1781⁴⁶. A raíz de ese toque de atención, la institución alavesa cambió de actitud y abordó una serie de obras sucesivas que acabarían dando forma a la carretera de las Conchas tal como se ha conocido hasta la década de 1940.

Al poco de recibir la notificación del Consejo de Castilla, la Diputación de Álava encomendó a Francisco de Echánove redactar un plan de actuación, que fue presentado en septiembre de 1782 y ascendía a 70.956 reales de vellón⁴⁷. En el proyecto se detallaba el itinerario, la anchura, las obras de fábrica de la caja del camino y demás características técnicas requeridas. Echánove no pretendía una reconstrucción integral del camino ni tampoco abrir uno de nueva planta, sino tan solo hacer transitable el desfiladero y apto para la carretería durante todo el año. Por eso se limitó a proponer la intervención del tramo comprendido entre la venta del Moral, o de las Conchas, y el límite jurisdiccional con Briñas, ya en la Rioja Castellana. A pesar de todo, su plan era el más ambicioso de los realizados hasta entonces.

Como solía ser habitual en estos casos, la Diputación sacó la obra a licitación para que pujasen contratistas privados y realizaran el trabajo bajo la supervisión de Echánove, que había sido nombrado director. El remate en pública subasta se retrasó hasta septiembre de 1784 y el adjudicatario fue José Iturriaga por 50.900 reales de vellón, pagaderos por la tesorería provincial en tres plazos: al inicio, a mitad y al final de obra⁴⁸.

46 Ibidem, f. 361.

47 Ibidem, ff. 369-374.

48 Ibidem, f. 479.

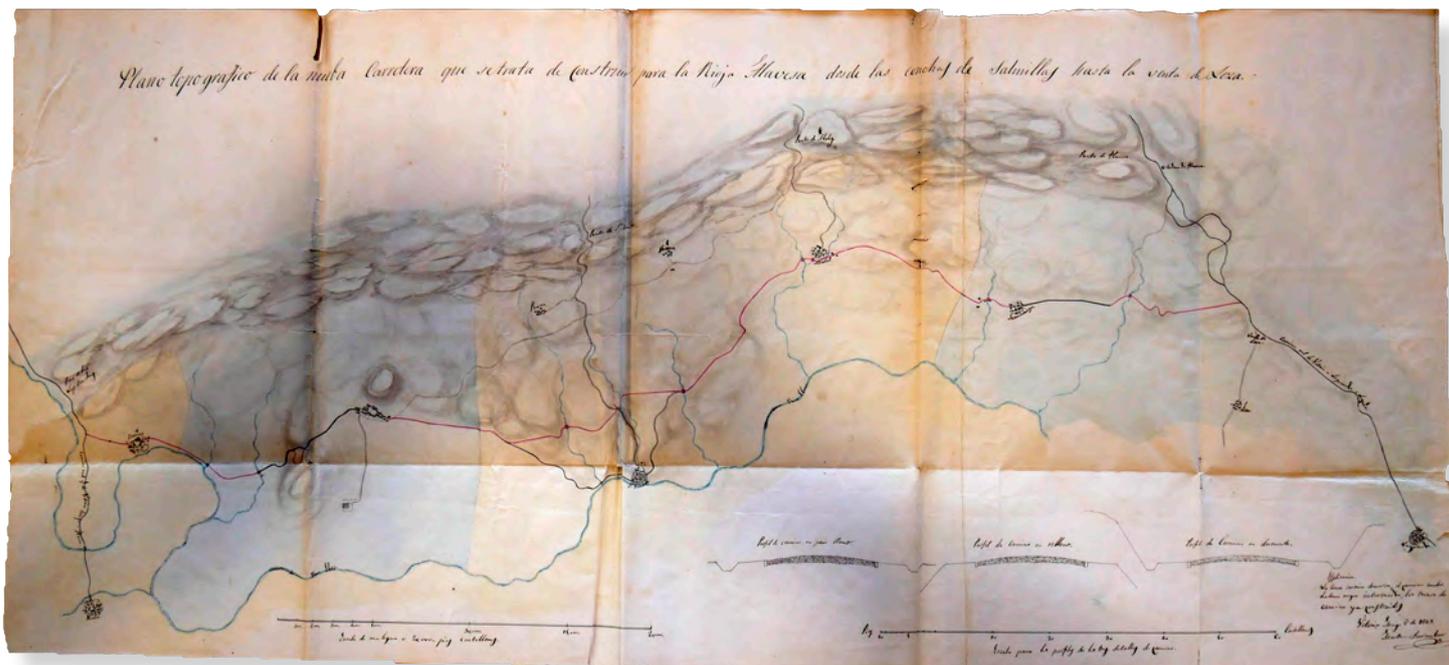


Ilustración 30:
Plano del proyecto del camino de las Conchas de Haro de Francisco de Echánove.
Fuente: AA: DH-582-1, s. fol.

Las intervenciones que se realizaron iban encaminadas a ampliar el espacio disponible para el tránsito de carretas, reparar el pavimento y elevar la altura del camino con respecto al cauce del Ebro. También se voló con pólvora la roca de los dos extremos del desfiladero para ampliar los accesos. La calzada fue desmontada en los tramos donde el pavimento estaba en mal estado y recompuesta con un ancho de 16 pies (4,45 metros). Las obras de drenaje consistieron en badenes construidos en piedra. La mayor intervención se produjo en torno a la peña citada en la documentación como *la Nariz*. Está situada entre Briñas y Salinillas de Buradón, en el punto más angosto del cluse y donde mayor es la incidencia del Ebro sobre el camino. En este punto se levantó un muro de 14 pies (3,90 metros) de alto, 12 pies (3,34 metros) de ancho y 765 pies (213,15 metros) de largo para montar el camino sobre el río. En la parte del río se ordenó construir pretilos. La roca para esta obra se sacó de los propios desmontes y de pequeñas canteras existentes en la zona, como la situada en el paraje de Gobalza, en el confín de Álava con Briñas⁴⁹.

Una vez comenzada la obra, Echánove propuso elevar 4 pies (1,11 metros) más en el punto más estrecho⁵⁰. Este hecho suponía un encarecimiento de la obra, pero se llevó a efecto repartiéndose el gasto extraordinario a medias entre Álava y las villas riojanas de Haro, Briñas y Briones. La inversión complementaria ascendió a 19.509 reales de vellón (rdv), que fueron repartidos de la siguiente manera: Haro 4.876 rdv y 2 maravedís (mrs), Briñas 3.252 rdv y 12 mrs, Briones 1.720 rdv y 24 mrs y Álava 9.754 rdv y 4 mrs⁵¹.

Las obras fueron concluidas en 1786, pero rápidamente afloraron las deficiencias técnicas y se puso de nuevo sobre el tapete la necesidad de acometer de una vez por todas un camino de nueva planta, tal y como se había hecho con el Camino Real de Postas. Y es que, al poco tiempo de entrar en servicio, numerosos arrieros vizcaínos y guipuzcoanos se quejaron del deficiente estado del

49 Ibidem, ff. 442-445.

50 Ibidem, f. 513.

51 Ibidem, f. 520.

itinerario. Simón López de Letona, de Bermeo, Agustín Savalia, de Motrico, Esteban Ynchaurre y Juan Antonio Campanada, ambos de Durango, comunicaron en Haro que el camino era intransitable por «*los muchos pantanos, malos pasos y atolladeros*»⁵². Aun así, mejoró la comunicación entre el área de Haro y la cuenca de Miranda, lo cual, como veremos más adelante, tuvo un fuerte impacto en el área de Laguardia (Velilla, 1991: 100).

2.5.2. El frustrado camino de Logroño a Vitoria por Villafría

En 1721 se constituyó en Logroño la Junta de Cosecheros con el objetivo de defender sus intereses y proteger su economía. Para ello regularon el comercio en todo lo relativo al aforo, introducción, salida y venta de vino (Ollero, 1995: 158-159). Con el mismo fin, durante la década de 1775 la Junta promovió la construcción de caminos que facilitarían la exportación de vinos. También asumió mejorar la situación de Logroño frente a los agravios que ocasionaban en su economía los *privilegios y franquizas* de Álava y Navarra. Las exenciones fiscales y la autonomía administrativa de ambos territorios rebajaban la competitividad del vino riojano-castellano en los mercados de Vizcaya y Guipúzcoa.

Para mejorar su posición, la Junta abogó por construir un camino carretero de nueva planta entre Logroño y Vitoria por el puerto de Villafría (Ollero, 1984: 33). En 1775 encomendó el proyecto al renombrado maestro de obras vizcaíno Francisco de Echánove. El trazado seguía el camino de herradura más utilizado en aquel momento, que partía de Logroño en dirección a Viñaspre y cruzaba la sierra de Cantabria por el puerto de Villafría. Después atravesaba el Condado de Treviño por Bajauri, Pariza y Aguillo. Por último, cruzaba los montes de Vitoria por el puerto homónimo para llegar a la capital alavesa atravesando el portal de Barreras.

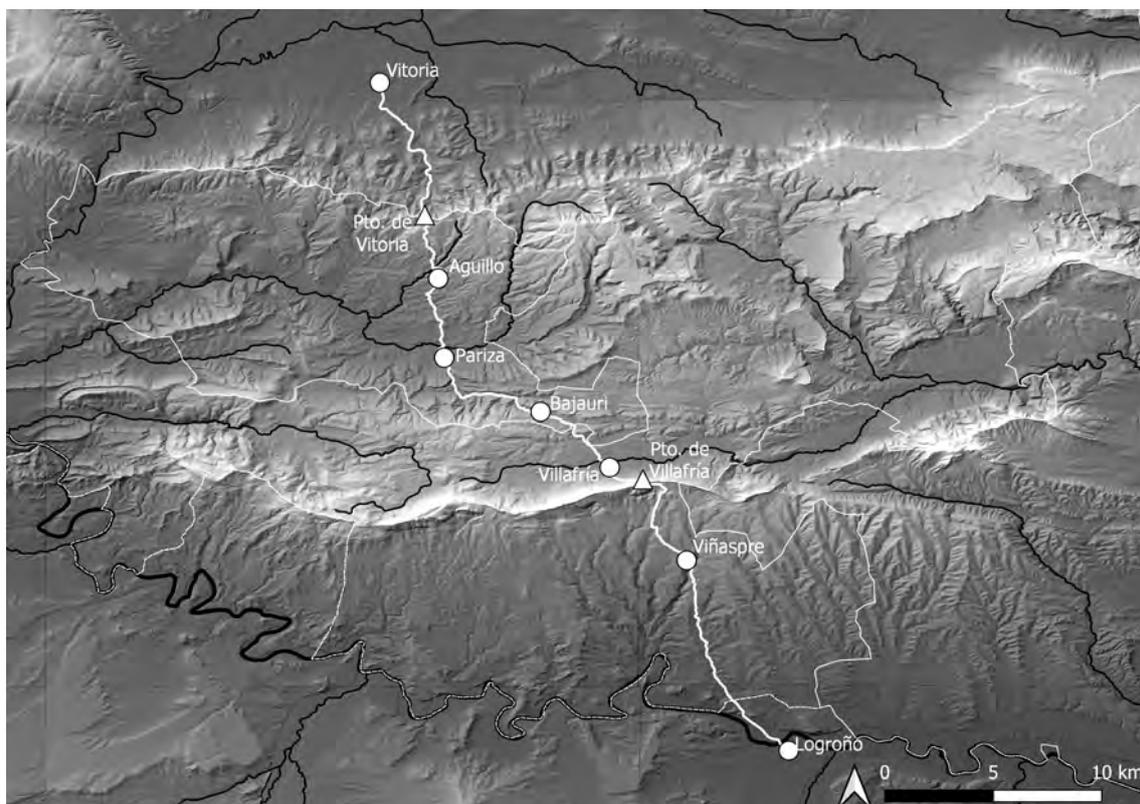


Ilustración 31:
Plano del camino carretero proyectado de Logroño a Vitoria mejorando el trazado de uno anterior.

52 Ibidem, f. 545.

El camino proyectado tenía una longitud de 58,285 km y un coste estimado de 2.217.689 reales. Su ejecución debía ser financiada por el concejo de Logroño que, sin embargo, no contaba con los suficientes recursos. A fin de lograrlos, solicitó autorización al Consejo de Castilla para establecer diversos portazgos y peajes a lo largo de la vía (Sáenz, 1947: 267-275; Ollero, 1984: 34-35).

Con ligeras variantes, el recorrido propuesto por Francisco de Echánove era el más utilizado entre Logroño y Vitoria desde que, en el siglo XVI, la Provincia de Álava abrió el puerto Villafría (Díaz de Durana, 1986: 240). Coincidió en gran parte con la descripción que en 1765 trasladó el vicario de Oyón, José de Piudo y Medrano, a Tomás López (Altarrriba, 2000: 361). La mayor divergencia residía en el puerto utilizado para cruzar la sierra, que también podía hacerse por Lapoblación, un paso un poco más al este y más cómodo, aunque era territorio navarro (Díaz de Durana, 1986: 240). Una vez superado el alto, ambos itinerarios coincidían en Bajauri y desde ahí seguían hacia Vitoria (Altarrabi, 2000: 361).

Tal como estaba proyectado, y además no podía ser de otra forma, la mayor parte del camino discurría fuera de la jurisdicción de Logroño. Ese era otro inconveniente, porque más del 90 % del trazado discurría por tierras alavesas y del Condado de Treviño. Con el fin conseguir la pertinente autorización, el corregidor de Logroño envió al Consejo de Castilla la documentación relativa al proyecto. No obstante, antes de dar su veredicto el Consejo recabó también información a Murillo de Río Leza, Fuenmayor, Navarrete y Cenicero –localidades de la Rioja Castellana–, a la Diputación alavesa y al Condado de Treviño (Sáenz, 1947).

Tanto los argumentos favorables a la construcción del nuevo camino esgrimidos por el Ayuntamiento de Logroño como por la Junta de Cosecheros insistían en el pésimo estado del existente y en el elevado valor comercial de la ruta. Adujeron que el viaje entre Vitoria y Logroño era tan montañoso y embarrado que resultaba peligroso, incluso, para las caballerías. Estas circunstancias se agravaban con las nevadas invernales, que hacían de todo punto imposible el tráfico entre ambas localidades (Ollero, 1984: 36): *la desgracia de Logroño ha sido siempre los escabrosos caminos y los impenetrables Puertos que la separan de las dhas. Provincias [Exentas]* (Sáenz, 1947: 269).

También resaltaron con énfasis la importancia comercial de esa ruta tanto para acceder a productos ultramarinos, coloniales y vascos como para dar salida a sus vinos:

Es Logroño en situación enteramente dependiente de las Provincias exemptas Álava, Vizcaya y Guipúzcoa en sus dos gremios que principalmente constituyen. El comercio trae de aquellas Provincias la mayor parte de las mercancías en que trata, azúcares, cacao, pimienta y toda suerte de géneros ultramarinos, hierro, aceros, clavos, cerrajería, productos de aquellos Países; y los hacendados no tiene otra salida de sus frutos sobrantes (que es el vino) sino la que ocasionan los arrieros de dhas. Provincias (Sáenz, 1948: 269).

De la misma manera, las autoridades logroñesas incluyeron el valor añadido que tendría el camino en el comercio interregional entre el valle medio del Ebro, el arco mediterráneo, el sistema ibérico y el País Vasco:

(...) que siendo de tanta utilidad para los trajinantes Aragoneses, Catalanes y Balencianos que con ella evitan el rodeo q. hoy toman para hir a Vizcaya y las dos Provincias (que es siete leguas al ir y otras tantas a el volver). Que siguiéndose aún maiores ventajas a el Pais Bascongado, pues consigue con Camino Carretil por dónde exportar a Castilla sus frutos y conducir desde ella los que le faltan con la notable mejora de poder ser con carros donde no podían muchos meses del año andar caballerías; en lo que se deja vien conocer el beneficio que se consiguen en el aorro de portes (...) (Sáenz, 1947: 272).

En sintonía con Logroño, se situaron las localidades del Condado de Treviño. Los pueblos argumentaban que el nuevo camino carretil sería un revulsivo para la economía comarcal gracias al incremento del tráfico que cabía esperar mediante la creación de posadas, descansaderos, herraderos y ventas. De hecho, el ayuntamiento de la villa de Pariza declaró que la nueva ruta aumentaría sin duda alguna el número de trajineros cameranos, aragoneses y valencianos que se dirigían a los valles cantábricos (Ollero, 1984: 35-36).

En cambio, tanto Álava como las localidades riojanas-castellanas de Murillo de Río Leza, Navarrete, Fuenmayor y Cenicero mostraron, en diferente grado, su desacuerdo con el proyecto. La mayor oposición partió de la Diputación de Álava, que vio el nuevo camino como una intromisión de Logroño en su territorio y en sus intereses económicos. Por eso en marzo de 1777, nombró en Junta General extraordinaria a Esteban Ortiz de Zárate, Juan José Lafuente y Alejandro Madinabeitia para que defendieran ante el Consejo de Castilla los fueros e intereses de la Provincia, totalmente incompatibles con la construcción del nuevo camino (Ollero, 1984: 33-34).

La argumentación alavesa descansaba en tres puntos. En primer lugar, el proyecto suponía una intromisión en los privilegios y franquezas de la Provincia. Pero también entendía que el peaje que impondría Logroño para financiar el camino perjudicaría a los vitivinicultores alaveses, pues se suponía que el vino procedente de la capital riojana estaría exento. Además, aducían que al igual que Álava había construido un camino real dentro de su jurisdicción sin exigir la colaboración financiera de los territorios colindantes, Logroño debía hacer lo mismo, teniendo en cuenta además que sería el principal beneficiario de la nueva vía (Ollero, 1984: 34). Por último, los vitivinicultores alaveses se verían perjudicados porque Logroño solicitó al Consejo de Castilla que los arrieros alaveses, guipuzcoanos y vizcaínos estuvieran obligados a comprar vino logroñés cada vez que transitaran por la ciudad⁵³.

Tampoco los pueblos riojano-castellanos se mostraron especialmente interesados por el proyecto. Ejemplo de ello son los testimonios de los alcaldes de Fuenmayor y Murillo de Río Leza. Argumentaban que el puerto seleccionado para cruzar la sierra, el de Villafría, beneficiaba más a Logroño y le permitía captar mejor el comercio procedente de Aragón. Pero mientras el alcalde de Fuenmayor propuso como más beneficioso para toda la región que el nuevo camino cruzara por el alto de San Bartolomé –también llamado de Toro–, el de Murillo apenas mostró interés en su construcción porque por su pueblo apenas circulaba arriería (Olleros, 1984: 35).

Tras analizar la información obtenida, el Consejo de Castilla resolvió construir el camino, financiarlo con fondos públicos y encomendar la planificación y gestión de la obra a la Superintendencia General de Correos y Postas (Ollero, 1984: 37). De la decisión tomada por el Consejo cabe inferir que los argumentos expuestos por Logroño y por las localidades del Condado de Treviño tuvieron más peso que a los expuestos por Álava y los pueblos riojano-castellanos circundantes de Logroño. Pero, a pesar de su aprobación por el Consejo de Castilla, el proyecto se acabó abandonando antes de dar comienzo. No hay duda que la Provincia de Álava acabó finalmente ganando esta batalla jurídico-administrativa (Arrúe, 1998: 52). En cualquier caso, nos interesa resaltar que este plan viario fue el detonante que puso en marcha un nuevo proyecto promovido en 1792. Esta vez contó con el apoyo incondicional de la Provincia de Álava y fue promovido por la Hermandad de Laguardia. Se trataba, como veremos en el siguiente capítulo, de un camino carretero de nueva factura entre Logroño y Vitoria que cruzaba buena parte de esa comarca riojano-alavesa.

2.5.3. El puerto Nuevo o de Bernedo y la calzada Elvillar-Cripán

La frontera entre Álava y Navarra quedó fijada en 1476, tras la conquista castellana de Bernedo (Díaz de Durana, 1986: 258). Situada en la cara norte de la sierra de Cantabria, esta villa quedó en la parte alavesa en tanto que Lapoblación y su collado, situados en la vertiente sur, continuaron perteneciendo al reino navarro. La aduana entre esos dos territorios con fueros distintos se fijó

53 AA: DH-3256-3 (1776), s. fol. «... ser gravosa la 4ª condición relativa a que los Arrieros, y Carruageros de Alaba, que enbñen cargas en dha Ciudad de Logroño, sean obligados a sacar otras tantas cargas de vino de ella; pues no obstante que en el informe se diga, sea fundada en esta presunción, y que las otras dos Provincias exemptas, esta circunstancia, no puede tener tanta virtud, qe coarte la libertad a los Arrieros de hacer el vino donde mejor quenta les tenga o llevar otros efectos que se necesiten con mayor precisión, bien se sacando los de Logroño o de los Pueblos inmediatos...»

en Lapoblación. Este hecho condicionó las comunicaciones entre ambas vertientes hasta que en 1841 desaparecieron finalmente las aduanas interiores, que fueron trasladadas a la costa y a la frontera francesa (Martínez, 1999; Rodríguez, 1968).

Así las cosas, y con el fin de evitar la travesía navarra, en 1511 Logroño solicitó la apertura del puerto de Villafría con el fin de evitar el recargo navarro sobre los productos riojanos que elegían ese trazado para llegar al Cantábrico oriental (Azkarate y Palacios, 1996: 91). Unos años después, en 1516 se aprobó el acondicionamiento de un paso alternativo y la construcción de un puerto por Villafría, ya en territorio alavés (Díaz de Durana, 1986: 240). Sin embargo, su precaria ejecución y el insuficiente mantenimiento rebajaron las posibilidades del proyecto y no eliminaron el tránsito por Lapoblación (Vidal-Abarca, 1996: s.p.). El mal estado del paso de Villafría era tal que, en 1552, la Junta General de Guipúzcoa solicitó a las autoridades alavesas construir una nueva variante (López de Alda, 2007: 50).

El puerto de Villafría no pasaba de ser un mero camino de herradura ligeramente mejorado. La intervención sobre el terreno había sido de poca entidad, sin ninguna pavimentación y limitada a puntuales acciones de desmonte para salvar los desniveles más abruptos. Así fue constatado tras la prospección arqueológica de la parte alta del puerto –el tramo mejor conservado– y gracias a un sondeo arqueológico realizado sobre el propio camino en junio de 2018. No se realizó ningún trabajo de pavimentación, el nivel de rodadura se situaba sobre la roca natural. Este método, que aprovechaba la piedra natural en los tramos donde afloraba con facilidad, fue muy empleado en la caminería anterior al siglo XVIII (Ruiz, 2016: 449).

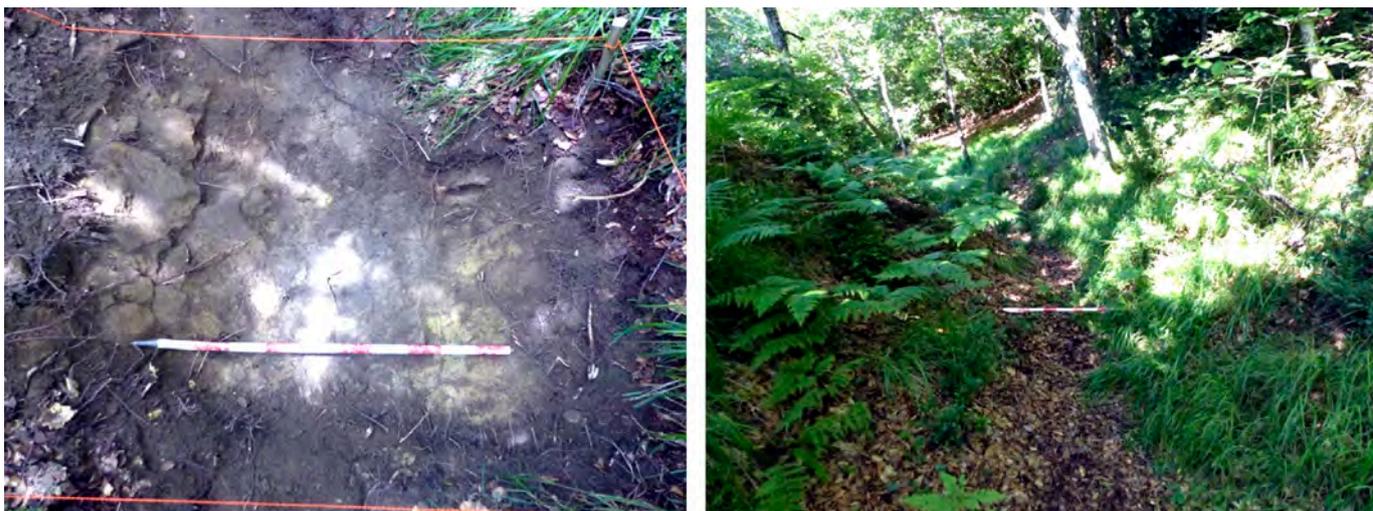


Ilustración 32:
Registro arqueológico del puerto de Villafría.⁵⁴

Otro de los inconvenientes que presenta el puerto de Villafría es su considerable desnivel, con una pendiente media de 14,9% (Gómez-Diez, 2020: 251). En contraposición, Lapoblación o La Aldea –en la parte navarra– poseen desniveles más modestos, con una pendiente media de 12,7% y 8,7%, respectivamente. Por otro lado, el ancho de la plataforma del alto de Villafría era considerablemente menor que el de sus competidores. En el caso del puerto viejo de La Aldea, la anchura

54 La intervención se realizó en las inmediaciones del collado. En la fotografía de la izquierda se puede apreciar la superficie de rodadura. En la fotografía de la derecha se puede observar el desmonte sobre el que se realizó la intervención arqueológica.



Ilustración 33:
Puerto de La Aldea (Lapoblación, Navarra).

media era de 3,38 metros, superando en algunos tramos los 5,3 metros.; en el de Lapoblación la anchura media era aún superior –5,25 metros–, con tramos que podían llegar a los 6,25 metros (Gómez-Díez, 2020: 248-249). A tenor de estas circunstancias, no es de extrañar que el desgaste del terreno en el puerto viejo de La Aldea refleje muy claramente que era utilizado por la carretería. En definitiva, los pasos de La Aldea y Lapoblación eran más cómodos y proporcionaban mayor capacidad de transporte que el de Villafría, apenas modificado ni mejorado desde su composición en el siglo en el siglo XVI.

Tras décadas de quejas, en 1669 la Diputación de Álava tomó cartas en el asunto y ordenó a las villas de Bernedo y Cripán financiar la construcción de un nuevo puerto (López de Alda, 2007: 50). Pero, como de costumbre, las cosas se ralentizaron y no salieron como estaba previsto. Todavía en 1791 el paso de Villafría seguía medio descompuesto y en muy mal estado⁵⁵. Para recomponerlo, las villas de Elvillar y Lanciego colaboraban con la de Cripán. Querían mejorar sus comunicaciones con otras localidades del norte de Álava y con Guipúzcoa para facilitar la exportación de sus productos. Así lo expusieron a la Diputación alavesa a la hora de justificar la conveniencia de la obra:

Las villas de Lanciego, El Villar y Cripán no conocen otro camino para los Pueblos de Oriente y muchos del Norte de esta Provincia, que los que llaman de la Población, y Villa Fría: el primero a más de ser penoso, y casi intransitable en la mayor parte del año, toca en un Reyno extraño, cuyos Ministros de renta y Aduana causan perjuicios tan graves á la Arriería, que á pesar de su sufrimiento, llegan a perderlo de tal suerte que apenas se ven en semejante camino. La Aduana de Bernedo es otro embarazo, que molesta no poco a los transitantes, que en sus viajes se han propuesto ... cargar sus recuas de frutos de la Rioja Alavesa. El camino de Villa Fría viene a ser propiamente un rebentón: todo él

55 AMElv: C-28-30 (1791-1793).



Ilustración 34:
Desmonte en la crestería para el paso del camino.



Ilustración 35:
Restos de la calzada desde la vertiente de norte.

*es un puerto, que se mira por intransitable desde que se conoce el Camino Rl. de Postas, y abrió este una comunicación suave y espaciosa á los pueblos de la Rioja occidental, y parte de la meridional*⁵⁶.

Tras la inversión realizada por Cripán, Elvillar y Lanciego durante un tiempo que no hemos podido contrastar documentalmente, estas villas se dirigieron a la Diputación entre 1791 y 1793 solicitando ser liberadas «por espacio de diez años del arbitrio de dos maravedíes en azumbre de vino, para aplicar su importe a la solución de empeños con que están gravados, y concluir el citado camino, cuyo coste viene a pasar los 10 ducados»⁵⁷. La deuda contraída por la construcción del camino asfixió las arcas municipales de las entidades participantes, impidiendo la culminación completa del proyecto. No obstante, se concluyó la mayor parte del trazado, que fue muy utilizado para «ir a el Mercado de la villa de Laguardia por los habitantes de Cripán, los de la Hermandad de Campezo y otros de esta Provincia y pueblos de Navarra y Guipúzcoa»⁵⁸.

El registro arqueológico preservado da buena muestra del trabajo invertido en la ruta del Puerto Nuevo o de Bernedo. En la sierra, entre Bernedo y la cresta existe una explanación que –en la parte más alta y con mayor desnivel– se convierte en una calzada de tres metros de ancho montada sobre muros de piedra seca, y tiene en torno a 1.000 metros de longitud. No se puede descartar que la plataforma tuviera un ancho mayor, pero la falta de mantenimiento y la erosión de las laderas

56 Ibidem: ff 3-4.

57 AMElv: 28-30: f 4.

58 AA: DH-941-10: s. fol.

han menguado su tamaño. El ascenso hasta el paso se realiza mediante un trazado de zigzag, cuyas curvas tienen un radio reducido. El tránsito de una vertiente a otra se realiza mediante una trinchera de seis metros de ancho, la cual corta la sierra en diagonal. En este punto no se han registrado restos de pavimentación; por tanto, interpretamos que la plataforma de rodadura era la misma roca natural. El tramo peor conservado corresponde a Cripán, hoy prácticamente desaparecido (Gómez-Díez, 2020: 252).

Entre Cripán y Elvillar existe un tramo de calzada (erróneamente denominado *Camino de los romanos*), del cual disponemos de mayor información gracias a la intervención realizada en 2008 por Eliseo Gil (2008). Por su trabajo sabemos que el camino tenía en torno a los 3,40 metros de ancho. Se asienta sobre una explanación mixta de desmonte y terraplén para salvar el desnivel del terreno. Tal y como describe Gil, sus límites están definidos con losas de gran tamaño dispuestas verticalmente, las cuales se asientan sobre el sustrato natural. La base del pavimento del camino se compone de un primer relleno de cantos y mampuestos de arenisca de tamaño medio y grande, cohesionado mediante piedras de menor tamaño y tierra arenosa (Gil, 2009: 80).

Pese a no existir continuidad física entre ambas zonas analizadas, las características comunes en la anchura de vía, pavimentado y sección transversal indican que probablemente estamos ante dos tramos de un mismo itinerario coetáneo. Igualmente, aunque no disponemos de documentación escrita relativa a esta obra, la técnica constructiva empleada nos revela una cronología que podemos datar en la segunda mitad del siglo XVIII. Concretamente, los movimientos de tierras realizados para asentar los dos tramos de caminos siguen la metodología empleada habitualmente durante el siglo XVIII y descrita por Henri Gautier; es decir, la sección transversal de ambos tramos se corresponde a una sucesión de terraplenes y desmontes compensados (Ruiz, 2014: 121). Además, en el tramo de mayor desnivel en la sierra se emplean muros de gravedad realizados en mampostería en seco, tal y como recomendaba el ingeniero francés y hemos podido observar en La Lobera (Coronado, 2007: 124). Otro argumento favorable es que el tramo situado entre Elvillar y Cripán es el único que ha conservado el firme superior del camino. Tomando la descripción dada por Gil, el firme del vial seguía un modelo similar al sistema Trésaguet, muy empleado en España desde los finales del XVIII hasta el primer tercio del siglo XIX (Ruiz, 2014: 124; Madrazo, 1984: 1991).

Con todo esto, podemos constatar que las localidades de Elvillar, Lanciego y Cripán comenzaron a construir sin la ayuda de la Diputación de Álava un camino moderno en la segunda mitad del siglo XVIII, apto para el transporte en carreta, pero con un ancho insuficiente para que pudieran cruzarse dos vehículos semejantes con comodidad. No obstante, la técnica constructiva empleada nos indica que los maestros canteros contratados por las mencionadas villas conocían las últimas modas constructivas desarrolladas en Francia. Esto queda plenamente patente en el tramo de camino del pie de sierra, entre Elvillar y Cripán.

Al igual que el puerto de La Lobera o el paso de las Conchas, esta ruta nos muestra –pese a que no se terminó y carecía de continuidad– que histórica y arqueológicamente se estaba produciendo un cambio conceptual importante en relación con las infraestructuras viarias. Se estaba pasando de una concepción premoderna, donde de los caminos eran poco más que tierra hollada por donde se transitaba habitualmente, tal y como los define la RAE, a una concepción mucho más compleja de las infraestructuras viarias, consideradas como un elemento lineal que debe ser planificado y ejecutado siguiendo una técnica más precisa y especializada. No es de extrañar por tanto que, a nivel más general y durante el reinado de Carlos IV, se creara en Madrid una Escuela específica para formar Ingenieros de Canales, Caminos y Puertos (1802).

3. El nacimiento de una nueva red (1792-1850)

El advenimiento de los Borbones al trono supuso la entrada de nuevas ideas nacidas en la Francia del siglo XVII. Felipe V y sus ministros fueron implantando un nuevo modelo de Estado de inspiración colbertista. De esta manera, la Corona fue absorbiendo ciertas competencias que con anterioridad ejercían otras instituciones de menor rango. De este modo, se fue acondicionando el terreno para que «en la segunda mitad del siglo el absolutismo ilustrado intentara una nueva conformación de la sociedad española mediante una revolución impulsada desde el gobierno» (Uriol, 1990: 230).

En materia de comunicaciones, en 1716 la Corona «estataliza» el servicio de correos, cuya gestión había recaído desde el siglo XVI, primero, en la familia Tassi y, después, en el conde de Oñate. El 23 de abril de 1720 se marcó un punto de inflexión en la organización del sistema viario con la publicación del *Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España en los viajes que se hicieren*, al definir unos itinerarios que sirvieron de precedente para el plan de carreteras generales de Carlos III de 1761 (Uriol, 1990: 231).

Durante el reinado de Fernando VI, la monarquía comenzó a construir algunas vías de comunicación de gran importancia. Por ejemplo, el camino de Reinosa a Santander, con el fin de facilitar la exportación de la lana y el trigo castellano por el puerto cántabro, así como la importación de productos ultramarinos. También el puerto de Guadarrama, con el objetivo de facilitar el aprovisionamiento de harina y vino a Madrid desde la submeseta norte (Ruiz, 2016: 7). De la combinación de ambos antecedentes surgió el 10 de junio de 1761 el *Real Decreto expedido para hacer Caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el Comercio de unas Provincias á otras, dando principio por las de Andalucía, Cathaluña, Galicia y Valencia*. Este documento, rubricado por Carlos III, definió la actual red radial de carreteras y marcó el inicio de la renovación del sistema viario español.

No obstante, ese Real Decreto hubiera sido inconcebible sin el desarrollo teórico previo de ilustrados como Bernardo Ward, Martín Sarmiento o Pedro Rodríguez de Campomanes, que fueron quienes fijaron las bases del concepto moderno de obra pública en España. Según sus planteamientos, el desarrollo del país requería el fomento del comercio para lo cual era imprescindible mejorar las vías de comunicación con la construcción de canales y caminos (Ferri, 2015: 15). En este contexto nace el «mito de las infraestructuras», mediante el cual se asume casi como un dogma la idea de que hay una vinculación causa-efecto entre obras públicas y desarrollo económico (Ferri, 2007: 77). Un concepto que ha calado en la cultura política europea y española hasta la actualidad.

La modernización de la red viaria alavesa comenzó en la década de 1770 con la construcción del Camino Real de Postas y el Camino del Señorío, que enlazaban Madrid y la submeseta septentrional con la frontera de Irún y Bilbao respectivamente. Pero durante mucho tiempo ambos arrastraron carencias importantes. Las nuevas vías construidas en el territorio alavés se presentaban insuficientes para hacer frente a la realidad socio-económica provincial. Lo mismo ocurría con el camino de las Conchas de Haro, el cual, a pesar de su renovación parcial, mostraba importantes

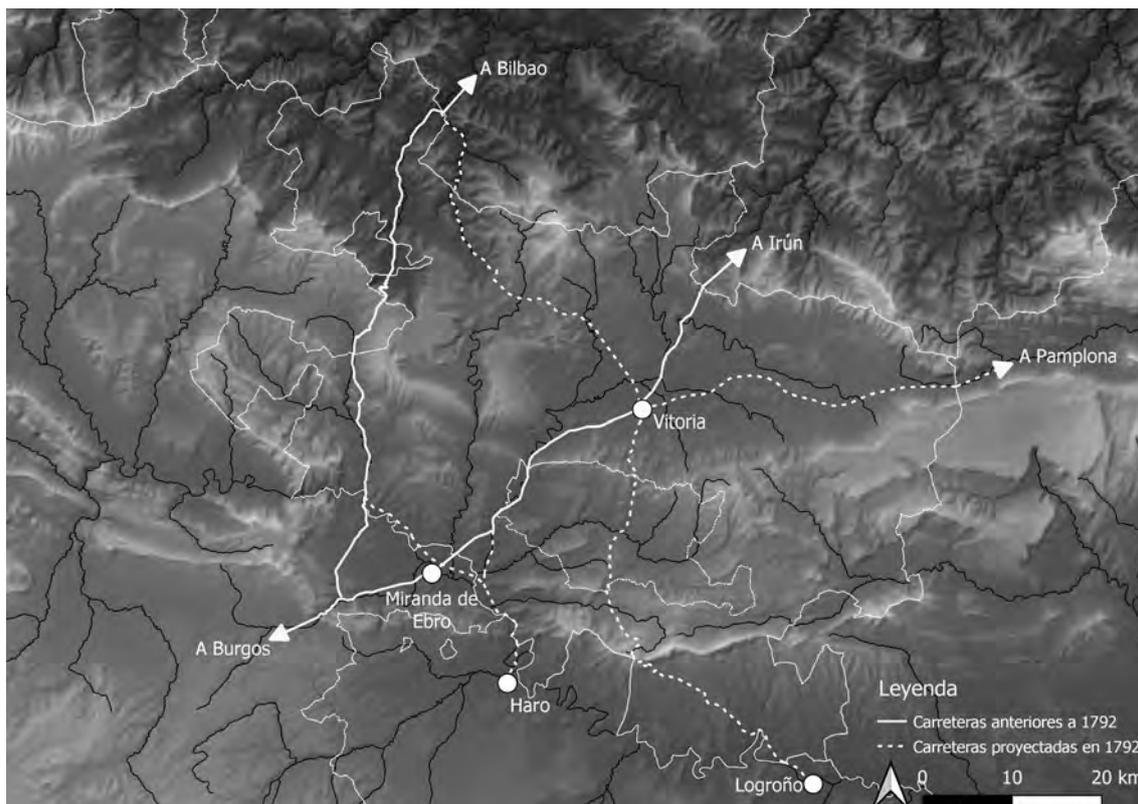


Ilustración 36:
Plano de las carreteras existentes y de las carreteras proyectadas en 1792.

deficiencias como muestran las constantes quejas remitidas a la Diputación. Varias entidades locales solicitaron la construcción de nuevos y mejores caminos para mejorar su conexión con Vitoria y con los principales núcleos comerciales del entorno: Bilbao, Haro, Logroño y Pamplona. Estas reclamaciones tomaron cuerpo en las Juntas Generales del 7 de agosto de 1792, en las que se acordó por primera vez un plan provincial de carreteras con el objetivo de construir los caminos reales demandados de una manera ordenada y más eficiente⁵⁹.

Esas Juntas Generales aprobaron un rudimentario plan para complementar la red provincial existente inspirado en el proyecto auspiciado por la Corona para la península. De esta manera se diseñó una red radial que tomaba a Vitoria como centro. De ella partían caminos en dirección a Bilbao, Haro, Logroño y Pamplona. Se acordó comenzar por los de Vitoria a Bilbao (por Altube), a Pamplona (por Salvatierra), a Logroño (por Laguardia) y el llamado camino de las Conchas hacia Haro⁶⁰. Para dar continuidad al eje del Ebro y acercar La Rioja al puerto de Bilbao se proyectó también el camino de Antepardo. Este partía del de las Conchas en las inmediaciones de Zambrana y remontaba por la margen izquierda del Ebro hasta enlazar con el Camino del Señorío en Puentelarrá⁶¹.

De esta manera se pretendía comenzar a dar solución a los problemas económicos locales. En primer lugar, el modelo económico alavés mostraba síntomas evidentes de agotamiento y comenzaba a evidenciarse la necesidad de proceder a su modernización (Porres, 2003: 302-303). Una de las cuestiones más importantes era la falta de rentabilidad de sus explotaciones agropecuarias. Para ello era necesario realizar inversiones para mejorar las infraestructuras viarias con el fin

59 AA: DH-3256-1 (1792-1803); DH-924-1 (1792-1793).

60 AA: DH-4402-1 (1795-1797).

61 AA: DH-3256-1 (1792-1803).

de «mantener unos rendimientos económicos que rentabilizaran aquellas inversiones» (Bilbao y Fernández de Pinedo, 1994: 124).

En el caso concreto de Rioja Alavesa, su economía estaba muy mercantilizada, lo que la hacía enormemente dependiente del exterior. A finales del siglo XVIII villas como Laguardia dedicaban en torno al 70% de la producción de vino a la exportación, porcentaje aún más elevado en Labastida. Por ejemplo, en 1796 Laguardia produjo 90.000 cántaras (14.715 hl.) de vino, de las cuales 25.000 (4.087,5 hl.) fueron de consumo interno y 65.000 (10.627,5 hl.) para exportar (Huetz de Lempis, 1967 A: 402). Sin embargo, la sobreproducción de vino y la falta de mano de obra en la comarca encarecían el producto y hacían las explotaciones poco rentables. En consecuencia, se dificultaba la subsistencia de sus habitantes. Este desequilibrio ya fue denunciado por Félix María de Samaniego, conocido escritor y fabulista, en *Los males de la Rioja*:

Reducido el país a solo el producto del vino, y dificultándose la salida de este género por su abundancia, lo que se experimenta ya, se sigue la baratura, y como los jornales no abaratan, porque su estimación depende de otros frutos, y hay que comprar con los rendimientos del vino todos los artículos de primera necesidad (...) (Samaniego, 1771).

La falta de mano de obra también se detecta en la documentación relativa a la primera obra del camino de las Conchas. El encargado de supervisar su ejecución, Athanasio de Yzaguirre, ya constató la numerosa presencia de jornaleros gallegos en Rioja Alavesa. Estaban ajustados durante los periodos en los que la viña exige un mayor número de brazos, pero quedaban parados y sin salario durante los periodos de menor faena⁶².

A todo esto, debemos sumar la baja calidad de los caldos producidos entonces porque se estropeaban con facilidad. Por ese motivo no se podían guardar durante largo tiempo; tampoco soportaban largos viajes, por lo cual no podían ser exportados por mar (Huetz de Lempis, 1995: 170). Además, el mal estado de los caminos y la altitud de los puertos de las sierras de Cantabria y Toloño dificultaban el transporte durante el invierno.

Ante esta situación se plantearon dos alternativas: mejorar la calidad de los vinos y/o la infraestructura viaria. Afinar la conservación de los caldos podía ampliar su mercado gracias a la liberalización del comercio con América, circunstancia que aprovecharon por ejemplo los productores catalanes del Penedés (Valls, 2003: 76). Mejorar la crianza de los caldos fue también la obsesión de Manuel Quintano. Propietario de viñas y sacerdote, en 1787 aprovechó su condición de canónigo en la catedral de Burgos para realizar una estancia en la catedral de Burdeos. Allí aprendió la metodología vitivinícola utilizada en la región aquitana (Huetz de Lempis, 1995: 170). De vuelta a su localidad natal, Labastida, Quintano aplicó los conocimientos adquiridos con buenos resultados. En 1790 consiguió Real Autorización para exportar vinos a América y en 1795 embarcó en Santander 650 cántaras –en 10 toneles y 1.500 botellas–, con destino a Veracruz y La Habana (Areta, 1974: 296).

Sin embargo, el proceso de vinificación siguiendo la técnica del medoc no tuvo apenas difusión entre los vinateros riojano-alaveses. El método bordelés exigía una fuerte inversión, inalcanzable para la gran mayoría de productores (De Otazu, 1996: 101), que continuaban enfrentados «a los problemas de excedentes de vino y a la mala venta de éstos» (Huetz de Lempis, 1995: 171). En consecuencia, el ayuntamiento de Labastida consiguió boicotear la producción de los Quintano y hacerles desistir de su empeño modernizador alterando las ordenanzas municipales (Huetz de Lempis, 1995: 172-174; De Otazu, 1996: 101-104; Mees, 2019: 77-78).

62 AA: DH-582-1, f. 55: (...) *corresponde a Jente de algunas fuerzas, Labradores, Peones, meramente jornaleros, de los qe con precisión, mejor qe nunca se encontrarán en aquel País, con alguna abundancia, y especialmente Gallegos qe es Jente de la maior resistencia y aguante al trabajo, ia por qe se está al acabar el Agosto y ia por qe dista bastante tiempo a la vendimia y en tales Yntermedios suelen con frecuencia estar tales gallegos y otros muchos operarios desocupados y sueltos sin Amos (...).*

Esas crisis puntuales no pueden ocultar que, a largo plazo, el consumo de vino de Rioja en Vizcaya creció con fuerza a lo largo del siglo XVIII, hasta el punto de ser cada vez más predominante, especialmente en las tabernas de Bilbao. No obstante, todavía estaban presentes los caldos procedentes del valle del Duero, tanto en aquel territorio, como en Santander o en el valle alavés de Ayala. Estos vinos de Tierra de Campos y de Toro eran transportados por arrieros y carreteros del Alto Ebro y Campoo (Huetz de Lemps, 1967: 493-494).

Al mismo tiempo, y como señalan Bilbao y Fernández de Pinedo, los cambios arancelarios introducidos en los años ochenta del siglo XVIII rebajaron la importancia de los comerciantes vitorianos. Estos también estaban siendo desplazados en el tráfico de lana tras la apertura de la Peña de Orduña, que enlazaba Burgos y Bilbao sin pasar por Vitoria (Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984: 127). Tampoco las cosas iban mejor en sector siderúrgico: el arancel de 1782 arrebató a los ferrones vascos el monopolio del mercado español y colonial. Poco después, el arancel de 1789 les obligó a competir con los productos extranjeros, principalmente ingleses, ya que los hierros vascos debían abonar al cruzar el Ebro «derechos de extranjería» (Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984: 125). La nueva situación arancelaria dejaba en desventaja a la obsoleta siderurgia vasca que, contando con el patrocinio real, había obtenido su rentabilidad combinando la protección frente a los hierros extranjeros con la reserva en exclusiva del mercado español (peninsular y colonial). Pero la situación cambió a raíz de la nueva política arancelaria impulsada por unos ministros de la Corona deseosos de acabar con la consideración de los territorios vascos como zonas de libre comercio con el traslado de las aduanas desde la raya del Ebro a la costa. La exigencia de esos derechos de extranjería para los productos vascos que cruzaran el río hacia el sur afectó de forma negativa a los comerciantes vitorianos de hierro, que tradicionalmente habían colocado sus productos en los valles del Duero y Ebro (Bilbao y Fernández de Pinedo, 1984: 127).

Por lo tanto, en el plan caminero que surgió de las Juntas Generales de 1792 se puede ver una combinación de los intereses de la burguesía vitoriana y los vinateros riojano-alaveses. Unos y otros deseaban enlazar de la forma más cómoda y rápida posible con el puerto de Bilbao y las provincias costeras. De esa forma se ampliaba el mercado potencial de los caldos alaveses. También Vitoria reforzaba su posición como uno de los principales nudos de la red comercial de la región al consolidarse como una etapa más entre el Cantábrico y el Valle del Ebro gracias a los caminos que partían hacia Bilbao (por Altube) y hacia Logroño (por Peñacerrada y también por las Conchas de Haro).

3.1. La financiación de los caminos

Ante este nuevo contexto constructivo, se adoptaron diversas medidas para poder financiar la ejecución de los nuevos caminos. Uno de los mecanismos empleados fue el establecimiento de impuestos sobre ciertos productos de consumo. La Corona, a fin de disponer de una fuente de financiación fija para construir los caminos radiales planeados por el Real Decreto de 1761, estableció un impuesto de dos reales por fanega de sal consumida por un periodo de diez años, que se fue prorrogando. De esta manera, como menciona el citado decreto, se eliminaba el sistema del repartimiento, el cual gravaba de forma desigual a las localidades y pobladores del reino:

(...) habiendo considerado, que el método de repartimiento, seguido anteriormente, ha sido muy gravoso á los Pueblos, y con especialdad á los pobres, por lo mucho que han padecido en las exenciones, de que me han informado Ministros de zelo, é integridad, que tiene por más conveniente, y menos gravoso el que se imponga por algún tiempo, generalmente, dos reales en fanega de sal, he resuelto, que desde primero de Julio próximo, y por el tiempo de diez años, se cobren los expressados dos reales de sobreprecio en cada fanega de Sal, de las que se consuman en estos Reynos, sin excepción de personas algunas, Eclesiásticas, ni Seculares, por deber todos contribuir à un objeto, que comprende el beneficio común, y que su producto se aplique a la construcción de los referidos Caminos, reservando à tiempo oportuno destinar à los mismos fines los medios, que se fueren ofreciendo, sin gravamen público. (...)

Si en Castilla o Cataluña se crearon Reales Sociedades o Juntas de Carreteras con autorización real para gestionar la construcción de vías transversales y locales, Álava –al igual que Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra– recurrió a sus privilegios forales (Vida Abarca, 1996; Viguera, 2007, Agramunt, 2019). Al igual que las sociedades mencionadas, la Provincia de Álava también necesitaba autorización real para establecer los arbitrios necesarios para financiar la construcción de caminos dentro de su jurisdicción. De manera que el 3 de agosto de 1765 obtuvo la correspondiente licencia para gravar con dos maravedís cada azumbre de vino consumido en las tabernas de Vitoria y en las que se situaban a menos de 40 pasos del Camino Real de Postas. Posteriormente, este arbitrio se extendió a todos los caminos provinciales de nueva planta⁶³.

Para obtener la financiación necesaria, la Provincia debía convencer al Consejo de Castilla sobre la conveniencia de construir un nuevo camino carretero o hacerse cargo de uno de mayor recorrido –como fue el caso del Camino Real de Postas– en su itinerario alavés. La petición al Consejo de Castilla tenía que ir acompañada además de la correspondiente memoria de la obra, que corría a cargo del arquitecto provincial, y en la cual se especificaban tanto las características técnicas como el coste total del proyecto. Finalmente, debía exponerse también cómo financiarlo, normalmente con peajes e impuestos sobre el consumo. Una vez obtenido el permiso real, y con el fin de conseguir el capital inicial para arrancar las obras, la Provincia solía emitir deuda y ofrecía a los «capitalistas» interesados –alaveses y no alaveses– un rédito anual entre el 2 y el 3 %. Tanto el pago de los intereses como la devolución de los capitales tomados a préstamo quedaba garantizado mediante la hipoteca del rendimiento de los impuestos concedidos para la construcción y mantenimiento de ese camino concreto. El origen de la deuda provincial permanente hay que vincularlo, pues, con la construcción de la moderna red viaria (Azkarate y Palacios, 1997:17-18; Vidal-Abarca, 1996: s.p.).

Por lo que al proceso de implementación se refiere, la Diputación descomponía el itinerario en «trozos» y sacaba cada uno de ellos a pública subasta junto con la memoria técnica correspondiente. En ella se especificaba con absoluta claridad el recorrido, la longitud, las obras a realizar y el plazo de entrega. La Diputación anunciaba la fecha de la subasta y otorgaba su ejecución al mejor postor (al que siempre exigía una fianza). Cuando el trozo era muy complejo, o muy caro, la propia Diputación –asesorada por el arquitecto provincial– asumía directamente su construcción. En el lenguaje de la época, esta doble posibilidad se conocía como «sacar a remate un tramo» o construirlo por «administración directa». Ya a comienzos del siglo XIX, la Diputación creó un cuerpo especializado de peones camineros para reparar y mantener la moderna red viaria provincial que estaba siendo construida por entonces (Provincia de Álava, 1841).

La hacienda provincial llevaba cuenta separada de cada uno de los caminos en materia de gastos e ingresos, porque cada uno tenía asignados unos arbitrios concretos para atender a su construcción y mantenimiento. Además de las «cadenas» o peajes establecidos a lo largo de la ruta que recaían sobre trajinantes y viajeros, la concesión solía llevar aparejada el cobro de impuestos sobre el consumo de determinados productos, como el vino o la sal. Unos y otros estaban hipotecados para atender las necesidades del camino (construcción y mantenimiento del mismo, pago de intereses y devolución de capitales tomados a préstamo, etc.). La reparación y conservación de los caminos recaía sobre los pueblos beneficiados por el trazado, cuyos gastos podían abordar de diversas maneras: por *repartimiento* entre todos los vecinos, por *vereda* aportando materiales y animales de tiro de forma colectiva o con fondos procedentes de las arcas concejiles (Vidal Abarca, 1997: s.p.).

El cobro de las cadenas o peajes se arrendaba a particulares, normalmente por espacio de un año, dado el reducido tamaño de la burocracia provincial. El procedimiento seguido por la Diputación era el mismo: convocatoria de una subasta pública, pliego de condiciones, una tabla con las tarifas establecidas y el precio de salida. Las subastas eran a *candela muerta* y, mientras la vela estuviera encendida, se admitían pujas. Más tarde el procedimiento se cambió por el denominado *sobre cerrado*. En cualquier caso, el mejor postor se quedaba con la concesión y se convertía en *cadenero*.

63 AA: DH-4401-1 (1792-1795), f. 3.

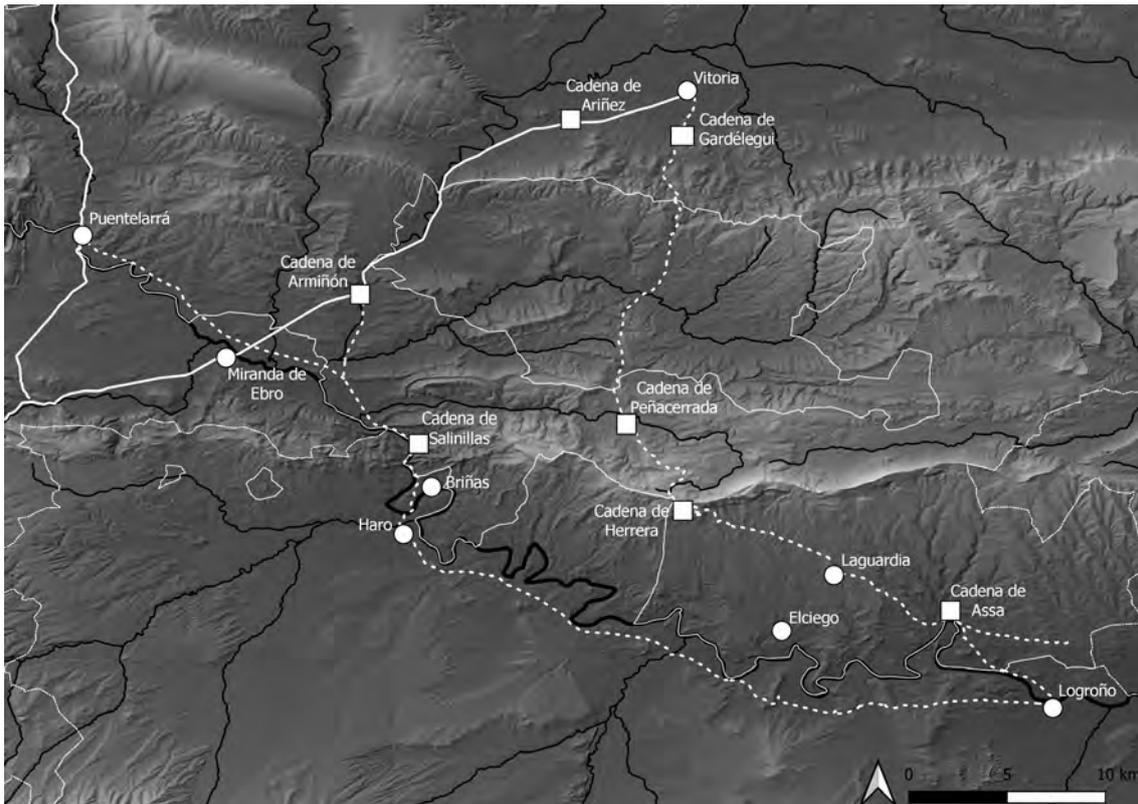


Ilustración 37:
Vías construidas entre 1792 y 1830 (en líneas de puntos) en el sur de Álava.
Nota: Las cadenas aparecen señaladas con cuadrados.

Se denominaba así el punto concreto del cobro del peaje, estaba marcado por una cadena que cortaba la carretera y solo era retirada cuando se habían abonado los derechos de paso establecidos por la propia Diputación. En ocasiones las tasas exigidas generaron protestas, como las que elevaron en las décadas de 1820 y 1830 los transportistas de la Rioja Castellana con el peaje de Salinillas de Buradón⁶⁴. Los cadeneros no fijaban las tarifas, pues eran simples arrendatarios del cobro de un impuesto provincial. Obtenían su negocio de descontar el precio del remate del dinero efectivamente recaudado durante la concesión (Ortiz de Orruño, 2009: 30-31).

3.2. El Camino de las Conchas de Haro

Las obras ejecutadas en este vial entre 1784 y 1786 no tuvieron el resultado esperado y provocó –como hemos visto– el malestar de algunos arrieros. Lo cual es lógico, teniendo en cuenta que la intervención dirigida por el arquitecto provincial no tuvo en cuenta la totalidad del recorrido entre Armiñón y Briñas, sino tan solo los 4,5 km del desfiladero y sus inmediaciones. De manera que quedaron otros 10 km sin modificar ni reconvertir en un camino carretero digno de tal consideración.

El 14 de septiembre de 1792 comenzó un nuevo episodio cuando Prudencio María de Verástegui, Diputado General de Álava, nombró a Justo Antonio de Olaguíbel director de las obras. En primer lugar, le ordenó «reconocer, delinear y señalar el curso y rumbo que deba tener dicho camino [de las

64 AA: DH-1136-24 (1828-1861)

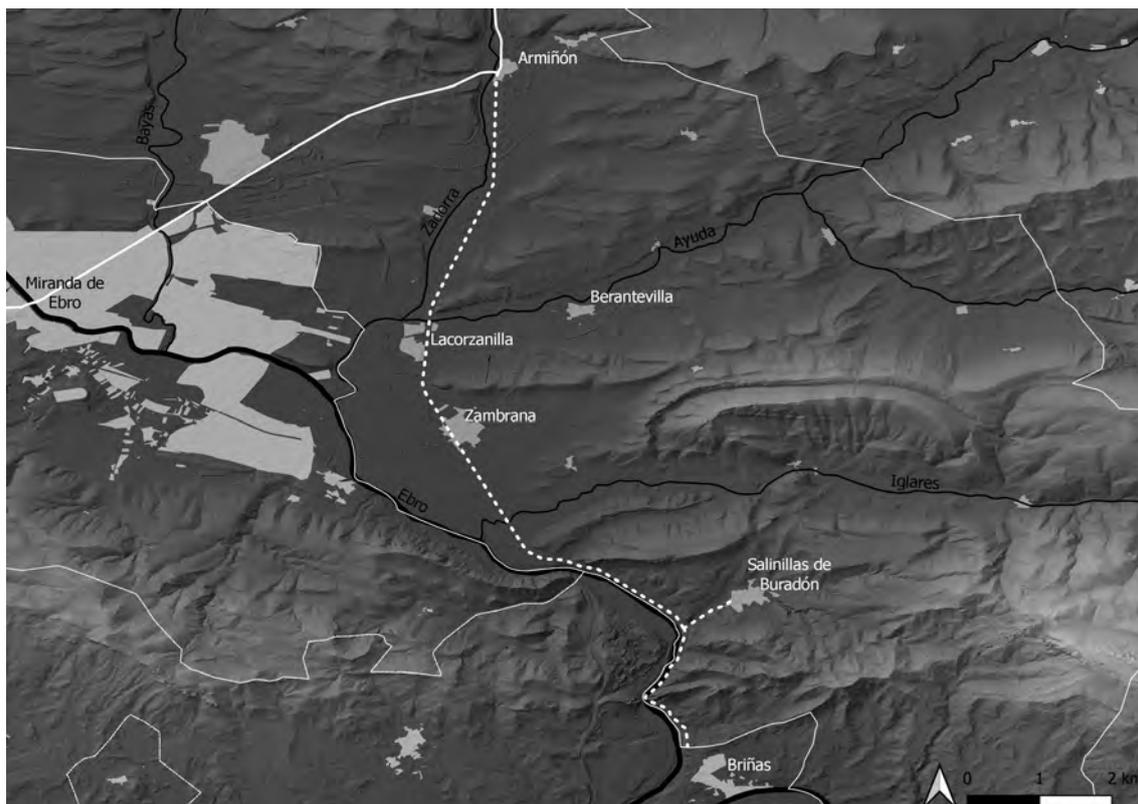


Ilustración 38:
Plano del camino de las Conchas de Haro (línea de puntos) diseñado por Olaguibel.

Conchas de Haro] desde el Real de Postas, en la villa de Armiñón, hasta la de Briñas»⁶⁵. Pero también le dio algunas instrucciones muy concretas:

[El camino] debe ir por el terreno más seguro, que sea lo más breve posible y recto, que permita cuestas y bajadas suaves y descansadas, apartándolo de las aguas y de cualquier embargo, que siempre sea transitible, y que en lo posible no se separe de los pueblos⁶⁶.

Siguiendo esas indicaciones, Olaguíbel diseñó un camino de nueva planta. A diferencia de los anteriores, este iba desde Armiñón, pueblo alavés por donde pasaba el Camino Real de Postas, hasta el término municipal de Briñas, villa riojano-castellana que marcaba la separación provincial y podía conectarse fácilmente con la moderna vía Logroño-Santander mediante un corto ramal. Presupuestado en 1.541.420 reales de vellón, el nuevo camino de las Conchas tenía una longitud de 52.615 pies (14,660 km) y un plazo de ejecución de dos años⁶⁷.

El 30 de septiembre de 1793 Olaguíbel presentó a la Diputación las *Condiciones Generales* del proyecto y las específicas de cada uno de los 16 trozos en los que dividió el itinerario. Para la primavera siguiente ya estaba subastada la ejecución de las obras de todos los tramos, que debían comenzar de inmediato por la parte de Briñas para terminar en Armiñón⁶⁸. Sin embargo, la buena marcha del

65 AA: DH-4401-1 (1792-1795), f. 5

66 El Diputado General también aconsejaba al arquitecto que, a la hora de realizar el proyecto, tomara «las correspondientes medidas en los parajes que lo tuviere por conveniente y el caso lo pidiera para el mayor ahorro de distancia y gastos», *Ibidem*: ff. 5-6.

67 AA: DH-231-5 (1821).

68 AA: DH-4401-1 (1792-1795): f. 59-137.



Ilustración 39:
El paraje de las Conchas de Haro en la década de 1950.
Fuente: AA, DAI.PP.01344-01360.

proyecto, que no concluyó hasta 1799⁶⁹, se vio ralentizada por la Guerra de la Convención (Portillo, 2003: 328). No obstante, la prolongación de este camino por tierras castellano-riojanas hasta Haro se demoró hasta que, en 1831, la Real Sociedad Económica Riojana construyó el ramal de Gimileo (Vidal Abarca, 1996: s.p.).

Justo Antonio de Olaguíbel era en ese momento el arquitecto más importante de Álava. Autor de importantes obras en la ciudad de Vitoria, como la plaza Nueva y el edificio de los Arquillos, que permite salvar cómodamente el desnivel existente entre el casco medieval y este primer ensanche, también diseñó los esbeltos campanarios de numerosas iglesias alavesas, como las de Elciego y Berantevilla. Natural de la capital alavesa, nació el 7 de agosto de 1752 y se formó en la Escuela de Dibujo de Vitoria promovida por la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País. Posteriormente continuó sus estudios en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, donde adquirió el estilo academicista neoclásico (Larumbe, 2003).

El proyecto de Olaguíbel tenía características técnicas muy similares a las que veremos en el camino de Vitoria a Logroño por Laguardia, que se ha conservado en buen estado y nos puede proporcionar algunas pistas. No obstante, desde un punto de vista arqueológico es complicado conocer la materialidad original de la obra debido a las intervenciones posteriores que ha sufrido la vía. En cualquier caso, sabemos que las obras de explanación proyectadas fueron de gran con-

69 AA: DH-231-5 (1821): s. fol.



Ilustración 40:
Travesía de Armiñón en la
década de 1930.

Fuente: AMVG, GUI-IV-
174_08+E.Guinea_Hacia
1934_Armiñón.

sideración. Para salvar el desnivel de las Conchas se tuvieron que realizar numerosos desmontes y terraplenes. Por ejemplo, entre la venta de Salinillas y la del Moral se proyectó un desmante de 60 pies (16,71 metros) de alto, «medidos de en medio de la línea del camino, con el ancho de treinta y dos pies» (8,91 metros)⁷⁰. A su vez, para salvar el punto más angosto, donde las avenidas del Ebro eran más virulentas, se proyectó levantar el camino sobre un muro de 700 pies de largo (195 metros) y una altura de entre siete y ocho pies (1,95 y 2,22 metros). Este muro todavía era visible la década de 1950 como atestigua la ilustración 39.

Según el proyecto original, el camino de las Conchas debía tener 20 pies de ancho (5,57 metros) y 6 pies de paseo o arcén (1,67 metros). La caja, de 14 pulgadas de fondo, iba flanqueada en ambos lados con cintería de piedra caliza, formada por piezas de entre 2 y 2,5 pies de largo y 9 pulgadas de grosor, bien labradas a picón y con algo de caída o peralte hacia el exterior. La cintería todavía era visible en la década de 1930 en la travesía de Armiñón (ver la ilustración 40). Una vez construido el lecho, había que rellenarlo, igualarlo y nivelarlo. Si el suelo no era firme, se hacía el encachado de piedra de mampostería, que se debía asentar con el mejor plano y plomo, martilladas las puntas. Después se añadía una camada de tierra menuda para ligar las piedras. Posteriormente se añadía otra capa de morrillo bien machacado, que no debía superar la pulgada de grosor. Esta camada debía tener un bombeo y alcanzar las 14 pulgadas de altura. Después se añadía una última capa de 2 pulgadas de cascajo y arena, de manera que el firme debía alcanzar 16 pulgadas en su parte central⁷¹.

70 AA: DH-4401-1 (1792-1795): f. 101.

71 Ibidem, f. 59-60.

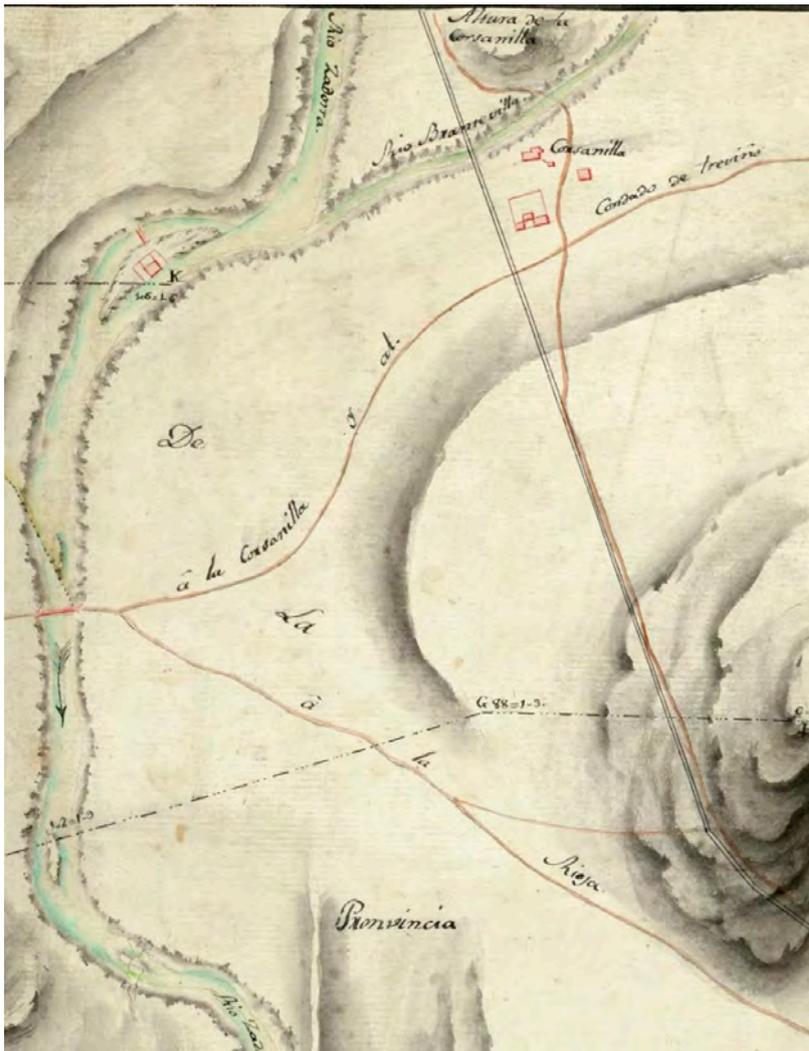


Ilustración 41:
Plano del paraje de
Lacornzanilla donde
podemos ver el camino
antiguo de las Conchas y
el diseñado por Olaguíbel,
mucho más recto.
Fuente: A.C.E.G.C.G.E, Ar.F-
T.1-C.2_74 (ca. 1800).

Las tajeas diseñadas por Olaguíbel tenían un ancho de entre 2,5 pies y 3 pies (0,69 y 0,83 metros), y el alto que fuera necesario. Las piedras empleadas, a su vez, debían tener un grosor de 2,5 pies, siendo mayor la empleada para el dintel. La roca empleada debía ser de mampostería piconeada y compuesta, bien asentada y enlazada en seco⁷². Este arquitecto también diseñó siete puentes para salvar los ríos, arroyos y regatas. Todos ellos eran de un solo arco y empleó, generalmente, el de medio punto para los cortos, como es el caso de los arroyos. Utilizó ese mismo modelo en el puente de Lacornzanilla sobre el río Ayuda. Para salvar mayores distancias, de entre 10 y 13 pies (2,78 y 3,61 metros), se valió del arco rebajado, como el que construyó sobre el río Inglares. En total diseñó cuatro puentes de arco de medio punto y tres de arco rebajado. Con el fin de evitar estrechamientos, los arcos del puente debían tener un fondo de 22,5 pies (6,26 metros).

Mucho más recto, el tramo entre Armiñón y el inicio del desfiladero se construyó de nueva planta y apenas se aprovechó el trazado anterior. Solo coincide con el viejo en las curvas que salvan los accidentes orográficos de las lomas que limitan los valles de los ríos Zadorra, Ayuda e Inglares (Ilustración 41). En cambio, en el desfiladero reutiliza parte del trazado realizado bajo la dirección de Echánove, mejorándolo para salvar las crecidas del Ebro y reaprovechando ciertos elementos, como los pretilos, para reforzar los muros sobre los que se asentará el camino en las Conchas.

72 Ibidem, f. 59.

Al margen del difícil tramo del cluse, el nuevo trazado también solventaba las dificultades que presentaban en la cuenca de Miranda. El principal problema era el paso sobre el río Ayuda a la altura de Lacorzanilla. Con el fin de evitar el vado existente con anterioridad, como ya hemos dicho, Olaguibel construyó un puente en arco de medio punto, recientemente desaparecido tras la remodelación de la carretera N-124 (Sánchez, 2019).

3.3. El Camino Real de Vitoria a Logroño por Laguardia

Las constantes intervenciones sobre el paso de las Conchas de Haro desde 1776 dinamizaron la economía de la zona. Especialmente Labastida y la comarca de Haro se vieron sustancialmente beneficiadas, al disponer de una vía que las conectaba con el Camino Real de Postas y con el Camino del Señorío. No fue el caso de la Hermandad de Laguardia, que ni tenía fácil acceso al nuevo vial ni éste acortaba su distancia con relación a Vitoria. Esta situación fue expuesta en 1788 ante la Junta General de Álava por el procurador de la Hermandad de Laguardia, con el respaldo de los Tercios de Laguardia y Samaniego⁷³ (Vidal-Abarca, 1996). La propuesta de construir un nuevo camino carretero entre Vitoria y Logroño por Laguardia fue respaldada por la Provincia, que elevó la solicitud al Consejo de Castilla.

El Consejo contestó favorablemente mediante Real Orden fechada el 12 de agosto de 1782:

*En vista de lo que han expuesto las hermandades de Samaniego y Laguardia sobre la construcción de un camino desde Vitoria à Logroño y de los informes tomados en el particular, concede su Magestad permiso a aquellas Hermandades y a los demás Pueblos de su Partido que quisieran obligarse a ello para fabricar un buen camino carretero desde Vitoria à Laguardia, sin q^e. ninguna otra Provincia ò Comunidad pueda envarazar una empresa tan útil a el bien público (...)*⁷⁴

La misma Real Orden autorizaba la forma de abordar los gastos de construcción y mantenimiento al indicar que:

*(...) quando esté ya transitable el camino se establezca un moderado peage, q^e. se presenten anualmente las quantas de su producto y del impuesto del vino, aplicando el sobrante de ambos fondos q^e. quedase después de la conservación del camino á la redempcion de capitales imbertidos en su construcción, y debiendo moderar el peage una vez extinguidos aquellos*⁷⁵.

Pero hasta 1793 las Juntas Generales no encomendaron a la Diputación de Álava la construcción del camino, que estimaron podía estar terminado en tres años. Al tiempo, impusieron a los 16 pueblos que componían los Tercios de Laguardia y Samaniego una contribución anual de setenta mil reales, a repartir en proporción a la producción de vino elaborada por cada localidad. El plazo de tres años se incumplió debido al empobrecimiento generalizado de la población provocado por las guerras contra la Francia revolucionaria (1793-5 y 1808-13), de manera que en 1815 se suscribió un nuevo compromiso entre la Provincia y los Tercios de Laguardia y Samaniego para refinanciar las anualidades vencidas⁷⁶.

73 Los Tercios eran la división territorial interna de la Hermandad desde época medieval y agrupaban a varias localidades. Componían el de Samaniego la villa del mismo nombre, junto con Villabuena de Álava, Baños de Ebro, Leza, Navaridas y Elciego; el de Laguardia, la villa de ese nombre y sus aldeas junto con Párganos y Lapuebla de Labarca; y el de Cripán con la villa homónima y Elvillar, Lanciego, Oyón y Moreda de Álava.

74 AA: DH-515-13 (1792), f. 1.

75 Ibidem.

76 AA: DH-515-13; AMElc: 14-9 (1815).

Para mejorar la capilaridad sobre el territorio de la nueva carretera se planeó también la construcción de tres ramales que comunicaran a todos los pueblos implicados en la financiación con el itinerario principal. Uno a Samaniego, Villabuena y Baños de Ebro; otro a Leza, Navaridas y Elciego; y el tercero de Laguardia a Lapuebla de Labarca. La construcción de estos tres ramales debía correr a cargo exclusivamente de esas localidades riojano-alavesas, sin que pudieran solicitar la ayuda económica de la Diputación. Esta cláusula fue impugnada por Elciego⁷⁷, lo que provocó el primer parón y la intervención de la Corona en 1797⁷⁸.

Gran parte de la documentación relativa generada por la construcción de esta vía ha desaparecido, muy probablemente debido a la inestabilidad provocada por las guerras contra Francia. Sólo se ha localizado un único expediente relacionado con la construcción del camino. Se trata del pliego de condiciones relativo a uno de los tramos del puerto de Herrera⁷⁹, aunque por las descripciones que allí se hacen no es posible saber cuál. Sí nos permite, en cambio, saber cómo era el ancho de la vía, las tajeas, el firme o los desmontes a realizar, etc. Esas características pueden no ser extrapolables al resto del camino, porque es probable que en los tramos más llanos utilizaran otros parámetros. Los demás expedientes conservados son posteriores al periodo de construcción y están relacionados con la financiación y reparación de la obra.

El trazado del nuevo camino entre Logroño y Vitoria recuperaba el proyecto logroñés de 1775, pero adaptado a los intereses particulares alaveses. Mientras en el proyecto original el camino no pasaba por la villa de Laguardia, en el nuevo era un elemento clave. No obstante, el objetivo declarado del nuevo camino era facilitar el acceso al mayor número de usuarios, tal como expuso el portavoz de la Hermandad ante la Junta General de Álava en 1788:

(...) se debería abrir [un nuevo camino] que, desde Vitoria, entrando por la jurisdicción de Samaniego, siguiese la diagonal de la Rioja Alavesa hasta la raya de Navarra o Castilla, haciendo ramales hacia todos los pueblos que por su situación estuviesen separados de él, para igualar en lo posible su utilidad. (...) En cuanto a su rectitud, como no digo que se haga el camino sino para la Rioja Alavesa, es claro que el más recto será el que pase por ella (...) (Velilla, 1991: 101).

El trazado tenía, por tanto, un doble objetivo. Por un lado, acortar la distancia entre Vitoria y Rioja Alavesa y, por otro, hacerlo más accesible a todos los habitantes de la comarca. En este contexto, se eligió el puerto de Herrera para salvar las sierras de Cantabria y Toloño, ya que desde ese punto se podía trazar una diagonal hasta Logroño a través de toda la Hermandad de Laguardia. De esta manera, se acortaba el tiempo de viaje hasta Vitoria y se facilitaba a los pueblos el acceso a la nueva vía. Al establecerse la conexión entre Vitoria y Logroño por Laguardia, las tres localidades quedaban conectadas por una única vía con la consiguiente reducción de costes (Coronado, 2007: 132). Además, los tres ramales proyectados aumentaban considerablemente la capilaridad de la vía principal.

Estas disposiciones no se recogían en el proyecto logroñés de 1775. Su incidencia sobre Rioja Alavesa era mínima, pues aquella vía transitaba únicamente por el extremo más oriental de la comarca y no pasaba por Laguardia. De ahí la oposición de los tercios de Laguardia y Samaniego a la construcción de aquella vía proyectada desde Logroño. Sin embargo, la diseñada desde Vitoria tampoco terminaba de convencer al Tercio de Cripán y a la Hermandad de Labraza. Sus vecinos hubieran preferido la construcción de un camino carretero moderno que facilitase su comunicación con Guipúzcoa, mercado habitual de sus vinos, a través de la Montaña y la Llanada oriental alavesa⁸⁰. Por eso los representantes de Cripán, Elvillar y Lanciego solicitaron al Diputado General ser liberados «por el espacio de diez años del arbitrio de los dos maravedís en azumbre de vino» que debían abonar para acondicionar el puerto nuevo de Bernedo, citado en el capítulo anterior⁸¹.

77 AA: DH-3256-2, f. 28.

78 AA: DH-515-13, s. fol.

79 AA: DH-3256-1 (1792-1803), s. fol.

80 AMElv: C 28-30 (1791-1793), f. 2.

81 Ibidem: f. 4.

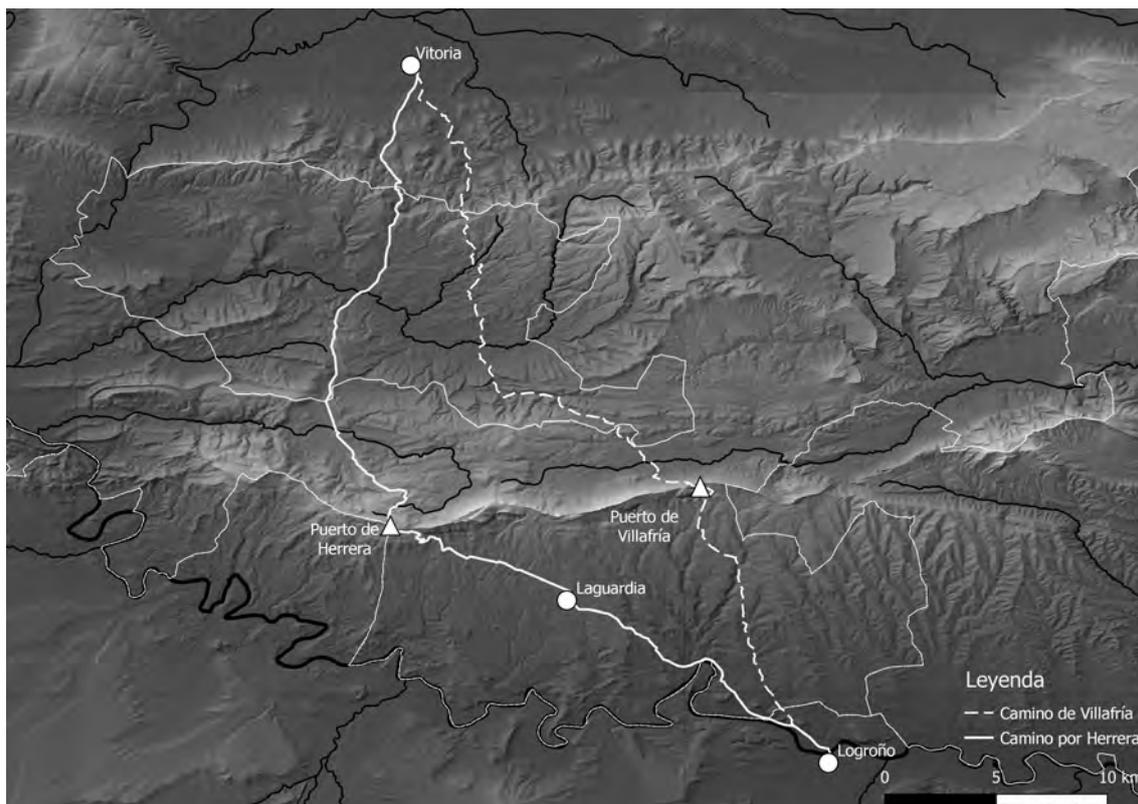


Ilustración 42:
Plano comparativo entre la ruta por Herrera y por Villafraja.

De acuerdo con la planificación realizada por Justo Antonio de Olaguíbel, el camino debía asentarse sobre una plataforma de 26 pies de ancho (7,24451 metros), de los cuales 20 (5,5727 metros) serían para la calzada y 3 pies (0,835905 metros) para el arcén o paseo de cada lado⁸². Con respecto a las obras de drenaje, cunetas y alcantarillas, el arquitecto provincial precisó en su *Memoria* cómo debían ejecutarse:

*3ª (...) las alcantarillas se pondrán donde corresponda con sus paredes en cada lado a dos pies y medio de grueso, hechas con piedra crecida de manpostería siendo asentadas, enlazadas, reposadas y macizadas, y se alargarán en cada lado seis pies en la parte de arriba medido del ribo de la cinta, y en la parte de abajo a planta hasta igual del corriente si las tierras de dos sitios, y con su caída pª. qª. se mantengan los refuerzos o ensanches, enlosados o empedrado el hueco (...)*⁸³

Siguiendo seguramente las recomendaciones de la Diputación, Olaguíbel buscaba construir un camino firme y duradero. Para ello dio mucha importancia a la explanación y a las obras de drenaje para evacuar el agua. Quería evitar que los taludes de los cortes realizados sobre el terreno natural pudieran generar corrimientos, frecuentes cuando no se ponían las medidas oportunas. Por eso mandó que los taludes fueran «encachados» seis pies a cada lado, más el ancho desde el límite de la cinta, y que se tuviera en cuenta el desnivel del terreno de las cunetas para evitar una erosión excesiva. También planeó que se escarpaba el talud del corte –uno de ancho por cada tres

82 AA: DH-3256-1 (1792-1803), f. 31.

83 Ibidem.



Ilustración 43:
 Marca de barrena en una roca junto a la carretera
 en el paraje de Las Canteras, junto al camino.



Ilustración 44:
 Restos de una cantera en el paraje denominado
 de las Canteras, junto al camino.

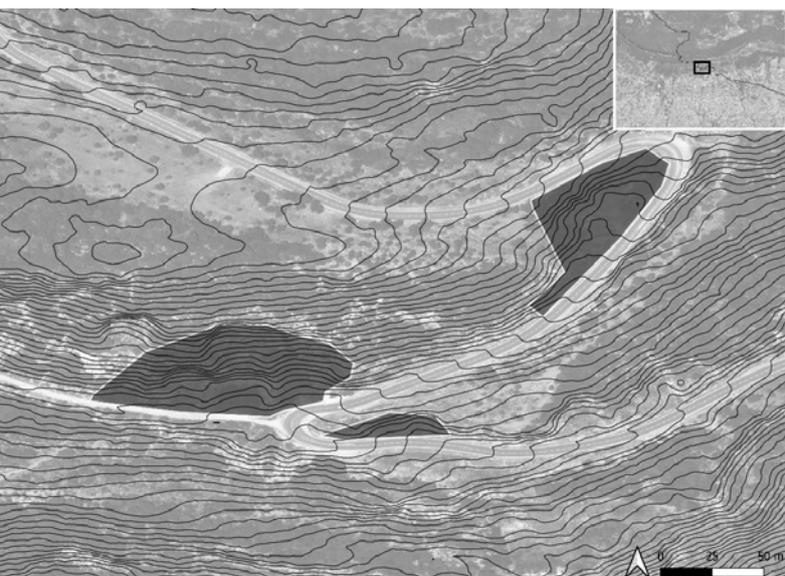


Ilustración 45:
 Canteras abandonadas (en negro)
 junto al camino en el paraje de Las Canteras.



Ilustración 46:
 Tajea y muro de piedra en seco en el paraje de Las
 Canteras.



Ilustración 47:
Muro y tajea en el punto kilométrico 36,260.

de alto— para darle la caída necesaria con el fin de conducir el agua a sus respectivas alcantarillas. La zanja de drenaje debía colaborar a mantener el relleno del camino y evitar el deterioro del talud del terraplén; para ello se le debía dar un desnivel «*en cada tres pies de altura de uno y medio de caída*» o, en su defecto, el desnivel natural del terreno⁸⁴.

La piedra utilizada para la construcción tanto de las obras de fábrica como para el afirmado fueron extraídas en los alrededores del camino, lo cual tuvo su impacto en la infraestructura y dejó una importante impronta en el paisaje visible hasta la actualidad. Las obras de fábrica que hemos observado están construidas con calizas pertenecientes a la litología de la parte alta de la sierra de Cantabria, la cual se compone de calizas de Subijana y calcarenitas estratificadas.

En el paraje de Las Canteras, punto en el cual el camino hace un zigzag para salvar el fuerte desnivel, hemos localizado mediante la prospección arqueológica un espacio donde se conserva en buenas condiciones la obra original. También hemos podido ver otras obras de fábrica diseñadas por Olaguíbel, como el muro sobre el que se monta la carretera o las tajeas. Las obras de fábrica fueron construidas con mampostería en seco y con mampuestos de gran tamaño, sobre todo en los dinteles de las alcantarillas. En otros puntos del camino las tajeas que hemos localizado tienen un dintel de menor tamaño, pero de características similares.

No nos ha llegado ninguna descripción de los puentes diseñados por Olaguíbel para esta vía. No obstante, para conocer cómo pudieron ser hemos revisado el catálogo de puentes de Álava

84 Ibidem, f. 31-32.

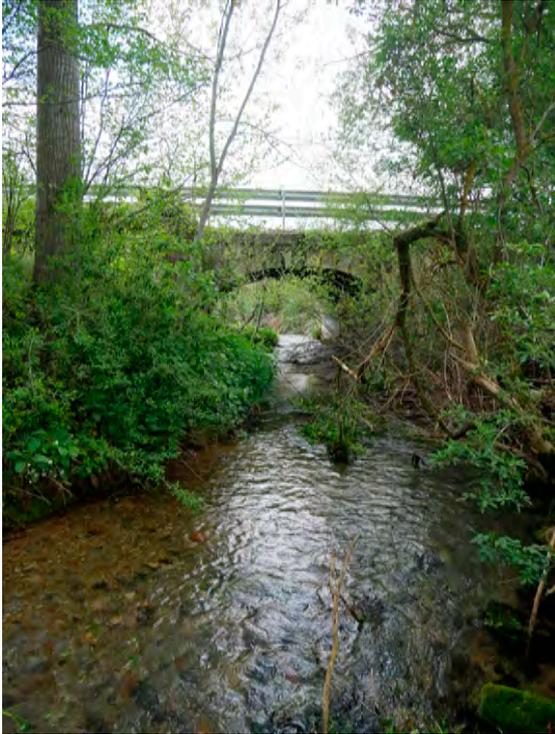


Ilustración 48:
Puente de La Madalena (Peñacerrada).



Ilustración 49:
Puente de Vitoria (Laguardia).
Fuente: Diputación Foral de Álava

realizado por Agustín Azkarate y Victorino Palacios (1996). También hemos hecho una inspección visual de superficie siguiendo los criterios de la prospección arqueológica y analizado el proyecto de ese mismo arquitecto para el camino de las Conchas de Haro. Podemos concluir que el sistema empleado fue similar al del itinerario Briñas-Armiñón. Los puentes con una luz superior a 10 pies (2,78 metros) fueron construidos con arcos rebajados, como el puente de La Madalena en Peñacerrada; en cambio, los puentes con una luz inferior fueron construidos con arcos de medio punto, tal y como podemos ver en las inmediaciones de Ventas de Armentia y Laguardia.

La construcción del camino se fue materializando por tramos, aunque en plazos de tiempo más amplios de lo previsto. Comenzó a construirse en 1800⁸⁵, pero no se concluyó hasta 1829. No obstante, para 1807 estaba casi terminado el tramo entre Vitoria y Laguardia y también las casetas para el cobro de peajes, que se establecieron en los pueblos de Gardélegui, Peñacerrada y el Alto de Herrera (Vidal Abarca, 1996). La invasión francesa de 1808 paralizó casi todas las obras emprendidas por la Diputación, aunque no fue el caso de este camino, cuya construcción continuó en dirección a Logroño⁸⁶. Por razones estrictamente militares el ejército francés alentó la continuidad del proyecto, así como la construcción de un ramal que, saliendo de Assa, llegara hasta Viana (Navarra)⁸⁷.

En 1816, la Diputación encargó al arquitecto José Antonio de Garayzabal medir y tasar los terrenos ocupados por la carretera construida a instancias del ejército francés entre la Venta de Leza y el confín de Álava con Logroño, así como los gastos ocasionados a los ayuntamientos afectados: Laguardia, Lanciego, Leza y Párganos. Para obtener información completa sobre las obras reali-

85 AA: DH-231-5 (1821), s. fol.

86 AA: DH- 1103-1 (1816-1832), s. fol.

87 Ibidem.

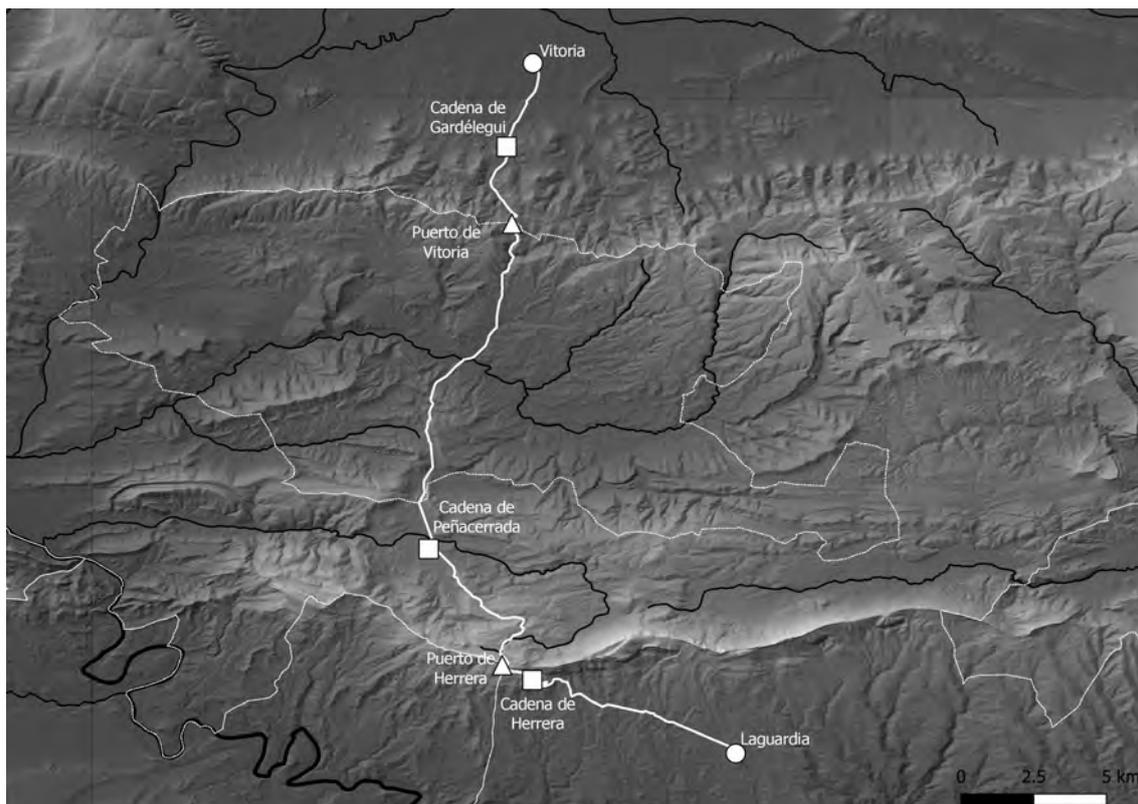


Ilustración 50:
Plano del camino real con la ubicación de los peajes en 1807.

zadas durante la presencia francesa, el comisionado se entrevistó también con varias personas. Los informantes –entre los que estaba el síndico de Laguardia, un maestro cantero natural de Miranda de Ebro y varios vecinos de localidades del entorno– tenían un perfil diverso, pero habían sido testigos directos del suceso.

Los gastos ocasionados fueron sufragados por los habitantes de los municipios circundantes. Consistieron, sobre todo, en el pago de jornales, compra de herramientas y el apronto de materiales. Así lo describía Jorge Olano:

(...) Se alquilaron muchos jornaleros y canteros para lo cual los cosecheros cedieron las hezes o suelos de vino, y con su producto se iban pagando los jornales, cuya operación duró mucho tiempo y para ella se compraron muchos picos, martillos y demás herramientas necesarias (...) Que igualmente es cierto que en el tiempo de la guerra de la independencia con la Francia se trabajó mucho por los vecinos de esta villa en el camino del término de Asa para facilitar la exportación de la artillería francesa y no duda que el coste de todas estas obras según el mucho tiempo que duraron, y peones que se emplearon, ascenderá a la cantidad de sesenta a setenta mil reales⁸⁸.

Y es que las obras realizadas fueron de gran envergadura. En el Portil de las Viñas, entre Laguardia y el Ebro, se tuvieron que realizar importantes desmontes para nivelar el terreno y conseguir una pendiente apta para transportar cañones. Así lo describía Mateo Garrastachu, maestro cantero natural de Miranda de Ebro:

88 AA: DH-1103-1 (1816-1832), s. fol.

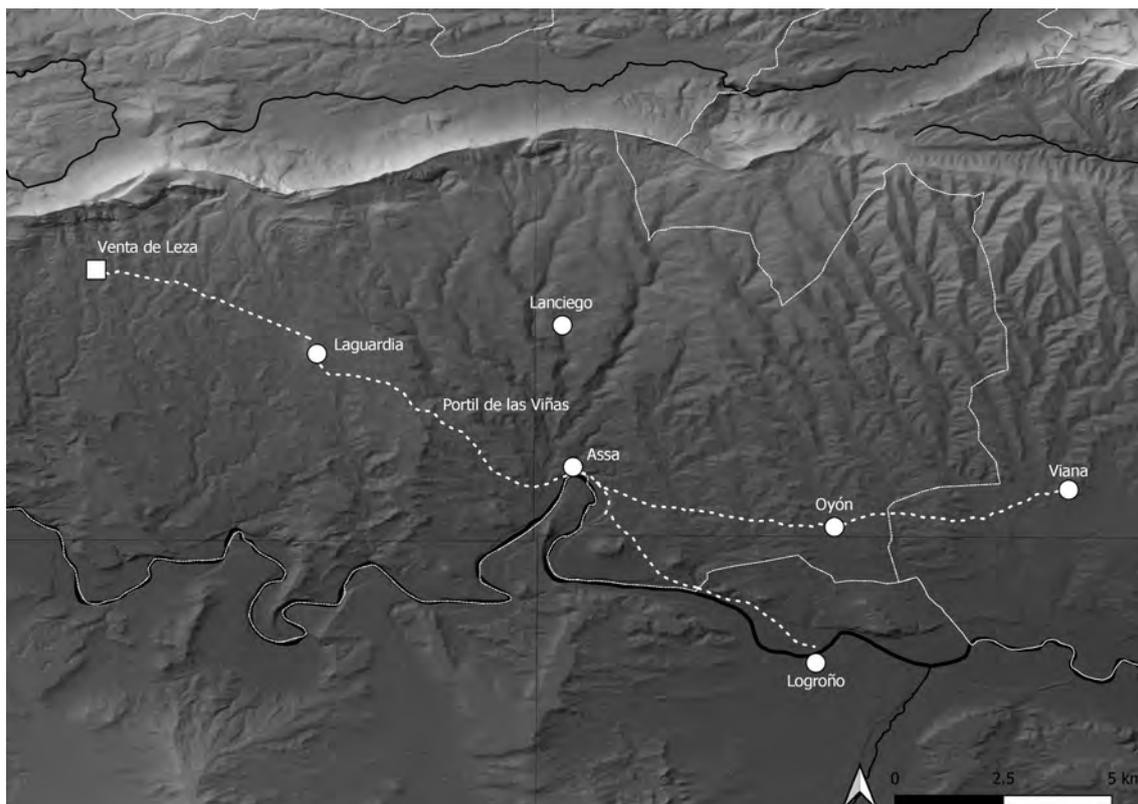


Ilustración 51:
Tramos de camino real concluidos o reparados por los franceses durante la guerra de Independencia en jurisdicción alavesa.

(...) en la cuesta de Portil de las viñas y Castejones se desmontó muchas porciones de terreno por los vecinos de esta propia villa [de Laguardia] a costa de los fondos de ella en que también emplearon muchos jornaleros forasteros cuya operación se realizó vajo dirección del Maestro Echanove para el transporte de la Artillería Francesa, y por encargo de sus Gefes⁸⁹.

Otra de las villas que soportó elevados costes por la continuación del tramo Laguardia-Logroño fue Lanciego, obligada a costear buena parte del ramal de nueva factura construido entre este camino y Viana junto con los dos puentes levantadas en el término de Assa⁹⁰.

Pese a los avances realizados durante los años de la guerra de Independencia, el camino no fue concluido. Además, los desplazamientos de tropas y artillería, así como la falta de mantenimiento deterioraron considerablemente la infraestructura, que tuvo que ser reparada tras la contienda. De esta manera, en torno a 1816 se arreglaron varios tramos, ubicados en los puertos de Herrera

89 Ibidem.

90 Ib. Otro testigo declaró que «hacia los años pasados de mil ochocientos y ocho y mil ochocientos y nueve, en que con motivo de la invasión del francés, se construyó el camino real desde la villa de Laguardia a la ciudad de Logroño y se compuso otro para la conducción de la artillería a la ciudad de Viana, se causaron grandes perjuicios a esta dha villa de Lanciego, tanto por el terreno que ocupó el camino como por las fustas que dio para andamios y cimbras de la construcción de dos puentes que fue preciso hacer en dho término de Assa, y por los quinientos, seiscientos, mil hombres que emplearon en la composición del citado camino para la ciudad de Viana. Save que los espesados costos no se avonaron a las villas ni por el Francés ni por esta Provincia [de Álava]».

y Vitoria, además del trozo entre la venta de San Vicentejo y Uzquiano, en el Condado de Treviño⁹¹. De igual manera, por testimonio del maestro cantero Francisco Campos, natural de Orduña y vecino de Laguardia, sabemos que en 1820 todavía se estaba trabajando en la conclusión de un trozo de camino de 8.100 pies (2.256,94 metros) de largo y un ancho de 20 pies entre Laguardia y el paraje de la Cruceta, el cual no se acabó hasta 1821⁹². En definitiva, y como ya hemos avanzado, las obras no se dieron por finalizadas por completo hasta 1829 (Vidal Abarca, 1996).

3.4. Los ramales

El proyecto de la carretera de Vitoria a Logroño por Laguardia llevaba aparejada como sabemos, la construcción de tres ramales. Tal como defendía Melchor Gaspar de Jovellanos para el conjunto del Reino, complementar las grandes rutas con caminos carreteros locales y comarcales era la forma más eficaz de potenciar el sistema de transporte. Una estructura capilar de la red viaria aumentaría necesariamente el tamaño de los mercados, aumentaría el volumen de mercancías disponible y reduciría el coste de los intercambios. Y es que, como apunta Marc Ferri, para Jovellanos la existencia ese entramado ayudaría a incrementar los flujos comerciales y a reducir costes (Ferri, 2015: 138-139).

No es de extrañar, por tanto, que la Diputación de Álava viera con buenos ojos la construcción de los tres ramales propuestos por los Tercios de Laguardia y Samaniego. Era la forma más racional y económica de conectar la docena larga de villas riojano-alavesas al camino principal. Tomando Laguardia como punto de referencia por ser el centro comarcal, las ramificaciones iban en direc-

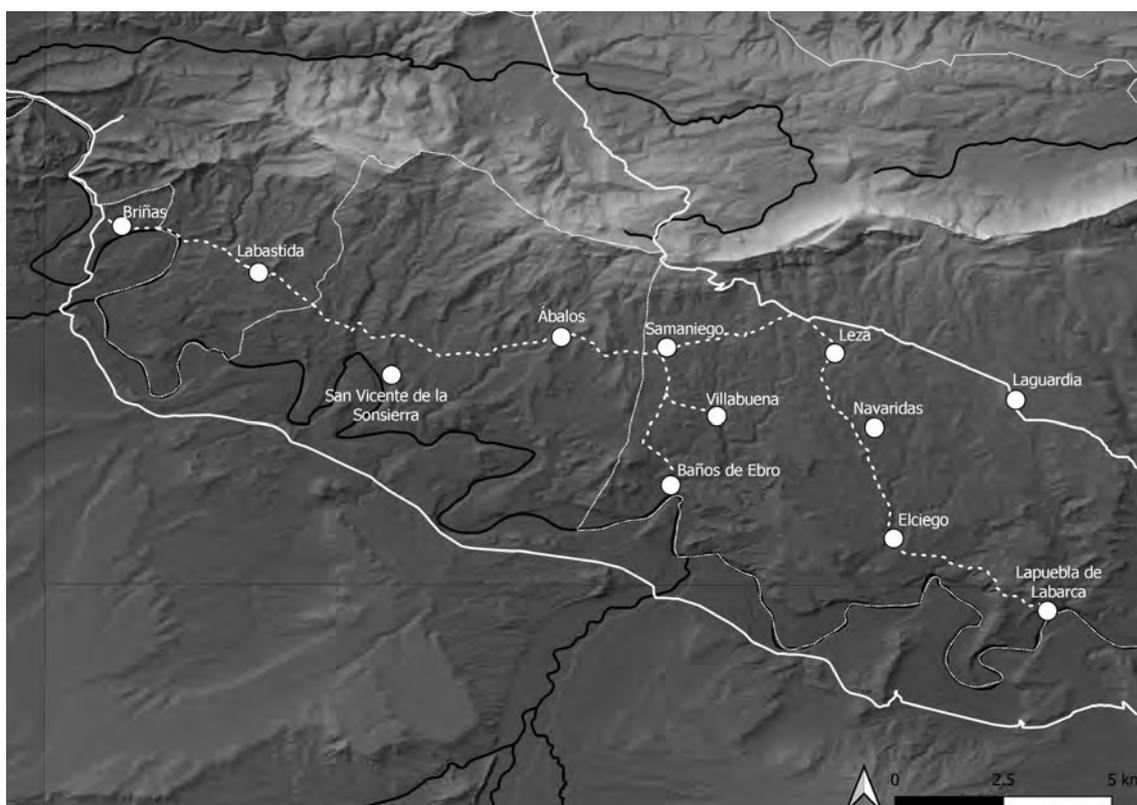


Ilustración 52:
Red construida entre 1830 y 1850 (línea de puntos).

91 Ibidem.

92 AA: DH-251-5 (1794).

ción a Lapuebla de Labarca, Elciego y Baños de Ebro. La Diputación ofreció ayuda técnica, pero dejando bien claro que la financiación de las obras correría por cuenta de los pueblos beneficiados. La población y la producción de vino serían los criterios fundamentales para el reparto interno de esa carga. Precisamente las desavenencias surgidas entre los pueblos a la hora de repartirse entre ellos el importe de las obras dilataron su conclusión, que se prolongó hasta casi mediados de la centuria del ochocientos.

Desavenencias y dilaciones aparte, la apertura de los dos caminos reales –el de las Conchas y el de Vitoria a Logroño por Laguardia– estimuló la ampliación y mejora de los caminos locales con el fin de hacerlos aptos para la carretería. Los empalmes de Samaniego y Labastida se concluyeron pronto⁹³. Como luego veremos, tardó bastante más en terminarse la conexión de Elciego con el camino Vitoria-Logroño por Navaridas y Leza⁹⁴. No obstante, estos ramales en pocos años adquirieron mayor transcendencia y fueron prolongados hasta encontrarse, formando finalmente la carretera o camino de Rioja Alavesa (Vidal-Abarca, 1996).

3.4.1. Camino o carretera de Rioja Alavesa

Las primeras actuaciones del camino de Rioja Alavesa fueron llevadas a cabo por las autoridades locales de Samaniego y Labastida. Sin embargo, apenas existe documentación disponible sobre este particular en sus respectivos archivos municipales⁹⁵. De Samaniego solo sabemos que en 1817 se construyó un ramal hasta la venta de Leza (Vidal-Abarca, 1996). La documentación tampoco desvela cuándo fue construido el ramal de Labastida, aunque sí que se prolongaba hasta San Vicente de la Sonsierra, y que fue costeadado por el erario municipal:

*(...) La Hermandad de Lavastida llevada a los mismos sentimientos a favor del bien común, construyó el trozo de Camino Real que desde Briñas dirige por el resto de su jurisdicción hasta San Vicente de la Sonsierra invirtiendo grandes capitales que los que podían esperarse de su corta población (...)*⁹⁶.

Pocas dudas caben sobre la importancia de este ramal. No solo conectaba a Labastida con Haro, San Vicente y Ábalos (villas riojano-logroñesas desde la provincialización del territorio español promovida por Javier de Burgos en 1833) y con el resto de las villas riojano-alavesas; también atraía a numerosos productores de carbón de la vertiente norte de la sierra Toloño-Cantabria⁹⁷.

El origen del camino de Rioja Alavesa surgió a partir del ramal de Labastida, y debe situarse en febrero de 1829. Ese año su ayuntamiento se planteó la rehabilitación y mejora de los enlaces con San Vicente de la Sonsierra y con el camino de las Conchas de Haro en la jurisdicción de Briñas. Para ello solicitó en febrero de 1829 que la Diputación de Álava colaborara en la financiación de su construcción, tasada en 61.000 reales de vellón. La Diputación accedió con la doble condición de que Labastida pagase las expropiaciones y la explanación de los terrenos, y que también colaboraran en los gastos de la nueva obra los ayuntamientos riojano-castellanos por donde iba a pasar el camino. La Diputación, por su parte, aprontaría los materiales necesarios y, una vez construida

93 AA: DH-328-13 (1821), s. fol.

94 AA: DH-1136-24. (1828-1861), f 1.

95 El archivo de Labastida se quemó casi completamente en diciembre de 1933, durante la revuelta anarquista. El de Samaniego hasta la década de 1980 se preservó en la iglesia con unas condiciones de humedad tan malas que dificultan su consulta a día de hoy.

96 AA: DH-1136-24, f. 1.

97 Refiriéndose a la importancia del ramal, la corporación municipal de Labastida reconocía en 1833 el «*tan continuo el tránsito de arrieros y carreteros a Sⁿ. Vicente y pueblos del tercio, y el de los habitantes de toda esta comarca al mercado de Haro, sin contar con los q^º. vienen de Lagrán y pueblos circunvecinos a vender carbón y leña*», AA: DH-1136-24, f. 23.

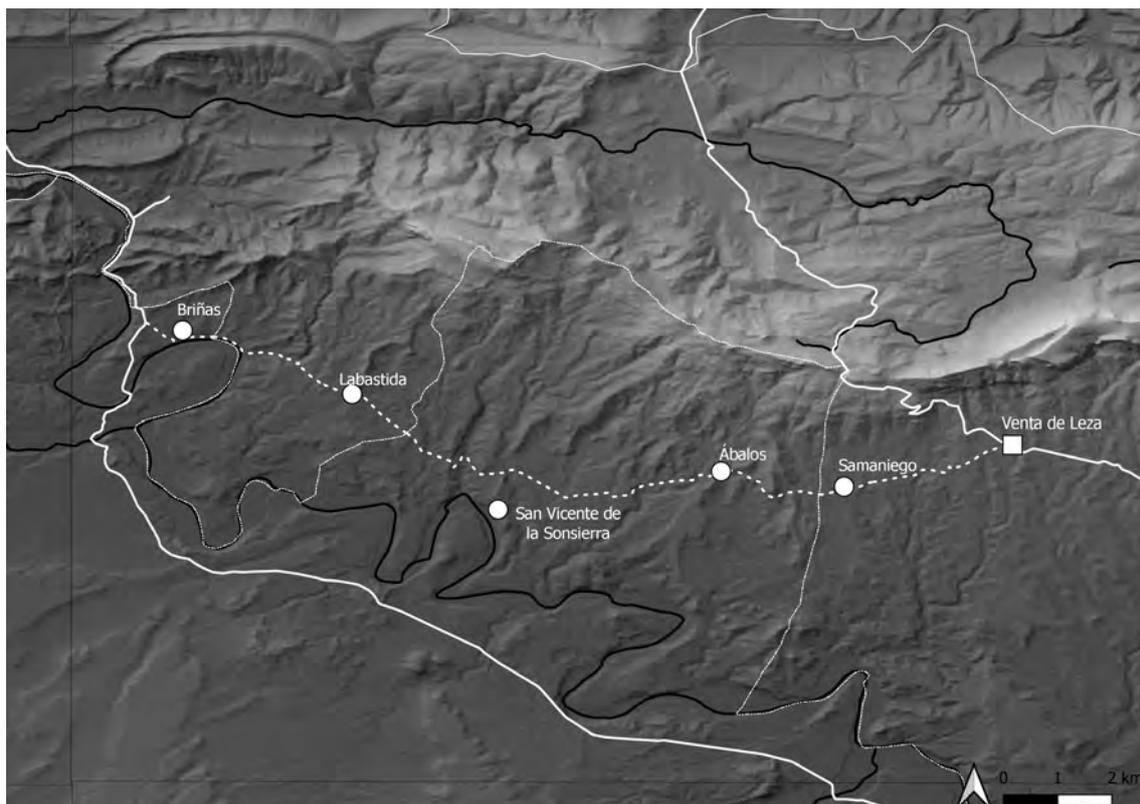


Ilustración 53:
Plano del camino o carretera de Rioja Alavesa.

la carretera, asumiría su mantenimiento con el rendimiento del peaje que ubicaría a la salida de Labastida⁹⁸.

Briñas y Ábalos delegaron la decisión en la Real Sociedad Económica de la Rioja Castellana (R.S.E.R.C.), la cual detentaba las competencias en materia de obras públicas en ese territorio. En principio, la R.S.E.R.C. acogió positivamente el proyecto, pero no tardó en declinarlo aduciendo dos motivos. Por un lado, como estaba inmersa en la construcción del tramo entre Gimileo (La Rioja) y Pancorbo (Burgos) –correspondiente al Camino Real de Logroño a Santander– carecía de fondos. Por otro, como el camino pasaba por un área periférica del territorio riojano, tampoco consideraba la obra de interés general para el conjunto de la Rioja Castellana. Ante la falta de entendimiento, el proyecto quedó temporalmente paralizado, hasta que se volvió a relanzar en 1833.

Ese año Labastida volvió a solicitar a la Diputación la construcción de un camino carreteril de nueva planta entre el núcleo urbano y el camino de las Conchas. La Hermandad de Laguardia se adhirió a la petición y pidió la prolongación del camino hasta la venta de Leza. Entonces se retomaron las negociaciones entre la R.S.E.R.C. y la Diputación alavesa. Tuvieron como resultado el acuerdo suscrito en febrero de 1834. En líneas generales, la Diputación de Álava consiguió la gestión de los tramos del camino que se iban a construir dentro de la provincia de Logroño a cambio de responsabilizarse también, y en exclusiva, de su financiación y conservación. También los negociadores

98 Con el fin de reducir gastos, la Diputación de Álava también planteó utilizar a presos para las labores de machaqueo de piedra. Todo lo relativo a la construcción de este camino, y el larguísimo proceso negociador seguido entre las diversas instituciones implicadas, puede seguirse a través del expediente conservado en AA: DH-1136-24.

acordaron colocar los peajes en los puntos menos lesivos para sus representados (riojano-alaveses y riojano-logroñeses, respectivamente)⁹⁹.

Pero la prolongación de la Primera Guerra Carlista (1833-1839/1840) paralizó el proyecto. La zona por donde debía discurrir el ramal de Labastida fue teatro de constantes operaciones militares y cambió de manos varias veces. La villa de Labastida fue saqueada por fuerzas liberales en 1834, lo mismo que el cercano convento de San Andrés de Muga (1835) y el Monasterio de Santa María (1836), situado en el alto de Toloño. Aún saqueados y medio destruidos, ambos edificios funcionaron como refugios ocasionales de las tropas del Pretendiente (Larreina y Larreina, 2008: 122). Más importancia tuvo la acción de Zambrana (21 de julio de 1837). En las inmediaciones de esta población alavesa y ebroribereña, la Legión Auxiliar Portuguesa y pro-liberal dirigida por el vizconde das Antas sufrió un serio revés¹⁰⁰. Pero más determinante aún resultó la batalla librada en Peñacerrada (20-22 de junio de 1838), villa alavesa situada en la vertiente umbría de la sierra de Toloño, que marcó el principio del fin de la causa de don Carlos. En ese obligado punto de paso de la carretera Vitoria-Logroño por Laguardia, Espartero alcanzó un triunfo resonante sobre Juan Antonio Guergué, general en jefe del ejército carlista del Norte, que poco después sería acusado de conspirar contra Maroto y fusilado por los suyos en Estella (Ortiz de Orruño, 2009: 41-42; Martín, 2020: 252-253).

Terminada la contienda, el ramal de Labastida volvió a cobrar actualidad. A propuesta de sus vecinos, la Junta General de Álava aprobó su construcción el 5 de mayo de 1841 en base a unos argumentos ya conocidos: la imperiosa necesidad de construir un camino:

(...) para la extracción de vinos en que estriba la principal riqueza [de esta Hermandad] por falta de carreteras que proporcionen la entrada de carros destinados á la exportación de líquidos como practican en otras poblaciones confinantes de la Rioja Castellana á donde se dirigen tanto los consumidores de esta provincia como otros infinitos de las de Vizcaya y Guipúzcoa por la mayor comodidad que se les presenta para el tránsito de carruages¹⁰¹.

Ese mismo día la Junta General encargó a Martín de Saracíbar, arquitecto provincial, levantar los planos del camino que debía atravesar de manera transversal toda la comarca de Rioja Alavesa uniendo y enlazando el camino «de Laguardia con el que se dirige por las Conchas, procurando evitar toda pendiente penosa, de modo que los carros del país con una sola pareja y sin trabajo, puedan conducir la carga regular á que están acostumbrados»¹⁰². A partir de entonces la carretera ramal de Labastida pasa a denominarse en la documentación carretera de la Rioja Alavesa. No se trata de una mera mutación nominal, porque va a cambiar también su naturaleza. Considerada en principio de interés casi exclusivamente local para conectar Labastida con San Vicente de la Sonsierra, esta nueva carretera acabará teniendo una más que considerable importancia comarcal. Porque, en efecto, al prolongar la carrera de las Conchas hasta Laguardia va a proporcionar a los vinos riojano-alaveses una doble salida hacia los mercados de las provincias costeras. La antigua, más corta pero también más abrupta a través del alto de Herrera (1.100 msnm), y la nueva, más cómoda y fácil por la margen izquierda del Ebro hasta dar con el Camino Real de Postas en Armiñón. Una y otra conflúan en Vitoria.

A pesar de estar casi recién acabado antes del estallido de la Primera Guerra Carlista, el camino carretero de Vitoria a Logroño por Herrera tenía importantes limitaciones orográficas y climatológicas. Como en todos los pasos del cordal Cantabria-Toloño, las nevadas invernales eran tan frecuentes y tan vigorosas que podían interrumpir el tráfico durante semanas. Ese inconveniente ya

99 La Diputación Foral de Álava ha mantenido su competencia sobre los tramos logroñeses del camino carretero hasta los años noventa del siglo pasado.

100 ACEGCGE: Ar.F-T.1-C.2_72. Vid. también *Gazeta de Madrid*, núm. 969, 27 de julio de 1837, p. 1.

101 El expediente completo en AA: DH-1136-24, f. 65.

102 Ibidem, f. 66.

había sido pronosticado por diversos conocedores de la zona. Como Félix María Samaniego (1745-1801), conocido fabulista además de productor de vinos, partidario de enlazar Laguardia y Vitoria bordeando la sierra, prolongando el camino de las Conchas de Haro hasta dar con el Camino Real de Postas, que aprovecha el boquete de La Puebla de Arganzón, ya en el Condado de Treviño, para llegar hasta la capital alavesa sin mayores dificultades (Velilla, 1991: 110-111). Si las inclemencias del tiempo constituían un grave problema, otro –y no menor– eran los fuertes desniveles que había que superar como todavía hoy recuerda un antiguo carretero¹⁰³.

En definitiva, el camino Vitoria-Logroño cruzando la sierra por el alto Herrera apenas había satisfecho las expectativas exportadoras de los vinateros riojano-alaveses¹⁰⁴. Su desconuelo se agravaba porque para entonces ya estaba terminado el camino real que remontaba cómodamente la margen derecha del Ebro entre Logroño y Pancorbo, donde convergían las dos rutas más importantes que subían hacia los puertos cántabros: el Camino Real de Postas que, procedente de Madrid iba a San Sebastián e Irún, y el Camino del Señorío de Vizcaya, que llegaba hasta Bilbao. Urgía encontrar una solución, porque cualquier demora agravaría aún más la incomunicación y la falta de salida de los vinos riojano-alaveses, porque:

(...) los porteadores de vino de las Encartaciones de Vizcaya, y montaña de Santander conducen mucha parte de ellos en carros; pero como desde la parte Briñas no pueden estos pasar a los pueblos de la Rioja alavesa, se surten de Haro, Briones y demás que se hallan a linde [de la margen derecha] del Ebro con gravísimo perjuicio de los pueblos de Álava, y que teniendo el camino real que propongo verían aumentarse considerablemente la estimación, precio y esportación de sus vinos¹⁰⁵.

Tal como había sugerido en su momento Félix María de Samaniego, la solución pasaba por prolongar el camino de las Conchas y convertirlo en el eje transversal de Rioja Alavesa. Pero, aunque la propuesta recibió el apoyo casi unánime de la Junta General de Álava, el comienzo de las obras se retrasó por falta de fondos. El asunto no se desatascó hasta que los pueblos interesados en su construcción unieron sus fuerzas y ofrecieron su colaboración. Tras la reunión habida en la casa consistorial de Laguardia, el 29 de enero de 1843, las localidades de Baños de Ebro, Elciego, Labastida, Laguardia, Leza, Navaridas, Samaniego y Villabuena de Álava se comprometieron a actuar de forma conjunta y tratar con la Diputación la manera de financiar la obra a través de una comisión formada por Santiago Caballero, José María Olano, José Ramón Bañares y Mariano Buesa. En la reunión también participaron representantes de Lapuebla de Labarca, Lanciego, Moreda, Yécora, Cripán y Viñaspre, aunque ni suscribieron el acuerdo ni se integraron en la comisión conjunta.

El convenio para la construcción del nuevo camino fue aprobado en sesión extraordinaria por la Junta General de Álava el 30 de marzo de 1843. La hacienda provincial abonaría el 50%, pero tanto la propiedad del futuro camino como su gestión, incluida la reparación y el cobro de peajes, quedaría en manos de la Diputación. Para atender estas obligaciones, Laguardia, Lapuebla de Labarca, Párganos, Navaridas, Elciego, Leza, Villabuena, Baños de Ebro, Lanciego y Labastida quedaban autorizadas para imponer un *cuartillo* –es decir: un cuarto de real de vellón por cada cántara de vino recogida en cada una de las localidades suscriptoras del acuerdo–. Cada una de estas localidades, además, abonaría el coste de las expropiaciones llevadas a cabo en sus respectivos términos municipales. Esas mismas condiciones regirían también para la construcción

103 Nacido en 1931 y residente toda su vida en la localidad riojano-alavesa de Leza, situada en el arranque de la cara sur del puerto de Herrera, Daniel García Aguirrezabala aún recuerda las enormes dificultades de los carros cargados para llegar hasta arriba. Asegura que era habitual uncir una segunda yunta para incrementar la fuerza de tiro. Testimonio oral: 28062019_DanielGARCIA_AUDIO.

104 En el memorial remitido a la Junta General solicitando la construcción del nuevo camino, los vinateros riojano-alaveses achacaban su «desgracia» a la carretera del puerto de Herrera, «que ha alejado los consumidores de vino de aquella Rioja, llevándolos á la Castellana, ... [pues] la Provincia [de Álava] no ha hecho un solo pie de camino que sea directamente favorable a los riojanos alaveses», AA: DH-1136-24, f. 74.

105 Ibidem, f. 69.



Ilustración 54:
Trazado de la carretera de la Rioja Alavesa en Álbalos.

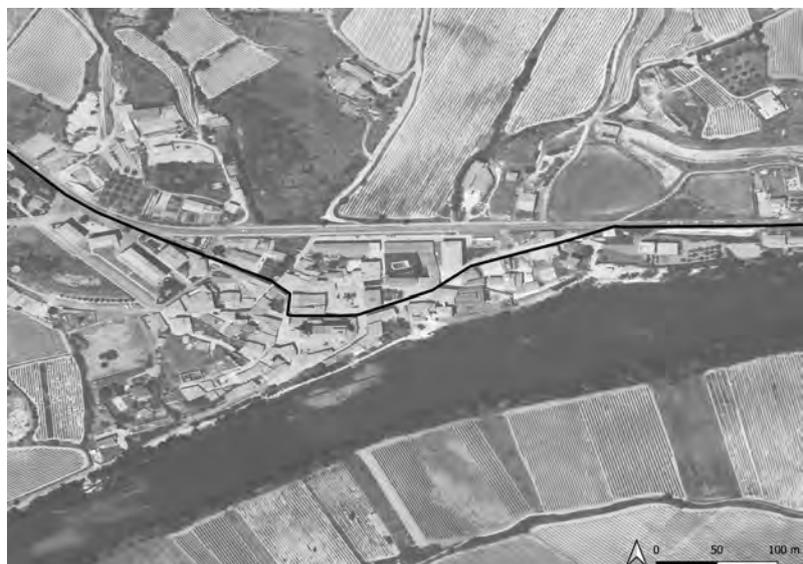


Ilustración 55:
Trazado de la carretera de la Rioja Alavesa en Briñas.



Ilustración 56:
Trazado de la carretera de la Rioja Alavesa en San Vicente de la Sonsierra.



Ilustración 57:
Curva en zigzag en el p.k. 57 de A-124,
paraje de El Carretil.

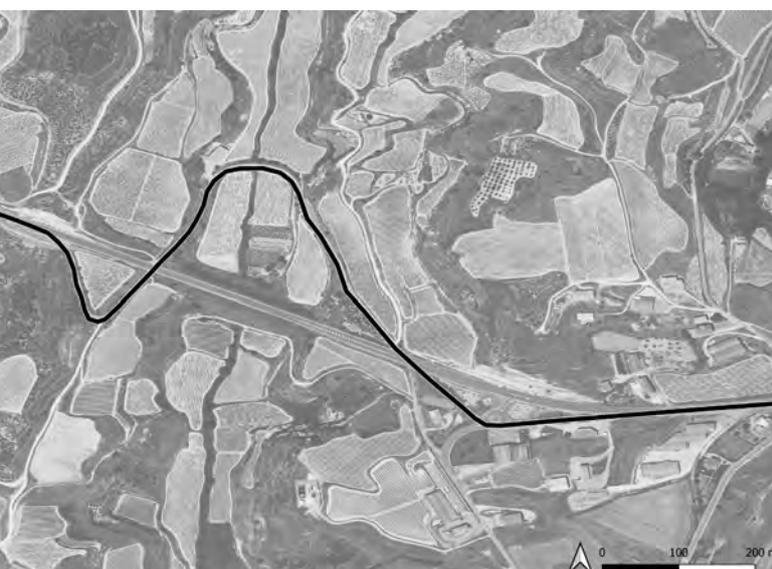


Ilustración 58:
Zigzag en el p.k. 33,200 de la LR-124 para salvar el
barranco de Valseca.



Ilustración 59:
Curva en zigzag para salvar el desnivel entre el fondo del
barranco del río Macarralde y la planicie donde se ubica
Labastida.

Nota: Trazado original sobre ortofotografía del vuelo americano
de 1956.

de los ramales que irían de Lapuebla de Labarca a Laguardia, de Elciego a la venta de Leza, y de Baños de Ebro a Samaniego por Villabuena¹⁰⁶.

Las poblaciones riojano-logroñesas de Ábalos y Briñas accedieron a colaborar en la construcción del camino a cambio de que este pasara por el interior de sus núcleos urbanos. Cada una de las villas aportaría 32.000 y 25.000 reales de vellón respectivamente¹⁰⁷. La documentación disponible no aclara si la también villa castellano-riojana de San Vicente de la Sonsierra, se implicó en el proyecto (Vidal Abarca, 1996), aunque cabe suponer que no, porque la carretera de nueva ejecución evita ese núcleo urbano, cosa que no ocurre con los demás.

La proyección del camino, incluyendo el itinerario y la definición de las características técnicas del mismo, corrió a cargo de Martín de Saracíbar, arquitecto provincial al servicio de la Diputación alavesa. Fue también quien supervisó la construcción del nuevo camino y veló para que los contratistas particulares se ajustaran al pliego de condiciones descritas en la memoria. Las abundantes intervenciones de remodelación que ha sufrido el vial original en casi todo su recorrido, especialmente desde los años 50 del siglo XX, impiden documentar arqueológicamente sus características técnicas¹⁰⁸. Sin embargo, y aunque sea de forma solo teórica, las podemos conocer a través de la memoria del arquitecto provincial.

De acuerdo con los estándares de la época, el desnivel no podía exceder del 6%, siendo recomendable no superar el 5% (Madrazo, 1984 A: 189). Para lograrlo, en lugar de recurrir a largos planos rectos como en obras anteriores, esta vez se empleó un mayor número de curvas y zigzags para salvar los barrancos. El arquitecto provincial también precisó cómo realizar las explanaciones del terreno. El análisis GIS nos ha permitido conocer mejor el trazado original y ver claramente estas soluciones para salvar los accidentes geográficos. Esta metodología fue muy empleada en las carreteras del siglo XIX, porque permitía mantener unos desniveles aceptables para los animales de tiro (Ruiz, 2016: 450-451). A lo largo del itinerario hemos documentado varios puntos donde ocurría esto que, sin embargo, han quedado abandonados tras las rectificaciones del trazado original introducidas para facilitar el tránsito de vehículos motorizados. A pesar de no tener una formación específica en ingeniería de caminos, Saracíbar –al igual que antes Justo Antonio de Olaguibel– conocía su bien trabajo, pues la carretera de Rioja Alavesa no desmerece de otras vías construidas en la España de su época.

Saracíbar precisó también cómo debía hacerse la explanación del terreno. Tanto los desmontes como los terraplenes debían tener cuarenta y cinco grados de inclinación y la caja, de treinta pies (8,35 metros) de ancho, debía estar bien nivelada en sentido de su latitud¹⁰⁹. Además, en los terrenos llanos que no requerían desmontes o terraplenes para compensar el desnivel natural del terreno, debía construirse un terraplén de media vara (0,835905 metros) de alto. Para facilitar el drenaje resultaba imprescindible abrir «*cunetas de tres y medio pies de anchas por arriba, y un pie por abajo y media vara de altura en toda la línea de la carretera, excepto en los rellenos que no se crean necesarias*». En la memoria también se especifican que las cunetas se sacarían «*en líneas rectas bien recostadas, con la alineación correspondiente hacia la alcantarilla*». Las tajeas debían tener de «*dos á tres pies de ancho, toda la altura que permita el terreno tres pies de espesor ó línea*». En cuanto a los materiales empleados, Saracíbar especifica que «*se revestirán de paredes de manposteria de dos pies de espesor, egecutada con mezcla de dos partes de arena y una de cal*» y se debían asentar «*sobre cimientto firme*». El interior de las alcantarillas debía ser de mampostería ejecutada con mortero, con una mezcla de dos partes de arena por una de cal. Las aletas debían estar cubiertas con «*losas de nueve pulgadas de gruesas y formado los antepechos enterizos, machimbrados, de pie y cuatro de esperso, tres y medio de altura y cada pieza q^e. no baje de tres pies de tirada, sacando de los ángulos, con guarda ruedas unidas á ellas*». La pavimentación de la carretera debía tener 20 pies

106 Ibidem, ff. 70-75.

107 Ibidem, ff. 77 y 80-81.

108 AA: FDFA-DH-6357-10 (1951-1959); AA: FDFA-DH-6357-11 (1955-1958); AA: FDFA-DH-6357-9 (1950-1953).

109 AA: DH-1136-24, f. 90.



Ilustración 60:

Curva en zigzag abandonada en el p.k. 57 de la A-124.

Nota: Todavía se aprecia buena parte del firme original bajo los restos del asfaltado.

de ancho, con «*adoquines ó cordón en sus extremos, y de siete á ocho pulgadas de espesor*». Este ancho, que trasladado al sistema métrico decimal sería de 5,57 metros aproximadamente, era el habitual en las carreteras que se construían en ese momento. Como podemos apreciar, las tejas –y en general, las características técnicas recomendadas por Saracíbar– eran muy similares a las empleadas por Agustín de Betancourt a comienzos del siglo XIX (Madrado, 1984 A: 187 y 218).

Dentro de la caja del camino, el firme se componía de una base de «*piedra caliza de catorce pulgadas de espesor en el centro y ocho en los extremos, machacada por igual hasta reducirla al tamaño de dos pulgadas*». A continuación, se añadía un nivel de cascajo menudo calizo de una pulgada con un bombeo de diez pulgadas de altura sobre el nivel de los cordones. Para terminar, se debían arreglar los paseos «*con cuatro pulgadas de inclinación hacia la parte exterior y dejar bien canteadas sus aristas*». Esta pavimentación era similar a la adaptación que realizó Francisco Xabier Barra del sistema Telford (Ruiz, 2014: 125; Madrado, 1984: 192). La prospección arqueológica permitió observar que la piedra caliza empleada para la construcción era tipo Subijana y por tanto procedente de la sierra.

El 12 de mayo de 1843 se anunció, por fin, la fecha de la subasta de los primeros tramos y se publicó el pliego de condiciones. Con el fin de interesar al mayor número posible de contratistas la noticia se difundió también por Guipúzcoa, Vizcaya y la provincia de Logroño. Tal como era habitual, la subasta se celebró en Vitoria, en la casa-palacio de la Diputación, el 28 de mayo. Mariano Jalón, que remató cinco de los once trozos del camino subastados, fue el principal postor. En la sesión también participaron otros contratistas conocidos como Justo Urrestarazu (dos trozos), Silverio Fernández de Gamboa, Estanislao Ruiz de Arechavaleta o Pedro Arriaga (que remataron un trozo cada uno)¹¹⁰.

110 Ibidem, ff. 117-122.

Las obras se prolongaron hasta 1846, año en que se concluyeron los tramos entre Labastida y el límite provincial de Logroño y los tramos situados dentro de esta provincia. La atomización del territorio fue un problema para el normal desarrollo de las obras. Para los tramos construidos fuera de sus límites provinciales, la Diputación alavesa debía obtener la pertinente autorización del Ingeniero Jefe del Distrito de Burgos. Pese a que la técnica constructiva de Saracibar era semejante a la utilizada mayoritariamente en ese momento, la formación topográfica del Cuerpo de Ingenieros de Caminos del Estado era superior a la del arquitecto alavés. Por eso hubo que adaptar los planos y recomendaciones de esos tramos a las normas aprobadas por el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas. La Diputación de Álava también tuvo que renegociar el acuerdo de financiación suscrito con Labastida para construir el tramo que cruzaba su término municipal¹¹¹.

En conclusión, el camino carretero que acabaría siendo conocido como el de Rioja Alavesa tenía una longitud aproximada de 18 km, de los cuales 11,863 km (42.576 pies) fueron de nueva construcción¹¹². Atravesaba esa comarca por su parte central, de sudeste a noroeste, desde las inmediaciones de Leza hasta empalmar en la localidad riojana de Briñas con el Camino de las Conchas procedente de Haro, otro gran nudo de comunicación. Puntos importantes del trazado eran las villas alavesas de Leza, Samaniego y Labastida. Pero como ya hemos explicado anteriormente, un tramo de esta carretera discurría también por Ábalos, San Vicente de la Sonsierra y Briñas, municipios riojano-logroñeses. El camino era imprescindible para enlazar dos carreteras de reciente factura: la Vitoria-Logroño por el alto de Herrera (1.100 msnm.) y la de las Conchas de Haro, que corría paralela a la margen izquierda –es decir, la alavesa– del río Ebro. Su coste de construcción se presupuestó en 468.114 reales de vellón, pero su coste final para la hacienda foral fue menor: 380.504 reales de vellón¹¹³.

Para explotar todas las potencialidades del nuevo camino de Rioja Alavesa quedó muy claro desde el principio la necesidad de construir una serie de ramales –tres en concreto– para conectar las localidades que habían quedado descolgadas de la ruta principal. También quedó claro que como los principales beneficiarios iban a ser los productores de vino, que de esta forma obtendrían una salida cómoda y rápida para sus caldos, deberían ser ellos quienes soportaran los gastos de construcción y mantenimiento de esos nuevos ramales, que en realidad eran simples caminos vecinales aptos para la carretería. El expediente propuesto por la Diputación para afrontar los gastos era siempre el mismo: el prorrateo de los pueblos interesados a partir de sus respectivos aforos (cosechas) de vino y la concesión de un ligero impuesto sobre su consumo. Aunque a priori los criterios establecidos parecían claros e incontrovertibles, en la práctica abundaron los desacuerdos e impugnaciones entre los pueblos implicados.

3.4.2. Camino o Ramal de Elciego

Este proyecto fue impulsado por el ayuntamiento de Elciego, que deseaba conectarse con la carretera Vitoria-Logroño por el alto de Herrera. No era muy novedoso, ya que se venía contemplando desde comienzos de la centuria, cuando comenzó a construirse esa carretera. Pero las constantes desavenencias con las otras dos villas implicadas –Leza y Navaridas–, junto con los constantes conflictos bélicos –ocupación de las tropas napoleónicas, partidas armadas realistas durante el Trienio liberal (1820-1823) y la primera guerra carlista– retrasaron la ejecución de este ramal hasta mediados de la centuria¹¹⁴.

111 Para todos esos incidentes, *ib.*, ff. 111-132.

112 Los tramos que construyeron Labastida y Samaniego a su costa se mantuvieron en e incorporaron en el diseño de Saracibar (*ib.*, f. 89).

113 *Ibidem*, ff. 90-93 y 117-112.

114 Todo el proceso está documentado en tres legajos: AA: DH-1103-19 (1806-1807); DH-328-13 (1821); DH-328-14 (1827-1831).

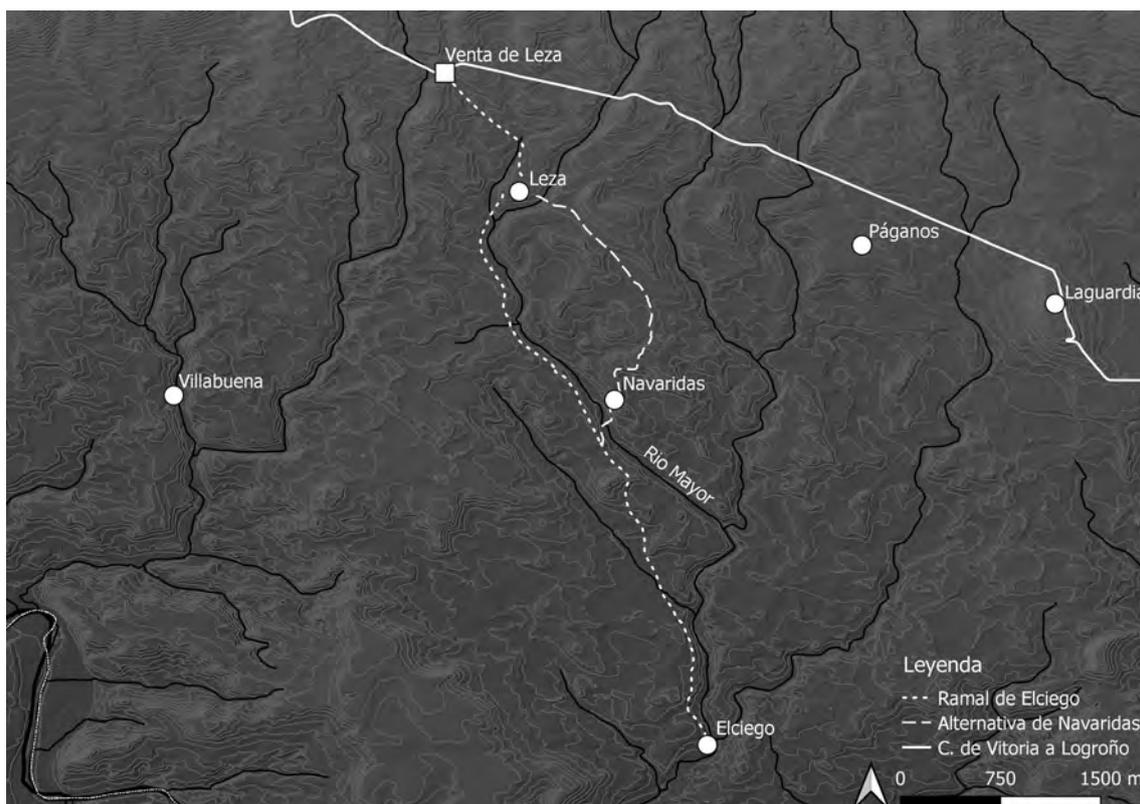


Ilustración 61:
Plano topográfico del Ramal de Elciego.

Casi todas las discusiones entre los pueblos implicados se originaban por establecer cuál de ellos y en qué proporción se veía más favorecido por la construcción del nuevo ramal, pues su interés primordial era dar salida a los vinos y facilitar el acceso de los carreteros. En función de ello se calcularía la aportación de cada cual. Por supuesto, el camino debía partir del pueblo o, en su defecto, atravesarlo; pero la distancia real de cada uno en relación con la ruta principal era otro motivo de discusión. Ese fue durante mucho tiempo el caso de Leza que, estando casi al pie del camino de la Rioja Alavesa, no mostró excesivo interés en participar en el ramal propuesto por Elciego, que de esa forma mejoraría su posición logística de cara a la exportación de sus caldos y se convertiría en un competidor directo.

Tampoco resultó fácil el entendimiento con Navaridas. En su caso, el camino proyectado por Elciego remontaba el valle del río Mayor, pero por la ladera opuesta al pueblo. Ese trazado evitaba la construcción de puentes para salvar el cauce fluvial y permitía reducir los fuertes desniveles del antiguo e incómodo camino existente entre Leza y Navaridas, que se abría paso con dificultad entre tesos y colinas. Pero al verse apartada, Navaridas consideró el proyecto como un agravio y condicionó su participación a que el trazado atravesara su núcleo urbano. Para conseguirlo puso en marcha todo tipo de subterfugios: alegar que carecía de fondos, negarse a expropiar las fincas por donde debía discurrir el trazado o, incluso, no autorizar los permisos para realizar las obras dentro de su jurisdicción¹¹⁵.

Finalmente, se alcanzó un acuerdo y el camino se hizo en tres fases distintas. En la primera, anterior en todo caso a 1821, el ayuntamiento de Elciego construyó a su cargo el tramo comprendido

115 AA: DH-328-13 (1821), s. fol.

entre su núcleo urbano y el límite municipal con Navaridas¹¹⁶. En la segunda, entre 1829 y 1831, fue el ayuntamiento de Navaridas quien realizó las obras comprendidas dentro de su término municipal. En la tercera, y ya superada la primera guerra carlista, el *trozo* que quedaba por ejecutar se realizó en el término municipal de Leza a comienzos de los años cuarenta. Algo después, en 1853, Elciego construyó una variante por el exterior de su núcleo urbano para comunicar el barrio de las bodegas con el ramal. Fue diseñada por el arquitecto provincial Martín de Saracíbar, a coste y costas del ayuntamiento de esa localidad. Tenía una extensión de 1.290 pies (359,44 metros) y se presupuestó, aproximadamente, en 1.700 reales de vellón¹¹⁷.

Como gran parte de la infraestructura fue promovida y ejecutada por las administraciones locales, apenas se ha conservado información sobre el costo de la construcción y las características técnicas. La arqueología tampoco nos ha permitido dar luz ya que la vía sufrió una remodelación integral durante la década de 2010. La única aproximación que podemos hacer es a través del proyecto de Saracíbar para la sección del término municipal de Leza porque parte del pliego se conserva en el Archivo de Álava.

El coste de este tramo fue de 44.598 reales y tenía una longitud de 8.979 pies (2.501,864 metros). Para su realización se diseñaron unos desmontes de 24 pies (6,68 metros) de ancho. El camino debía tener 10 pies (2,78 metros) de cordón a cordón –la mitad del ancho del camino de Rioja Alavesa– más otros 4 pies (1,11 metros) de refuerzo o arcén a cada lado. En cuanto a la calzada, su diseño seguía el mismo patrón del camino de Rioja Alavesa: sobre la caja del camino se tendía una primera capa de guijarros de 7 pulgadas de grosor; después, se añadía una segunda tongada de piedra de un grosor de 6 pulgadas, que posteriormente era machacada para reducir su tamaño a 1,5 o 2 pulgadas; a continuación, se añadía una tercera capa de morrillo de piedra caliza de 3 pulgadas que luego era machacada para reducir su grosor a 1 pulgada; por último se ponía encima una tonga de cascajo y arena¹¹⁸.

3.4.3. El ramal de Samaniego a Villabuena y Baños de Ebro.

En 1845 comenzaron las conversaciones entre las villas de Samaniego, Baños de Ebro y Villabuena para estudiar la forma de construir el ramal que debía conectarlas a la carretera de Rioja Alavesa. En febrero sus apoderados se reunieron para acordar la dirección del trazado, sus características técnicas, el coste y el modo de financiarlo. Samaniego y Villabuena llegaron a un acuerdo, pero Baños de Ebro rechazó el trazado del ramal y solicitó la mediación de la Diputación¹¹⁹.

La Diputación encomendó el estudio del proyecto a Martín de Saracíbar, arquitecto provincial, que propuso dos alternativas. La primera consistía en construir un camino carretero desde Samaniego hasta el término de Carrabaños, y desde allí prolongarlo hacia el sur hasta Baños de Ebro y hacia el este en dirección a Villabuena. La segunda, algo más cara, proponía construir un único camino desde Samaniego a Villabuena y desde allí a Baños de Ebro. Con respecto a la forma de financiación, Saracíbar también propuso una doble fórmula. En el primer caso, el coste se repartiría entre las tres villas en función del kilometraje, debiendo afrontar Baños el sobrecoste; en el segundo, el gasto se repartiría a partes iguales entre las tres localidades. El proyecto quedó paralizado cuando Villabuena se descolgó del acuerdo inicial.

En julio 1846 los representantes de las tres villas lo volvieron a retomar. Baños se decantó nuevamente por el primer trazado de Martín de Saracíbar y propuso pagar el gasto de forma proporcional, utilizando para el cálculo los aforos de vino del quinquenio 1829-1833, comprometiéndose

116 AA: DH-328-14 (1827-1831), f. 27.

117 AA: DH-1142-32 (1853), f. 3.

118 AA: DH-328-14 (1827-1831), ff. 13-17.

119 AA: DH-6013-5 (1845-1893), ff. 2-3.

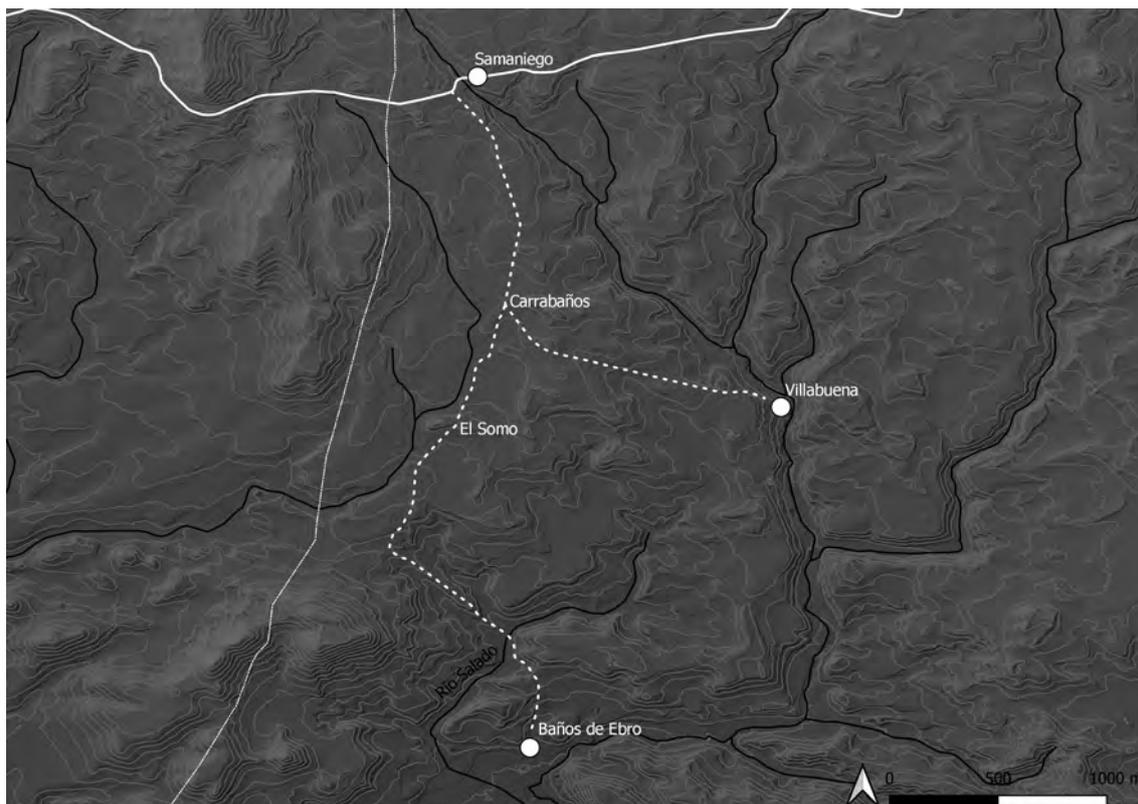


Ilustración 62:
Plano del ramal de Samaniego a Villabuena y Baños de Ebro.

a cubrir el sobrecoste. Los comisionados también acordaron pedir al arquitecto provincial que delineara el trazado definitivo del nuevo camino. Aunque sabemos que la carretera fue construida con fondos municipales, sin participación de la hacienda provincial, desconocemos su coste. Lamentablemente, la documentación municipal conservada no permite desvelar este asunto.

Con arreglo al acuerdo alcanzado, Villabuena se encargaría de construir el tramo que iría desde el núcleo urbano hasta el paraje de Carrabaños, en tanto que Samaniego y Baños de Ebro –cada villa por su cuenta– desde sus respectivos núcleos de población hasta el paraje del Somo. Se fijaron un plazo de tres años para concluir las obras, que no cumplieron. Porque, en efecto, en 1852 Baños de Ebro denunció ante la Diputación que las otras dos villas no habían realizado más que un tramo de la explanación.

La documentación revisada no nos ha permitido saber con precisión cuándo se terminó el camino, aunque ya estaba concluido para 1856. Así se refleja en el *Estado de las Carreteras de la M.N. y M.L. Provincia de Álava y leguas que contiene* publicado ese año, donde además se indica que la financiación corrió por cuenta exclusiva de los pueblos interesados¹²⁰. Del proyecto de construcción no hemos localizado nada, pues nada se ha conservado en ninguno de los tres archivos municipales.

Pero podemos deducir las características técnicas de la calzada del acuerdo suscrito el 9 de julio de 1846. Además de concretar el tramo que debía construir cada villa, también se especificaba la longitud total de la calzada (20.737 pies, equivalentes a 5.778,05 metros), su anchura mínima, la composición de la caja y las tajetas. El firme del camino debía tener un ancho de 15 pies (4,18 metros) y un bombeo de 6 pulgadas. La caja debía estar rellena de una capa de piedra arenisca

120 AA: DH-757-1 (1856), s. fol.



Ilustración 63:
Tajea para el paso del arroyo Río Salado que
preserva la estructura original de construcción.
Punto kilométrico 58,500.

de 12 pulgadas en el centro y 6 en los extremos, y otra de cascajo calizo de una pulgada¹²¹. Suponemos que el resultado final no diferiría en exceso del proyecto inicial.

También se acordó que el diseño de las alcantarillas corriera por cuenta de las villas. Únicamente podemos conocer cómo eran las de Baños de Ebro, gracias a que una de ellas se ha conservado sin apenas modificaciones y ha sido documentada durante la prospección arqueológica. Se trata de una tajea de losa construida con piedra en seco, arenisca propia del entorno y similar a obras de su misma cronología en otras partes de España para caminos vecinales.

3.4.4. El ramal de Lapuebla de Labarca

El último ramal proyectado, el que debía conectar Laguardia con Lapuebla de Labarca, tampoco estuvo exento de dificultades. El 1 de noviembre de 1845 Lapuebla de Labarca y Laguardia redactaron unas bases para construir un camino entre ambas. En líneas generales se contemplaba que el nuevo trazado se construiría en la medida de lo posible sobre el antiguo, que debía tener 18 pies de ancho «*sin faja*» (5,01 metros), y que el arquitecto provincial redactaría el proyecto y la memoria. También se estipuló que Laguardia cargara con las dos terceras partes del coste de la obra, lo que hizo que se descolgara y no firmara el convenio por parecerle excesivo y desproporcionado¹²².

121 AMBdE: C64-N2 (1846).

122 AA: DH-328-8: (1844-1849), f.10.

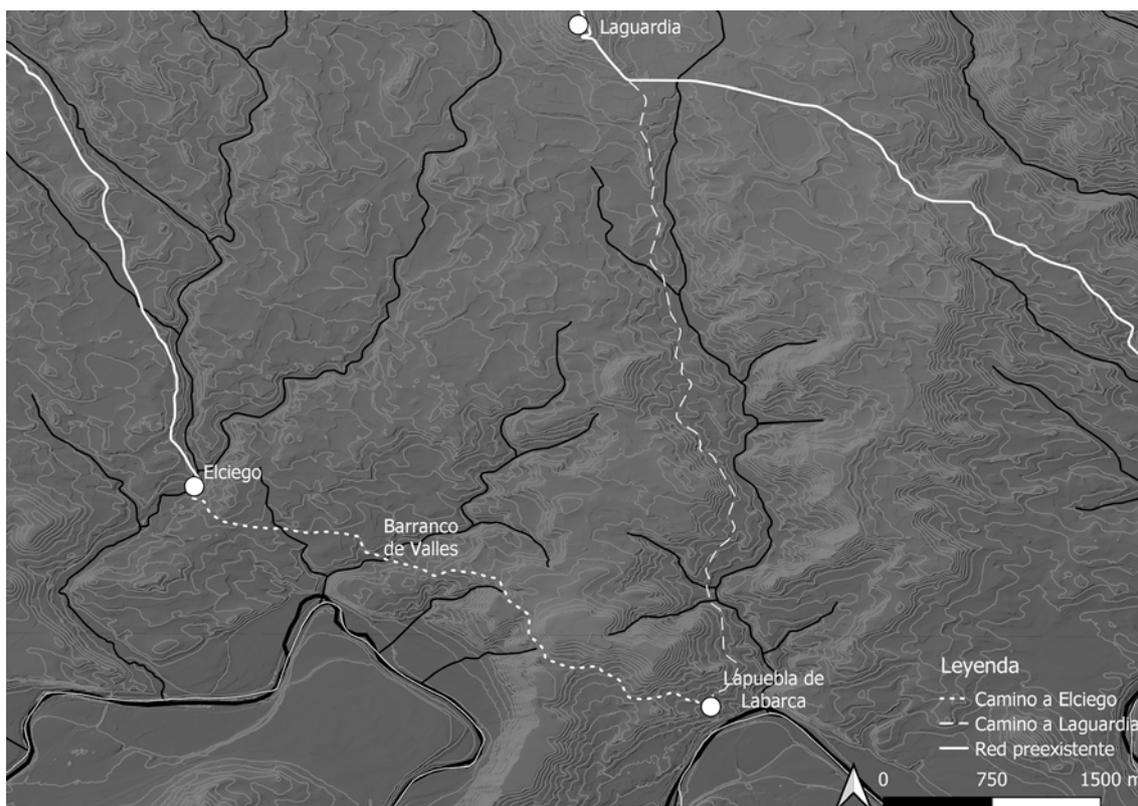


Ilustración 64:
Plano topográfico del ramal proyectado de Laguardia a Lapuebla de Labarca
y el camino de Lapuebla de Labarca a Elciego.

Poco después el ayuntamiento de Lapuebla de Labarca recurrió a la Diputación para que mediera en el pleito y enviara al arquitecto provincial para redactar el proyecto. En febrero de 1847 continuaban las desavenencias entre ambos pueblos. Tras lamentar la intransigencia y la insensibilidad de Laguardia, Lapuebla de Labarca urgió nuevamente la intervención de la Diputación porque «la falta de un Ramal Carretil, es la causa de la paralización que se está experimentando en la venta de los vinos, única riqueza de esta villa, por no poder venir á ella los carros»¹²³. Con el fin de buscar una solución, Lapuebla de Labarca propuso entonces conectarse con el camino de Rioja Alavesa a través de Elciego. Teniendo en cuenta las distancias, era una opción peor pero más barata, toda vez que en línea recta Lapuebla está a 7,2 km de Laguardia y a 5,2 km de Elciego.

Al final, Lapuebla de Labarca se decantó por construir un ramal hacia Elciego y asumió toda la inversión. Por encargo de la Diputación de Álava, el arquitecto provincial Martín de Saracíbar examinó el terreno y redactó el proyecto del nuevo camino, presupuestado en 70.275 reales de vellón. Para su financiación, Lapuebla de Labarca solicitó a la Diputación la correspondiente autorización para establecer una tasa de:

*(...) cuatro maravedíes, que se impondrá anualmente á cada cántara de vino de las cosechas respectivas por riguroso aforo, en los años que el vino baje de cinco reales; pero que llegando á venderse á los cinco reales, se impondrá de carga un cuartillo de real por cada cántara*¹²⁴.

123 Ibidem, f. 12.

124 Ibidem, f. 19.

Para financiar la construcción del nuevo ramal, Lapuebla también aportó los 9.000 reales obtenidos durante un quinquenio de los bienes de propios de la villa llamados «sacadura» o «servicio de arrieros». Elciego colaboró abonando los costes de las expropiaciones dentro de su término municipal y cediendo de forma gratuita los baldíos que se consideraran necesarios para ejecutar la obra. También asumió el mantenimiento del trozo que le correspondiera –aunque no su reconstrucción por avenida o hundimiento– siempre y cuando hubieran pasado dos años desde la conclusión de la obra.

El proyecto de Saracíbar presentaba un desarrollo lineal de 14.300 pies (3.984,48 metros) y se dividía en cuatro secciones y un puente¹²⁵. El ancho del camino era de 15 pies (4,17 metros), los paseos 3 pies (0,83 metro) y las cunetas 2,5 pies (0,69 metros) de ancho y media vara (0,418 m) de profundidad. El firme debía estar compuesto de dos capas. Una primera de grava, de 6,5 pulgadas de grosor a la cual, tras ser machacada, se debía añadir otra del mismo grosor de piedra arenisca dura. En la memoria se indicaba que la grava empleada debía tener un grosor de un «limón pequeño» y la arenisca la de un «huevo de gallina». Las dos capas debían tener un bombeo adecuado.

El camino no precisaba de grandes obras de explanación. Sin embargo, requería una serie de desmontes y terraplenes, muchos de ellos compensados al trazar parte del camino a media ladera. La obra más complicada se encontraba en el tercer tramo, porque había que cruzar el barranco de Valles. Para descender al barranco se diseñaron muros de contención, paredones de 200 pies lineales (55,72 metros) y cinco (1,39 metros) de alto. Al mismo tiempo debían tener un grueso de 6 pies para poder ser también utilizados de paseo. De igual manera, para facilitar el acceso al puente se realizó un desmonte de 55,72 metros y después un terraplén de «160 pies lineales (44,58 metros), y cuatro pies (1,11 metros) de alto, con otro desmonte a realizar pasado el puente de 80 pies (22,29 metros) de largo y de siete á ocho de alto, con bancos lastras de piedras»¹²⁶. Como podemos apreciar en ella ilustración 65, todavía se conserva la explanación realizada para descender al fondo del barranco y los terraplenes para salvar el desnivel y acceder al puente.

En cuanto a las obras de drenaje, Saracíbar diseñó tres sistemas. El primero, un badén de 3,90 metros de largo y la anchura del camino a la salida de Lapuebla de Labarca. La inspección realizada indica que no se llegó a materializar, o al menos no se ha conservado huella arqueológica alguna. En segundo lugar, proyectó la construcción de 11 tajeas de 2 pies (0,55 metros) de alto y 3 (0,83 metros) de ancho, de mampostería en seco y con dos losetas buenas en cada una de ellas en la entrada y en la salida. Las paredes de las alcantarillas debían tener 2,5 pies (0,69 metros) y el dintel 10 pulgadas como mínimo. En tercer lugar, un puente de arco de tres centros o carpanel, con los aristones y frentes de sillería, así como también las aletas, impostas, antepechos y dovelas. Los antepechos debían ser de 3,5 pies (0,97 metros) de alto, 1,5 pies (0,41 metros) de grueso y 2,5 pies (0,69 metros) de largo. En los accesos del puente se debían situar cuatro pilastras redondas –una en cada esquina– con la función de guardarruedas. El mortero empleado debía tener dos canastos de cal por tres de arena de la mejor calidad de la zona. Por último, la mezcla de la lechada debía hacerse a partes iguales de cal y arena del Ebro o de piedra arenisca machacada. Este puente se ha documentado durante la prospección arqueológica. Los guardarruedas han perdido su funcionalidad y han absorbido la elevación de la cota de la carretera actual.

Aunque el proyecto y la memoria datan de 1847, la ejecución de las obras no se subastó hasta dos años después. El rematante fue Félix de Arroyabe, vecino de Vitoria, por 125.000 reales. No sabemos con exactitud cuando acabó su construcción, pero en 1853 el camino se hallaba plenamente operativo. Así se reconoce en un expediente abierto por la Diputación de Álava relativo a la conservación y reparación del camino de Leza a Navaridas, Elciego y Lapuebla de Labarca¹²⁷.

125 Ibidem, f. 14-16.

126 Ibidem.

127 AA: DH-814-45 (1853), f. 1.



Ilustración 65:
Barranco de Valles.



Ilustración 66:
Puente sobre el barranco de Valles.

4. La redirección de la red: de la sierra al Ebro (1850-1892)

En este medio siglo se produjeron abundantes cambios relacionados, empezando por el diseño y la consolidación del moderno Estado español a partir del definitivo triunfo del liberalismo en los años 30. La nueva estructura básica estatal se articula en diversos ministerios, alguno tan novedoso como el de Fomento, encargado de promover y administrar la creación de las obras públicas (Cuellar, 2002: 47). Durante ese periodo también varió la relación entre el Estado y las provincias vascas a través de las leyes sobre los fueros aprobadas al término de las guerras carlistas, en 1839 y 1876. Esos textos sirvieron para perfilar las competencias de los territorios forales y establecer su nueva relación con el gobierno central. Fue un proceso largo y complejo, que ni siquiera se cerró tras la implantación del concierto económico en febrero de 1878 (Ortiz de Orruño, 2013).

En el ámbito de las comunicaciones, a partir de 1845 se dieron los primeros pasos para la instalación de un nuevo modo de transporte terrestre en la España peninsular: el ferrocarril. En 1848 comenzó a funcionar la línea de Barcelona a Mataró (Pascual, 2016). Poco después, se abrieron las líneas Madrid-Aranjuez y Langreo-Gijón (Cuellar, 2007). La red de ferrocarriles se fue ampliando e interconectando con rapidez, hasta alcanzar a finales de los años sesenta un tamaño considerable. Fue precisamente en 1863, cuando el ferrocarril hizo acto de presencia en nuestra área de estudio, gracias a la línea Tudela-Bilbao (Cañas, 2013).

En esas décadas centrales de la centuria, el sector vitivinícola continuó ampliando su espacio en Rioja Alavesa a pesar de algunas malas cosechas en los años cincuenta y sesenta. Pero la crisis de la filoxera experimentada en Francia a partir de 1877, abrió una extraordinaria ventana de oportunidad para los vinos riojanos, hasta el punto de hacer de los viñedos un cultivo casi hegemónico en la comarca (Mees, 2019).

4.1. La economía entre las sierras de Toloño y Cantabria

El cordal de las sierras Cantabria y Toloño delimitaba dos sistemas económicos distintos, que también tuvieron velocidades y desarrollos diferentes en la segunda mitad del siglo XIX. En la vertiente norte, en los valles del Ega y del Inglares, predominaban las pequeñas explotaciones campesinas orientadas al autoconsumo, tecnológicamente muy rudimentarias y dedicadas al cultivo de cereales de secano, a la ganadería y a la explotación del monte. Concretamente, la producción de carbón para venderlo en Rioja Alavesa era una fuente de ingresos complementaria, pero importante para mantener equilibrado el presupuesto familiar (Prieto, 2004: 23-30). También existían artesanos de la madera de boj, que producían utensilios caseros –como cucharas y escobas– y herramientas de labranza –como bieldos y rastrillos–. Además, existía alguna mina de asfalto, como en Peñacerrada, aunque de no mucha entidad (Angulo, 2003).



Ilustración 67:
Vía Decauville de una explotación minera en Peñacerrada (ca. 1920).
Fuente: AMVG, GUI-IV-014_17+E.Guinea_Peñacerrada.

Estas actividades que venimos comentando han dejado huella en el registro arqueológico del paisaje de la zona. El coto minero de asfalto denominado Diana, a orillas del río Inglares entre Peñacerrada y Pipaón, dio lugar a la construcción de un conjunto de edificios asociados a la explotación del que solo quedan ruinas (Diputación Foral de Álava, 2020: 20-26). Todavía se puede observar en la bocamina el betún filtrando por las rocas, así como el camino que sirvió de soporte para instalar una vía Decauville destinada a la extracción del mineral.

En la vertiente sur del cordal Cantabria-Toloño, la situación era muy diferente. Allí el cultivo de la vid –motor de una economía monetarizada– vivía una edad dorada. En la segunda mitad del siglo XIX se fueron asentando las bases de este modelo productivo de Rioja Alavesa. La producción de vino jugó un papel fundamental y todas las iniciativas iban en la misma dirección: obtener la máxima rentabilidad. Ya en la década de los sesenta se intentó producir un vino más elaborado, semejante al *medoc* bordelés, que sin embargo no terminó de asentarse hasta tiempo después (Mees, 2019). Lejos de apostar por modernizar la producción, la mayoría de los productores optó por continuar con el modelo extensivo tradicional: incrementar los beneficios a partir del aumento de la superficie dedicada a la vid. Esto repercutió en la masa forestal de la comarca, pero también tuvo su influencia en la zona septentrional de la sierra Toloño-Cantabria, pues los pueblos de la montaña aumentaron la explotación silvícola de sus bosques para abastecer a Rioja Alavesa de madera y carbón (Garayo, et al. 1988). Encontramos la prueba documental en el progresivo incremento de multas por la explotación clandestina del bosque durante la segunda mitad del siglo XIX¹²⁸.

128 AA: DH-715-20 (1865-1866).

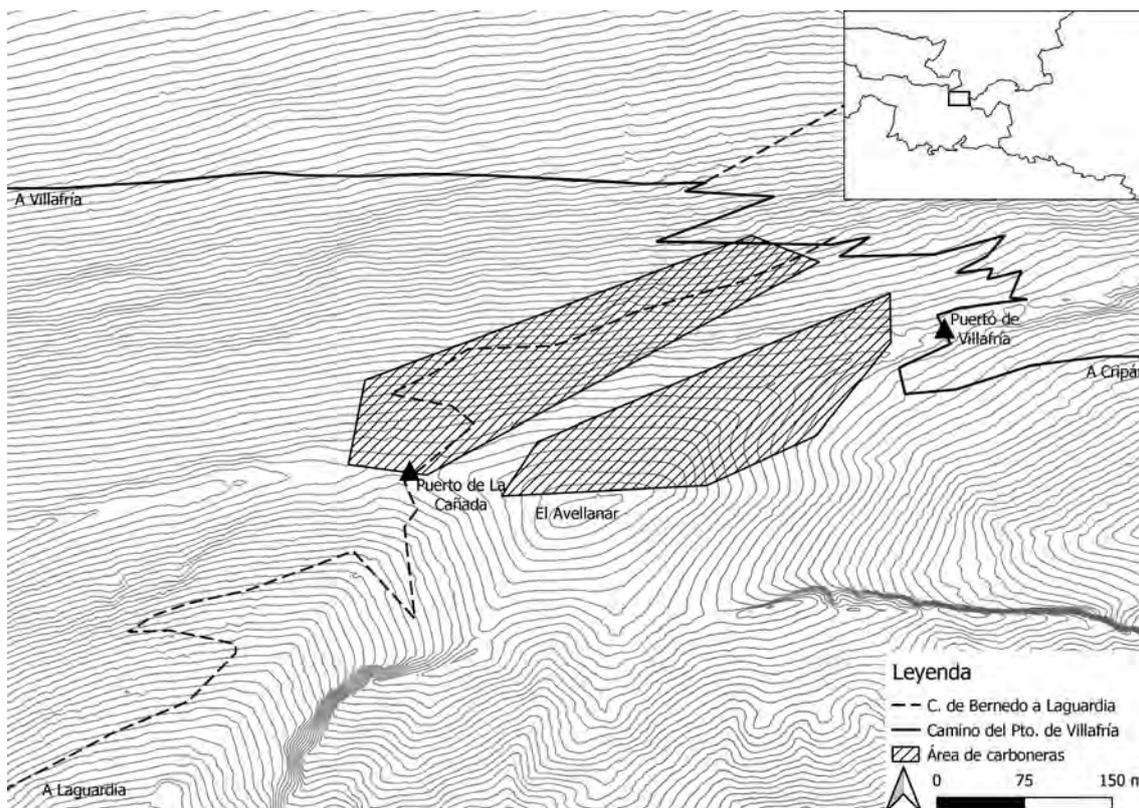


Ilustración 68:
Área de las carboneras de El Avellanar (Bernedo-Cripán).

El paraje de El Avellanar es un buen ejemplo de esta «simbiosis». Allí hemos localizado mediante la prospección arqueológica un bosque joven de haya y boj, con un reducido número de ejemplares adultos y asociado a una localización de intensa explotación carbonera. La juventud del arbolado evidencia que ese espacio ha sido explotado hasta mediados del siglo XX. Su ubicación, al lado de dos caminos de herradura que conectan los centros de producción con los de consumo, también resulta muy interesante. Uno comunica Lagrán y Villafría –por el puerto de ese nombre– con Cripán y Lanciego; el otro –por el puerto de La Cañada– Bernedo con Elvillar y Laguardia (Gómez-Diez, 2020: 224).

4.1.1. La frustrada modernización de la producción de vino: el Medoc Alavés

A mediados del siglo XIX La Rioja seguía teniendo los mismos problemas que a finales del siglo XVIII como consecuencia de la sobreproducción de vino. Esto ocasionaba el envilecimiento del precio con la consiguiente pérdida de rentabilidad de las explotaciones vitivinícolas. Para solucionar el problema se plantearon dos opciones: por un lado, conquistar nuevos mercados, sobre todo en el extranjero; por otro, mejorar la producción para obtener caldos de mayor calidad y contenido alcohólico.

La mejora de las vías de comunicación hacia sus principales mercados (Vizcaya, Santander, oeste de Guipúzcoa y el resto de Álava) no solucionaron el problema porque, como indicaba José Elvira en 1857, «las necesidades de sus habitantes son infinitamente inferiores al exceso de producción de La Rioja» (citado por L. Mees, 2019: 73). Sin embargo, la búsqueda de nuevos mercados topaba con la mala calidad del vino, inservible para el comercio con América. Resultaba imprescindible

mejorar la calidad y aumentar la graduación alcohólica para resistir el viaje transoceánico y los cambios de temperatura, pues estos vinos no aguantaban un año sin estropearse. Por otra parte, ni estos caldos eran del gusto de los consumidores franceses, ni los vinos estilo burdeos eran del agrado de la clientela tradicional del rioja. Esta contradicción desconcertaba a los viticultores locales porque si sus mercados habituales eran incapaces de absorber toda la producción, modificar la elaboración para abrirse a nuevos espacios podía alejar a los consumidores de siempre (Mees, 2019: 76).

Esa contradicción comenzó a resolverse a partir de las décadas centrales del siglo, claves para el desarrollo económico de la zona y la conquista de nuevos mercados a través de la creación de la marca *rioja*. Sin embargo, el arranque fue poco esperanzador. Entre 1855 y 1862 el tejido productivo se resintió afectado por el oídium –hongo microscópico que puede provocar la deshidratación y muerte de la cepa– y el mildiu –hongo que provoca la desecación de la hoja y su caída prematura–. El remedio se encontró sulfatando y azufrando las viñas, tal como habían hecho poco antes los franceses cuando se vieron afectados por la misma plaga (Elías et al. 2021: 231-235). El retroceso de los vinos riojanos fue aprovechado por los caldos aragoneses y navarros para entrar en Vizcaya y la Guipúzcoa occidental, gracias también a la reducción de los costes del transporte con la apertura de la línea férrea entre Zaragoza y Alsasua (Mees, 1992: 151).

Ante esta situación, los procuradores por la Hermandad de Laguardia solicitaron la ayuda de la Diputación para producir vinos de más calidad, capaces de resistir el transporte por ferrocarril y alcanzar mercados más lejanos. Esta preocupación por mejorar el producto final era compartida también por la Junta General de Álava, que en 1854 aprobó la creación de una Granja Modelo o Escuela Práctica de Agricultura para difundir entre los campesinos alaveses los avances de la revolución agraria que estaba teniendo lugar en Europa. También la gestión forestal de los montes de utilidad pública se vio favorecida por los acuerdos de la Junta General (Garayo, 1992: 138-140).

Eugenio Garagarza, director de la Escuela Práctica de Agricultura, se reunió a instancias de la Diputación con un grupo de cosecheros riojano-alaveses y asumió la dirección del proyecto. Contactó con Guillermo Hurtado de Amézaga, V Marqués de Riscal y residente en Burdeos, para comprar todo el instrumental necesario para poner en marcha esta iniciativa, incluyendo esquejes de variedades francesas y europeas, así como barricas de roble americano (González, 2006). También por mediación del marqués de Riscal se contrató a Jean Pineau, un técnico muy experimentado en la elaboración de vino según el método bordelés, que durante trece años había sido el responsable del *Château Lanessan* y era bodeguero mayor del *Château Latour*. Pineau se acabaría convirtiendo en el administrador de la bodega que el marqués de Riscal levantaría en Elciego (Chinchetru, 2002: 257, Mees, 2019: 81).

A partir de 1862 se realizaron los primeros ensayos a gran escala. Para ello contaron con bodegueros voluntarios de una decena de pueblos, que pusieron sus viñedos y bodegas a disposición del proyecto y bajo la supervisión de Jean Pineau (Mees, 1996: 20-21). Los resultados de la primera añada fueron presentados en 1864 en la feria internacional de Bayona (Francia) y obtuvieron la medalla de oro. Dado el éxito alcanzado, la Escuela Práctica de Agricultura impulsó una campaña publicitaria para promocionar el producto en Madrid. Para evitar los casos de fraude que estaban apareciendo se creó una comisión para controlar la producción y verificar la autenticidad de los vinos, acompañándose de una etiqueta. En 1866 la Diputación contactó con Gregorio Torrecilla, famoso comerciante de vino, para que introdujera el producto entre las élites cortesanas. La campaña fue un éxito, debido en gran parte al prestigio de Pedro Egaña, diputado, senador y exministro de origen alavés, y muy implicado en la promoción del *medoc* alavés durante sus años como Diputado General¹²⁹ (González, 2005: 11, Mees, 2019: 85).

129 Diputado a Cortes por Vitoria entre 1839 y 1863, ministro de Gracia y Justicia en 1846, y de Gobernación en 1853, senador vitalicio y Diputado General de Álava entre 1864 y 1867, Pedro Egaña pertenecía al séquito de Isabel II y era muy conocido en la sociedad madrileña (Agirreazkuenaga et al., 1993: 331-341).

A pesar de las buenas perspectivas iniciales, el proyecto no prosperó por diversos motivos. En primer lugar, el *medoc alavés* no era un producto destinado al consumo de masas sino a un reducido grupo con alto poder adquisitivo (Elías, 2021: 278). Por otro lado, pocos bodegueros podían hacer frente a la elevada inversión requerida por ese método de elaboración: ni podían renunciar a los ingresos de dos o tres años que duraba la crianza del vino, ni disponían de espacio suficiente para tener almacenadas varias cosechas durante el proceso de envejecimiento. Además, la promoción y distribución de este nuevo producto exigía la creación de una red comercial que ni podía recaer indefinidamente sobre la Diputación, ni se podía improvisar. Tampoco ayudó la descarada actuación de Torrecilla, que aprovechó su acuerdo con la Diputación para colocar sus vinos como elaborados por el método del *medoc alavés*. Uno de los que denunciaron la estafa fue Ramón Ortiz de Zárate (Mees, 2019: 84-89), diputado a cortes por el distrito de Laguardia y uno de los políticos alaveses más influyentes en las décadas centrales de la centuria¹³⁰. Los Hurtado de Amézaga fueron los únicos bodegueros capaces de montar una eficaz red comercial para difundir sus caldos (González, 2005).

4.1.2. La filoxera en Francia y el boom del vino riojano-alavés

Una ventana de oportunidad tan grande como imprevista se abrió para el rioja cuando la filoxera arrasó el viñedo francés y abrió aquel mercado a los caldos procedentes de otros países. La filoxera es un insecto parasitario de la vid procedente de Norteamérica, que se alimenta de las raíces y las hojas del arbusto. La picadura del insecto en las raíces finas de las cepas europeas provoca la hipertrofia de los tejidos, llamadas nudosidades, que terminan pudriéndose y provocando la muerte de la planta. En las raíces más gruesas generan tumores globosos, llamados tuberosidades, en cuyos intersticios el insecto deposita sus huevos. Comienza así un proceso degenerativo que favorece la irrupción de bacterias y hongos y, finalmente, la muerte de la raíz (Piqueras, 2005: 105-106).

Con la introducción de cepas americanas resistentes al oídio en 1856 llegó la filoxera a Europa (Piqueras, 2005: 106). En 1863 se detectó por primera vez su presencia en un invernadero inglés cercano a Londres (Oestreicher, 1996: 589). Poco después se localizaron en Francia los primeros casos, en Languedoc y en Provenza, y en 1866 llegó al departamento francés de Gironda. A partir de ahí se expandió paulatinamente por toda Francia. Desde 1880 la propagación se aceleró y en 1895 ya no quedaba un solo rincón de Francia libre de la plaga (Colomé, 2003: 96-97). Para compensar el enorme descenso de la producción, que cayó de los 57 millones de hectolitros producidos en 1870 a tan solo 27 millones en 1895, el mercado francés absorbió grandes cantidades de vino español e italiano (Piqueras, 2005: 107).

En 1877 se firmó un primer acuerdo entre los Gobiernos francés y español para facilitar la exportación. Consistía en exigir los mismos derechos arancelarios en ambos países: 3,5 francos por hectolitro. Pero con el fin de hacer más fácil la llegada del vino español cinco años después se firmó un segundo convenio que rebajaba aún más las tasas de la aduana: 1,5 francos por hectolitro (Colomé, 2003: 98). Estas facilidades alentaron la producción y exportación de vino, que se vio favorecida por el desarrollo del ferrocarril. Las conexiones con el puerto de Bilbao y con la frontera de Irún permitían un rápido y económico transporte a Francia (Chinchetru, 2002: 256; Mees, 2019: 91-92).

Para atender un aumento tan considerable de la demanda, se amplió de forma extraordinaria la superficie dedicada al viñedo. Fue una respuesta mucho más extensiva que intensiva. Según J. Piqueras (2005: 135), mientras la superficie dedicada a la vid en la provincia de Logroño pasó de

130 Jurista de formación, Ramón Ortiz de Zárate y Martínez de Galarreta (1817 - 1883) fue diputado a Cortes en varias legislaturas por los distritos de Laguardia y Vitoria entre 1858 y 1883. También ocupó la Diputación Foral de Álava (1861-1864) y fue uno de los políticos locales más influyentes en las décadas centrales del siglo XIX (Aguirreazkuenaga et al., 1993: 755-764).

31.100 hectáreas en 1877 a 52.392 hectáreas en 1889 –es decir: aumentó en un 68,4%–, en Álava el crecimiento fue aún mayor, superior al 80 %, al pasar en esas mismas fechas de 7.322 a 13.293 hectáreas. Más espectaculares son aún los datos proporcionados por Ludger Mees, que eleva la superficie del viñedo alavés de 7.795 a 15.535 hectáreas entre 1857 y 1890, en tanto que el viñedo logroñés pasó en esas mismas fechas de 33.548 a 60.199 hectáreas. En otras palabras, en apenas treinta años la superficie dedicada al viñedo se duplicó (Mees, 2019: 96).

En la mayoría de los casos, la elaboración del vino siguió el método tradicional, sin mejoras apreciables. Se vendía todo lo que se producía y a precios nunca vistos. En coyuntura tan excepcional, no faltaron aprovechados que *bautizaron* el vino o lo mezclaron con colorantes, aguardientes de baja calidad y alcoholes industriales para mejorar el color y elevar el grado (Oestreicher, 1994: 144). La creciente circulación de vino adulterado tuvo una doble consecuencia. Por un lado, generó un exceso de oferta, que provocó la caída del precio tras el pico máximo de precios de 1885. Como consecuencia, los viñedos menos rentables fueron abandonados y se produjo el endeudamiento de algunos cosecheros. Por otro lado, el fraude –que fue detectado y denunciado por las asociaciones vinícolas galas– generó desconfianza entre los consumidores franceses hacia el producto español (Mees, 2019: 97-98).

A partir de 1890, la situación de la viticultura gala cambió. Después de que la producción en aquel país hubiera tocado fondo el año anterior, el restablecimiento fue rápido. Además, los viñedos plantados en Argelia –territorio colonial francés– en la década anterior comenzaron a dar sus frutos. En ese contexto más favorable, las asociaciones de productores y consumidores del país vecino presionaron a su Gobierno para que redujera las importaciones y elevara los aranceles a los vinos italianos y españoles, como así sucedió a partir de 1892 (Oestreicher, 1994: 145). Se cerraba así la ventana de oportunidad abierta cuarenta años antes y el viñedo riojano –alavés y logroñés– entraba en una crisis de la que le costaría salir. El descenso de las exportaciones provocó una caída de los precios, que se anticipó a la llegada de la filoxera (Piqueras, 2005: 107; Mees, 2019: 100-1).

4.2. La llegada del ferrocarril: una nueva conectividad

Una de las grandes revoluciones que se produjeron en el siglo XIX afectó a los medios de locomoción. El vapor, aplicado al transporte terrestre y al marítimo, acortó distancias, abarató portes y amplió mercados. La implantación del ferrocarril incrementó de forma exponencial el número de viajeros y mercancías al tiempo que cambió la relación entre el tráfico y los caminos tradicionales. Esto trajo una nueva conectividad y una nueva forma de entender el transporte terrestre, que evolucionó hacia la intermodalidad carretera-ferrocarril.

El mediodía alavés, al igual que el resto del territorio, no estuvo al margen de esta revolución. Por ese motivo se movilizó para adaptarse y sacar partido de esa nueva realidad. Se concretó por las iniciativas legislativas aprobadas por las Cortes y ejecutadas por el Gobierno central. En ese juego de influencias y presiones también jugaron su papel la Diputación Provincial de Logroño y la Foral de Álava, así como los intereses de los grupos económicos de presión.

Con la inauguración de la línea Barcelona-Mataró en 1848 se inició la construcción de la red ferroviaria peninsular. Poco después se inauguró el ferrocarril Madrid-Aranjuez. Entonces dio comienzo la red ferroviaria radial que venía a reforzar la política de obras públicas iniciada en el siglo anterior. Así se inició un doble proceso de construcción ferroviaria. Por un lado, las líneas de intencionalidad más político-administrativa que, partiendo de Madrid, buscaban llegar a las fronteras y a los confines peninsulares para, en un momento posterior, conectar con las capitales de provincia (Ferri, 2015; Bel, 2012). Fue el caso de las líneas de Madrid a Barcelona por Zaragoza o de Madrid a Hendaya por Valladolid, que buscaban conectar la capital estatal con la mitad norte peninsular. Por otro lado, estaban los caminos de hierro que respondían a intereses económicos. Como los ferrocarriles mineros de Asturias y Vizcaya, la construcción de gran parte de la red ferroviaria catalana o el corredor mediterráneo Barcelona-Valencia.

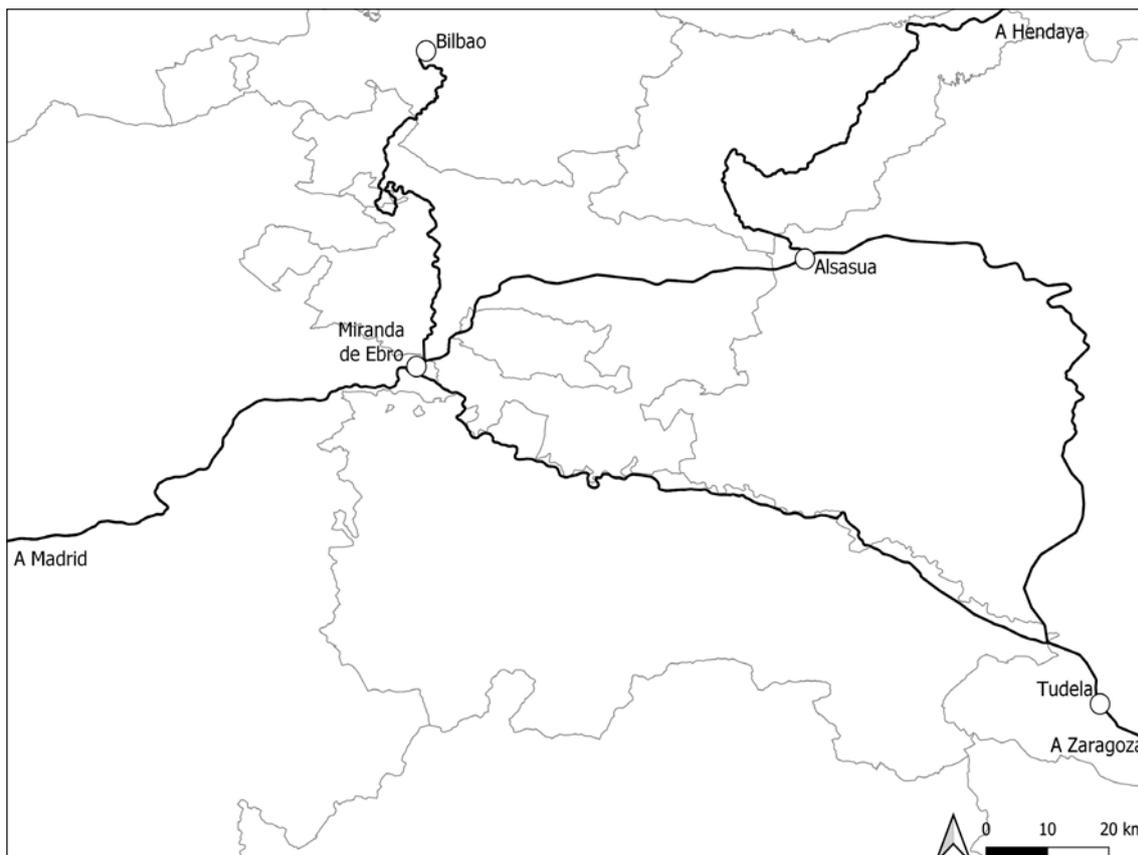


Ilustración 69:
Red ferroviaria de ancho ibérico en la década de 1870.

La llegada del ferrocarril al valle del Ebro se produjo con la línea de Barcelona a Zaragoza por Lérida. Tenía por objetivo conectar la ciudad condal con Madrid y, de paso, abrir el puerto de Barcelona a la cuenca media del Ebro, a la submeseta norte y a la cornisa cantábrica (Pascual, 2016 A: 23-24). La red en la parte alta del Ebro se completó con las líneas de Madrid-Irún, que se cruzaba en Miranda de Ebro con la Bilbao-Tudela, y en esa última población con la Zaragoza-Alsasua por Pamplona. De esta manera, la Ribera la Navarra y la Rioja quedaban perfectamente conectadas con los puertos cantábricos.

El ferrocarril de Tudela a Bilbao fue impulsado por una combinación de intereses entre la burguesía financiera e industrial bilbaína y la cada vez más influyente burguesía agroindustrial de La Rioja (Cañas, 2013: 46-47). Mientras Bilbao buscaba una conexión con la Meseta castellana y el valle del Ebro para competir con el vecino puerto de Santander, las élites riojanas veían el ferrocarril como una vía para mejorar sus perspectivas de negocio con el Cantábrico Oriental y Francia, permitiéndoles consolidar y ampliar el mercado (Novo, 1995: 132). Si el alto valle del Ebro quedó conectado con el puerto de Bilbao a través de esta línea, y con el de Pasajes (Guipúzcoa) a través del ferrocarril Madrid-Irún, también alcanzó el puerto de la ciudad condal a través de la línea de la Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y a Barcelona (Cañas, 2013: 46).

Pese a la importante acumulación de capital comercial, fruto de la gran actividad del puerto de Bilbao y su ría, para hacer viable la empresa resultaba imprescindible conseguir más inversores y respaldo estatal. La pujante burguesía bilbaína buscó el entendimiento y la mediación de la Diputación Provincial de Logroño y de las élites económicas y políticas riojanas con influencia en Madrid. Así consiguieron unir al proyecto a Salustiano Olózaga, a Práxedes Sagasta y a Vicente Bayo, quienes, además, convencieron a capitalistas relevantes como José Salamanca (Bilbao, 1982: 128).

La Ley de Ferrocarriles de 1855 establecía una doble clasificación de las futuras líneas férreas. Las de servicios generales debían comunicar Madrid con las fronteras y la costa, en tanto que las particulares estaban libres de esa exigencia y solían ser transversales. En principio, la conexión de Bilbao a la red ferroviaria general se contemplaba como vía de servicio particular y, por tanto, no tenía derecho a recibir ayudas estatales por no ser éste el responsable de su ejecución. Sin embargo, pudo obtener subvenciones gracias a la labor de los diputados riojanos en las Cortes, que adujeron que la conexión de Zaragoza con la línea de Madrid a Irún sí estaba contemplada como de servicio general en la Ley de Ferrocarriles (Bel, 2012: 108; Cañas, 2013: 46). De ese cruce de intereses nació la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao (CFTB), formada por capitales bilbaínos y riojanos (Cañas, 2013: 46-47).

Al margen de la participación del Estado, para financiar la construcción de la línea la provincia de Logroño invirtió el 80% del producto obtenido en la venta de los bienes comunales desamortizados. Además, su Diputación Provincial pidió a los ayuntamientos directamente beneficiados por estar situados en el trayecto de la línea férrea una tasa proporcional, que fue aprobada por las juntas locales de mayores contribuyentes (Cañas, 2013: 47). Por su parte, la burguesía bilbaína se valió del recién creado Banco de Bilbao y de la ayuda prestada por la hacienda de la Diputación Foral de Vizcaya. Además, ambos grupos promovieron la inversión directa mediante la compra de acciones emitidas por la compañía ferroviaria (Bilbao, 1982: 128; Cañas, 2013: 49).

El primer tramo de línea Bilbao-Tudela iría desde la capital vizcaína hasta Miranda de Ebro utilizando el corredor de los ríos Nervión y Bayas. Desde Miranda descendería por la margen derecha del río para cruzar transversalmente toda la provincia de Logroño, incluida su capital, de Haro a Alfaro, pasando también por otros pueblos ribereños importantes. La elección de este trazado respondía tanto a intereses económicos como militares. Si los comerciantes bilbaínos deseaban reforzar su tradicional modelo de intermediación comercial entre los productos españoles y europeos (González et alii, 1995: 103), los productores agroalimentarios riojanos buscaban expandir sus mercados. Pero, presente aún el recuerdo de los recientes conflictos bélicos, el Ejército expresó su opinión. Optó por la margen derecha del Ebro con la intención de potenciar la utilización del río como un gran foso que limitara la permeabilidad que había tenido esa comarca durante la Primer Guerra Carlista (Cañas, 2013: 43).

El ferrocarril tuvo una fuerte repercusión en el valle del Ebro porque puso en servicio un medio de transporte que mejoró la capacidad de carga, la frecuencia y la velocidad. También contribuyó a mejorar de forma significativa las comunicaciones entre el alto y medio valle del Ebro, fijando un itinerario que se ha mantenido sin grandes cambios hasta la actualidad. Esta línea férrea puso en contacto los puertos mediterráneos con los cantábricos, en concreto Bilbao y Barcelona. Igualmente, proporcionó al alto valle del Ebro una salida al mar que estimuló la transformación de la economía regional hacia la agro-industria (Cañas, 2013: 48). Dinamizó especialmente el sector conservero en la Ribera Navarra y La Rioja Baja, así como la especialización de La Rioja Alta y Rioja Alavesa en vinos de calidad. En definitiva, el ferrocarril proporcionó un sistema de comunicación eficiente, rápido y barato con la cornisa cantábrica y Francia, pero también con la submeseta norte y el arco mediterráneo.

4.3. El nuevo marco legislativo: del Estado al Ayuntamiento pasando por la Provincia

Mediante la Real Orden de 20 de octubre de 1851 se creó, de forma definitiva, el Ministerio de Fomento en sustitución de la Secretaría de Estado y el Despacho de Fomento General del Reino¹³¹. Este ministerio asumió tanto la formación del cuerpo de ingenieros como la planificación y ejecución de todas las obras públicas, desde caminos vecinales a torres telegráficas (Cuellar, 2002: 44-48).

Entre 1851 y 1877 se aprobaron un conjunto de leyes y normas con objeto de ordenar de forma jerarquizada la construcción, explotación y conservación de la red de carreteras. Sin embargo, los criterios no fueron exactamente los mismos a lo largo del tiempo y, de esta manera, fueron variando las categorizaciones. Conocida como Ley Arteta y publicada en 1851, la primera de esas disposiciones legales dividía las carreteras en generales, transversales, provinciales y locales¹³². Esta categorización se establecía a partir de la importancia existente entre los nodos o los puntos extremos (anexo IV).

En 1857 se aprobó una nueva Ley de Carreteras, que sin duda estuvo condicionada por la aprobación dos años antes de la Ley del Ferrocarril. Un buen número de ingenieros como Ildelfonso Cerdá o Práxedes Mateo Sagasta pensaban que el ferrocarril iba a ser el medio de transporte del futuro y estimaban que la carretera debía supeditarse al tren (Viguera, 2013: 82-83; Navas, 2009: 37). La nueva jerarquización de carreteras también se hizo esta vez en función de la importancia de los nodos que conectaban, pero dando prioridad a su relación con las líneas ferroviarias. Esta decisión reforzó a su vez la concepción centralista del Estado también en materia de comunicaciones. Otro cambio sustancial con respecto a la normativa anterior fue la nueva denominación empleada: carreteras de primer, segundo y tercer orden (anexo V).

Durante el Sexenio Democrático se aplicaron unos parámetros normativos marcados por el liberalismo económico (Cuellar, 2002: 62-63). Siguiendo la tendencia ya observada anteriormente, aumentó la subordinación de la carretera respecto al ferrocarril. Así se desprende de la Real Orden del 7 de abril de 1870, que mandaba abandonar la conservación y explotación de las carreteras con trayectos paralelos al ferrocarril:

(...) Esta medida obedece al principio de que el Estado se vaya desprendiendo de los caminos ordinarios paralelos a los de hierro, consiguiendo así, no sólo una economía de consideración para la Administración central, (...) sino el hacer posible que las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos empiecen a usar de la amplia libertad que la legislación actual les concede aplicando sus recursos a la ejecución de las redes de carreteras provinciales y vecinales, que, por desgracia, están todavía en un lamentable atraso¹³³.

Carreteras como la de Zaragoza a Logroño o los tramos coincidentes con el ferrocarril entre Vitoria y Burgos dejaron de ser de interés general y pasaron a ser de interés local o provincial¹³⁴. En consecuencia, algunas se deterioraron rápidamente porque las diputaciones provinciales y los ayuntamientos carecían de los fondos necesarios para realizar obras de mantenimiento costosas (Navas, 2012: 162; Coronado, 2005: 110-111).

Según Teresa Navas, esta iniciativa fue impulsada con el objetivo de forzar el trasvase del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril. Detrás estaban grupos de presión directamente relacionados con el negocio ferroviario, golpeados por la crisis del sector en 1866. Sin embargo,

131 *Gaceta de Madrid*, núm. 6308 (21/10/1851).

132 *Gaceta de Madrid*, núm. 6147 (13/05/1851).

133 *Gaceta de Madrid*, núm. 99 (09/04/1870).

134 *Ibidem*.

la Real Orden de 1870 evidenció la intermodalidad entre el tren y el carro. La carretera potenciaba el transporte local y comarcal, surtía a las estaciones de mercancías que luego eran enviadas por ferrocarril a distancias más o menos largas. La nueva normativa obstaculizó este sistema y terminó perjudicando al transporte en su conjunto (Navas, 2012: 162-164)

La Restauración borbónica retomó la política del periodo isabelino con la Ley de 1877. El Estado asumió la construcción, explotación y conservación de las carreteras incluidas en el Plan General. A través del artículo décimo se diseñó el procedimiento normativo para que se pudieran introducir carreteras que antes no lo estaban.

Cuando se trate de introducir en el Plan una carretera no comprendida en él, deberá procederse a instruir un expediente, en el que, sirviendo de base el anterior proyecto de la línea, se oirá a los Ayuntamientos de los pueblos interesados, a la Diputación provincial, a la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, al Ingeniero Jefe de la provincia y al Gobernador de la misma; todo con arreglo a lo que precisaba el reglamento para la ejecución de esta ley.

El Ministerio de Fomento, oído el parecer de la junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, resolverá si la carretera de que se trate deberá o no ser propuesta a las Cortes para su inclusión en el Plan General, y el orden a que ha de pertenecer. Del mismo modo se procederá cuando se trate de segregar alguna de las líneas comprendidas en dicho plan.¹³⁵

Por este medio se construyeron numerosas carreteras que la planificación del Ministerio no contemplaba inicialmente como de su competencia. Esta situación se alargó hasta la aprobación y entrada en vigor del Plan General de Carreteras de 1914. Esta normativa resultó un instrumento fundamental del sistema caciquil de la Restauración para establecer relaciones clientelares (Curto-Grau et al., 2010). Pese a su autonomía provincial en esta materia, Álava también se vio beneficiada por la construcción de una carretera estatal de tercer orden –que analizaremos en el capítulo siguiente– entre Haro y Santa Cruz de Campezo¹³⁶.

Este corpus normativo se materializó en los distintos Planes de Carreteras, que las calificaban en tres niveles, en función de su dependencia administrativa. De forma que podían ser estatales, provinciales y municipales. El primer Plan estatal de Carreteras del Estado fue aprobado en 1860 y se mantuvo vigente – aunque con numerosas ampliaciones y modificaciones – hasta 1905.

4.4. El desarrollo normativo alavés

Como vimos en el capítulo anterior, desde la época bajomedieval la construcción y mantenimiento de la red viaria en las provincias vascas recaía sobre sus respectivas diputaciones forales. Esta situación no varió en el siglo XIX a pesar de las distintas leyes sobre fueros aprobadas entre 1839 y 1878.

Al término de la Primera Guerra Carlista, el 25 de octubre de 1839, las Cortes españolas declararon solemnemente que «se confirman los Fueros de las Provincias Vascongadas sin perjuicio de la unidad constitucional de la Monarquía». Bien es verdad que la construcción del moderno estado liberal introdujo cambios importantes, como la retirada de las competencias judiciales de las autoridades forales, la traslación de las aduanas a la costa o la designación de alcaldes y concejales con arreglo a la legislación común o el despliegue de la Guardia Civil. A pesar de estas innovaciones, la «administración interior» de Álava, Vizcaya y Guipúzcoa siguió confiada a sus respectivas

135 *Gaceta de Madrid*, núm. 126 (06/05/1877).

136 *Gaceta de Madrid*, núm. 243 (30/08/1896). Otras que también se aprobaron, como la de Atauri (Álava) a Olazagutía (Navarra), en cambio no llegaron a construirse (*Gaceta de Madrid*, núm. 247 (03/09/1896)).

Diputaciones forales. Es más, las décadas centrales del ochocientos constituyeron una verdadera edad de oro para esas instituciones porque consiguieron un volumen competencial y una autonomía fiscal que nunca antes habían tenido (Ortiz de Orruño, 2008: 25-52).

Al término de la Tercera Guerra Carlista, el 21 de julio de 1876 las Cortes volvieron a aprobar una nueva Ley de Fueros. Fue promovida por el Presidente del Consejo de Ministros, Antonio Cánovas del Castillo. Éste no pretendía acabar con el particular sistema administrativo vasco, sino eliminar privilegios obsoletos y hacer efectiva la «unidad constitucional» también en materia de quintas y contribuciones (Castells, 2013: 108-113). Pero ante la radical intransigencia las diputaciones forales, Cánovas las reemplazó *manu militari* por unas diputaciones provinciales como las que ya existían en las demás provincias españolas. Mas dúctiles y dispuestas a negociar, las negociaciones con el Gobierno se concretaron en el Real Decreto de 28 de febrero de 1878. Ése fue origen del *concierto económico* o régimen concertado. A cambio de abonar un cupo anual a la hacienda estatal, las tres diputaciones vascas –ahora ya provinciales– conservaron la capacidad para diseñar, cobrar e invertir sus propios impuestos, casi siempre de naturaleza indirecta¹³⁷.

En principio temporal e improrrogable, por un plazo de ocho años, esa autonomía tributaria no solo se acabó consolidando por las sucesivas renovaciones del régimen concertado. También acabó siendo la puerta por donde se colaron y pasaron a las diputaciones provinciales vascas muchas de las competencias administrativas ejercidas por las antiguas diputaciones forales. De manera que Álava retuvo sus antiguas competencias en materia de carreteras y continuó gestionando la construcción, explotación y conservación de su red viaria al margen de la administración estatal. A diferencia de lo que ocurría con las provincias de régimen común, el ministerio de Fomento tenía escaso conocimiento sobre la red viaria alavesa. Salvo en lo referente al tramo provincial de la carretera Madrid-Irún, considerada de interés estatal¹³⁸.

Pero no adelantemos acontecimientos. Concluidos los principales trazos de la red radial con centro en Madrid, desde mediados del siglo XIX se hizo evidente la necesidad de aumentar su capilaridad mediante la construcción de ramales. Con ese objeto se aprobó el Plan de la Junta de Carreteras de Cataluña (1848) o la Ley de Caminos Vecinales (1849). Todos esos textos estaban directamente inspirados en la Ley francesa de Caminos Vecinales (1836), que imputaba la construcción de este tipo de obra civil a los habitantes de las localidades beneficiadas mediante la prestación personal o el pago en metálico. Según Marc Ferri, «se trataba de avanzar en la mejora de las comunicaciones interiores sin provocar recargos excesivos a los presupuestos estatales» (Ferri, 2015: 173). Álava también se involucró en la construcción de una red de caminos vecinales para complementar y aprovechar las carreteras principales¹³⁹.

137 Al menos en teoría, el cupo anual o cantidad alzada que se comprometieron a pagar separadamente Álava, Vizcaya y Guipúzcoa obedecía a un cálculo muy concreto. Era el resultado de descontar a lo que cada una debería abonar de aplicársele los tributos estatales vigentes el importe de los servicios prestados por sus respectivas diputaciones incluyendo, por supuesto, las inversiones realizadas en materia de carreteras. El Gobierno justificaba esta cesión en la parte expositiva del mismo R.D. de 28 de febrero de 1878 aduciendo «carecer de datos estadísticos fehacientes» y «lo difícil y arriesgado que es prescindir de un modo violento de instituciones seculares». Para más detalles: Alonso, (1995).

138 Resulta significativo que apenas se aluda a la red viaria provincial alavesa en las distintas *Memorias* publicadas por la Dirección General de Obras Públicas publicadas entre 1856 y 1887. Álava tampoco es mencionada en los distintos *Planes de Carreteras del Estado* aprobados en 1860, 1905 y 1915. Con la única excepción de la carretera –interprovincial– entre Briones (Logroño) y Peñacerrada (Álava).

139 La Diputación de Álava estableció una clara jerarquización de las carreteras que discurrían por su territorio en función de la titularidad de las mismas y del volumen de tráfico que soportaban. A diferencia de la clasificación estatal en primer, segundo y tercer grado, las carreteras alavesas se clasificaron en *provinciales* y *vecinales*. Se consideraban *provinciales* las, que además de ser las más transitadas, conducían a las capitales vecinas: como el camino real de Postas, el de Vitoria a Logroño por Laguardia, el de Vitoria a Pamplona por Salvatierra y los de Vitoria a Bilbao –que eran tres– por Altube, Arratia y Durango. En cambio, se consideraban *vecinales* aquellos caminos carreteros que servían exclusivamente para la movilidad local o comarcal.

En 1845 Francisco Urquijo de Irabién, Diputado General, impulsó la gestión y ordenación de la red alavesa. Como para entonces ya estaban terminadas las vías principales, que pasaron a denominarse carreteras provinciales, anunció un plan para comunicar a los pueblos entre sí y a estos con las vías más importantes mediante una serie de ramales aptos para la carretería. Estos tramos cortos, similares a lo que en la actualidad se denomina carretera local (Coronado, 2007: 186), fueron el germen de la futura red de caminos vecinales. Urquijo de Irabién se comprometió a impulsar el plan –«con audiencia de los ayuntamientos»– ante la Junta General reunida en noviembre de 1845 y lo justificó en los siguientes términos:

La Provincia, satisfecha en esta parte las necesidades principales de la circulación, tiene en proyecto la construcción de los caminos vecinales que enlazando a unos pueblos con otros en todas direcciones dé notable impulso y rapidez a sus comunicaciones aumentando al mismo tiempo la facilidad de los trabajos del campo, fomentando el tráfico que, multiplicando los valores con el cambio continuo, alimenta las manos por donde pasando nueva vida á los pueblos¹⁴⁰.

La comisión de caminos nombrada a tal efecto por la Junta General junto con el arquitecto provincial fueron piezas clave para la articulación del nuevo modelo. En realidad, la comisión era un grupo de trabajo compuesto por varios procuradores de hermandad con la misión de estudiar e informar las propuestas de construcción, renovación o mejora remitidas por los pueblos a la Junta General. Asesorada por el arquitecto provincial, en la propuesta debía exponer razonadamente su dictamen y, en caso de ser positivo, especificar el itinerario, las características técnicas y el coste aproximado del proyecto.

El arquitecto provincial dependía directamente de la Diputación y era el jefe de los peones camineros. Sus deberes eran muchos y muy concretos, según los describió en su *Compendio Foral* (1858: 84-85), Ramón Ortiz de Zárate¹⁴¹. El arquitecto provincial era el encargado de levantar los planos, calcular los presupuestos, fijar las condiciones de las contratatas y supervisar la buena marcha de las obras. Debía además conocer el estado de las carreteras provinciales y vecinales, velar por su conservación, organizar los trabajos de los peones camineros y presentar todos los años a la Junta General una Memoria sobre el estado de la red y las mejoras que convendría introducir.

En los años centrales de la centuria se creó un marco normativo específico para el tratamiento de los caminos vecinales. En ese proceso jugó un papel destacado el arquitecto provincial Martín de Saracíbar. Como primera medida, ordenó realizar un inventario de todos los puentes existentes en el territorio alavés mediante una circular remitida a los alcaldes el 4 de abril de 1849. Además de la denominación del puente, debían consignar también el nombre del río sobre el que estaba construido, la dirección del camino que lo atravesaba, su estado y de quién dependía¹⁴².

A partir de la información remitida sobre casi doscientos ejemplares, que excedía con mucho la capacidad financiera de la hacienda foral para atenderlos todos, Saracíbar estableció la distinción entre puentes provinciales y vecinales. Se considerarían *provinciales* los que se hallaban sobre los ríos más caudalosos y eran cruzados por caminos de interés de carácter interprovincial. En cambio, serían tenidos como *vecinales* los de servicio común para dos o más pueblos cercanos. En líneas generales, Saracíbar propuso que la Diputación solo corriera con el mantenimiento de los puentes y caminos considerados provinciales, en tanto que los vecinales deberían ser reparados por los pueblos interesados y auxiliados por sus respectivos. La Diputación, en todo caso, establecería quiénes y en qué proporción se establecería la financiación.

140 AA: FHPA-DH-627-19-02 (1845), ff. 7-8.

141 Jurista, diputado a cortes en varias legislaturas y uno de los principales ideólogos del fuerismo, Ramón Ortiz de Zárate fue también Diputado General de Álava durante el trienio 1861-4. Para más detalles, Aguirreazkuenaga et al., 1993: 755-764.

142 AA: DH-371-2 (1848-1868), f. 18.

Tabla 5.**Reglamento presentado por el arquitecto provincial Martín de Saracíbar para la financiación de obras realizadas en puentes y caminos vecinales aprobado por la Junta General de Álava el 21 de noviembre de 1849**

1ª	Los puentes vecinales se repararán por los pueblos interesados en su tránsito, auxiliados por los ayuntamientos y la Provincia.
2ª	La conservación será a cuenta de los pueblos a que pertenezcan los puentes, entendiéndose por conservación sostener en buen estado las calzadas o caminos que los cruzan junto con sus antepechos, cuidando de cortar el ramaje que pueda deteriorar su fábrica o retener el agua del río.
3ª	Como al reconstruir los puentes puede resultar necesario variarlos de sitio y ejecutar caminos de entrada y salida, será de cuenta de los ayuntamientos indemnizar los terrenos que se ocupen.
4ª	Los materiales necesarios para las obras de puentes y caminos vecinales (madera, piedra, arena, etc.) se obtendrán de los terrenos y montes comunes de los pueblos donde se hagan las obras, y si no los hubiese, de los más inmediatos, sin retribución alguna por ser para tan interesante servicio público.
5ª	El proyecto, la obtención de piedra en las canteras y la ejecución de las obras serán a cuenta de la Provincia.
6ª	El acarreo de materiales, la extracción de arena y su traslado al punto donde sea necesaria, lo mismo que la cal, correrán por cuenta de los pueblos con arreglo a la proporción que establecerá la Diputación en función del interés o disfrute de cada uno de ellos.
7ª	Las obras solicitadas por los pueblos deberán ser previamente aprobadas por la Junta General, que dará preferencia las de mayor interés público.

Fuente: AA: DH-371-2 (1848-1868), f. 18.

En julio de 1850 el proyecto tendente a establecer el plan viario dio un nuevo paso cuando Martín de Saracíbar clasificó los caminos vecinales alaveses en dos categorías: de primer y segundo orden. Consideró de primer orden los que, interesando a varios Ayuntamientos, enlazaban dos carreteras principales, permitían pasar de una provincia a otra o mantenían un tránsito activo y frecuente. Aplicando la normativa aprobada el 21 de noviembre de 1849, la Diputación abonaría el coste de la mano de obra para la construcción de caminos vecinales considerados de primer orden, en tanto que el acarreo de los materiales y el coste de los terrenos expropiados correría por cuenta de los pueblos interesados. En cambio, los caminos vecinales de segundo orden, los menos transitados, deberían ser reparados y mantenidos exclusivamente por los pueblos interesados, aunque siempre bajo la supervisión del arquitecto provincial¹⁴³.

Bajo estas premisas, en agosto de 1850 el Diputado General Benito María de Vivanco envió una circular a todos los ayuntamientos alaveses. Pedía a sus alcaldes la relación de caminos vecinales ya construidos junto con los que consideraran necesario construir en el futuro, definiendo siempre en qué categoría deberían ser incluidos. El arquitecto provincial utilizó esa información para elevar a la consideración de la Junta General reunida en noviembre de ese mismo año el primer plan provincial de caminos vecinales. Llevaba por título *Relación general de los caminos que pueden*

143 Ibidem, f. 26.

considerarse como vecinales de 1ª y 2ª clase en esta M.N. y M.L. Provincia de Álava. De ellos, trece serían considerados de primer orden y siete de segundo; entre todos sumaban 54 leguas (300,9 kilómetros) de longitud.

Aunque algunos ya estaban en proceso de construcción, como el que se estaba abriendo entre Villarreal y Aramayona al norte del territorio alavés, la mayoría eran todavía simples propuestas. Casi todos se acabarían realizando con el tiempo, aunque no con la celeridad prevista. A los problemas de financiación había que añadir los administrativos, porque algunos tramos de los caminos solicitados discurrían por territorios pertenecientes a otras provincias. Además del Condado de Treviño (perteneciente a la provincia de Burgos), existían también otros «enclaves» de menor extensión, como la Jurisdicción de San Zadornil y Valpuesta (Burgos), Ábalos y Briñas (Logroño), Lapoblación y Meano (Navarra) u Orduña (Vizcaya).

Saracíbar expuso en su relación qué caminos vecinales consideraba factibles y necesarios, y cuáles no. En todos los casos argumentaba los motivos. Favorable a la construcción de los caminos de primer orden, el arquitecto provincial se mostró poco partidario de la construcción de los llamados caminos de segundo orden. Lo argumentó a partir de tres motivos. El primero era el poco tráfico que soportarían. De carácter estratégico era el segundo, pues temía que algunos caminos vecinales pudieran desviar parte del tráfico de las carreteras principales y mermar el cobro de peajes, uno de los principales soportes de la hacienda provincial. El tercer argumento de peso era que, de llevarse a cabo, algunas de las propuestas remitidas, beneficiarían más las provincias limítrofes que a la propia Álava¹⁴⁴.

Por otro lado, el informe de Saracíbar mantenía la centralidad de Vitoria en las comunicaciones regionales y su preocupación por garantizar los rendimientos de los peajes provinciales. Buena parte de los caminos vecinales solicitados reforzaban la red provincial de carreteras aprobada en 1792, que tenía forma radial. Así se explica la propuesta de adentrarse en Navarra por Maestu y Santa Cruz de Campezo, o de conectar Vitoria con Aramayona por Villarreal. El otro polo de referencia de los nuevos caminos solicitados se situaba en la tierra de Ayala, en el noroeste alavés, lugar de residencia de Francisco Urquijo de Irabién, diputado general y por tanto máxima autoridad foral. Pero más allá de posibles favoritismos, la petición de abrir cinco nuevos caminos – de Amézaga a Orduña; de Llodio a Oquendo; de Arciniega a Gordejuela; y, finalmente, de Oquendo a Zuaza y también a Sodupe – reflejaba sobre todo la intensa relación de la comarca alavesa de Ayala con las Encartaciones vizcaínas. En el plan también fue incluido el camino vecinal de Salinas de Añana a Espejo para favorecer la extracción de sal.

En el partido judicial de Laguardia se incluyó como de primer orden el camino de Peñacerrada a Zambrana y Salinillas de Buradón; pero también el puerto de montaña entre Bernedo (Álava) y Lapoblación (Navarra). En esa misma comarca se incluyó también, aunque como camino vecinal de segundo orden, el vial entre Oyón, Maestu y Salvatierra. Sin embargo, Saracíbar era partidario de intervenir únicamente en el puerto de Lapoblación porque tenía mucho tráfico y permitía la comunicación de una amplia zona de Álava carente de buenos caminos carreteros. En cambio, desaconsejó por su probable poco uso el camino entre Peñacerrada-Zambrana-Salinillas y también el de Oyón-Maestu-Salvatierra porque pensaba que ese enlace, aunque más directo entre Logroño y Guipúzcoa, reduciría la recaudación de los peajes recaudados en la carretera de Vitoria a Logroño por Herrera.

El plan de caminos vecinales propuesto por Saracíbar también supuso cambios en la gestión de la red viaria. Los *Mapas de los puentes, pasos, caminos y calzadas* fueron sustituidos por las *Memorias sobre el estado de conservación de las carreteras y caminos vecinales de la Provincia*. Por primera vez se pensó la carretera como un conjunto lineal estructurado de elementos y no como un simple listado de infraestructuras aisladas dentro de un itinerario. Además, se encomendó al arquitecto provincial realizar un informe anual detallado sobre el estado de cada carretera y camino vecinal.

144 Ibidem, f. 70-75.

En concreto, debía consignar el inicio y el final de cada vía, el recorrido, la longitud, el estado de conservación, las obras realizadas en el último año y las que estuvieran pendientes de ejecución en caso de estar aprobadas.

El arquitecto debía anotar también las carreteras y caminos vecinales en construcción –con los avances realizados el año anterior y los previsibles para el venidero– y los proyectados. Pero teniendo en cuenta que solo hemos localizado unas pocas Memorias para los años centrales del siglo XIX, cabe sospechar que no se realizaron con la puntualidad originalmente prevista. Con todo, son documentos muy valiosos para observar las dinámicas asociadas a la construcción y mantenimiento de la red caminera.

La primera Memoria consultada fue redactada en 1856. Distinguía entre las carreteras provinciales o de primer orden y los caminos vecinales o de segundo orden, jerarquización que se mantuvo hasta bien entrado el siglo XX. Las diez carreteras consideradas de primer orden eran las de Postas; de Vitoria a Bilbao por Altube; de Vitoria a Bilbao por Arratia y Durango; de Vitoria a Logroño por Herrera y Laguardia; de Vitoria a Navarra por Salvatierra; de las Conchas; de la Rioja Alavesa; de Antepardo; de Vitoria a Salinas de Añana; y, finalmente, la carretera de Vitoria a Navarra por Maestu.

La memoria enumeraba asimismo la existencia de nueve caminos vecinales, que denominaba con los nombres de Ayala, Aramayona, Barrundia, Araya, Alegría, Elciego, Samaniego, Orduña y Valdegovía¹⁴⁵. Ese número no dejó de crecer en la segunda mitad de la centuria porque pasaron a tener esta consideración los caminos vecinales más transitados. Simultáneamente, también se siguieron abriendo otros nuevos. Como los de Ali, Baños de Sobrón, Elvillar, Gordejuela, Moreda, Nograro, Oquendo y Urcabustáiz, que ya figuran en la Memoria de 1884¹⁴⁶.

Si la jerarquización de la red viaria provincial establecida en 1856 se mantuvo hasta bien entrado el siglo XX, la memoria aprobada en 1863 proporciona datos muy precisos sobre la longitud y el estado de conservación de las carreteras provinciales y de los caminos vecinales existentes en nuestra área de estudio¹⁴⁷.

Tabla 5:
Información de la Memoria de 1863 para el Partido Judicial de Laguardia

Carreteras en explotación	
Carretera de Logroño por Laguardia	Se encuentra en estado regular.
Carretera de las Conchas	Se ha tenido que reparar el puente de la cadena de Salinillas porque sufrió un hundimiento. Estado Regular
Carretera de Antepardo	Estado regular a causa del transporte de los materiales para construir la estación de ferrocarril de Miranda de Ebro.
Carretera de Rioja Alavesa	Se encuentra en buen estado y se han reparado todas las casetas de camineros.
Carretera de Navarra por Maestu	Queda solo por terminar el trozo entre Antoñana y Santa Cruz de Campezo.

145 AA: DH-757-1 (1856).

146 AA: BH-6031 (1884).

147 AA: DH-426-15 (1863), s. fol.

Camino vecinales en explotación	
Camino de Elciego	Estado regular y debe repararse aportando material los pueblos. Se debe abrir un camino para acceder al puente de próxima construcción sobre el Ebro que enlazará Elciego con la estación ferroviaria de Cenicero (Logroño).
Camino de Baños y Villabuena	Se dirige un ramal a cada una de las villas; en buen estado.
Camino de Oyón	Empalma con la carretera de Logroño y va hasta Oyón. Su estado es regular y tiene de longitud media legua.
Camino vecinales en construcción	
Camino de Elvillar	Empalma con la carretera de Logroño por Laguardia junto a la cadena de Assa, y sube hasta la citada villa. Han comenzado los trabajos de explanación y deberá concluirse el próximo año. Tiene una longitud de una legua y cuarto
Camino en proyecto	
Camino de Moreda a Oyón	Servirá para enlazar estas dos villas entre sí, y con la estación del ferrocarril en Logroño. Trayecto de al menos media legua; buenas condiciones para el tránsito de carros.
Camino de La Puebla de la Barca	Mide un cuarto de legua y trata de hacer cómoda y suave la bajada desde el pueblo a la barca del Ebro, pues hoy solo puede hacerse el transporte a lomo.

Fuente: AA: DH-426-15.

Como cabe suponer, la llegada del ferrocarril trajo cambios en la planificación de la red caminera. Por ese motivo, en mayo de 1864 la Junta General de Álava decidió priorizar la ejecución de aquellos caminos vecinales que, además de facilitar las conexiones entre los pueblos, sirvieran también para conectarlos «*con las carreteras generales y puntos de estaciones de los caminos de hierro*»¹⁴⁸. Para ello la Diputación volvió a enviar una circular a todos los alcaldes solicitando que notificaran las necesidades de sus respectivos municipios. Esa información fue ordenada, clasificada y jerarquizada en tres planos por la Comisión de Caminos de la Junta General con ayuda del arquitecto provincial. En la tabla 7 se recoge la argumentación de los alcaldes del Partido Judicial de Laguardia para justificar la construcción de los caminos vecinales solicitados.

Tres son básicamente los argumentos esgrimidos. En tanto que los alcaldes de las localidades riojano-alavesas aluden a la conveniencia de dar una salida cómoda y rápida a sus excedentes agrarios, y en especial a los vinos, los de los pueblos de la Montaña Alavesa apelan a la necesidad de no quedar aislados largas temporadas en los crudos meses de invierno. Un tercer motivo tiene que ver con facilitar el acceso de los pueblos a la villa de Laguardia, cabeza de un vasto partido judicial con numerosos pueblos situados en ambas vertientes de las sierras de Cantabria y Toloño¹⁴⁹.

148 AA: DH-371-1 (1864-1871): f. 163.

149 En Álava el establecimiento de los partidos judiciales fue impuesto en 1841 por Espartero, Regente del Reino, tras aplastar *manu militari* una sublevación en su contra apoyada también por las autoridades vascas. El decreto fechado en Vitoria el 29 de octubre de ese año ordenaba imperiosamente disolver las diputaciones y los ayuntamientos forales, trasladar las aduanas interiores a la costa y extender a las tres provincias

De las 17 solicitudes remitidas a la Diputación, solo seis fueron tomadas en cuenta. Se aprobó dar la máxima prioridad a los itinerarios de Lapuebla de Labarca a Assa, de Labraza a Moreda y de Yécora a Oyón. También fueron tomados en consideración, aunque como menos urgentes, los caminos de Viñaspre a Cripán y Lanciego, así como el de Bernedo a Zambrana por Peñacerrada¹⁵⁰. Se aprobó igualmente la construcción de un camino carretero entre Lapuebla de Labarca y Laguardia, aunque incluyéndolo en la tercera y última categoría. De esos caminos, solo algunos se abrieron en el segundo tercio del siglo XIX; otros –como el de Labraza a Moreda o el de Lapuebla de Labarca– no se construyeron hasta el primer tercio del siglo XX.

Tabla 7:
Respuestas enviadas por los ayuntamientos del Partido Judicial de Laguardia

Ayuntamiento	Itinerario	Argumentación
Elvillar	De Elvillar a Laguardia	Para la recolección de los frutos y para los viajeros que van al juzgado de Laguardia
Cripán	De Cripán a Lanciego	Para facilitar el acceso a la villa, porque por ella transitan gentes de la Montaña a Rioja.
Labraza	De Labraza a Moreda	Para facilitar su acceso a Logroño, toda vez que ya está terminado el camino de Oyón a Moreda.
	De Labraza a Santa Cruz de Campezo	Para facilitar su comunicación con la capital alavesa a través de la carretera de Vitoria a Navarra por Maestu y Campezo.
Lagrán	De Lagrán a Peñacerrada.	Para conectar en ese punto con la carretera Vitoria-Logroño por Herrera, porque el pobre camino actual queda inutilizado con frecuencia por lluvias y nieves.
	De Lagrán a Pipaón.	Las lluvias y nieves dejan incomunicados ambos pueblos pese al mantenimiento que hacen los vecinos por veredas.
	De Lagrán a Laguardia	Las lluvias y nieves interrumpen con frecuencia el tránsito entre estos dos pueblos por el camino que cruza la sierra.
	De Lagrán a Bernedo	Las lluvias y nieves dejan incomunicado el pueblo pese al mantenimiento que hacen los vecinos por medio de veredas.

vascas la organización judicial vigente en las demás provincias españolas. Aunque el decreto de Espartero quedó parcialmente abolido en el verano de 1844, ni las aduanas volvieron a la costa ni las restablecidas diputaciones forales recuperaron sus antiguas competencias jurisdiccionales (Rubio, 1996). En España, la modernización de la administración de justicia y su adecuación a las necesidades de un estado constitucional comenzó a mediados de los años treinta, durante la primera guerra carlista. Si por Real Decreto de 21 de abril de 1834 se estableció la subdivisión en partidos judiciales del territorio español (VV.AA, 2000), el Reglamento Provisional del 26 de septiembre de 1835 ordenaba y jerarquizaba la administración de justicia en cuatro tramos: alcaldes, jueces de partido, audiencias territoriales y tribunal supremo. El artículo 36 atribuía a los jueces de partido judicial «el conocimiento de todos los asuntos civiles y criminales que ocurran en el territorio bajo su jurisdicción». Nueve años más tarde, en 1844, el Reglamento de Juzgados de Primera Instancia daría un paso más en la profesionalización de la administración de justicia al retirar a los alcaldes de la actividad judicial.

¹⁵⁰ La petición para construir ese camino estaba respaldada por los ayuntamientos de Bernedo, Marquínez, Lagrán, Peñacerrada, Ocio y Salinillas de Buradón.

Ayuntamiento	Itinerario	Argumentación
Lanciego	De Lanciego a Assa	Para dar salida a sus vinos y facilitar el tránsito de mercancías procedentes de pueblos de la Montaña (como Lagrán, Villaverde, Villafría y Bajauri).
Ocio	De Ocio a Salinillas	Porque el camino actual se encuentra en mal estado y dificulta el acceso a la carretera de las Conchas y a pueblos de Treviño
Oyón	De Oyón a Logroño	Porque el camino está muy estropeado, tiene mucho tráfico y es fundamental para conectar la vertiente septentrional del cordal Cantabria-Codés con la ciudad de Logroño.
Párganos	De Párganos a la carretera de Laguardia	No tiene camino y pide uno de 210 metros.
Urarte	De San Vicentejo a Bernedo	Por ser el camino más ventajoso para la Rioja Alavesa y Viana.
Viñaspre	De Viñaspre a Lanciego	Para dar salida a las cosechas mediante el ferrocarril.
Yécora	De Yécora a Oyón	Para tener conexión con Logroño y su estación de ferrocarril. Piden también la prolongación del camino hacia la Lapoblación, Bernedo y Maeztu para tener acceso a Vitoria.
	De Yécora a Laguardia por Viñaspre	Porque Cripán, Elvillar, Viñaspre y Lanciego pertenecen al mismo distrito médico y farmacéutico; también para facilitar el acceso a Laguardia, sede del Juzgado de Primera Instancia y punto de partida del correo público.

Fuente: AA: DH-371-1.

4.5. La materialización del nuevo plan caminero alavés

El desarrollo de la red viaria en el mediodía alavés durante la segunda mitad del siglo XIX resultó, a pesar de todo, un tanto desequilibrada. Un conjunto de ramales de nueva planta permitió muy pronto a los pueblos situados al oeste de la villa de Laguardia conectarse con la carretera de Rioja Alavesa o con la que iba de Logroño a Vitoria por el puerto de Herrera. En cambio, la construcción de un entramado semejante al este de Laguardia avanzó con más lentitud. En los años cincuenta se construyó un camino vecinal de Oyón a Logroño y otro de Moreda a Viana; en la década siguiente Oyón se conectó mediante otro camino vecinal con Moreda. Pero para empalmar con la red principal, Lanciego tuvo que esperar a los años 90 de XIX mientras que Barriobusto, Labraza, Viñaspre y Yécora no lo lograron hasta bien entrado el siglo XX.

Con objeto de facilitar una salida más cómoda y rápida al vino local, Elciego y Lapuebla de Labarca – pueblos situados al oeste y sur de Laguardia respectivamente– construyeron puentes para acceder a las estaciones ferroviarias de Cenicero y Fuenmayor. Para mejorar y optimizar su rentabilidad, se construyeron también carreteras y caminos vecinales entre esos puentes y las localidades del entorno. Ese fue el origen de los caminos vecinales que enlazaban la villa de Laguardia con las de Elciego y Lapuebla de Labarca. También el deseo de facilitar la exportación de los caldos locales impulsó la proyección de otro camino vecinal entre Lapuebla y Assa, para enlazar Elvillar, Lanciego, Cripán y Viñaspre con la estación de Fuenmayor.

A diferencia de lo ocurrido en Rioja Alavesa, las localidades situadas en la vertiente septentrional del cordal Cantabria-Toloño apenas vieron mejoradas sus comunicaciones. Los intentos por construir un camino que comunicara Logroño con Vitoria por Maestu y Bernedo no prosperaron hasta bien entrado el siglo XX. Únicamente se reparó el puerto de Lapoblación, que sube hasta casi los mil metros y resulta vital para conectar las localidades del entorno del alto Ega y la ciudad de Logroño. Y es que los caminos vecinales aprobados y proyectados no siempre se construyeron con la celeridad prevista. Algunos se pospusieron hasta comienzos del siglo XX y otros –como el camino de Peñacerrada a Salinillas de Buradón– tardaron aún más.

De cara a la construcción de los nuevos caminos vecinales se mantuvo vigente el procedimiento ya conocido: los ayuntamientos lo solicitaban con la intención de implicar a la Diputación para que –a través del arquitecto– proporcionara ayuda técnica y financiera con cargo de la tesorería provincial. Si las solicitudes eran rechazadas, las localidades concernidas debían realizar las obras por su cuenta o volver a plantear la petición pasado cierto tiempo. De manera que, aunque en teoría existía una planificación global para todo el territorio alavés, en la práctica no siempre se cumplía. Por circunstancias diversas, proyectos aprobados no terminaban de arrancar y en cambio se iniciaban otros tan pronto como se incluían en el plan. La clave normalmente estaba en la capacidad financiera de los ayuntamientos solicitantes, que no siempre consideraban suficientes las subvenciones ofrecidas por la Diputación. Tampoco faltaron casos donde los ayuntamientos actuaron sin ayudas, como fue el caso de la villa de Oyón, que construyó por su cuenta el camino hasta Logroño.

El procedimiento apenas varió con la entrada en vigor de la Ley de 21 de julio de 1876 y el Real Decreto de 28 de febrero de 1878. Se disolvió el sistema de Juntas Generales y la Diputaciones de fuero. Pero el sistema empleado para gestionar la red alavesa de carreteras y caminos vecinales apenas varió porque la Diputación Provincial asumió en esta materia las competencias y procedimientos de la disuelta administración foral.

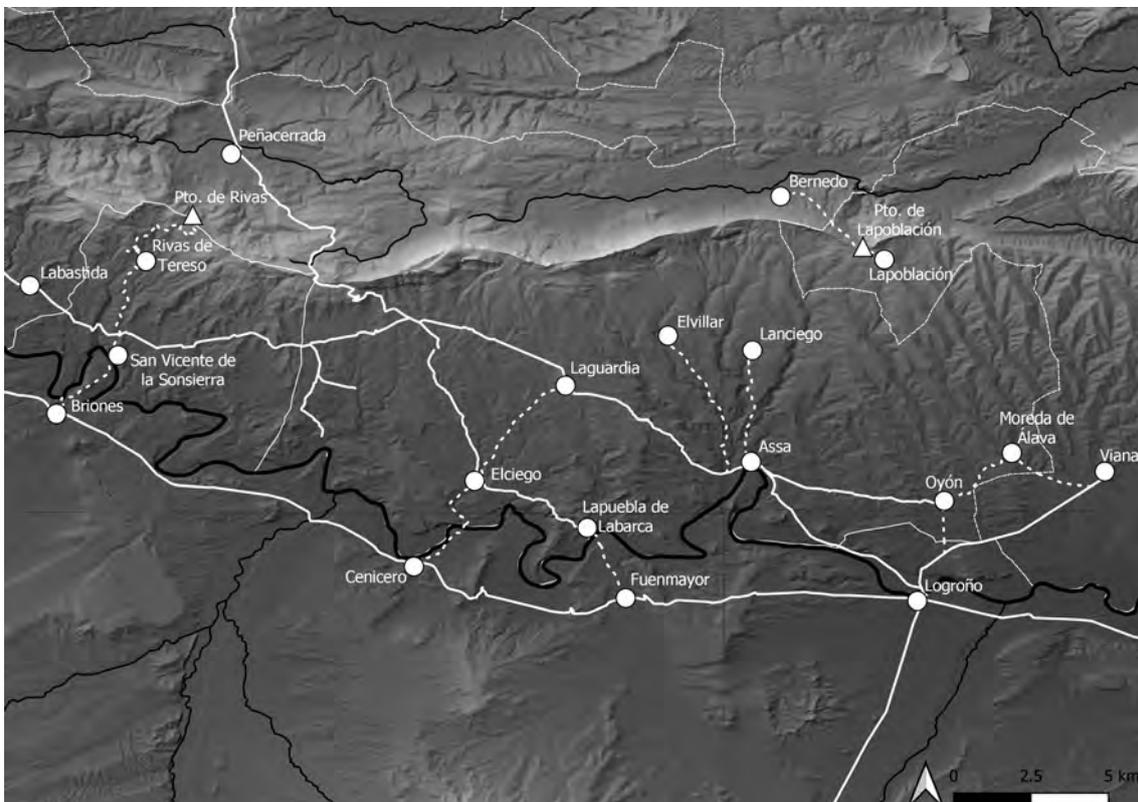


Ilustración 70:
Carreteras y caminos vecinales construidos entre 1850 y 1890.

4.5.1. El fallido camino de Logroño a Vitoria por Bernedo

Uno de los proyectos que acabó decayendo pretendía mejorar la conectividad del sector oriental de Rioja Alavesa a través de la comarca de la Montaña Alavesa y la Llanada oriental y los valles guipuzcoanos. En noviembre de 1845, las hermandades de Arana, Arraya, Bernedo, Laguardia, Laminoria y Tierras del Conde solicitaron a la Junta General la construcción de un camino entre Oyón y Vitoria pasando por Bernedo y Maestu. El arquitecto provincial Martín de Saracíbar emitió un informe favorable, aduciendo las muchas ventajas que ofrecía dicha ruta. En primer lugar, permitiría la comunicación entre Vitoria y los pueblos orientales de Rioja Alavesa. Además, y extendiendo un ramal hasta Santa Cruz de Campezo, en el límite con Navarra, se facilitarían la llegada de cereales, vinos, frutas y demás productos de la Ribera de Navarra y Aragón a través de Los Arcos (Navarra). Saracíbar aseguraba también que la nueva ruta estimularía igualmente la salida de los vinos de la Rioja Baja, incluidos los de Logroño y Viana, hacia Guipúzcoa «*por la parte de Salvatierra atravesando el puerto de San Adrián a Oñate*». Algún tiempo después el procurador de Labraza también apoyó la solicitud aduciendo que la madera y el carbón vegetal de los bosques de Encía e Yzqui (Álava) y de Urbasa y Lóquiz (Navarra) llegarían más fácilmente «*a las fábricas yerrerías de las tres provincias vascongadas*»¹⁵¹.

Las Juntas Generales pasaron, para su estudio, esta solicitud a la comisión de caminos. Aunque las ventajas eran indudables, el presupuesto estimado –1.155.900 reales– era muy elevado. Para sufragarlo, la Junta General pidió la colaboración financiera de las localidades solicitantes. Fue entonces cuando muchos pueblos se descolgaron. En unos casos aducían falta de fondos y en otros estimaban que los beneficios probables no compensarían los desembolsos requeridos. Así las cosas, la Junta General reunida en mayo de 1846 rechazó la construcción del camino propuesto, aunque recomendó –como alternativa más barata y factible– acomodar y mejorar el puerto de Lapoblación para facilitar el acceso a Logroño de los pueblos de la vertiente norte de la sierra de Cantabria¹⁵².

Teniendo en cuenta que una parte de ese camino discurría por tierras navarras, el proyecto requería llegar a un acuerdo con su Diputación. Esto dilató el comienzo de las obras hasta 1849, año en que Álava inició trabajos desde Bernedo para hacer accesible a la carretería la cara septentrional del puerto. En noviembre de 1853, cuando los trabajos ya estaban muy adelantados, Navarra aceptó arreglar el tramo del camino que discurría por su jurisdicción¹⁵³.

En la actualidad no resulta fácil estudiar arqueológicamente las obras realizadas en el tramo alavés del puerto. Lo impiden las plantaciones forestales, la densa vegetación, los roturos y la construcción –en 1936– del nuevo puerto de La Aldea. En cambio, el tramo ubicado en Navarra se ha conservado sin apenas alteraciones. Del primitivo trazado alavés solo nos ha quedado el testimonio escrito de Martín de Saracíbar, arquitecto provincial responsable de su diseño, referido a:

*(...) un cuarto de legua de camino, que fue ejecutado siguiendo por las inmediaciones del antiguo, formando una explanación de doce pies de ancho, en un firme de diez, sus correspondientes alcantarillas y cunetas; cuyas obras, aunque imperfectas por la corta cantidad que se señaló para ellas, fueron muy bien recibidas por los muchos que por aquel camino transitan*¹⁵⁴.

Estas palabras subrayan la modestia de la obra realizada, toda vez que la Primera Guerra Carlista había dejado exhaustas las arcas provinciales. No se trataba de construir un camino de nueva planta –que hubiera tenido una longitud de legua y media y un coste superior a los 700.000 reales–,

151 AA: DH-328-3 (1845-1857), s. fol.

152 Ibidem.

153 AA: DH-328-9 (1850-1853). No hemos localizado documentación ni en el Archivo General de Navarra ni en el de la Administración de la Comunidad Foral. Por tanto, carecemos de información sobre la tipología de esas obras.

154 Ibidem: f. 6.

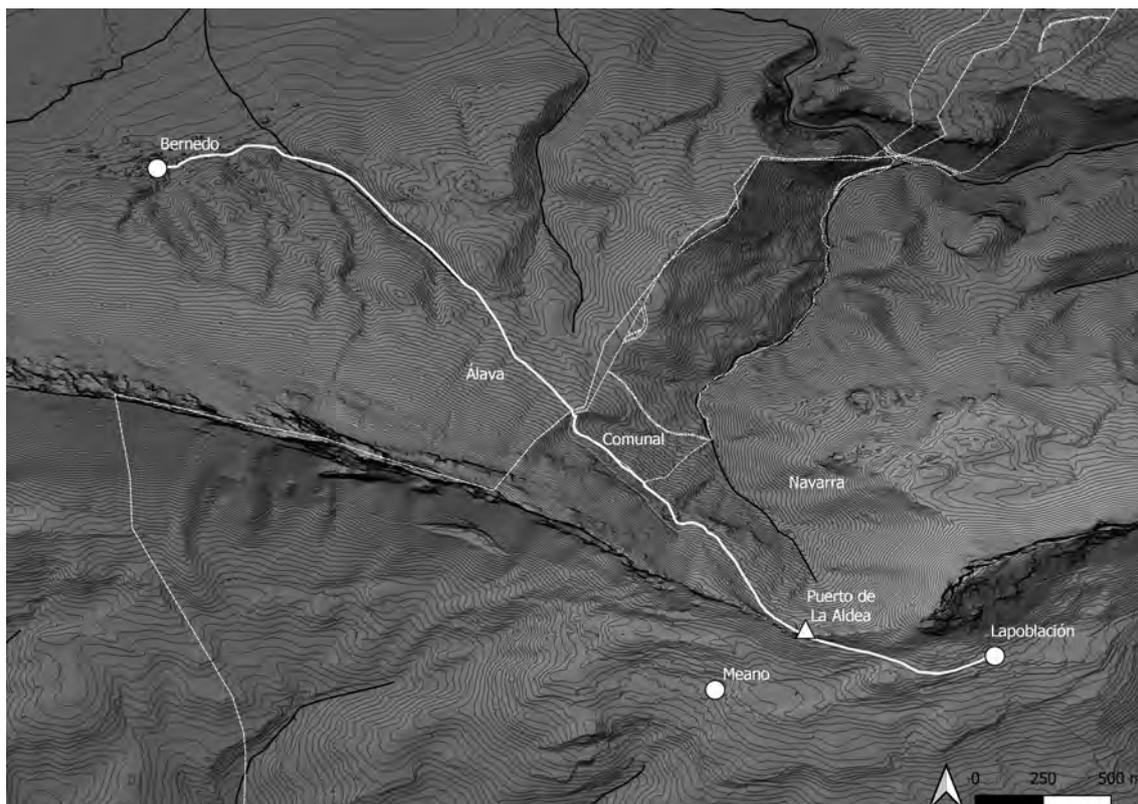


Ilustración 71:
Plano del Puerto de Lapoblación.

sino de reparar y ampliar un poco ciertos tramos del camino viejo para que pudieran transitar caballerías y carros con seguridad. Para hacerse una idea de su reducida magnitud bastará señalar que el tramo más caro, complejo y difícil, la media legua corta que separa Álava y Navarra en la cima del puerto, no llegó a los 70.000 reales, apenas la décima parte de lo que hubiera costado la construcción de un buen camino de nueva planta.

Como queda dicho, la longitud de las obras a realizar era de una media legua corta, que se desglosaba así: 1.320 pies (367,79 metros) correspondían a Álava, 3.970 pies (1.106,18 metros) a Navarra y 2.730 pies (760,67 metros) eran comuneros entre ambas. Las directrices de Saracíbar fueron muy someras, sin concretar en exceso la descripción de los trabajos a realizar. Recomendaba una explanación de 15 pies (4,17 metros), proponía suavizar las mayores pendientes y construir muros de cantería en los puntos más complicados para conseguir la anchura señalada. Saracíbar también proyectó la apertura de una trinchera en la cresta divisoria entre el Ega y el Ebro. Las obras de drenaje no se describen más allá de la necesidad de cunetas y alcantarillas: únicamente dice que hay que hacerlas para que «recojan las aguas y las viertan hacia la parte opuesta a la montaña». En cuanto al firme, indica que tenga 12 pies (3,34 metros) de ancho y se haga con piedra machacada hasta formar «una capa de nueve pulgadas de espesor, cubierta o recebada con cascajo menudo»¹⁵⁵.

Como ya hemos avanzado, parte de las obras todavía son reconocibles en el paisaje. Más concretamente en la parte navarra, aunque las profundas reformas hechas posteriormente en varios puntos cortan estratigráficamente la estructura más antigua. Sin embargo, todavía se conserva la trinchera abierta en la cresta de la sierra con su firme original y un tramo de camino con los

155 Ibidem: f. 6-7.



Ilustración 72:

Tramo del puerto donde se conserva parte del camino reconstruido.

Nota: En la Ilustración podemos observar cómo se han preservado los guardarruedas y parte del firme muy deteriorado.



Ilustración 73:

Desmonte realizado en la crestería divisoria.

Nota: En la ilustración podemos apreciar cómo la obra de la década de 1930 corta estratigráficamente la estructura de 1850.

guardarruedas, firme y muros de cantería originales. De esta manera, hemos podido conocer que el camino tenía una anchura media de 5,75 metros (o 21 pies), superior por tanto a los 15 pies recomendados en el informe de Saracíbar (Gómez-Diez, 2020: 249). Cabe suponer, por tanto, que o las obras de explanación realizadas superaron las inicialmente previstas o que con posterioridad se hubieran realizado algunas mejoras. En cualquier caso, no se han documentado, obras de drenaje.

Sin embargo, esta reparación pronto mostró sus limitaciones para canalizar un tráfico creciente. En 1854, las hermandades de Laguardia, Labraza y Lanciego solicitaron de nuevo a la Diputación de Álava la construcción de un camino desde el límite provincial con Logroño hasta la Llanada por Bernedo. Pero, dado su elevado coste, la Junta General volvió a rechazar el proyecto¹⁵⁶. Tiempo después, en 1871, los alcaldes de Lanciego, Elvillar, Yécora, Bernedo, Viñaspre y Barriobusto, volverán a solicitar la construcción de un camino de nueva planta. Argumentaban que había variado la modalidad del transporte, que los carros habían sustituido casi completamente a las recuas en el traslado del vino y que el puerto de Bernedo seguía siendo un obstáculo casi insuperable para acceder a la Llanada¹⁵⁷.

Aunque esta vez la petición tuvo una mejor acogida entre los pueblos de Montaña Alavesa, éstos condicionaron su respaldo al itinerario del camino proyectado. La falta de acuerdo entre los ayuntamientos generó tensiones y acabó paralizando el proyecto¹⁵⁸. Ante la imposibilidad de articular una alternativa de alcance provincial, algunos ayuntamientos riojano-orientales optaron por mejorar por su cuenta la conectividad a la red viaria general.

156 AA: DH-426-11 (1854-1861), ff. 2 y 3.

157 Los alcaldes aseguraban que no podían «dar salida a sus vinos por haber caducado por completo las recuas de arriería dedicadas al transporte de vinos» y que a los carros que habían sustituido a las recuas «no les es posible cruzar estos pueblos, a causa de ser sus terrenos ásperos y pendientes en casi todas direcciones [lo que] dificulta su tráfico y comunicaciones con el resto de la provincia, especialmente con la Llanada, á donde le obligan sus relaciones sociales», AA: DH-371-4 (1870-1872), s. fol.

158 Ibidem.

4.5.2. Los caminos de Moreda y Oyón

En las décadas centrales del ochocientos, Oyón y Moreda desarrollaron una red de caminos locales para conectarse con los núcleos de referencia de su entorno. En concreto con las ciudades de Logroño y Viana, por un lado, y, por otro, con la carretera de Logroño a Pamplona (la actual N-111).

La conexión Oyón-Logroño se construyó mediante un ramal o camino vecinal que conectaba la villa alavesa con la carretera Logroño-Pamplona. Esta vía era de gran importancia, pues en ella confluían dos rutas de gran interés que partían de la capital riojana: una iba de Logroño hacia Guipúzcoa a través de Bernedo, Maestu y Salvatierra; la otra se dirigía a Santa Cruz de Campezo por Moreda y Labraza¹⁵⁹. Repasemos el proceso.

En 1851 la villa de Oyón solicitó a la Junta General la construcción de este camino vecinal. Pero como no fue incluido en el plan oficial entre los de primer orden, no tenía derecho –en principio– a financiación provincial. Sin embargo, la cosa no quedó ahí. Por un expediente consultado en el Archivo Municipal de Logroño, sabemos que el ayuntamiento de Oyón y la Diputación alavesa acabaron llegando a un acuerdo. La Provincia aportaría el personal técnico (arquitecto provincial, capataces y peones camineros), mientras que el Ayuntamiento aportaría los materiales necesarios, costearía los gastos de expropiación y abonaría jornales de los trabajadores empleados en la construcción¹⁶⁰.

Ya en octubre de 1856 las corporaciones municipales lindantes de Oyón y Logroño estudiaron cómo y por dónde empalmar el nuevo camino carretero procedente de la villa alavesa con la carretera general. Decidieron financiar conjuntamente las obras (5,5 km) y, para agilizar su ejecución, convinieron con la Diputación alavesa que la tesorería provincial adelantara los 12.000 reales de vellón necesarios para arrancar las obras, cantidad que la capital riojana debía devolver en tres anualidades. La ciudad de Logroño también asumió abonar el importe de las expropiaciones realizadas en su término municipal¹⁶¹.

Realizado por Maximiano Hijón, arquitecto municipal de Logroño, el proyecto del nuevo camino fue presentado en marzo de 1857 y ligeramente modificado a petición de la Diputación de Álava. Siguiendo las indicaciones de su arquitecto –Martín de Saracíbar–, se acordó que toda la línea del camino tuviera las mismas dimensiones del tramo alavés que ya se estaba construyendo. En concreto, que el perfil longitudinal tuviera «*dos líneas o rasantes, en lugar de una*». A cambio, la Diputación alavesa se haría cargo exclusivamente a su costa de los gastos de conservación entre 1857 y 1860. A partir de ese año, cada ayuntamiento se encargaría de mantener el tramo construido dentro de sus límites territoriales¹⁶².

Casi al mismo tiempo, Moreda planteó la construcción de otro camino vecinal. Ubicada en el extremo oriental de Rioja Alavesa, esta villa alavesa tenía como núcleo de referencia la ciudad navarra de Viana, distante a 3,5 km. Su materialización siguió el modelo ya descrito para Oyón. Por Martín de Saracíbar sabemos que en septiembre de 1857 ya estaban trabajando siete peones camineros, aunque el arquitecto provincial juzgaba que eran pocos y solicitó ampliar su número una vez terminada la vendimia¹⁶³. En su informe también hacía constar que gran parte de las obras de explanación estaban terminadas y que se estaba trabajando en el machaqueo de piedra para el afirmado de la vía. Sin embargo, aún faltaba por construir el tramo sobre el que iría el nuevo puente sobre el arroyo Barriobusto para acceder a la villa.

159 AMLog: 306/2 (1856-1859), s. fol.

160 Ibidem.

161 AA: DH-6115-6 (1851). El cambio de actitud de la Diputación de Álava en relación con la petición realizada por Oyón estuvo relacionado, sin duda, con la implicación de la ciudad de Logroño en la cofinanciación del nuevo camino carretero.

162 AMLog, 306/2 (1856-1859).

163 AA: DH-1478-11 (1857-1859), s. fol. Como en todas las comarcas vinícolas, en Moreda el número de jornaleros era considerable por la gran cantidad de trabajo que requiere el cultivo de la vid; pero en momentos puntuales, también existían «tiempos muertos» en el calendario agrícola.

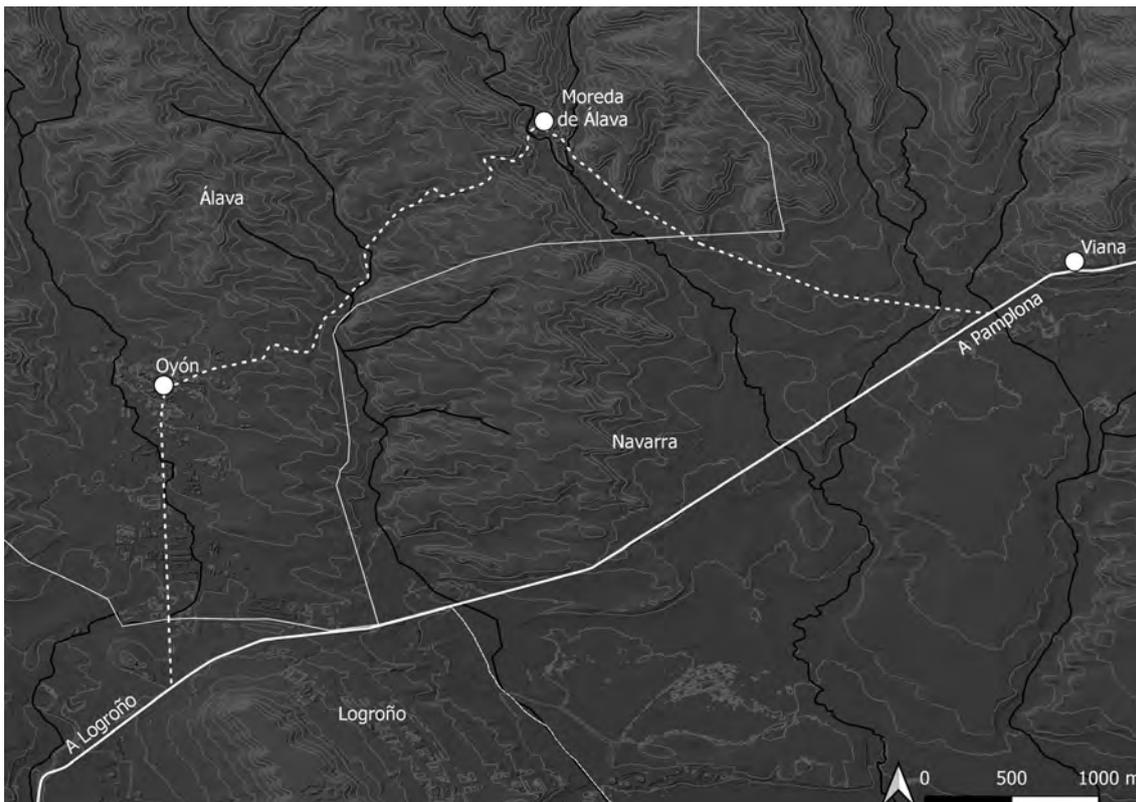


Ilustración 74:
Caminos vecinales de Oyón y Modera de Álava.

En otoño de ese mismo 1857 Martín de Saracíbar recibió el encargo de diseñarlo. Proyectó un puente de sillería, de un solo arco rebajado de 16 pies (4,45 metros) de luz y 20 pies (5,57 metros) de alto. Aunque presupuestó el coste total de la obra en 8.530 reales, Julián Elizondo –cantero y vecino de Moreda– junto Ramón Sotero de Llano –vecino de Vitoria – ofrecieron construirlo por 7.700 reales en la subasta convocada al efecto unos meses después. La obra fue entregada casi un año más tarde, a comienzos de 1859¹⁶⁴.

Una vez conectadas con Viana y con Logroño respectivamente, las villas de Moreda y Oyón solicitaron a la Diputación de Álava conectarse entre sí mediante un camino vecinal de 3,7 km. Aunque en un principio no faltaron los desacuerdos relacionados con la financiación, la intermediación de la Diputación consiguió que finalmente se alcanzara un acuerdo. De manera que a mediados los años sesenta del ochocientos, el camino ya estaba concluido ¹⁶⁵. No es posible, sin embargo, realizar un estudio arqueológico del mismo debido tanto por la escasa documentación consultada como a las obras de mejora realizadas en últimas décadas, que han modificado considerablemente su fisionomía original.

164 Ibidem.

165 AMMdeA: C1-1: f.1., s.fol.

4.5.3. Los caminos de Elvillar y Lanciego

El desarrollo de la infraestructura viaria en Rioja Alavesa fue bastante desigual. Al oeste de la villa de Laguardia fue mucho más lento. En las décadas centrales del ochocientos, todavía algunos pueblos—salvo en los casos de Moreda y Oyón— no tenían un acceso cómodo a la red provincial de carreteras. Las localidades del pie de monte de la sierra de Cantabria se valían de caballerías y utilizaban los puertos de montaña para abastecerse y dar salida a sus excedentes agrarios. Como ya hemos comentado, la llegada del ferrocarril Bilbao-Tudela a la comarca a mediados de los años sesenta reorientó la dirección de los nuevos caminos vecinales hacia las estaciones de Miranda de Ebro, Haro, Briones, Cenicero, Fuenmayor y Logroño. Fue entonces cuando las villas alavesas de Elvillar y Lanciego, las más populosas, se embarcaron en la renovación de sus caminos vecinales.

El 10 de noviembre de 1862 la corporación de Elvillar solicitó a la Diputación que le ayudara a financiar la construcción de un camino vecinal de nueva planta desde El Campillar aduciendo:

*que es notoria la situación (...) aislada en que se encuentra dicha villa por razón de su terreno áspero y con pendientes en casi todas las direcciones, lo que dificulta su tráfico y comunicaciones con los pueblos inmediatos, y especialmente con la ciudad de Logroño, que es donde la obligan sus relaciones sociales (...)*¹⁶⁶.

Antes de tomar una decisión, la Diputación encargó al arquitecto provincial realizar un estudio preliminar. Pantaleón Iradier tomó como referencia el trazado del antiguo camino a Logroño, tal como lo reconoció él mismo. El nuevo, que debía salvar el barranco del Soto, tenía una longitud de 24.550 pies (6.840,48 metros) y la pista de rodadura una anchura de 15 pies (4,17 metros), más otros 4 pies (1,11 metros) de paseo a cada lado con sus correspondientes cunetas. En cuanto a las obras de fábrica, el arquitecto provincial proyectó la construcción de dos pontones de 12 pies (3,34 metros) de luz, 29 tajeas y 900 pies (250,77 metros) de paredón de diferentes alturas para sostener distintos segmentos de la vía. El presupuesto aproximado se acercaba a los doscientos mil reales de vellón¹⁶⁷.

Una vez aceptado el anteproyecto, la Diputación encargó a Iradier la realización del proyecto definitivo, con planos más detallados, pliego de condiciones y un presupuesto perfectamente desglosado. Siguiendo el modelo de contratación habitual, en agosto de 1863 salió a remate en pública subasta la adjudicación de la obra. Pero como hemos visto en otras ocasiones, no tardaron en surgir los problemas. De acuerdo con la normativa foral para la construcción de caminos vecinales, el abono de las expropiaciones debía correr por cuenta de los ayuntamientos. La corporación de Elvillar estaba dispuesta a abonar los terrenos expropiados dentro de su término municipal, pero se negó a cargar con el importe de los que pertenecían al término municipal de Laguardia. Esta última localidad solicitó, por supuesto, quedarse al margen aduciendo no haber participado ni en la solicitud, ni en trazado del nuevo camino. La intervención de la Diputación puso de acuerdo a los dos municipios que, finalmente, aceptaron pagar a medias el importe de las expropiaciones.

Otro problema de envergadura era la falta de mano de obra. El calendario inicial estaba pensado para contratar a los abundantes jornaleros de la vid en los tiempos muertos de la agricultura. Pero los retrasos con las expropiaciones trastocaron las fechas previstas. Cuando por fin parecía que podían arrancar las obras a comienzos del verano de 1864, resultó que muchos braceros se habían trasladado a la Ribera Navarra para la siega del cereal, campaña que empalmaban con la de la vendimia a comienzos de otoño. De manera que hasta finales de noviembre no podrían comenzar los trabajos. Esta contrariedad forzó la renuncia del contratista y hubo que proceder a una nueva licitación en febrero de 1865. Los nuevos rematantes —Martín Franco como contratista y Manuel Canuto López como fiador— consiguieron terminar los trabajos y entregar la obra en enero de 1868¹⁶⁸.

166 AA: DH-163-4 (1862-1868), f. 2.

167 Ibidem, f. 5.

168 Ibidem, ff. 67-81.

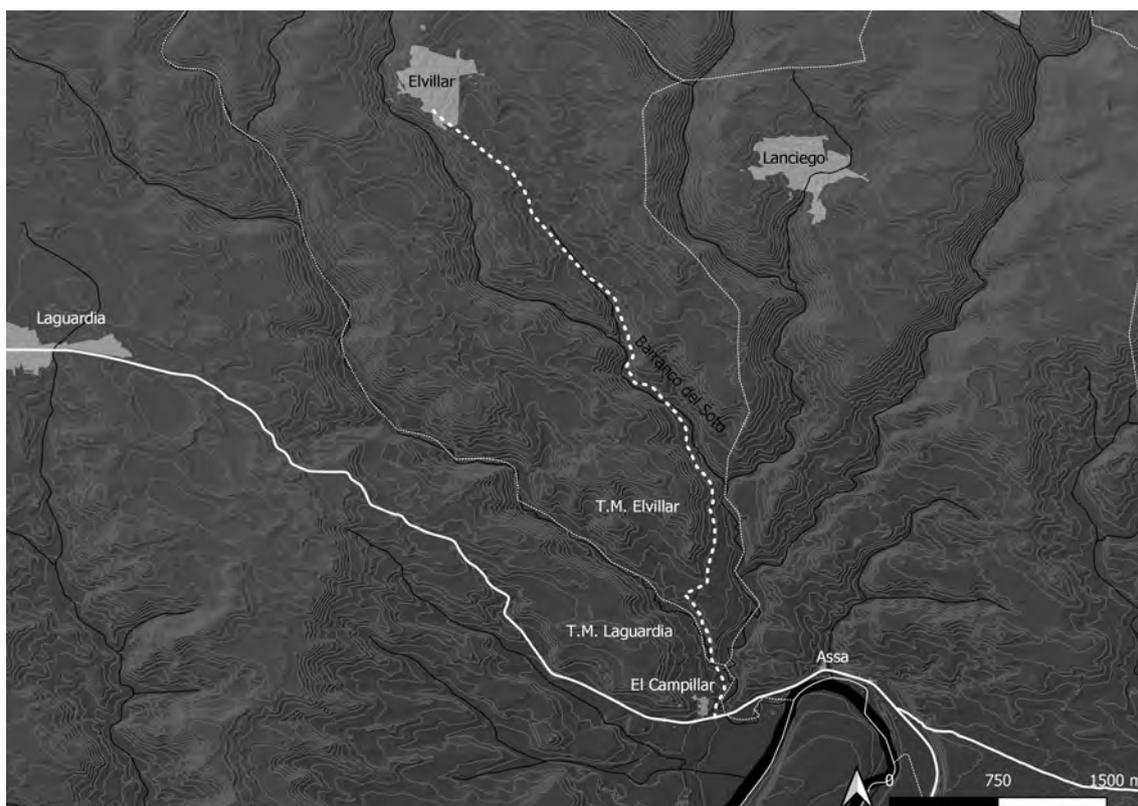


Ilustración 75:
Plano del camino vecinal de Elvillar.

Con ligeras mejoras y reparaciones, este camino ha permanecido hasta hace relativamente poco tiempo con su trazado original. Pero la reforma integral realizada en 2018 ha renovado en profundidad toda la infraestructura, circunstancia que ha imposibilitado llevar a cabo cualquier tipo de prospección arqueológica.

En 1860, Lanciego también solicitó la construcción de un camino vecinal para enlazar esa villa en el punto de Assa con la carretera Vitoria-Logroño por Laguardia. El camino viejo estaba tan deteriorado que resulta casi intransitable para los carruajes y, en tramos concretos, también para las caballerías cargadas¹⁶⁹. Aunque la Diputación dictaminó que la vía solicitada no reunía las condiciones necesarias para considerarla «camino vecinal de primera clase» acordó, no obstante, prestar su ayuda. En concreto, autorizó los arbitrios municipales solicitados por Lanciego para hacer frente a esos gastos. También ofreció durante dos meses a los miembros del cuerpo de peones camineros que fueran necesarios, siempre y cuando el ayuntamiento abonara sus respectivos salarios y aportara los materiales para la realización de la obra¹⁷⁰. La corporación de Lanciego

169 AA: DH- 995-14 (1860-1861), f. 1.

170 Conviene precisar que el cuerpo de peones camineros formaba parte de la burocracia provincial. Eran funcionarios de la Diputación Foral de Álava, institución que pagaba sus emolumentos. Este cuerpo fue creado a principios del siglo XIX, a medida que se fue consolidando la moderna red viaria provincial de caminos carreteros diseñada, construida y mantenida por la Diputación. Más que para construir, el cuerpo de camineros se creó para reparar y mantener los caminos provinciales de primer orden. Cada número tenía asignado un tramo concreto de carretera y residía con su familia en algún punto del recorrido. Todos ellos dependían y estaban a las órdenes del arquitecto provincial. Los camineros llevaban los distintivos

acordó entonces habilitar una partida especial de 4.000 reales de vellón e implicar a los vecinos –mediante el sistema de vereda– en el apronto y acarreo de los materiales necesarios para la ampliación y mejora del camino¹⁷¹.

Tabla 8:
Arbitrios especiales para la rehabilitación del camino de Lanciego a Assa

Producto	Arbitrio
Vino	maravedís por cántara 2
Trigo	maravedís por fanega 4
Cebada	maravedís por fanega 4
Avena	maravedís por fanega 10
Olivo	maravedís por cada pie 24

Fuente: AA: DH-368-3.

En realidad, más que construir un camino nuevo lo que en realidad se hizo fue rehabilitar el antiguo. Pero la inversión fue tan escasa y las obras realizadas tan superficiales, que en poco tiempo se hicieron evidentes las deficiencias. En junio de 1862 un temporal de lluvias dejó inutilizable el puente de Paso Castillo. Con el fin de obtener recursos para reparar los desperfectos, el ayuntamiento vendió el arbolado de la chopera de Assa, a orillas del Ebro¹⁷². Tres años después el ayuntamiento de Lanciego obtuvo de la Diputación la prórroga de los arbitrios especiales autorizados cinco años atrás para reponer y conservar el camino¹⁷³.

Como los desembolsos eran frecuentes sin que mejoraran los resultados, en 1881 el ayuntamiento de Lanciego encargó al ingeniero Celso Armentia diseñar un camino de nueva planta¹⁷⁴. El camino viejo no ofrecía condiciones de viabilidad porque en muchos tramos carecía de firme y tenía varias pendientes superiores al 8%, que en algún punto llegaba incluso al 12%. En consecuencia, aseguraban los vecinos, los elevados costes del transporte restaban competitividad a los caldos de la villa. Aunque el ayuntamiento de Lanciego nombró una comisión asesora, la Diputación –ya para entonces provincial– rechazó la construcción de un camino nuevo. Además, impuso la reparación del antiguo con cargo exclusivamente a las arcas municipales y esta vez sin la participación del cuerpo de peones camineros¹⁷⁵.

Diez años después, en enero de 1891, Lanciego volvió a solicitar autorización para construir un camino vecinal de nueva planta con la intención de ejecutar el proyectado por Celso Armentia. Tras reconocer detenidamente de los 5.070 metros de su recorrido, el arquitecto provincial Iradier

de la Provincia y podían ir armados, porque también eran representantes de la autoridad en los tramos sometidos a su custodia. No obstante, los principales agentes de la autoridad foral alavesa eran los *miñones*. Esta policía provincial fue creada a fines del siglo XVIII, dependía directamente de la Diputación foral y, en momentos concretos del siglo XIX, su plantilla rozó el centenar de efectivos (Ortiz de Orruño, 1987: 124-129).

171 Ibidem, ff. 3 y 4.

172 AMLan: C-198-2 (1862), f. 5.

173 AA: DH-368-3 (1865-1866).

174 AMLan: C-198-9 (1881), s. fol.

175 AA: DAH-ADL-002-009 (Sesión de la Diputación Provincial de Álava del día 4 de abril de 1884). El expediente completo de ese incidente en AMLan, C-C.198-5.7 (1882), s. fol.

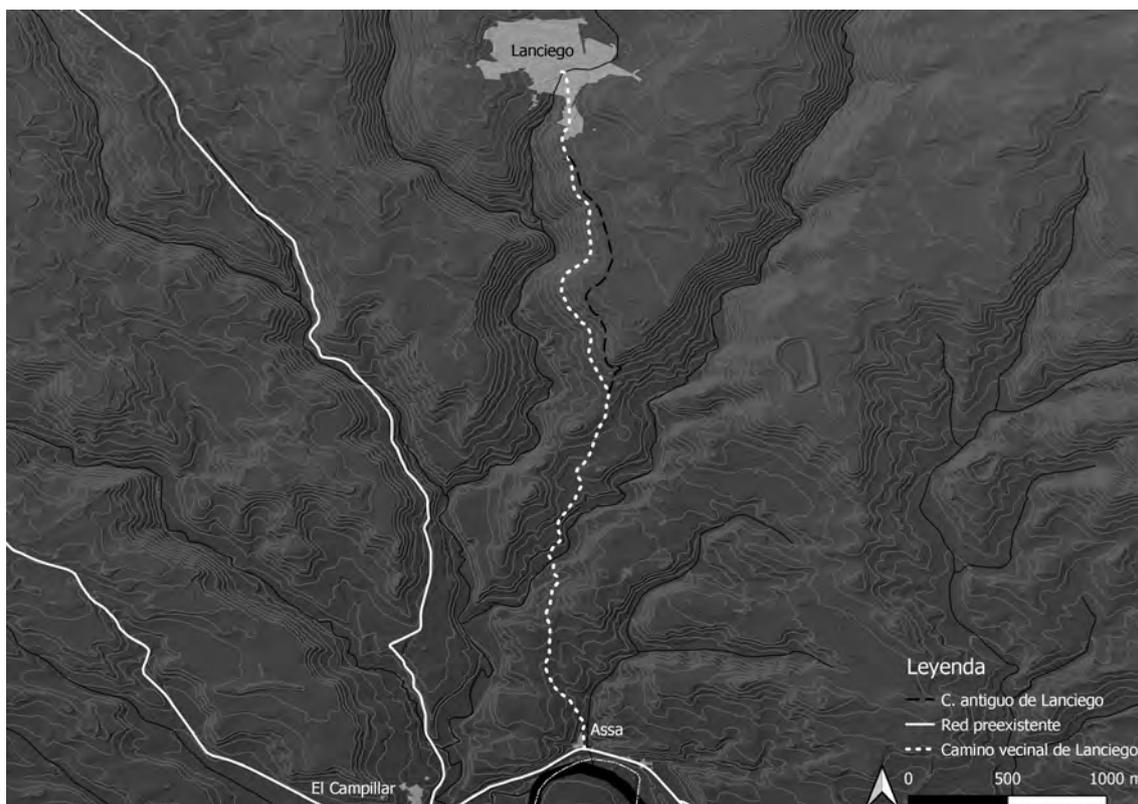


Ilustración 76:
Plano del camino vecinal de Lanciego.

admitió que el trazado antiguo tenía algunas deficiencias que, sin embargo, no eran insalvables. En su informe se mostró partidario de construir de nueva planta solo los primeros 1.800 metros desde la salida de la villa de Lanciego, debido a los excesivos desniveles y lo empinado de algunas rampas.¹⁷⁶

La obra sería cofinanciada entre la Diputación, que abonaría la mano de obra, y el Ayuntamiento que cargó con el material y el importe de las expropiaciones. Se presupuestó en 14.800 pesetas y la contrata se licitó en subasta pública¹⁷⁷. Fue adjudicada a Doroteo Olabuenaga, natural de Oyón y vecino de Logroño, que ofreció tan solo 7.499 pesetas y entregó la obra cuatro meses después, en diciembre de 1892. No era infrecuente en las contrata subastadas por la Diputación las bajas temerarias, aunque en este caso concreto llama la atención la enorme diferencia entre el precio de salida y el de remate, que apenas llegó a la mitad. A la vista de esta disonancia, no es de extrañar que pronto aparecieran las primeras deficiencias: hubo que reforzar el firme en algunos tramos y construir un muro de contención para evitar corrimientos de tierra. El ayuntamiento subsanó esas deficiencias recurriendo al trabajo vecinal –veredas– y descontó su importe al contratista.

176 AA: DH-6013-6 (1891-1894), f. 4r

177 Desde mediados del siglo XIV y hasta bien entrado el siglo XIX la moneda más utilizada –aunque no la única– en los territorios de la Corona de Castilla fue el real de vellón. Los diversos inconvenientes generados por la circulación de varias monedas simultáneamente se intentaron atajar en 1864 con la introducción del escudo de plata (equivalente a 10 reales de vellón). Pero la reforma definitiva no cuajó hasta el 19 de octubre de 1868. Ese día y siendo Laureano Figuerola, ministro de Hacienda del Gobierno Provisional formado tras el destronamiento de Isabel II, se declaró la peseta como moneda oficial y unidad de cuenta. Con esa medida pretendía unificar, ordenar y clarificar el sistema monetario español y, de paso, adaptarlo a las exigencias de la Unión Monetaria Latina. Con un valor equivalente a cuatro reales de vellón, la peseta estaba fraccionada en cien céntimos. La peseta ha sido moneda de curso legal hasta que el 28 de febrero de 2002 fue definitivamente reemplazada por el euro (Aledón, 2001).



Ilustración 77:
Perfil longitudinal del camino viejo.

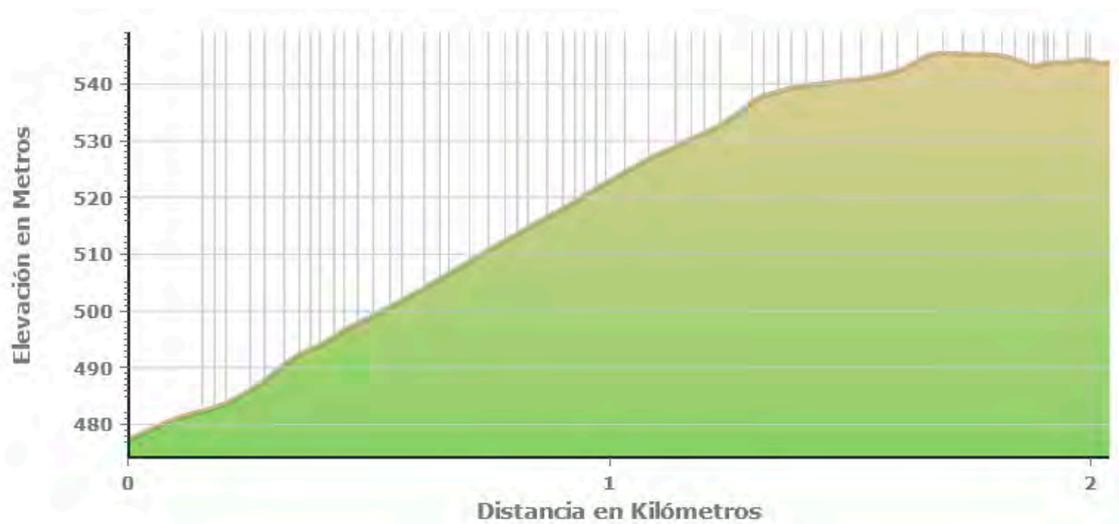


Ilustración 78:
Perfil longitudinal del trazado nuevo.

El tramo nuevo seguía muy de cerca las indicaciones hechas por Celso Armentia diez años atrás. El camino viejo seguía un trazado alto, aunque llano por la colina existente al sureste de Lanciego, para descender de forma muy abrupta. En cambio, el nuevo discurre por media ladera para descender luego de forma más sostenida y con menos pendiente, siguiendo la metodología constructiva más extendida desde mediados del siglo XIX (Ruiz, 2016). En cuanto al perfil transversal del tramo nuevo, se empleó una explanación de desmontes y terraplenes compensados para optimizar el uso de materiales removidos.

4.5.4. La conexión entre las dos Riojas: los puentes de Elciego y Lapuebla de Labarca

Históricamente, las comunicaciones entre las provincias de Logroño y Álava se han visto dificultadas por el Ebro, que marca el límite entre ambas. Hasta mediados del siglo XIX tan solo existían tres puentes para cruzar el río entre Haro y Logroño: uno en Briñas, otro en San Vicente de la Sonsierra y el tercero en la capital provincial. Aunque existía un buen número de vados y barcas para salvar el río –en Salinillas de Buradón, Labastida, Baños de Ebro, Elciego y Lapuebla de Labarca–, el paso estaba muy condicionado por la hidrología de este curso de agua.

El fenómeno de frontera que tuvo el Ebro durante siglos desapareció con el desplazamiento de las aduanas interiores del País Vasco a la línea de costa y a la frontera francesa, pero sobre todo con la llegada del ferrocarril. Hasta entonces el Ebro ofrecía ventajas a los vitivinicultores riojano-alaveses frente a los riojanos-logroñeses, que tenían más dificultades para colocar sus caldos en las provincias costeras. Sin embargo, la situación cambió radicalmente con la entrada en explotación del ferrocarril Bilbao – Tudela (Navarra). Concebido como el primer tramo de un camino de hierro que debía conectar el Cantábrico y el Mediterráneo, la vía partía de la capital vizcaína, accedía a la meseta por Orduña, y desde Miranda de Ebro, donde empalmaba con la línea Madrid – Irún, seguía la margen derecha del río hasta llegar a la población navarra de Tudela. Con una longitud de 250 km, la línea entró en explotación en el verano de 1863 (González et alii, 1995). A partir de ese momento, cambió la percepción de los vinateros alaveses, que impulsaron la construcción de puentes sobre el Ebro en Elciego, Lapuebla y Baños, aunque éste último no vio la luz hasta la década de 1940.

Elciego pretendía construir un puente para prescindir del barco que conectaba esta villa con la de Cenicero, en la otra orilla del río y ya en la provincia de Logroño. Con ello buscaba disponer de una vía de paso regular y alta capacidad para trasladar más cómodamente sus vinos hasta la estación del tren. El gran inconveniente era, como casi siempre, financiero. Aunque el pueblo contara con los posibles beneficios del pontazgo y los ingresos extraordinarios procedentes de la enajenación de ciertos bienes de propios, la Junta de Mayores Contribuyentes de Elciego –impulsora del proyecto– era consciente que el municipio no podía costear por sí mismo una obra presupuestada en casi 800.000 reales sin el auxilio de la hacienda provincial¹⁷⁸.

Aunque la Junta de Mayores Contribuyentes solicitó esa ayuda en 1861, la respuesta se demoró durante algún tiempo porque Baños de Ebro hizo una petición semejante, generando una competición entre ambas villas. La Diputación entonces les pidió que argumentaran los beneficios de sus respectivos proyectos. Elciego adujo ser el punto más céntrico de la comarca, pues apenas distaba una legua de Baños de Ebro, Laguardia, Lapuebla de Labarca, Leza, Navaridas y Párganos, grandes productoras de vino, aceite, cereales y frutas. También puso en valor su proximidad a diversas localidades riojanas que iban hasta la comarca de Nájera. Pero el punto fuerte de su candidatura era su proximidad a la estación de Cenicero (4,2 km), cuya construcción había sido confirmada por los promotores de la línea Bilbao – Tudela¹⁷⁹.

A fin de fortalecer su propuesta, Elciego envió a la Diputación una triple propuesta de cofinanciación, que incluía también varias opciones de cara a la promoción, dirección y gestión del puente. En la primera, el Ayuntamiento proponía que la Diputación le otorgara un préstamo que este devolvería en el plazo previamente acordado; en tal caso, el promotor sería el Ayuntamiento. En la segunda, la Diputación se convertiría en promotora y como tal dispondría de todos los recursos devengados por el pontazgo. La tercera opción contemplaba que las dos instituciones costearan a partes iguales la construcción, actuando además la Diputación como gestora. En todos los casos, la planificación y dirección de las obras estaría en manos del arquitecto provincial¹⁸⁰.

Baños de Ebro, por su parte, envió a la Diputación un proyecto para construir el puente aguas arriba de la villa, en el paraje denominado de Canal de Gobeo. Aducía en su favor que el menor caudal del

178 AHTA: DH-799-26 (1861-1868), f. 5.

179 Ibidem, ff.15-22

180 Ibidem, ff.23-25.

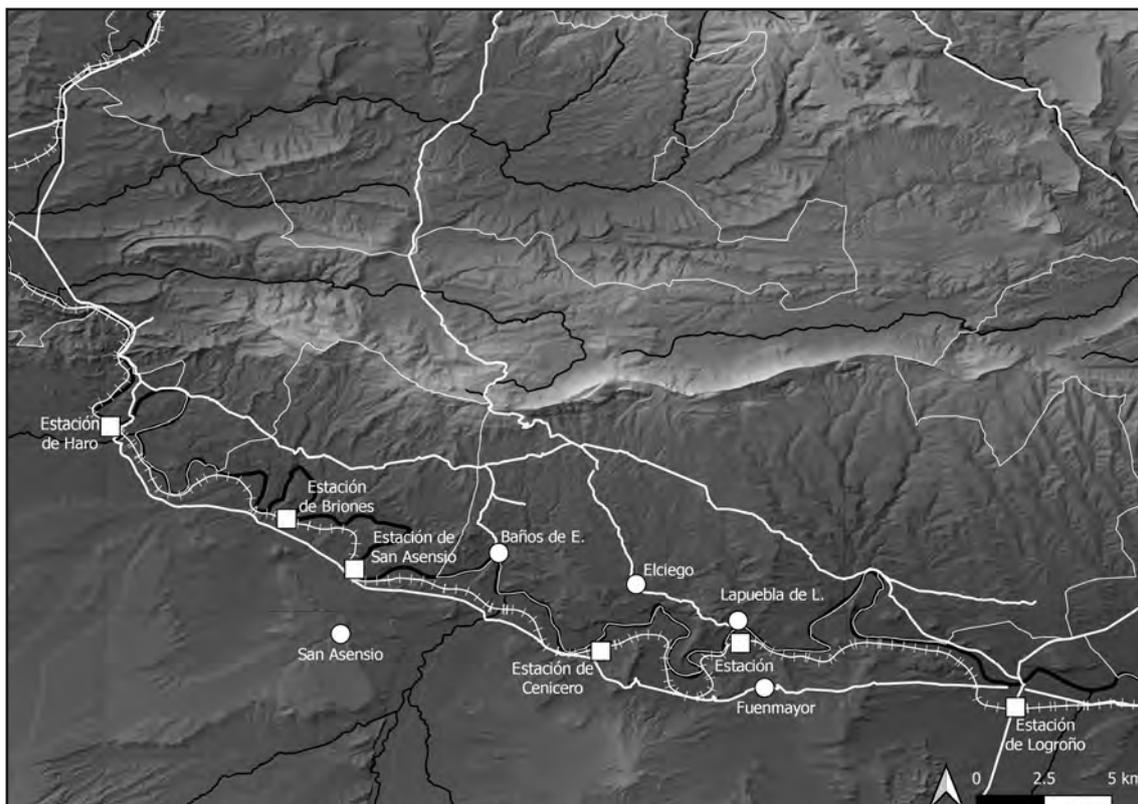


Ilustración 79:

Estaciones de ferrocarril frente a Rioja Alavesa.

Nota: Se puede apreciar cómo Torremontalbo finalmente no contó con estación de ferrocarril y cómo finalmente se instalaron en Haro, Briones, San Asensio, Cenicero, Fuenmayor y Logroño.

lugar elegido, antes de la desembocadura del río Najerilla en el Ebro, facilitaría la construcción y conservación del puente pensado para enlazar con la estación de la vecina localidad logroñesa de Torremontalbo. Pero sus pretensiones decayeron cuando la compañía constructora del ferrocarril comunicó oficialmente a la Diputación alavesa que no habría parada en Torremontalbo. Esta decisión provocó que la propuesta de Baños de Ebro fuera rechazada y que la Diputación se decantara por la opción de Elciego. A esto se añadió que esta última villa comunicó a las instituciones provinciales una nueva fórmula de financiación muy ventajosa: Elciego pagaría la mitad del coste de construcción del puente y financiaría la otra mitad a través del pontazgo¹⁸¹.

El diseño del puente fue realizado, tal como estaba previsto, por el arquitecto provincial Pantaleón Iradier¹⁸². La hidrología del Ebro elevaba la dificultad de la obra, que disuadió a muchos posibles contratistas. De hecho, la Diputación tuvo que subastar su construcción en dos ocasiones. Si en la primera no hubo postores, en la segunda se presentaron dos ofertas. Fue seleccionada la de Andrés Senderos y sus fiadores por 762.900 reales de vellón. Para hacerlo efectivo, la Diputación exigió, como era costumbre, una fianza. Avalaron a Senderos Pedro Basaldúa, vecino de Vitoria que depositó 60.000 reales de vellón, y Manuel de Jáuregui, vecino de Amurrio, que hipotecó sus bienes.¹⁸³

181 Ibidem, ff. 80-90.

182 AA: DH-799-25 (1862-1867), f. 70. No obstante, en un primer momento también se barajó el proyecto más económico de un ingeniero inglés que proponía un puente de hierro similar a los construidos por la Compañía del Ferrocarril Tudela a Bilbao en Miranda de Ebro y Haro.

183 Ibidem, s. fol.

La construcción del puente no fue fácil como se deduce de las continuas prorrogas solicitadas por los contratistas. Prevista inicialmente para el verano de 1865, la entrega se demoró casi dos años, hasta mayo de 1867. Las complicaciones surgidas durante la construcción generaron dificultades económicas al contratista, a sus avalistas y a las arcas municipales de Elciego. Las crecidas del Ebro, junto con las filtraciones a la hora de hacer los cimientos, incrementaron notablemente el coste final. En ciertos momentos los constructores incluso tuvieron que pedir el auxilio a la hacienda provincial para abonar el salario de los obreros. La complejidad atendía a motivos hidro-geológicos pues, hasta la construcción ya en la primera mitad del siglo XX de diversos embalses en el curso alto del río, el caudal del Ebro era altamente irregular, con estiajes notables en verano y fuertes avenidas en invierno. Para hacer las cosas más difíciles, el sustrato del cauce está compuesto por depósitos aluviales que favorecen las filtraciones en las ataguías tanto del propio río como del acuífero aluvial del sistema Ebro-Najerilla (Ente Vasco de la Energía, 1993: 15-17; CHE, s.f. B).

Dificultades semejantes a las que retrasaron la construcción del puente, causaron su destrucción en 1871. Tras un temporal de fuertes lluvias, la noche del 12 de enero de 1871 se produjo una fuerte avenida que se llevó por delante parte de la obra¹⁸⁴. En opinión de Agustín Azkarate y Victorino Palacios (1996: 330), es probable que las dificultades hidrológicas y geológicas ya comentados estuvieran en el origen de una deficiente cimentación.

La riada provocó una inundación extraordinaria y tuvo un impacto fortísimo, pues en Zaragoza el caudal máximo ascendió hasta 4.844m³/s cuando la media de río en enero es de 261,233 m³/s (Galván et alii, 2013: 142-143; Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas [CEDEX], s.f.). La avenida del Ebro dejó maltrechos los puentes de Briñas, San Vicente de la Sonsierra y Logroño, destruyó el del Elciego y dejó cuantiosos daños materiales y personales en las provincias de Álava, Logroño, Navarra y Zaragoza (Galván et alii, 2013: 152-161; Arrúe et al. 1998: 726, 744, 804).

En un primer momento, el ayuntamiento de Elciego pensó en reconstruir el puente por suponer que esa opción era la más barata¹⁸⁵. Sin embargo, la Diputación recomendó la construcción de uno de nueva planta y, consciente de la complejidad técnica del proyecto, lo encargó a Ricardo Bellsolá. Prestigioso ingeniero titulado de caminos, canales y puertos que había diseñado la bodega del Marqués de Riscal en Elciego, Bellsolá tuvo como ayudante al arquitecto provincial Pantaleón Iradier (Sanz, 2011: 30).

Ricardo Bellsolá Bayo era natural de Murcia, aunque se crio con su madre en Elciego. Ella era dama de compañía de Marcelina Hurtado de Amézaga, hermana del V Marqués de Riscal. Marcelina dejó en su testamento mil reales de vellón para que Ricardo estudiara ingeniería en Madrid (Sanz, 2011: 30-31). Por eso estuvo muy ligado a la familia del marqués de Riscal, aristócrata que tenía invertidos grandes capitales en el negocio del vino y estaba interesado en renovar el sistema viario del entorno de Elciego.

Con respecto a la construcción anterior, Bellsolá elevó la estructura y mejoró considerablemente la cimentación del nuevo puente (Azkarate y Palacios, 1996: 330). Durante la ejecución de la obra, entre el otoño de 1871 y la primavera de 1873, introdujo una serie de innovaciones que mejoraban el proyecto original. Como elevar 1,5 metros la altura total del puente, lo que ampliaba notablemente su capacidad de evacuación; o reemplazar la mampostería común por otra de carácter hidrófugo, pues no en vano Bellsolá fue uno de los primeros ingenieros españoles en emplear hormigón en la construcción de puentes (Sanz, 2011). José de Aristegui, de la empresa constructora Egaña, remató la contrata en 617.240 reales y ese importe fue aportado conjuntamente por el Ayuntamiento de Elciego y la Diputación de Álava¹⁸⁶.

184 AA: DH-739-1 (1871-1878).

185 Cuando solicitó ayuda para reconstruir el puente, la corporación municipal de Elciego argumentó que el coste final sería más reducido si se aprovechaban los materiales caídos al río, AA: DH-739-1 (1871-1878).

186 AA: DH-739-1 (1871-1878).



Ilustración 80:
Vista parcial del puente de Elciego sobre el río Ebro con restos de la cimentación original.

Si el primer puente de Elciego se lo llevó la riada en 1871, el que diseñó Ricardo Bellsolá sufrió graves daños durante la Tercer Guerra Carlista (1872-1876)¹⁸⁷. En efecto, al poco de empezar la contienda el ejército gubernamental ordenó blindar la ribera del Ebro para contener posibles avances carlistas. En esa estrategia los vados y puentes sobre el río –incluido el de Elciego, recién acabado en la primavera de 1873– eran puntos sensibles para la defensa del territorio. Los jefes militares liberales encargaron la custodia del puente a los Voluntarios de la Libertad de Cenicero, municipio situado frente al puente en la margen derecha del Ebro y perteneciente a la provincia de Logroño. Con el fin de protegerlo y mantenerlo expedito, la Junta de Defensa de Cenicero mandó fortificarlo, construir un puesto de guardia y cavar un foso¹⁸⁸.

187 Las primeras correrías de las partidas armadas carlistas se produjeron en la primavera de 1872. En la Rioja Alavesa la sublevación estuvo dirigida por Ezequiel Careaga y tuvo su epicentro en la villa de Laguardia (Aróstegui, 1970: 23). Pero la deserción a última hora de algunos militares comprometidos, la incapacidad de los carlistas para tomar ciudades importantes y la derrota de las tropas del Pretendiente en Oroquieta (Navarra), forzó una tregua en mayo de ese mismo año formalizada en el Convenio de Amorebieta (Extramiana, 1980: 134-137). En el verano de 1873 el conflicto se reactivó con fuerza y Rioja Alavesa se convirtió en un territorio muy disputado. Después de cambiar Laguardia de manos varias veces, el ejército gubernamental perdió el control sobre la comarca en noviembre de 1873 (Aróstegui, 1970: 41). No la recuperaría por completo hasta el triunfo de las tropas liberales en la batalla de Treviño-Zumelzu, en julio de 1875, ya bajo el reinado de Alfonso XIII.

188 AA: DH-700-1 (1873-1876), s. fol.

Ante el temor de que esas medidas no bastaran para impedir el paso a los carlistas, el 1 de diciembre de 1873 los defensores del puente decidieron dinamitar uno de sus arcos para inutilizarlo. Como el paso resultaba determinante para recuperar la plaza fuerte de Laguardia, el Gobierno de la República asumió su reconstrucción. El ministerio de Fomento supervisó las obras, que concluyeron en junio de 1875, y adelantó los gastos, que posteriormente abonó la Diputación de Álava y el Ayuntamiento de Elciego. Mientras duraba la reconstrucción, los ingenieros militares construyeron una pasarela provisional sobre pontones para restablecer la comunicación entre las dos orillas.¹⁸⁹

Como ya hemos comentado anteriormente, la construcción del ferrocarril en la margen derecha del Ebro redireccionó la red caminera vecinal de Rioja Alavesa. El puente de Elciego para acceder a la estación de Cenicero constituye un buen ejemplo; pero también el camino carretero impulsado por la villa de Laguardia para acceder hasta Elciego. Ambas villas estaban comunicadas por un camino de herradura difícil para las caballerías cargadas y aún más para el buen tránsito de la carretería ¹⁹⁰. El proyecto inicial fue aprobado en las Juntas Generales de mayo de 1863, pero la Diputación pospuso su ejecución¹⁹¹.

Cuatro años después Laguardia volvió a solicitar su construcción sin demora. El ayuntamiento de Elciego se opuso aduciendo que ya estaba sobreendeudado por la obra del puente y del camino vecinal a Cenicero y que, de atenderse esa petición, los vinateros locales saldrían perjudicados con respecto a los de Laguardia. Pero la intervención de la Diputación, que dictaminó cómo repartir la financiación entre ambos municipios, cerró el debate. Las obras fueron subastadas el 19 de septiembre de 1867. El rematante fue Pedro Lete y su fiador Lorenzo Gorostiaga, vecinos y residentes respectivamente en las poblaciones alavesas de Nanclares de Oca y Moreda, que concluyeron la obra en diciembre de 1868¹⁹².

La longitud del nuevo camino, diseñado por el arquitecto provincial Pantaleón Iradier en colaboración Ricardo Bellsolá, era de 6,6 km. Constaba en la memoria que tendría 25 pies (6,96 metros) de ancho más un paseo a cada lado de 3 pies (0,83 metros). Las obras de fábrica incluían también varias tajeas, un pontón y un puente. El arco de las alcantarillas tendría un ancho de 5 a 6 pies (1,39 a 1,67 metros) y el pontón previsto para la entrada de Elciego 10 pies (2,78 metros) de luz, más la altura de la rasante, y sería ejecutado con sillería y mortero.

En la memoria también se detallaba la anchura de la caja del firme –16 pies; 4,45 metros–, y llevaría en ambos extremos estribos de 5 a 6 pulgadas, colocados a golpe de martillo. La primera capa de piedra debería tener 15 pulgadas de ancho en el centro y 7 en los extremos. A continuación, iría piedra machacada hasta conseguir dos capas similares: una de 2,5 pulgadas y la otra de 2. Todo ello recubierto con una capa de cascajo de la mejor calidad que, de acuerdo con las indicaciones de Iradier, podría conseguirse en un radio inferior a las mil varas¹⁹³. La geomorfología del terreno

189 Ibidem.

190 AA: DH-707-24 (1862-1869), s. fol.

191 AA: FHPA-DH-227-1-02, f. 24.

192 AA: DH-707-24 (1862-1869), s. fol.

193 La vara castellana, también denominada de Burgos, tenía una extensión de 0,835905 metros; mil varas equivaldrían por tanto a 836 metros. La implantación del sistema métrico decimal en España fue un proceso largo y complejo porque tuvo que sortear resistencias que superaban con mucho las posibilidades de un Estado débil y con pocos medios. Diseñado en Francia durante la Revolución, el sistema se fue extendiendo a los demás países con la única excepción reseñable de Gran Bretaña. El 20 de mayo de 1875 obtuvo un considerable respaldo internacional cuando casi una veintena de países suscribieron en París el Convenio Diplomático del Metro. Aunque las ventajas derivadas de la unificación, estandarización y universalización del sistema métrico resultaban evidentes, en España resultó fallido un primer intento llevado a cabo para establecerlo en 1849. Más éxito tuvo el decreto aprobado el 14 de febrero de 1879 que, sin embargo, tuvo que ser reforzado por una ley posterior. Aprobada el 8 de julio de 1892, ésta daba carácter oficial al uso obligatorio de las unidades métrico-decimales en todos los ámbitos políticos, sociales, comerciales y educativos, al tiempo que elevaba las multas imponibles a quienes contravinieran este texto legal. Sin embargo, el viejo sistema de pesas y medias se siguió utilizando en toda España hasta bien entrado el siglo XX (Aznar, 1997).



Ilustración 81:
Plano topográfico del camino vecinal carretero entre Laguardia y Elciego.

sobre el que se asienta la carretera es eminentemente llana, aunque con una ligera inclinación hacia Elciego (Sanz, 2011: 31).

La mejor prueba del magnífico diseño de aquel camino es que las obras de conservación y modernización realizadas desde entonces se han hecho siempre sobre el trazado original lo que, por otra parte, y lamentablemente, ha destruido el registro arqueológico.

Distante apenas 5,5 km de la villa de Elciego, Lapuebla de Labarca también impulsó la construcción de un puente sobre el Ebro para acceder a la estación de Fuenmayor, ya en la provincia de Logroño, estaba al otro lado del río. El proceso, como en el caso anterior, fue largo y no estuvo exento de percances.

A comienzos de 1862 Lapuebla solicitó a la Diputación de Álava la construcción de un buen camino vecinal carrero desde las bodegas hasta el embarcadero¹⁹⁴. Sin embargo, pocos meses después el ayuntamiento de Lapuebla comunicó a la Diputación su intención de construir un puente «*colgado de alambres*» y pidió variar la dirección del camino solicitado, pues en lugar de ir hacia el embarcadero debería dirigirse hacia el puente proyectado¹⁹⁵. Medía 88 metros de largo por 4,88 metros de ancho y se presupuestó en 260.000 reales. A pesar de la escasa documentación conservada, todo parece indicar que la corporación municipal de Lapuebla corrió con todos los gastos porque la financiación de la hacienda provincial se limitó a la construcción del camino entre las bodegas y el puente.

194 AA: DH-799-1 (1862-1865), s. fol.

195 AA: DH-816-9 (1864), s. fol.

Para costear la obra, la corporación municipal negoció un préstamo con Martín de Aguirre por un importe de 201.259 reales, al 5% de interés anual y a devolver en diez años¹⁹⁶. También acordó desde enero de 1865 imponer con carácter extraordinario una serie de tributos sobre las cosechas, las cabezas de ganado y los oficios relacionados con la elaboración de pan, vino, aceite y aguardiente. Además, recibió de la tesorería provincial 25.000 reales de vellón para construir el camino vecinal ente las bodegas y el puente. Aunque éste ya estaba concluido a finales de 1867, las obras del camino no comenzaron hasta el verano siguiente y se prolongaron hasta mediados de 1868.

Como también ocurriera en Elciego, la brutal crecida del Ebro en enero de 1871 se llevó por delante el puente de Lapuebla. Se reconstruyó poco después siguiendo el proyecto del ingeniero bilbaíno Sabino Goicoechea, autor en su ciudad natal del *punte colgado* de los Fueros (Salazar, 2003: 79 y 88). El nuevo de Lapuebla, también de estructura colgada y soportada por cadenas de hierro, se presupuestó en 35.000 pesetas. No era una cantidad desmesurada, pero, como el ayuntamiento aún debía 45.000 pesetas del crédito contratado para levantar el anterior, solicitó la ayuda de la Diputación. De esta forma obtuvo una subvención de 20.000 pesetas y la condonación temporal del impuesto provincial conocido como la Hoja de Hermandad. Fue entonces cuando el ayuntamiento de Lapuebla ofreció la contrata por administración, a razón de 32.750 pesetas pagaderas en cuatro plazos (Velilla, 2020).

Los puentes colgantes –o colgados sobre cadenas de hierro– eran tan novedosos como ligeros. Introducidos en España en los años veinte del siglo XIX¹⁹⁷, utilizaban el hierro como material constructivo en las grandes obras de ingeniería civil. Debido a su menor relación peso propio/sobrecarga eran más baratos que los de factura tradicional y fueron muy utilizados en las décadas centrales de la centuria para salvar ríos caudalosos y evitar sus riadas (Fernández y Sáenz, 2011: 31). Pero como por su ligereza resultaban un tanto incómodos, especialmente cuando soplaban vientos fuertes, el Cuerpo de Ingenieros del Ministerio de Fomento no siempre recomendó esa técnica (Ferri, 2015: 187).

Pese a que no nos ha llegado documentación sobre la obra de Sabino Goicoechea, la lectura arqueológica del puente nos muestra que se reaprovechó parte de la estructura anterior. La riada arrasó el tablero, la parte más débil de la estructura; pero aguantaron la pila, estructura vertical de soporte, y los estribos o soportes sobre los que el tablero se apoya en ambos extremos y se cimentan directamente sobre el terrero. La firmeza de estos componentes facilitó la reconstrucción. Goicoechea reforzó la estructura preexistente añadiendo muros de sillería, elevó 70 centímetros la altura del vano y colocó el tablero, soportado por cables de acero.

Casi medio siglo después, en 1942 el puente de Sabino Goicoechea fue sustituido por otro de arco con tablero superior de hormigón¹⁹⁸. Aunque fue proyectado de nueva planta, el registro arqueológico muestra que se reutilizaron los estribos y la pila original. Tal como se comprueba al comparar las ilustraciones 82 y 83, las torres fueron cortadas y sobre los estribos se añadió una base de hormigón para elevar el tablero del puente y asentarlo. Además, para construir el arco se aprovechó la estructura del antiguo puente para sostener la cimbra sobre el río Ebro. Por lo tanto, en el actual puente aún son visibles las tres fases constructivas del mismo como se puede comprobar en la ilustración 82. La fase I corresponde a la traza original, la II pertenece a la intervención realizada por Goicoechea y la III a la última construcción.

196 AA: DH-403-1 (1864-1870).

197 Uno de los pioneros en el uso de esta técnica el arquitecto vizcaíno Antonio Goicoechea. Hacia 1829 diseñó el puente colgante de cadenas de hierro construido sobre el río Cadagua en Burceña (Baracaldo) y reproducido elogiosamente años después en forma de grabado por la *Revista Pintoresca de las Provincias Vascongadas* (VV.AA., 1846: 349). Su hijo Sabino utilizó esa misma técnica en –por lo menos– otros dos puentes más: el de Lapuebla de Labarca y el de los Fueros en Bilbao, que tuvo una existencia muy corta, pues fue inaugurado en 1869 y destruido en marzo de 1874, durante la Tercera Guerra Carlista (Basurto *et al.*, 1999: 61).

198 AA: DAIC06822 086000 (1942-1943).

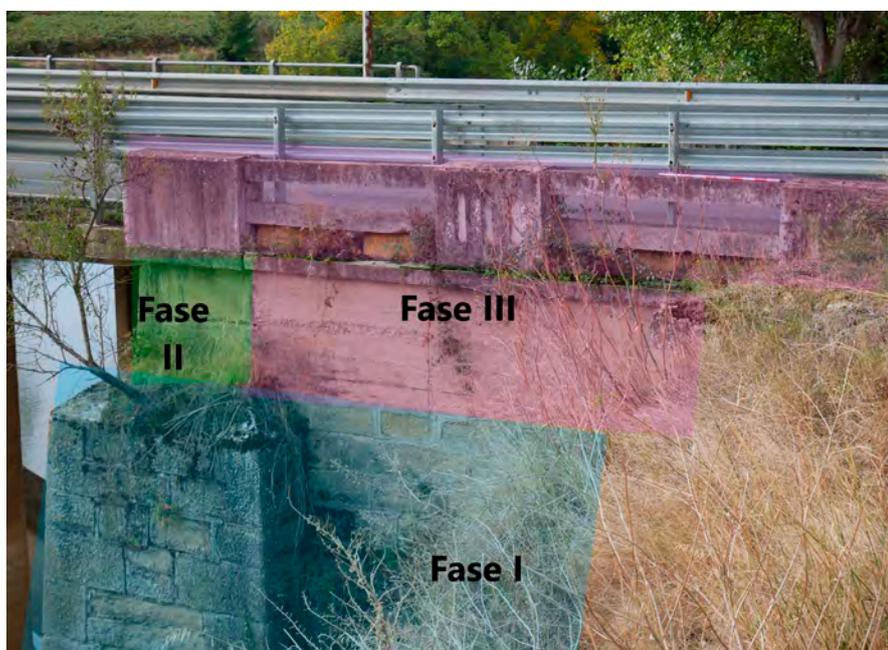


Ilustración 82:
Fotografía del puente colgante de Lapuebla de Labarca.
Fuente: Ayuntamiento de la Puebla de Labarca.



Ilustración 83:
Obras de construcción del puente de Lapuebla de Labarca hacia 1942.
Fuente: Ayuntamiento de Lapuebla de Labarca.

Ilustración 84:
Las tres fases constructivas visibles en el puente de Lapuebla de Labarca.



4.5.5. La carretera de Briones a Peñacerrada

Una vez acabada la carretera de Rioja Alavesa en los años sesenta del siglo XIX, se paralizó el impulso constructor en las estribaciones de la sierra de Toloño. Ante la inhibición de la Diputación foral, el Estado tomó entonces la iniciativa y proyectó una carretera interprovincial de 19,8 km entre Briones, en la provincia de Logroño, y Peñacerrada, en la de Álava, a través de San Vicente de la Sonsierra y el puerto de Rivas de Tereso. De hecho, el ministerio de Fomento la incorporó en el Plan General de Carreteras de 1860, calificándola como de tercer orden¹⁹⁹.

En ese proyecto confluían diversos objetivos e intereses. De parte logroñesa, mejorar la conectividad de la villa de San Vicente de la Sonsierra, importante centro vitivinícola, que había quedado desconectada de las principales vías de comunicación. Hacia el norte empalmaría con la carretera de Rioja Alavesa gracias a la construcción de un corto ramal y hacia el sur, después de atravesar el rehabilitado puente medieval sobre el río Ebro, enlazaría en Briones, sede de una estación ferroviaria, con la carretera estatal Logroño-Santander²⁰⁰. También la compañía que desde finales de los años cincuenta explotaba un yacimiento de rocas asfálticas en Loza, pueblecito alavés inmediato a Peñacerrada, estaba interesada en la construcción de esa carretera²⁰¹. La razón es fácilmente comprensible si se tiene en cuenta que la estación de Vitoria estaba a 28 km de la bocamina, mientras apenas había 20 km hasta Briones.

A las motivaciones económicas, hay que añadir otras de carácter político y geoestratégico. Durante la Primera Guerra Carlista había quedado patente tanto la implantación social del carlismo en la Montaña Alavesa como la dificultad del ejército gubernamental para dominar esa comarca por falta de comunicaciones adecuadas (Aróstegui, 1970). El alto mando militar era consciente de la importancia de Peñacerrada para dominar los pasos de la sierra y asegurar la posición de Miranda de Ebro, verdadero cruce de caminos²⁰². Dicho con otras palabras, la carretera proyectada buscaba utilizar las ventajas del ferrocarril para facilitar la defensa militar de esa comarca montañosa. Teniendo en cuenta que Briones era la estación más cercana a Peñacerrada, y que los ingenieros habían calculado para esa carretera de montaña una pendiente media inferior al 6 %, el puerto de Rivas de Tereso no suponía un obstáculo insalvable para el transporte de tropas.

La intervención de las autoridades militares en el diseño de la red viaria no era algo novedoso. La Capitanía General de Cataluña impulsó la modernización de la red viaria para controlar los territorios montañosos de las comarcas centrales catalanas, núcleo de la resistencia carlista y principal teatro de operaciones bélicas durante la *guerra dels matiners* (1846-1849). Con el rediseño de las vías de comunicación se buscaba también responder a las necesidades de movilidad que exigía la industrialización de los valles del Ter y del Llobregat, así como la extracción de recursos naturales del Prepirineo y los Pirineos. Ese fue el origen de las carreteras de Barcelona a Ripoll por Vic, de Sabadell a Bagá por Berga y de Barcelona a Cardona por Sabadell, Tarrasa y Manresa (Navas, 2012: 138).

No obstante, conviene hacer una precisión. Mientras en Cataluña la autoridad en materia de carreteras correspondía al Estado, en Álava era competencia de su Diputación. Eso explica que, aunque la carretera interprovincial entre Briones y Peñacerrada figuraba en el catálogo publicado por el ministerio de Fomento en 1860, su construcción se demoró bastante tiempo. De hecho, el inicio de las obras coincidió con el estallido de la Tercera Guerra Carlista (1872-1876). Fue entonces cuando se construyó el tramo comprendido entre Briones y San Vicente de la Sonsierra, poblaciones ambas pertenecientes a la provincia de Logroño²⁰³. Acabada la contienda, en los años ochenta se redactó

199 *Gaceta de Madrid*, 11 de septiembre de 1860, núm. 255, p. 2.

200 AHPLR: OP-C/109/11 (1859).

201 Entre los accionistas de la sociedad que extraía betún del coto minero Diana estaba el general Juan Prim, uno de los principales líderes del Partido Liberal Progresista, AA: DH-852-26 (1859).

202 AMGM: 4-4-9-12 (1878).

203 AHPLR OP-C 049/05 (1872).

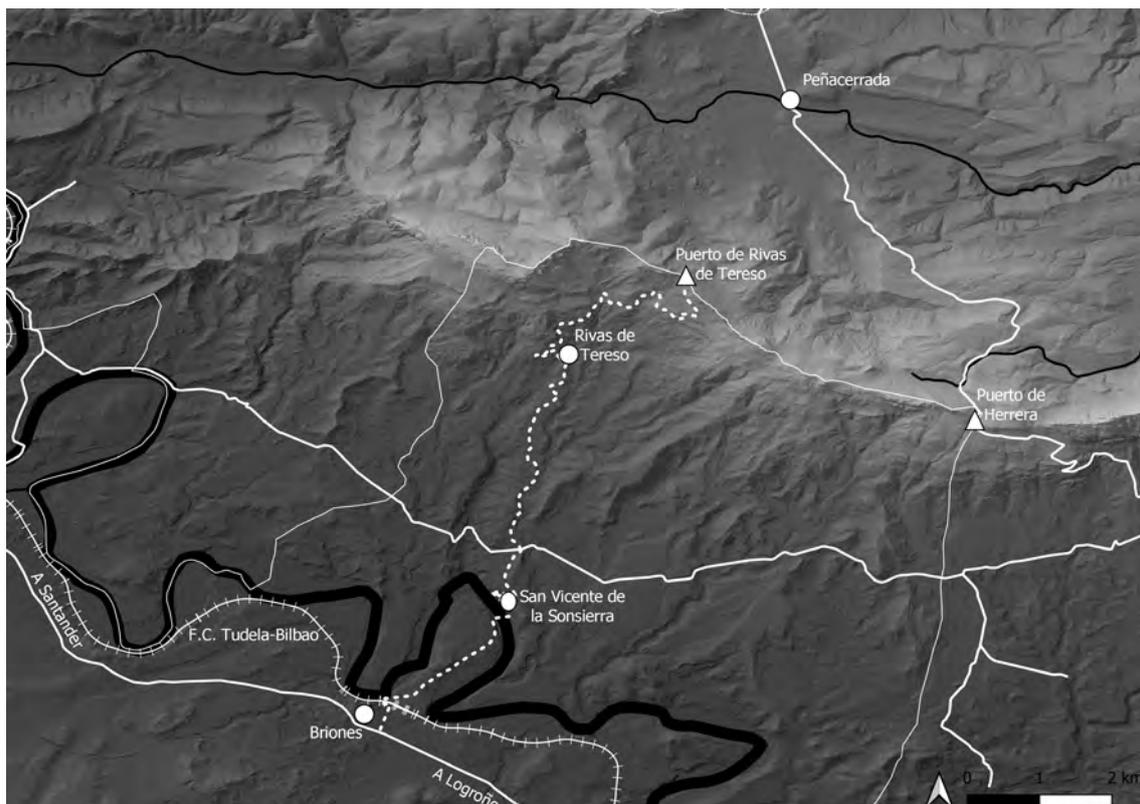


Ilustración 85:
Trazado de la carretera de Briones a Peñacerrada a finales del siglo XIX.

el proyecto del tramo comprendido entre San Vicente de la Sonsierra y el alto de Rivas de Tereso, ya en el límite provincial con Álava²⁰⁴. Lo único que sabemos es que este tramo ya estaba acabado para 1912, año en el que el Estado acordó con la Diputación alavesa prolongar la carretera hasta Peñacerrada²⁰⁵.

204 AHPLR: OP-C 024/03 (1880); OP-C 25/02 (1888); OP-C 25/01 (1889).

205 AA: DH-48-11, s.fol.

5. Completando la red (1892-1936)

El cambio de siglo vino acompañado de una crisis económica y social de graves consecuencias en el mediodía alavés. En primer lugar, por la adopción en Francia del arancel de 1892 que incrementó las tasas a la importación de caldos extranjeros. Es este giro proteccionista en favor del viñedo francés coincidió, además, con un cambio en los gustos de los consumidores españoles, cada vez más decantados hacia el consumo de vinos menos bastos. Este doble fenómeno provocó la ruina muchos pequeños campesinos, que vieron su producto cada vez más devaluado. Muchos pasaron de vitivinicultores a viticultores, simples productores de uva que la vendían a las bodegas industriales y eran cada vez más dependientes. Como consecuencia, el precio de los productos de la vid bajó, provocando la ruina de miles de vinateros modestos.

Pero como también en España se impuso una política proteccionista, la desaparición de muchos pequeños bodegueros unida a la existencia de un mercado en expansión debido al empuje demográfico atrajo un importante volumen de capital. El resultado de ese doble proceso fue la apertura de bodegas industriales principalmente en Haro, pero también en localidades como Cenicero, Fuenmayor, Laguardia o Logroño (Alonso, 1999: 162; Mees, 2019: 205-207). La difícil situación de los pequeños productores se vio agravada, como veremos en el siguiente apartado, con la llegada de la filoxera a la comarca riojana en 1899.

El siglo XX también trajo numerosos cambios en la movilidad y el transporte. Desde comienzos de la centuria el automóvil fue ganando presencia en la sociedad. Tanto la Administración como los poderes económicos y los ciudadanos corrientes eran conscientes de que había que adaptar las carreteras tradicionales a los vehículos a motor. Así lo declaró en 1908 el Primer Congreso Internacional de Carreteras reunido en París²⁰⁶. Aunque en España también comenzaron entonces a darse los primeros pasos, no hubo avances considerables hasta el Real Decreto Ley estableciendo el Circuito Nacional de Firms Especiales (1926), ya durante la dictadura del general Primo de Rivera. Esta normativa de carácter estatal pensada sobre todo para modernizar las principales vías de comunicación mediante la utilización de nuevos pavimentos y rediseño de curvas y peraltes, obligaba también a Diputaciones y a Ayuntamientos a colaborar en estas tareas (Ruiz, 2016; Rodríguez, 2004).

Como hemos visto en capítulos anteriores, el diseño, construcción, mantenimiento y administración de las carreteras en Álava era competencia de su Diputación, foral hasta 1876 y provincial desde entonces, gracias a su autonomía administrativa y financiera. Pues bien, desde el último cuarto del siglo XIX la Provincia se fue adaptando a la nueva realidad y generó un corpus normativo moderno en la estela del ordenamiento jurídico estatal. De esta manera, poco a poco, se fueron introduciendo cambios, como la regulación y homogenización del kilometraje de las carreteras o la sustitución de un ingeniero de caminos por un arquitecto como responsable de la red viaria alavesa.

206 Asociación Española de la Carretera (s.f.). 1908. *I Congreso Internacional de Carreteras* [consultado el 28 de octubre de 2023] <https://www.aecarretera.com/quienes-somos/historia/historia-de-la-carretera/1908-i-congreso-internacional-de-carreteras>.

5.1. La filoxera y la reconstrucción del viñedo

La filoxera entró a la península Ibérica por tres lugares: Oporto (1871), Málaga (1878) y Gerona (1879). Tanto en la ciudad lusa como en la andaluza el parásito apareció por la importación de pies de cepas contaminados. En cambio, en el caso catalán se produjo porque la plaga saltó los Pirineos desde el territorio francés (Piqueras, 2005: 107-108). Su expansión por la península se prolongó hasta 1912; es decir, que si en once años la filoxera arrasó el viñedo francés necesitó treinta y cuatro para alcanzar la práctica totalidad de los viñedos ibéricos.

La presencia del parásito no apareció en el valle del Ebro hasta 1892 (Mees, 2019: 102). El primero se localizó en Echauri (Navarra), localidad situada a orillas del Arga y distante a trece kilómetros de Pamplona. Desde este punto la filoxera se propagó con rapidez por toda la depresión del Ebro (Oestreicher, 1996: 590). En aproximadamente ocho años fueron contaminadas todas las áreas de producción vinícola de Álava, Huesca, Logroño, Navarra, Teruel y Zaragoza. En Rioja Alavesa la plaga apareció en Labastida en julio de 1900, un año después de su aparición en Sajazarra (Logroño), y en marzo de 1901 toda la provincia fue declarada zona filoxerada (Chinchetru, 2002: 259). Según Juan Piqueras (2005: 111), la celeridad de su expansión vino motivada por la ausencia de barreras orográficas de consideración, el predominio de suelos arcillosos, una climatología con veranos secos y el desconocimiento de los viticultores.

Antes de la llegada de la filoxera, el viñedo alavés tenía una extensión de 9.509 ha. que quedaron reducidas a 2.191 ha, apenas una cuarta parte (Huetz de Lemps, 1967: 585). Para hacer frente a la crisis, Álava se valió de su autonomía fiscal y de su singularidad administrativa. Por ese motivo fue exonerada del fondo de ayuda para combatir la filoxera dispuesto por el Gobierno español. La propia Diputación de Álava, que contó con el apoyo del ingeniero agrónomo Nicolás García de los Salmones, diseñó la estrategia a seguir para combatir la plaga. Su plan de actuación se basaba en tres ejes: promover la creación de viveros provinciales y municipales, analizar la composición de los suelos y formar personal cualificado (Mees, 2019: 113).

A fin de distribuir cepas americanas para la replantación del viñedo que compraba la Diputación se estableció un vivero central en Assa y otros dos auxiliares, en Labastida y Elciego. Pero en 1901 cesaron las compras porque los viveros navarros habían agotado sus existencias y los franceses tenían precios elevados. En consecuencia, los agricultores que querían replantar sus viñas tuvieron que recurrir al mercado privado. Esta circunstancia ralentizó el proceso de replantación, que se agudizó además por otros dos factores correlacionados. Ante el brutal descenso de sus ingresos, los viticultores apostaron por los superfosfatos pensando conseguir un aumento de los rendimientos rápido e intenso. Pero la estrategia resultó equivocada porque la única alternativa viable pasaba por la reconstrucción del viñedo filoxerado y requería tiempo para poder recuperar la inversión (Gallego, 1987: 56-57). Por otro lado, el uso de plantones de cepa americana contaminados –como ocurrió con el brote de 1915-1916– provocó la desconfianza general en el sistema de viveros (Mees, 2019: 114).

Reorientar la producción a otros productos era complejo porque los terrenos dedicados a la vid solían ser de secano y de calidad mediocre (Alonso, 1999: 163). Domingo Gallego Martínez (1987: 57) asegura que crisis de la filoxera tuvo un impacto socioeconómico brutal en el conjunto de la Rioja. Los datos que aporta muestran cómo el producto agrario descendió un 10 % entre 1910 y 1915. También la crisis tuvo graves consecuencias demográficas. Rioja Alavesa, que alcanzó su máximo poblacional en 1900 con 14.201 habitantes, cayó hasta los 12.407 veinte años después. A partir de entonces se fue recuperando, aunque nunca alcanzó los niveles anteriores a la irrupción de la filoxera. La drástica reducción de los niveles de vida impulsó la emigración hacia lugares con mejores perspectivas vitales. Por otro lado, la mayor temporalidad laboral y el desempleo entre los jornaleros impulsó el asociacionismo y la impregnación del pensamiento anarquista (Alonso, 1999: 164)²⁰⁷.

207 Reflejo de la presencia anarquista y su implantación social en Rioja Alavesa fue la revuelta ocurrida en Labastida durante los días 8 y 9 de octubre de 1933. Tuvo como objetivo instaurar el comunismo libertario en la localidad en el contexto de la insurrección generalizada (De Pablo, 1985).

Las localidades con una agricultura más diversificada, donde el cereal y el olivar tenían mayor presencia, aguantaron mejor la crisis tal como se desprende de la tabla 8. Eso es lo que ocurrió en los pueblos más orientales: Barriobusto, Labraza, Moreda y Oyón. De hecho, los dos últimos constituyeron una excepción pues recuperaron población de forma rápida e, incluso, consiguieron aumentar sus mejores cifras. Sin embargo, los municipios con una mayor dependencia del vino tuvieron una recuperación demográfica más lenta y no alcanzaron los valores previos a la plaga. Un caso extremo fue el de Labastida, villa donde la dependencia del vino era enorme, que continuó perdiendo población hasta la década de 1990.

Tabla 8:
Evolución de la población de los municipios riojano-alaveses entre 1877 y 1940

	1877	1887	1897	1900	1910	1920	1930	1940
Salinillas	443	462	494	474	400	415	452	423
Labastida	1842	1778	1625	1615	1430	1164	1124	1048
Samaniego	545	554	429	430	259	279	289	333
Villabuena	395	444	486	477	412	421	373	410
Baños de E.	382	410	410	438	337	430	415	452
Leza	487	511	495	497	380	321	342	409
Navaridas	339	357	349	336	298	290	271	284
Elciego	1283	1397	1513	1547	1474	1415	1427	1506
Páganos*	215	229	237	237	200	188	---	---
Laguardia	2390	2256	2296	2465	2188	2168	2323	2348
Lapuebla	750	679	770	810	811	800	865	886
Elvillar	805	788	718	782	615	560	599	736
Cripán	323	319	288	305	299	263	250	267
Lanciego	1028	1169	1107	1151	978	926	904	1003
Viñaspre**	189	---	---	---	---	---	---	---
Yécora	591	564	473	493	549	561	591	528
Oyón	915	854	906	996	1058	1056	1132	1133
Barriobusto	374	351	344	352	323	346	344	315
Labraza	299	296	270	246	246	254	255	224
Moreda	553	577	493	550	531	550	595	579
TOTAL	14148	13995	13703	14201	12788	12407	12551	12884

* En la década de 1920 el término municipal de Páganos se incorporó al de Laguardia.

** En la década de 1880 el término municipal de Viñaspre fue incorporado al de Lanciego

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INEbase), cifras de población: alteraciones de los municipios en los Censos de Población desde 1842.

5.2. La modernización de la gestión

Durante la última década del siglo XIX y la primera del siglo XX se dieron importantes cambios en la gestión de la red viaria. En primer lugar, a partir de 1893 se inició la colocación de hitos kilométricos en las carreteras y en los caminos vecinales del territorio alavés, siguiendo la senda de los demás territorios forales (Nolte, 1992-1993), aunque el sistema de mojones se había generalizado desde 1856 en las carreteras de titularidad estatal²⁰⁸. En segundo lugar, se reordenaron todas las carreteras de Álava para racionalizar su gestión; más concretamente, se cambió la denominación y las referencias territoriales de la mayoría de los itinerarios de la red provincial. En tercer lugar, ya en 1914, se aprobó un nuevo Reglamento de Carreteras, cuya supervisión se encomendó a un ingeniero de caminos canales y puertos que, con el título de Director de Carreteras, reemplazó al antiguo arquitecto provincial.

5.2.1. Los hitos de carreteras y los cambios de denominación

En mayo de 1892, el arquitecto provincial envió un escrito a la comisión de hacienda para que aprobara la instalación de hitos kilométricos en todas las carreteras y en algunos caminos vecinales fundidos con estas. Tras la aprobación de la iniciativa, hubo que definir, por un lado, el comienzo y el final de todos y cada uno de los viales de la red provincial; y, por otro, reordenar la nomenclatura de la red de carreteras.

En 1894 se concretó el «kilómetro cero» de la red alavesa tomando como referencia el cruce de dos céntricas calles vitorianas²⁰⁹, lo que obligó a modificar los nombres y los itinerarios de algunas vías para que pudieran ser correctamente kilometradas. Fueron los casos de las carreteras conocidas hasta entonces con los nombres de General de Postas, Conchas de Haro y Rioja Alavesa, que cuando se construyeron no tenían a Vitoria como punto de referencia. El primer itinerario formaba parte del camino real de Madrid a la frontera de Irún por Vergara y, aunque pasaba por Vitoria, tenía como punto de referencia a Madrid. Con la reordenación se dividió esta vía en dos tramos para poder kilometrarlos de forma coherente: de Vitoria a Miranda por Armiñón, y de Vitoria a Vergara por Arróyabe.

Otro tanto ocurrió con las carreteras conocidas como Conchas de Haro y de Rioja Alavesa. Ninguna de las dos tenía como referencia a Vitoria pues, partiendo de Armiñón y Briñas respectivamente, tomaban sus nombres de los parajes que atravesaban. Pero para adaptarlas al nuevo plan y kilometrarlas de una forma eficiente se unificaron en una sola vía, que adoptó la denominación de Vitoria a Logroño por Labastida. Tenía su origen en la capital alavesa y se solapaba con la que iba a Miranda de Ebro hasta llegar a Armiñón, en cuyo término municipal giraba hacia el este para atravesar las Conchas de Haro y continuar por la margen izquierda del Ebro hasta llegar al límite municipal de Logroño.

Este cambio también afectó a la antigua ruta de Vitoria a Logroño por Laguardia. El tramo final, desde la Venta de Leza al confín con la provincia de Logroño, fue reasignado a la carretera de Vitoria a Logroño por Labastida. De esta manera, la antigua vía de Vitoria a Logroño por Laguardia pasó a ser denominada de Vitoria a Rioja por Peñacerrada que, en el término municipal de Leza, desembocaba en la Vitoria a Logroño por Labastida. En cualquier caso, las dificultades para salvar el puerto de Herrera, que supera los mil metros de altitud sobre el nivel del mar, provocaron que los

208 El Real Decreto de 18 de diciembre de 1856 obligó a hitar los puntos kilométricos de las carreteras radiales de competencia estatal; además se estableció la madrileña Puerta del Sol como kilómetro cero de todas ellas. Al año siguiente, mediante la Instrucción del 28 de febrero de 1857, se definió la forma y el tamaño de los primitivos mojones.

209 AA: DAH-ADL-014-028 (1893), f.335. Se designó como punto de referencia para la medición de las carreteras alavesas el cruce de las calles Estación (en la actualidad Eduardo Dato) y Florida.

usuarios utilizaran más la ruta de las Conchas que la de Peñacerrada. Por ese motivo fue designada como carretera principal entre Vitoria y Logroño la que pasaba por Labastida, en detrimento de la que pasaba por Peñacerrada, que quedó como secundaria.

Esta división de la red foral de carreteras es la que, con algunos cambios significativos, se ha mantenido hasta la actualidad. Uno de los más importantes fue introducido por el llamado Plan Peña en 1939, que unificó los itinerarios de Vitoria a Miranda por Armiñón y de Vitoria a Navarra por Salvatierra y los incluyó en la N-1, denominación de ámbito estatal. Sin embargo, a nivel provincial continuaron siendo dos itinerarios distintos para la Diputación, que siguió encargándose de su mantenimiento. El resto de los itinerarios se conservó y eso ha permitido que los hitos kilométricos de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX se hayan mantenido y continúen en uso.

Tabla 9:
Denominación de las principales carreteras de Álava antes y después de 1895
junto con su nomenclatura actual

Antigua	Nueva	Nomenclatura Actual
Carretera General de Postas	De Vitoria a Vergara por Arróyabe	A-3002
	De Vitoria a Miranda por Armiñón	N-1
De Vitoria a Bilbao por Durango	De Vitoria Durango por Villarreal	A-623
De Vitoria a Bilbao por Arratia	De Vitoria a Bilbao por Arratia	N-240
De Vitoria a Bilbao por Altube	De Vitoria a Bilbao por Murguía	N/A-624 y A2522
De Vitoria a Logroño por Laguardia	De Vitoria a Rioja por Peñacerrada	A-2124
	De Vitoria a Logroño por Labastida	N/A-124
De la Rioja Alavesa		
De las Conchas de Haro		
De Vitoria a Navarra por Salvatierra	De Vitoria a Navarra por Salvatierra	N-1
De Vitoria a Navarra por Maestu	De Vitoria a Navarra por Maestu	A-132
De Antepardo	De Zambrana a Puentelarrá	A-2122
De Vitoria a Salinas de Añana	De Vitoria a Bóveda por Salinas	A-2622
Carretera de Valdegovía		
Carretera de Ayala	De Vitoria a Valmaseda por Amurrio	A-624

Fuente: ATHA: DH-6318-1 (1875-1935).

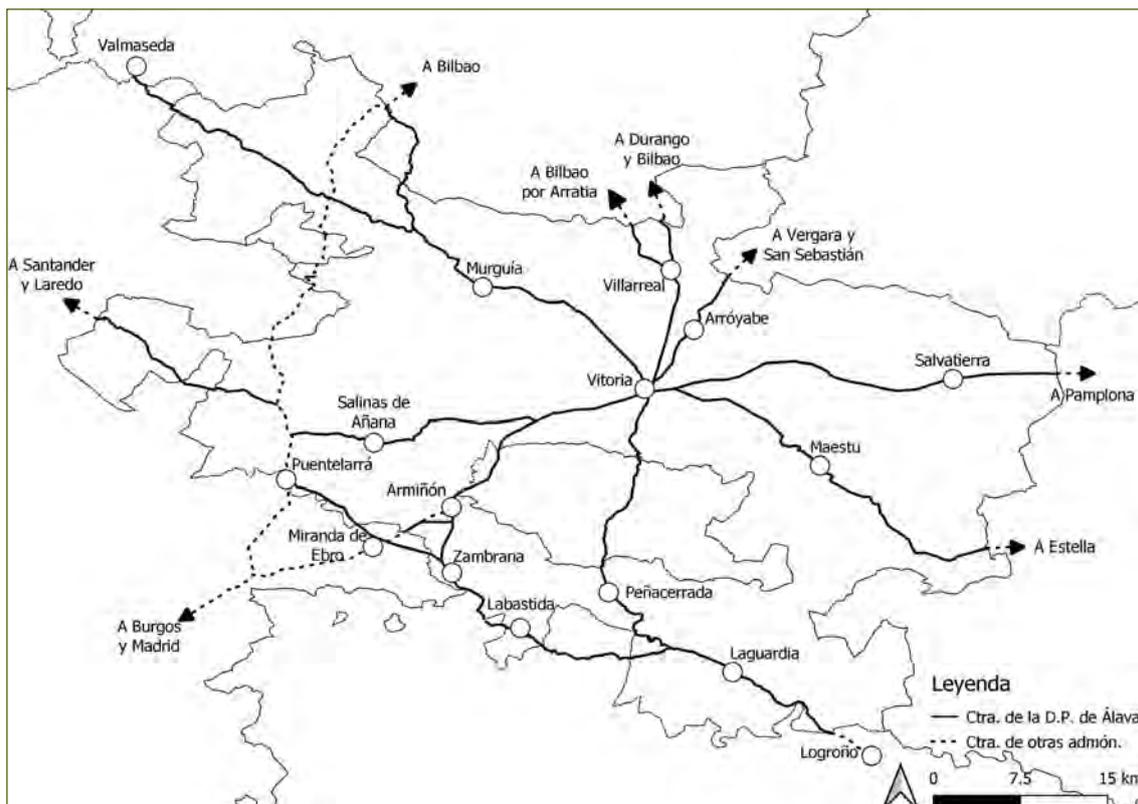


Ilustración 86:
Mapa con las principales carreteras de Álava en 1895.

5.2.2. El nuevo marco normativo

Tras la Ley de Fueros de 1876 se estableció un nuevo panorama que debía ser consensuado entre las provincias vascas y el gobierno central. Paradójicamente los nuevos acuerdos derivados de la entrada en vigor del régimen concertado en 1878 aumentaron las competencias de las diputaciones vascas, ya no forales sino provinciales. En palabras de Antonio Rivera «la ambigüedad legal hacía que mientras se perdían capacidades “políticas” muy aparentes y de fuerte carga simbólica, las diputaciones ganaron extraordinariamente en administración y en gobierno propio» (Rivera, 2003: 415). Así, por ejemplo, la Ley Provincial de 1882 confió a la Diputación alavesa la gestión total de la red provincial de carreteras mientras estuviera en vigor el concierto económico.

El nuevo marco legal facilitó una paulatina modernización de la gestión de la red viaria. El primer paso se dio con la aprobación el 3 de abril de 1883 del *Reglamento para el personal de servicio y conservación de carreteras y caminos vecinales de primer orden de la provincia de Álava*. Era mucho más avanzado que el que estaba vigente desde 1843, que solo regulaba el trabajo de los empleados públicos encargados de la construcción y conservación de la red de carreteras: peones y capataces camineros. El nuevo *Reglamento* no solo regulaba el procedimiento para construir, conservar y reparar las carreteras provinciales y los caminos vecinales. También establecía cómo debía ser la explotación y el tránsito por esas mismas vías (Diputación Provincial de Álava, 1884).

Tanto el *Reglamento* de 1895 como la *Normativa* de 1914 introdujeron cambios de calado, encaminados a una gestión más moderna de la red viaria. El nuevo *Reglamento para el personal de servicio y conservación de carreteras y caminos vecinales de primer orden de la provincia de Álava* (1895) reformó de forma integral la organización de los itinerarios de las carreteras provinciales junto con la jerarquización y funciones del personal administrativo: arquitecto, sobrestantes, inspector de capataces, capataces y peones camineros (Diputación Provincial de Álava, 1895). También dividió

la red en nueve secciones para que el servicio prestado en las carreteras provinciales fuera más ordenado y optimizado. Cada unidad de gestión estaba a cargo de un capataz y de un número de peones camineros que iba en función de la longitud del tramo.

La red provincial alavesa de carreteras tenía forma radial, con Vitoria como punto de referencia. Con dos excepciones: la carretera de Vitoria a Logroño por Labastida que, en realidad partía de Armiñón, y la de Vitoria a Valmaseda, que tenía su origen en Urquillo (Amurrio-Urcabustáiz-Zuya) y llegaba hasta la población vizcaína. En los *Reglamentos* posteriores de 1914 y 1935 el número de secciones fue aumentando hasta once, en consonancia con la ampliación de la red viaria provincial.

Tabla 10:
Secciones y vías adscritas según los Reglamentos de 1914 y 1935

Sección	Vías adscritas en 1914	Vías adscritas en 1935
De Vitoria a Vergara por Arroyabe	Camino de Vitoria a Martioda	Escalmendi a Ozaeta
		Ilarraza a Lubiano
De Vitoria a Durango por Villarreal	De Villarreal a Larrabea	Villarreal a Vitoria
		A Mondragón por Aramayona
	De Vitoria a Bilbao por Arratia	Vitoria a Bilbao por Arratia
		Villarreal a Larrabea
	De Vitoria a Mondragón por Aramayona	Camino de Durana a Araca
		Urbina a la estación
De Vitoria a Bilbao por Murguía	Camino de Amézaga a Orduña	Amézaga a Orduña e Izarra
		Aránguiz a Antezana
		Subijana a Izarra (tramo norte)
		Apodaca a Murua
		Belunza a Izarra
		Ramal de Unzá
		Gopegui a Manurga
		Camino de Vitoria a Martioda
De Vitoria a Valmaseda por Amurrio	De Ibagüen a Oquendo	De Ibagüen a Oquendo
		Satia a Ureta
	Camino de Llodio a Oquendo	Llodio a Oquendo
		Lezama a Baranbio
	Camino del puente de Iruleta a Bizkaia	Respaldiza a Luyando
		Murga a Maroño
	De Arciniega a Gordejuela	Orduña a Délica
		Venta del Laurel a Quejana

Sección	Vías adscritas en 1914	Vías adscritas en 1935
De Vitoria a Bóveda por Salinas	De la estación a Nanclares	Zuaza a la estación
	Camino de Villanueva a Nograro	Villanueva a Nograro
		Villanueva a Angosto
	Camino de Subijana a Cárcamo	Espejo a Barrio
Subijana a Cárcamo		
De Subijana a Gujuli		Subijana a Izarra (tramo sur)
De Miranda a Vitoria por Armiñón	De Zambrana a Puentelarrá	Armentia a la carretera
		Zambrana a Puentelarrá (tramo oeste)
De Vitoria a Logroño por Labastida (sección 1ª)	De Leza a Elciego	Zambrana a Puentelarrá (tramo este)
	Camino de Samaniego a Baños y Villabuena	
De Vitoria a Logroño por Labastida (sección 2ª)	De Laguardia a Cenicero	Samaniego a Baños, Villabuena y Elciego
	De Logroño a Labraza	Leza a Elciego por Navaridas
	Camino de Logroño a Barriobusto	De Laguardia a Lapuebla de Labarca
	Camino de Assa a Elvillar	Entrada de Navaridas
	Camino de Assa a Lanciego	Laguardia a Cenicero
De Vitoria a Logroño por Labastida (sección 3ª*) [1935]		Logroño a Labraza
		Lapadul a Barriobusto
		Oyón a Yécora
		Assa a Cripán
		Moreda a Viana
De Vitoria a Rioja por Peñacerrada	De Oyón al Condado de Treviño	Peñacerrada a Villaverde
		Ramal de Pipaón
		Lagrán a Bajauri
		Ramal de Payueta
		Obécuri a Bernedo
		Mendiola a Vitoria
De Vitoria a Navarra por Maestu		Santa Cruz de Campezo a San Vicente de Arana
		Ramal de Abrásturi
		Santa Cruz a Genevilla
		Apellaniz a Maestu
		Camino de Argandoña a Estíbaliz

Sección	Vías adscritas en 1914	Vías adscritas en 1935
De Vitoria a Navarra por Salvatierra**	De Mendíjur a Albéniz	Mendíjur a Albéniz
		Salvatierra a Gordoia
		San Román a Araya
	De San Román de San Millán a Araya	Salvatierra a Zuazo
		Vicuña a la carretera
		Ordoñana a la carretera
		Ilárroza a Salvatierra
	De Ilárroza a Alegría	Ramal de Gauna
		Ramal estación de Alegría
		Ilárroza a Junguitu

* En 1935 las secciones de la carretera de Vitoria a Logroño por Labastida fueron reestructuradas y se creó una tercera sección.

** En 1935 la sección de Vitoria a Navarra por Salvatierra fue dividida en dos secciones.

El *Reglamento* de 1914 sustituyó al arquitecto provincial por un ingeniero de caminos, canales y puertos. Con el nombramiento de un ingeniero –en lugar de un arquitecto– como jefe provincial de carreteras, Álava se equiparó a las demás provincias españolas. El ingeniero supervisaba el trabajo de los sobrestantes, a los que no se exigía una titulación específica pero sí debían «saber leer y escribir correctamente, conocer el sistema métrico decimal y nociones de contabilidad, tener algún conocimiento de dibujo lineal y haber practicado trabajos de construcción». El ingeniero jefe era a su vez también el inspector del Cuerpo de Capataces y Peones Camineros, que eran los encargados de la conservación de la red viaria (Diputación Provincial de Álava, 1914: 31-39).

El *Reglamento* de 1914 se ocupó también por primera vez del automóvil en una serie de disposiciones generales. En él se definía el propio concepto de automóvil y las condiciones que debía reunir para circular por las carreteras. Se especificaba, asimismo, cómo debían circular los vehículos de servicio particular, los de servicio público y los que llevaran remolque²¹⁰.

Además, esta norma introdujo una nueva forma de gestionar el crecimiento y la mejora de la red viaria provincial. A partir de este momento para construir una carretera provincial los ayuntamientos, pueblos o particulares interesados debían solicitarlo a la Diputación y exponer sus motivos. Además, debían adjuntar un anteproyecto realizado por los proponentes o bien por la Dirección de Carreteras de la Provincia. En caso de ser aceptado, el ingeniero jefe debía redactar el proyecto definitivo, con la memoria, planos, condiciones, presupuesto y coste de la obra. Si finalmente la Diputación daba el plácet, el proyecto se incorporaba al plan general de la provincia a la espera de recibir financiación en el presupuesto anual (Diputación Provincial de Álava, 1914: 3-5).

210 En lo que se refiere al automóvil, el documento alavés de 1914 era una mera adaptación del *Reglamento para servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado* publicado en la *Gaceta de Madrid*, el 20 de septiembre de 1900, pp. 1141-1142.

Tabla 12:
Plan de carreteras de 1910

Carretera/Camino Vecinal	Presupuesto	
Del molino de Labraza a Barriobusto.	35.000 pts.	
Carretera del de Lagrán a Oyón por Bernedo y Navarra: dos trozos	1º) Del límite jurisdiccional de Bajauri a Lagrán y Villaverde	31.000 pts.
	2º) de Oyón a Yécora	67.000 pts.
Carretera de Techa a Izarra	47.000 pts.	
Carretera de Unza a Berbita	24.500 pts.	
Carretera de Gordoia a Salvatierra y a Araya	41.000 pts.	
TOTAL	249.166 pts.	

Fuente: AA, DAH-ADL-025-021 (10-01-1910).

También hubo un cambio importante en la forma de financiar las obras públicas. Fue a raíz de la creación de la Caja de Ahorros Provincial de Álava en 1918, entidad promovida y tutelada por la Diputación. Esta institución recurrió cada vez con más frecuencia a esa entidad financiera para costear las obras públicas. Mientras la devolución del capital tomado a préstamo corría a cargo de la Diputación, el abono de los intereses recaía sobre los ayuntamientos y/o particulares solicitantes de la nueva carretera²¹¹.

5.3. Las nuevas obras

La modernización de la gestión corrió paralela a la ampliación de la red viaria provincial en el primer tercio del siglo XX. Si en 1914 contaba con 526,49 km, en 1942 ya eran 949,765 km²¹². Este aumento fue especialmente considerable en aquellas zonas donde la red apenas tenía presencia, como era el caso de la Montaña Alavesa. Mientras que en esa primera fecha la mayor parte de los pueblos de esa comarca carecían de una vía moderna, para 1942 la práctica totalidad de los mismos contaban con una carretera o camino vecinal. De todos modos, todavía quedaban algunas conexiones pendientes. Como la unión entre Berganzo y Peñacerrada; Bernedo y Maestu; Bernedo y Santa Cruz de Campezo; o Laguardia con Lapoblación a través de Elvillar y Cripán, que se irían concluyendo en los años siguientes.

Parte del crecimiento recayó en el Ministerio de Fomento, que en 1896 incluyó la construcción de la carretera de Haro a Santa Cruz de Campezo en el Plan General de Carreteras del Estado. La decisión del Ministerio venía determinada porque, aunque la mayor parte del trazado discurría por territorio alavés, algunos tramos discurrían por las provincias de Burgos (Condado de Treviño) y Logroño. Si para 1920 podía llegarse desde Haro hasta Lagrán, habrá que esperar otros veinte años para que esa misma carretera llegara hasta Santa Cruz de Campezo después de pasar por Bernedo. De esta manera, se consiguió vertebrar la vertiente norte de las sierras de Cantabria y Toloño.

211 Auñamendi Entziklopedia. CAJA PROVINCIAL DE AHORROS DE ÁLAVA (1918-1990). [Fecha de consulta: 21 de mayo de 2023]. <https://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/caja-provincial-de-ahorros-de-alava-1918-1990/ar-28487/>

212 AA: DH-6318-1 (1875-1935), s. fol.

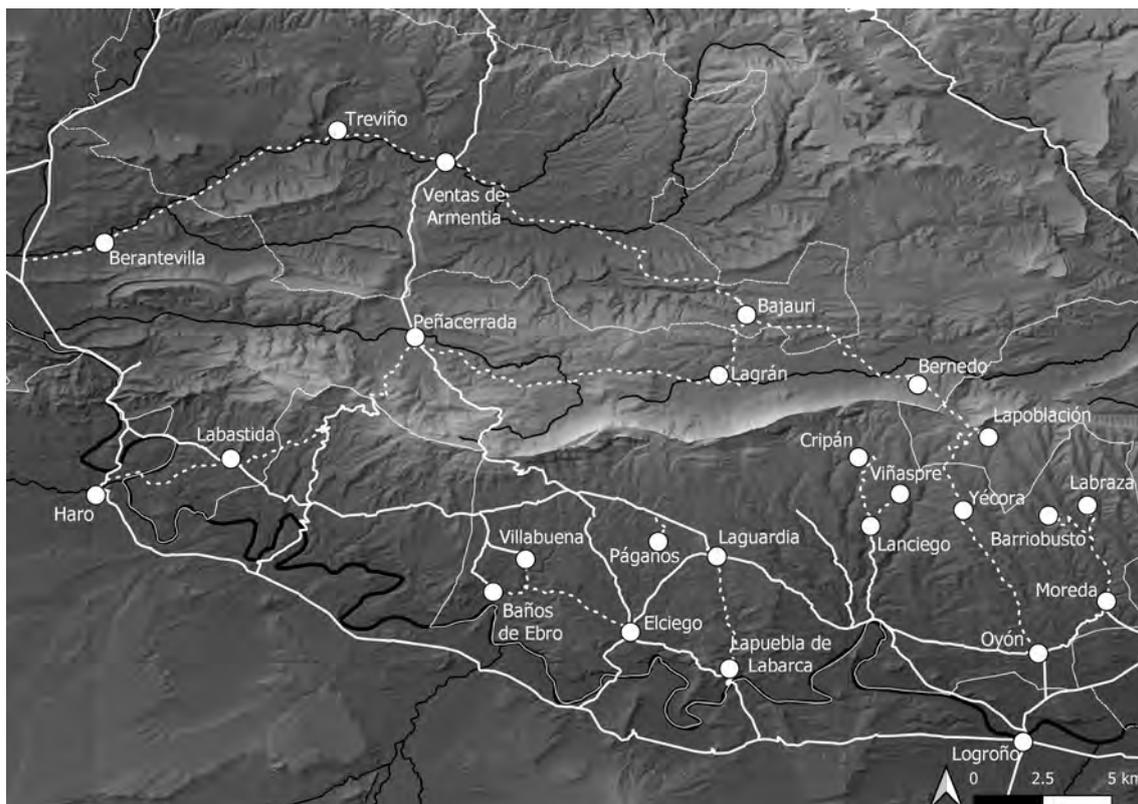


Ilustración 87:
Red de carreteras del área de estudio entre 1900 y 1938
(en línea de puntos las vías construidas en 1900 y 1938).

En esta cronología los avances que se dieron tuvieron dos escalas. La primera corresponde a caminos vecinales de corta longitud que buscaban conectar los pueblos aislados del piedemonte del extremo oriental de la sierra de Cantabria –Barriobusto, Cripán, Labraza y Viñaspre– con la red de carreteras en Rioja Alavesa. Los pueblos situados más al oeste, como Cripán y Viñaspre, se unieron a la red mediante el camino de Lanciego. Yécora, por su parte, se incorporó a través de la carretera de Oyón, que se construyó durante esta época. Dentro de esta escala debemos incorporar también los caminos vecinales construidos para mejorar las comunicaciones entre los pueblos ubicados entre Laguardia y Álbalos. Con ese fin se hicieron caminos vecinales carreteros entre Laguardia y Lapuebla de Labarca, así como el de Elciego con Villabuena y Baños de Ebro²¹³.

La segunda escala corresponde a vías de largo recorrido que tenían como objetivo vertebrar las comunicaciones del sureste provincial con la vertiente norte de la sierra de Cantabria. En este grupo encontramos tres carreteras muy entrelazadas: la de Haro a Santa Cruz de Campezo por Peñacerrada, la de Oyón a Treviño y la de Miranda de Ebro a Santa Cruz de Campezo por Treviño.

213 Apenas hemos encontrado documentación relativa a la construcción de este camino en los fondos del Archivo de Álava. Es de suponer, por tanto, que fue costado íntegramente por los ayuntamientos proponentes sin subvención de Diputación. En cambio, el camino vecinal entre Laguardia y Lapuebla de Labarca sí fue subvencionado por la Diputación, como luego veremos.

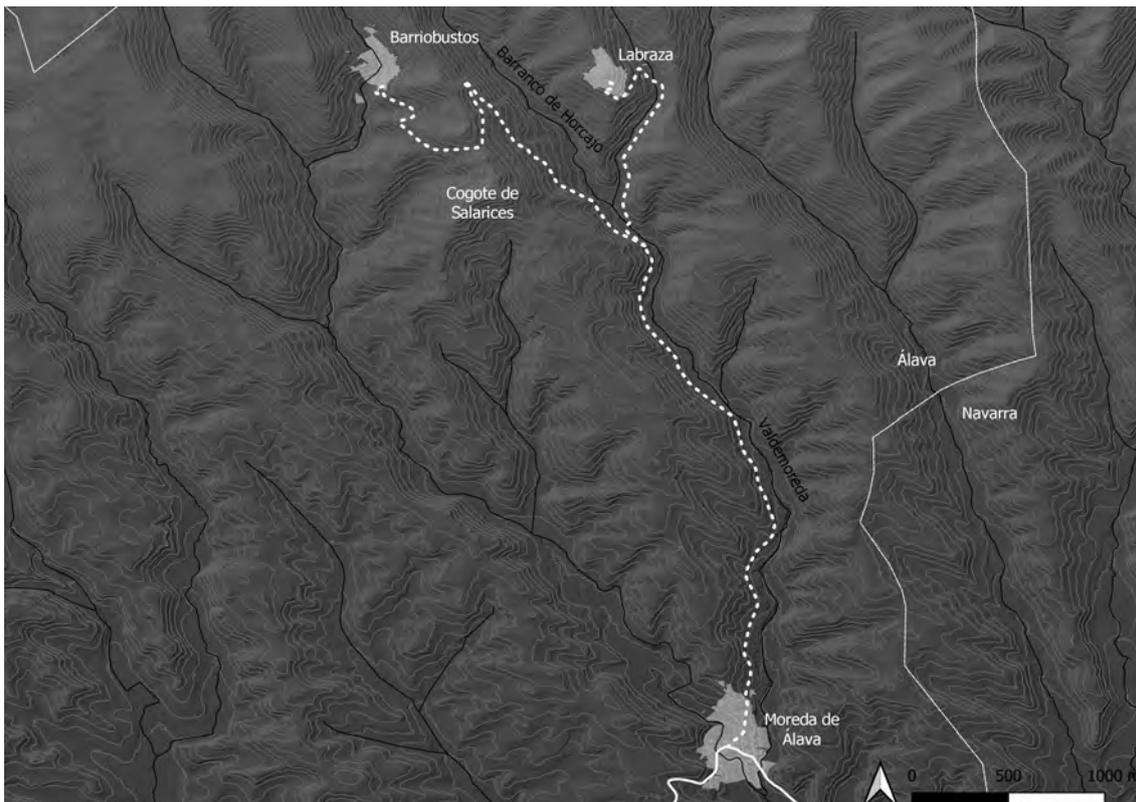


Ilustración 88:
Mapa topográfico del camino vecinal de Moreda a Barriobusto y Labraza.

5.3.1. El camino vecinal de Moreda de Álava a Labraza y Barriobusto

La voluntad de conseguir un camino vecinal para mejorar la conectividad entre ambos pueblos comenzó en 1863²¹⁴. En el apartado anterior ya comentamos la inclusión de la vía en el plan provincial de 1870 que, sin embargo, no se ejecutó. No obstante, ambas corporaciones municipales no cesaron en su empeño y en mayo de 1908, después de otros muchos intentos fallidos volvieron a la carga. En esta ocasión los ayuntamientos de Labraza, Oyón y Moreda solicitaron conjuntamente a la Diputación que retomara el camino que unía a esos dos últimos pueblos y lo prolongara hasta Santa Cruz de Campezo, para empalmar allí con la carretera de Vitoria a Navarra por Maestu. El informe fue devuelto a los ayuntamientos para que aportaran más información²¹⁵. En diciembre de ese mismo año se remitió el expediente ya completo a la Dirección de Carreteras²¹⁶. El proyecto fue aceptado y, en 1910, se aprobó su construcción en tramos²¹⁷. Sin embargo, únicamente se materializó la sección entre Moreda, Labraza y Barriobusto. Fausto Íñiguez de Betolaza, arquitecto provincial en ese momento, redactó el proyecto. La carretera iría desde Moreda hasta el paraje conocido como Molino de Lapadul y, desde allí, se bifurcaría en dos: un ramal remontaría el barranco de Valdemoreda hasta Labraza y el otro el barranco del Horcajo para llegar a Barriobusto.

La orografía del terreno hacía que la construcción del camino fuese complicada. Labraza es una villa medieval amurallada ubicada sobre una colina custodiada por dos profundos barrancos. Como

214 AA: DH-566-6 (1863-1867), s. fol.

215 AA: DAH-ADL-024-018 (19/05/1908).

216 AA: DAH-ADL-024-030 (2-3/12/1908).

217 AA: DAH-ADL-025-021 (10/01/1909).



Ilustración 89:
Paisaje de la villa de Labraza con el escarpado paisaje que le rodea.

desde la bifurcación había que ascender 121 metros a lo largo de más de mil metros, el arquitecto proyectó dos alternativas. Ambas comenzaban remontando el barranco del arroyo Valdemoreda por la ladera este, es decir, la contraria sobre la que se asienta Labraza, hasta el cruce con el viejo camino carretil de Labraza a Viana. En este punto Íñiguez de Betolaza también propuso dos trazados para acceder al casco urbano:

Uno por la parte anterior [sur] y otro por la parte posterior [norte]. En el primer proyecto que está señalado con la letra A se ha continuado con una curva para atravesar el barranco y pasar a la falda en que se asienta Labraza, y después de seguir en el mismo sentido se da una curva de cambio de dirección faldeando en línea y siempre subiendo hasta ponerse frente a Labraza, en donde da una curva y atraviesa el camino antiguo teniendo que dar otras tres vueltas pasando por una cabaña para llegar al portal de la citada villa. El trazado B que en su primera sesión es análogo al de A, marcha por la misma falda de frente a Labraza hasta más allá de la fuente y abrevadero de la villa, atravesando el barranco con una gran curva hasta la falda opuesta por la que se llega a la primera casa de la villa de Labraza, sita en la parte posterior²¹⁸.

El trazado A era el más corto, con una longitud de 1.825 metros; pero con el inconveniente de unas pendientes más acusadas, con porcentajes entre el 7 y el 8 %, que puntualmente podían llegar al 12 %. La opción B tenía mayor longitud (2.125 metros) y, en consecuencia, pendientes bastante más suaves. Esta segunda alternativa era además algo más económica: 20.060,10 pesetas frente a 20.283,65. Sin embargo, el Ayuntamiento de Labraza se decantó por la primera opción²¹⁹. Muy probablemente, esta decisión fue tomada para minimizar el impacto de la carretera sobre las tierras de cultivo pues, en efecto, la otra alternativa aprovechaba parte del camino viejo de Labraza a Viana que discurría por una zona bastante agreste.

Otra dificultad técnica fue pasar del barranco de Horcajo al de Barriobusto. Para cruzar, Íñiguez de Betolaza utilizó el collado situado entre los parajes de Cogote Salarices y San Martín. El arquitecto provincial se ciñó a la orografía y realizó una rampa en curva para remontar la ladera del barranco. Una vez en el collado, la vía se acercaba a la localidad rodeando la colina de San Martín y descendía sobre el núcleo urbano con un trazado en zigzag.

218 AA: DH-6301-1 (1910-1912), s.fol.

219 Ibidem, s. fol.



Ilustración 90:
Mapa topográfico con las dos alternativas para acceder a Labraza.



Ilustración 91:
Restos del bordillo y firme del camino vecinal a Barriobusto.

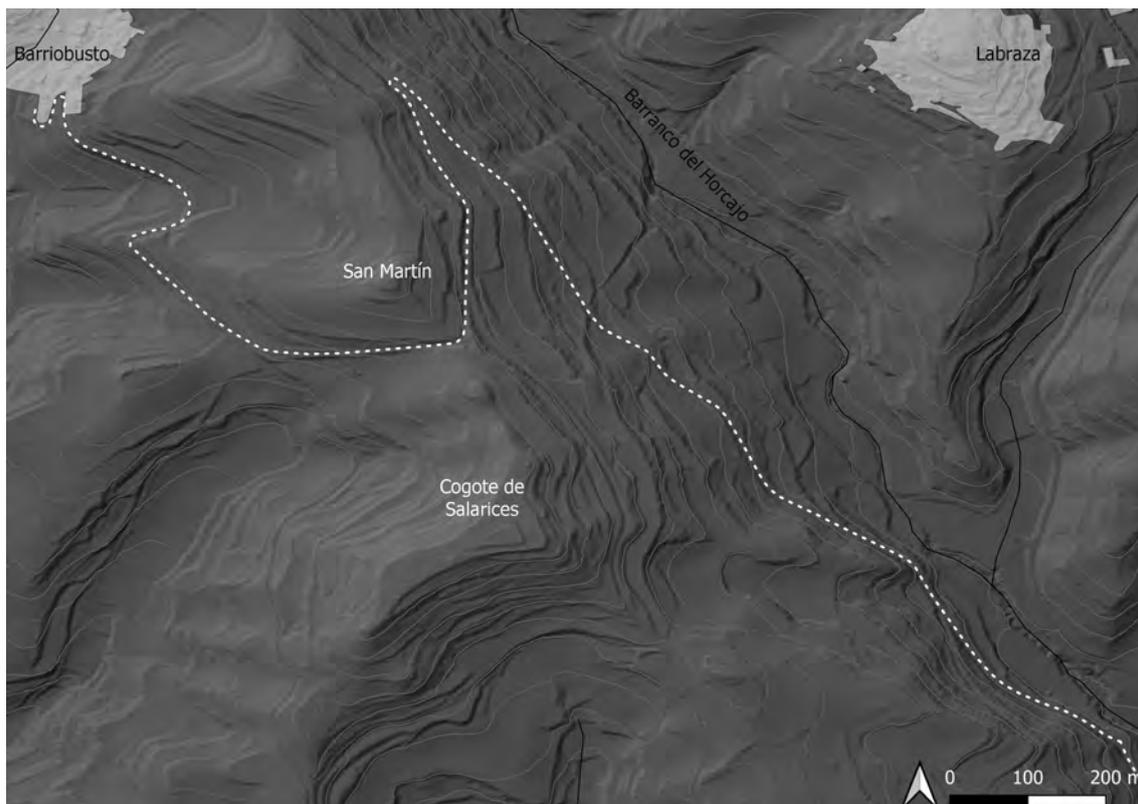


Ilustración 92:
Ramal a Barriobusto.

La construcción del camino se remató en dos contratos. El 11 de marzo de 1910 se subastó el tramo de Barriobusto por 26.236,96 pesetas. Las obras fueron adjudicadas a Aniceto y Miguel Viguria, que pusieron como responsable de las obras a otro contratista de nombre Francisco Iparraguirre. Pero cuando aquel mismo verano comenzaron las obras de explanación, la Guardia Civil ordenó su suspensión a petición del comandante de ingenieros de la zona. Como la práctica totalidad de la provincia de Álava había sido incluida en las denominadas *Zonas Militares de Costas y Fronteras*, de acuerdo con el Reglamento aprobado por el Real Decreto de 19 de marzo de 1903, resultaba imprescindible obtener el permiso del Ministerio de la Guerra antes de emprender cualquier modificación de la red viaria²²⁰.

En consecuencia, la Diputación de Álava remitió toda la información requerida a la autoridad militar. Finalmente, se autorizó la construcción del camino de Barriobusto –a finales de agosto de 1910– y el de Labraza –en marzo de 1911–. El Ministerio justificó su decisión en base a la «poca longitud, la escasa importancia de los pueblos a que han de servir y, por último, el hecho de no salvar con su trazado ninguna línea de defensa militar importante». No obstante, estableció una serie de condiciones. En primer lugar, había que rebajar el desnivel y ampliar el radio de las curvas del ramal de

220 *Gaceta de Madrid*, 19 de marzo de 1903, p. 1172 - 1.173. En el artículo 1º se definían como *zonas militares o zonas de intervención militar* «extensiones más o menos considerables de terrenos que se señalan alrededor de las costas y fronteras y de las plazas de guerra, campos atrincherados y puntos fortificados, con objeto de que en ellas no se ejecuten obras que puedan influir en sus condiciones defensivas, sin conocimiento y conformidad del Ministerio de la Guerra». Álava quedó incluida en la zona denominada «Pirineo o frontera del Norte» que, de acuerdo con el artículo 3.1., estaba limitada en el interior por la línea férrea Bilbao – Barcelona. Además del permiso para comenzar las obras, por el artículo 27 la supervisión de las mismas correspondía también a la autoridad militar.



Ilustración 93:
Fotografía aérea de Labraza tomada en 1932.
Fuente: Catastro de la Diputación Foral de Álava.

Labraza para permitir el arrastre de material de guerra en caso necesario. Además, la Diputación debía informar en todo momento sobre el estado de las obras, cuya supervisión competía a la autoridad militar correspondiente.

Gracias a la fotografía aérea realizada por Ruiz de Alda de 1932 hemos podido constatar que la Diputación alavesa hizo poco caso a las directrices dadas por el Ministerio. Como hemos visto, la autorización estaba condicionada a que las obras se realizaran siguiendo la alternativa B (mayores radios de curva y menores pendientes). Sin embargo, se optó por la alternativa A (menores radios de curva y mayores pendientes) porque, al exigir menos desmontes, resultaba considerablemente más barata y era suficiente para atender las necesidades del pueblo.

Tan pronto como llegó a la Diputación de Álava la pertinente autorización del Ministerio para realizar el tramo de Barriobusto, se retomaron los trabajos de explanación y se realizaron las obras de fábrica y pavimentación. De manera que el camino ya estaba concluido en febrero de 1911²²¹.

221 AA: DH-6301-1 (1910-1912), s. fol.

Por lo que respecta a Labraza, las obras no fueron subastadas. Se adjudicaron directamente a Aniceto Viguri y a Francisco Iparraguirre en compensación por las pérdidas ocasionadas por los retrasos y la paralización de los trabajos por parte del Ministerio de Guerra. Porque, en efecto, la aprobación del proyecto se demoró hasta octubre de 1910 y la autorización para comenzar se retrasó todavía hasta marzo de 1911. No obstante, los constructores concluyeron la obra en noviembre de ese mismo año²²².

5.3.2. Los caminos vecinales de Cripán y Viñaspre

Cripán es la localidad de Rioja Alavesa más próxima a la crestería de la sierra de Cantabria y, por tanto, la de mayor altitud. Se ubica al pie de los puertos de Villafría y Bernedo, dos de los principales pasos montañosos que entre los siglos XVI y XVIII vertebraron las comunicaciones entre el Cantábrico oriental y el valle del Ebro. Sin embargo, con la renovación de la red viaria los itinerarios buscaron otros pasos para cruzar la sierra. La eliminación de las aduanas entre Navarra y Álava decretada en 1841, también jugó un papel importante en la remodelación de los trazados pues el puerto de Lapoblación restó importancia a los de Villafría y Bernedo²²³. Por ese motivo, y por tener una economía menos vinculada al cultivo de la vid, Cripán fue uno de los últimos pueblos de la comarca en integrarse en el nuevo sistema viario.

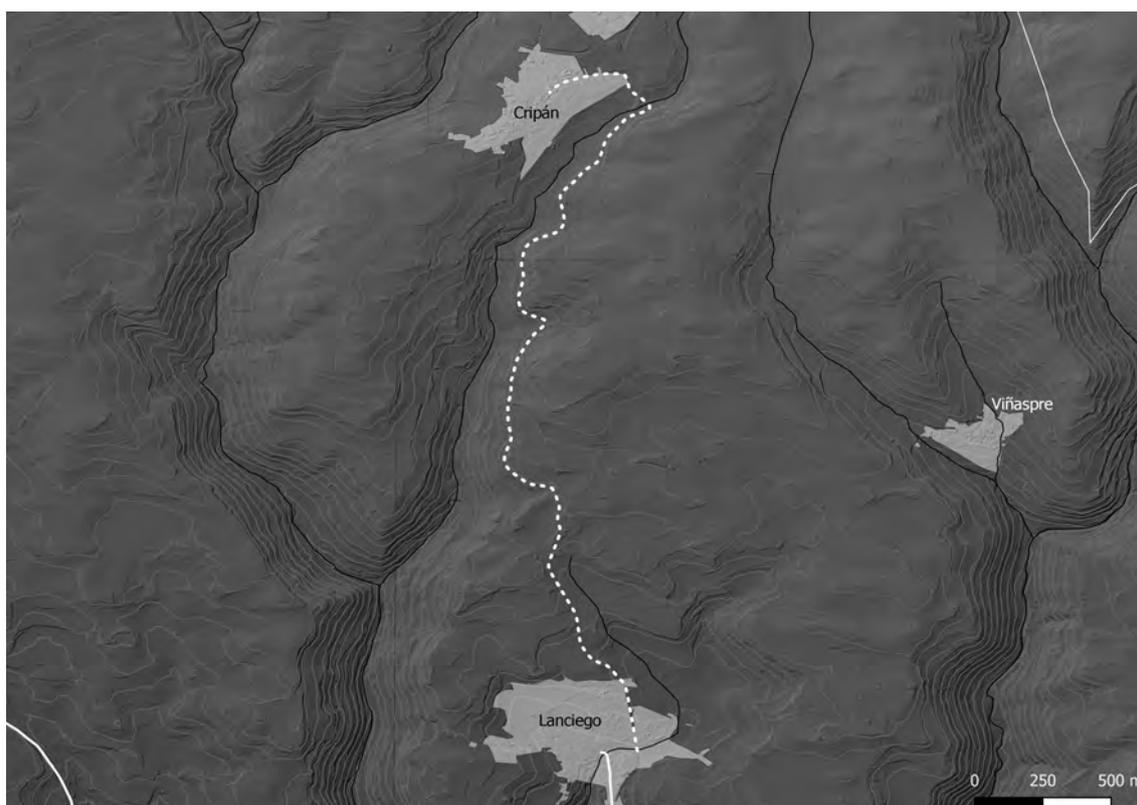


Ilustración 94:
Camino vecinal de Lanciego a Cripán.

222 AA: DH-6301-2 (1910-1912), s. fol.

223 Conviene recordar que, mientras los itinerarios de Villafría y Bernedo discurrían en todo momento por territorio alavés, un tramo del puerto de Lapoblación estaba enclavado en territorio navarro.

Cripán comenzó a tramitar la construcción de su camino vecinal casi al mismo tiempo que los Ayuntamientos de Barriobusto y Labraza. En enero de 1910, Cripán y Lanciego solicitaron a la Diputación prolongar el camino de Lanciego hasta del puerto de Lapoblación para conectar con la carretera estatal que estaba construyendo de oeste a este en el Condado de Treviño. Esa vía buscaba mejorar el acceso a los pueblos de la Montaña Alavesa, que carecían de modernas vías de comunicación con Vitoria, Logroño y Laguardia. Sin embargo, la Diputación rechazó la solicitud alegando la falta de fondos para ampliar el plan de carreteras ya aprobado²²⁴.

Un año después, el ayuntamiento de Cripán volvió a solicitar la construcción de camino vecinal desde Lanciego²²⁵. La documentación conservada es escasa, muy probablemente porque la solicitud fue rechazada de nuevo. Así que es muy probable que Cripán no tuviera más remedio que abordar la construcción por su cuenta. Disponemos de algunas referencias indirectas que parecen confirmar esta suposición. Sabemos, por ejemplo, que el ayuntamiento vendió arbolado de los montes comunales para costear las obras, que concluyeron en 1919²²⁶. También nos consta la mala calidad de la obra, porque en poco tiempo se cuarteó el firme y se deterioró con rapidez. En 1923 ayuntamiento de Cripán solicitó la ayuda de la Diputación para reparar ese camino y, con el fin de obtener la piedra necesaria para ello, construir otro hasta una cantera próxima. En 1928 el ayuntamiento de Cripán volvió a solicitar la intervención de la Diputación, pero hasta 1935 no se reparó la carretera²²⁷.

Viñaspre fue la última localidad riojano-alavesa en conectarse con la red provincial de carreteras y caminos vecinales. La villa, que fue en otro tiempo una de las etapas entre Bilbao y Zaragoza, todavía en 1910 carecía de una vía de comunicación moderna. Poco después, y siendo su alcalde pedáneo Juan Iglesias, solicitó a la Diputación la construcción de un camino vecinal a Lanciego. Pero ni se consiguió el respaldo de la Diputación, ni el pueblo contaba con los recursos necesarios para afrontar la obra²²⁸.

En 1918 Viñaspre volvió a solicitar la intervención de la Diputación aduciendo el mal estado del viejo camino, difícil para el tránsito de caballerías e imposible para la carretería. Con el respaldo de la corporación municipal de Lanciego y la junta administrativa de Viñaspre propusieron prolongarlo hasta Yécora para conectar en ese punto la nueva carretera del puerto de Lapoblación. Los dos ayuntamientos alegaron también el carácter social de la obra, que daría trabajo a los muchos jornaleros agrícolas que se encontraban en paro²²⁹. Pero de nuevo fue denegado el apoyo de la Diputación²³⁰. Tampoco lo consiguió en agosto de 1923, cuando el pleno de la corporación rechazó la moción del diputado provincial Antonio Echeve-Susaeta favorable a la construcción de la carretera de Lanciego a Viñaspre.

Hubo que esperar hasta 1933 para que la construcción del camino vecinal de Viñaspre a Lanciego se incluyera en el Plan Provincial de Carreteras. Los costes fueron repartidos entre el municipio

224 AA: DH-4152-15 (1910): s. fol.

225 AA: DAH-ADL-026-022 (13-07-1911), s. fol.

226 AA: DH-5208-33 (1916-1919) s. fol.; DH-5208-26 (1916-1921), s. fol.

227 FDFA-DH-6327-3-01(1934), s. fol.; DAIC07365 008000 (1935), s. fol. Aunque el casi total silencio de la documentación no permite hacerse una idea exacta de lo ocurrido, es probable que en algún momento la Diputación financiara alguna parte del camino solicitado por Cripán. En las actas de la Diputación de Álava no hay ninguna referencia a este camino, pero sí hemos localizado nóminas relacionadas con el pago de la mano de obra empleada en su construcción, AA: DAIC07365 016000 (1923-1928), s. fol.

228 AA: DH-4112-26 (1915), s. fol.

229 AA: FDFA-DH-6335-6 (1918-1937), s. fol. La coyuntura económica se fue haciendo cada vez más crítica a finales de los años veinte, lo que aceleró el final de la monarquía de Alfonso XIII. Los dirigentes republicanos eran conscientes de que el paro podía agravar el malestar social y llevarse por delante su proyecto reformista. Por eso alentaron a todos los niveles una política de obras públicas con el fin de dar trabajo a los desocupados en una época de prestaciones sociales casi inexistentes (S. Juliá, 2007: 93). No es de extrañar, por tanto, que los municipios implicados utilizaran ese argumento a favor de su solicitud.

230 AA: DH-5678-27 (1918-1920), s. fol.

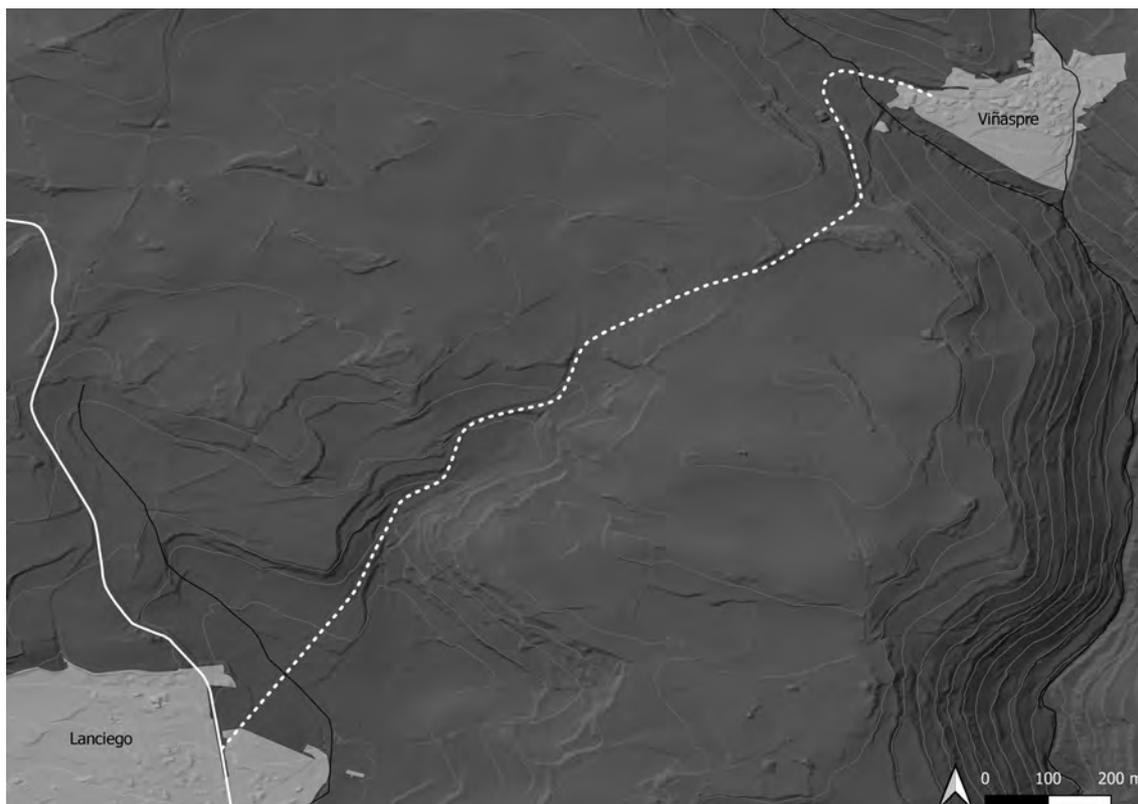


Ilustración 95:
Plano topográfico del camino vecinal de Viñaspre.

y la Diputación. Como solía ser norma, el Ayuntamiento asumió el pago de las expropiaciones en tanto que la Diputación cargó con una parte de la mano de obra. En diciembre de 1933, salió a subasta la contrata del camino, que tenía una longitud de 2,3 km, en 25.892,88 pesetas. Fue rematada a la baja por Narciso González Ribau, vecino de Vitoria, en 21.200 pesetas. En las obras, que se realizaron entre febrero de 1934 y julio de 1935, trabajaron efectivamente vecinos de Viñaspre y de Lanciego²³¹.

5.3.3. Camino vecinal de Páganos: variante de Laguardia

En 1858 el ayuntamiento de Páganos consiguió la colaboración de la Diputación para reparar el camino carreteril que conectaba esta localidad con la carretera de Vitoria a Logroño a su paso por Laguardia. La ayuda consistió en la condonación de la deuda contraída por la corporación municipal con la tesorería provincial. La reparación del camino se hizo mediante veredas –es decir, mediante la colaboración vecinal– y la participación de los peones camineros enviados por la Diputación²³².

Sin embargo, el resultado de la reparación no fue satisfactorio y diez años después el ayuntamiento solicitó la construcción de un camino vecinal de nueva planta. Pero la Diputación alavesa, que estaba realizando una importante inversión en la construcción de carreteras y caminos vecinales

231 AA: FDDA-DH-6335-6 (1917-1937), s. fol. Además de la documentación de archivo, existe también el testimonio de dos testigos octogenarios, nacidos y residentes en Viñaspre: 18072019_SalvadorMAULEONyJuliaTEBERIO_AUDIO (2:43-2:50)

232 AA: DH-813-21 (1858), s. fol.



Ilustración 96:
Variante de Laguardia proyectada por la Dirección Provincial de Carreteras.

por todo el territorio provincial, denegó la petición casi al completo. Únicamente se construyó un pequeño trozo de 250 metros a la entrada de Páganos, que era el tramo que se encontraba en peor estado, y que fue cofinanciado entre la Diputación y el Ayuntamiento²³³.

En consecuencia, la construcción de un camino vecinal de nueva planta se demoró hasta los años treinta del siglo XX. Después de numerosas solicitudes que fueron sistemáticamente rechazadas, en diciembre de 1931 la corporación municipal volvió a intentarlo argumentando que el camino estaba en muy mal estado y que, aunque intentaba conservarlo transitible, la localidad carecía de población y de los recursos económicos necesarios para su mantenimiento. Esta vez la solicitud sí fue aprobada por la Diputación y la petición incluida en el plan de carreteras de 1933²³⁴.

La Dirección Provincial de Carreteras había diseñado una variante para evitar el tránsito de vehículos por el núcleo urbano de Laguardia. Proyectaba desviar la carretera Vitoria-Logroño por el oeste de la capital comarcal hasta empalmar con la que venía de Cenicero. La construcción de esta vía de circunvalación incluía un camino para acceder a Páganos, distante apenas dos kilómetros. Pero el Ayuntamiento de Laguardia se manifestó absolutamente contrario por el impacto que la obra tendría sobre sus viñedos²³⁵.

A pesar de esa oposición municipal, las autoridades provinciales siguieron adelante con el primer tramo de la carretera. El pliego de condiciones deja constancia de la intención de la Dirección Provincial de Carreteras, partidaria de prolongar la variante de Laguardia más allá del citado ramal, tal como se deduce de las características técnicas de un vial y otro en cuanto a la anchura y cali-

233 AA: DH-225-46 (1868-1872), s. fol.

234 AA: FDFA-DH-6348-5 (1929-1935), s. fol.

235 AA: FDFA-DH-6348-5 (1929-1935), s. fol.

dad del firme. Las obras se presupuestaron en 23.733, 50 pesetas y se licitaron en diciembre de 1933. El único postor fue Manuel Rodríguez de las Herrerías, vecino de Bilbao, que ofreció 23.700 pesetas. Las obras se iniciaron en la primavera siguiente y se concluyeron a finales de agosto de 1934²³⁶. Pero la variante no se llevó a cabo tal como estaba diseñada. El trazado actual recuerda al proyecto original pues permite entrever el comienzo de la circunvalación, que acaba bruscamente, así como el ramal de acceso a Párganos.

5.3.4. Carretera de Lapuebla de Labarca a Laguardia

Después de muchos desencuentros, los ayuntamientos de Laguardia y Lapuebla de Labarca por fin llegaron a un acuerdo y solicitaron a la Diputación la construcción de un camino vecinal de nueva factura entre ambas localidades. Mientras duró el desacuerdo, que venía desde mediados del siglo XIX por la negativa de Laguardia a colaborar en su financiación, se mantuvo el camino antiguo. Pero la solicitud se incorporó finalmente al Plan Provincial de Carreteras de 1933. Ambos ayuntamientos aceptaron cofinanciar la construcción en los términos del reglamento vigente en esa materia, a condición de que la carretera llegara hasta el puente colgante y no hasta la entrada de Lapuebla de Labarca²³⁷.

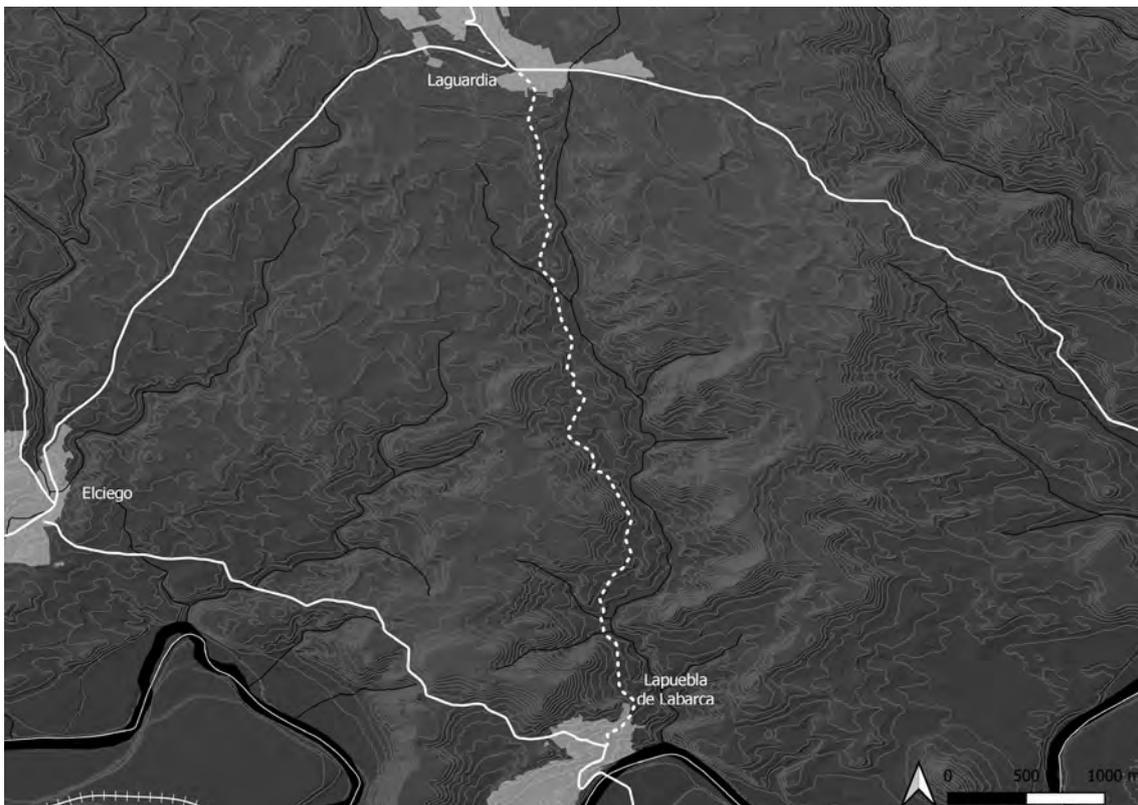


Ilustración 97:
Plano topográfico del camino vecinal carretero entre Laguardia y Lapuebla de Labarca.

Realizado por el ingeniero jefe, el camino proyectado tenía una longitud de 6,7 km, y se presupuestó en 159.160,32 pesetas. La obra se haría en dos fases. En la primera se construiría el tramo com-

236 Ibidem, s. fol.

237 AA: FDFD-DH-6360-3 (1929-1935), s. fol.

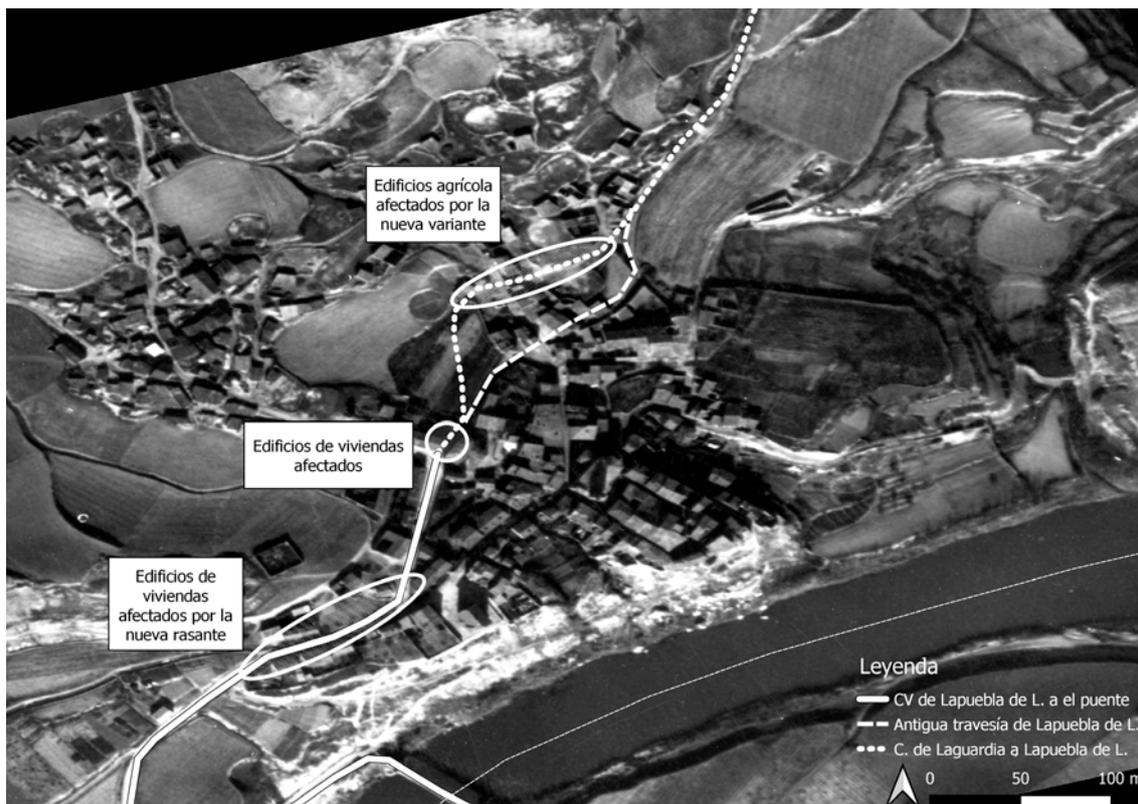


Ilustración 98:
Plano de la variante y nueva travesía de Lapuebla de Labarca.

prendido entre el cruce de las carreteras Laguardia-Cenicero y Vitoria-Logroño hasta la entrada en Lapuebla de Labarca. Quedaba para una segunda fase la travesía urbana y el acceso al puente pues, debido a su complejidad técnica, debía realizarse un estudio más complejo. En la Memoria que acompañaba al proyecto se detallaban las dificultades: desigual anchura de las calles, fuertes desniveles, derribo de algunos edificios, construcción de muros de contención y grandes diferencias de altura en las entradas a las casas inducidas por una nueva rasante; por no hablar de la necesidad de conocer la solidez del suelo y el subsuelo por las numerosas bodegas existentes.

La carretera proyectada era, en realidad, una rectificación del trazado y ensanche del antiguo camino, que incluía la mejora de pendientes y rasantes. Las labores más complejas tuvieron lugar dentro del núcleo urbano de Lapuebla de Labarca. Para rebajar la pendiente y la angostura de la calle real se desvió su trazado por el norte de la villa. Comparando la documentación de archivo con el análisis espacial realizado mediante SIG se ha podido comprobar que el camino antiguo accedía al núcleo urbano por el este. La nueva travesía urbana del camino vecinal, una vez dentro del pueblo, conectaba las bodegas con el puente mediante un tramo más ancho y menos empinado.

A la subasta de las obras, que tuvo lugar el 28 de noviembre de 1933, concurren siete contratistas. Fueron adjudicadas, al igual que las de Párganos, a Manuel Rodríguez de las Herrerías por 125.675 pesetas. La complejidad técnica del nuevo acceso a Lapuebla de Labarca, así como la demora en la concesión del permiso por el Ministerio de la Guerra demoraron la conclusión de las mismas hasta julio de 1935²³⁸.

La travesía de Lapuebla de Labarca fue, tal como se intuyó desde el primer momento, la parte más complicada. Se optó por evitar en la medida de lo posible las calles más estrechas del núcleo

238 Ibidem, s. fol.

urbano al tiempo que se derribaron algunos edificios agrícolas, tal y como hemos podido comprobar mediante SIG. Una parte del nuevo trazado se hizo en forma de travesía y la nueva rasante modificó la entrada a numerosas casas de la calle principal, de forma que algunas quedaron por encima del nivel y otras por debajo. En otras palabras, que la entrada a algunos portales quedó semienterrada a pesar de los desvelos del ingeniero jefe para reducir al máximo el impacto de esa circunstancia. No fue –en cualquier caso– algo excepcional, porque durante la primera mitad del siglo XX se adoptó esa misma solución en travesías con problemas semejantes.

5.3.5. El final del aislamiento del valle Ega

Al terminar el siglo XIX la cabecera del Ega era un espacio donde todavía no existía un sistema viario moderno, más allá del rudimentario puerto de Lapoblación. Esta carencia resultaba especialmente problemática para los municipios de Bernedo, Lagrán y Pipaón. Con demasiada frecuencia lluvias, nieves y hielos dejaban incomunicada esta zona durante el invierno. La incomunicación desalentaba la modernización de su agricultura porque resultaba poco rentable invertir en mejoras si luego no se podía dar salida fácil a los frutos cosechados. Así lo hizo constar la Federación Católica-Agraria de Álava en un informe fechado el 7 de julio de 1924:

Que por carecer de carretera y de toda clase de medios de comunicación en la zona de Bernedo y contiguas, esta Federación se ve en la imposibilidad de desarrollar allí su acción agraria, pues los servicios de suministros de abonos y otros artículos agrícolas que son los que ordinariamente impulsan a los labradores a ingresar en nuestra Obra resultan casi nulos, y no puede menos que suceder así ya que los transportes en condiciones extremadamente difíciles encarecen la mercancía hasta el punto de hacerla inaplicable en aquella región²³⁹.

La mala calidad de la red caminera también dificultaba la explotación minera y forestal. Así lo habían denunciado unos años antes los socios de las minas registradas en Lagrán, Villafría y Bernedo. En 1907 expusieron «respetuosamente» a la Diputación de Álava «que estamos explotando las minas con carros por caminos espantosos, tan completamente intransitables, que hacen de todo punto imposible el poder transportar por ellos el material»²⁴⁰.

Esta situación era el resultado de dos factores. Por un lado, la elevada altitud de los pasos de la sierra de Cantabria en su tramo central, que superan con holgura los mil metros sobre el nivel del mar; por otro, la división administrativa del valle del Ega, fragmentado entre las provincias de Álava, Burgos y Navarra. Ambas circunstancias, el elevado coste de los caminos con puertos de montaña y la diversidad de instituciones implicadas con intereses no siempre coincidentes, retrasaron la modernización de la red viaria comarcal.

En fecha tan tardía como 1917 Roberto Dublang, ingeniero de caminos y director de carreteras de Álava, describía la penosa situación de la comarca en los siguientes términos:

Debido a la existencia del Condado de Treviño, están muy poco desarrolladas las comunicaciones al sur de Vitoria y en el desamparo más absoluto la comarca situada al E. y al S. del Condado. La comunicación más directa de Vitoria a Logroño sería por Ullívarri de los Olleros, Oquina, Sáseta, Urarte, Bernedo y Yécora ... [Pero eso equivaldría al] siguiente juego de límites de Provincia: Álava, Burgos, Álava, Burgos, Álava, Navarra, Álava y Logroño. Esta misma dificultad [explica] que los Ayuntamientos de Valderejo, Bernedo, Lagrán y Marquínez, no tengan todavía comunicación por carretera (Dublang, 1917: 4).

239 AA: DH-6358-5 (1919-1938), s. fol.

240 AA: DH-5654-24 (1907), s. fol.

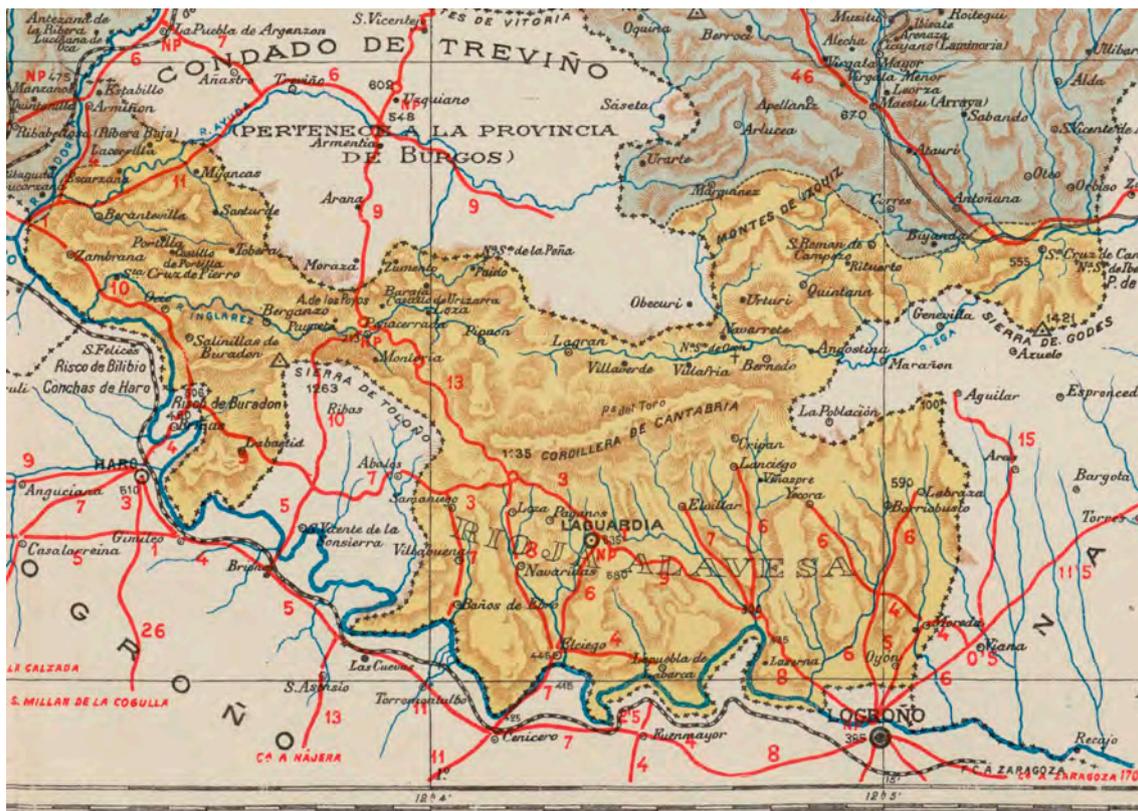


Ilustración 99:
 Mapa de Álava en 1910 donde se aprecia la incomunicación de la Montaña Alavesa.
 Fuente: Servicio de Documentación Geográfica y Bibliotecas (IGN). Autores: Benito Chias y J. Soler.

Esta circunstancia obligó a entablar conversaciones y alcanzar acuerdos con las Diputaciones vecinas. Si para conectar la cabecera del valle del Ega con la capital alavesa resultaba imprescindible entenderse con la Diputación Provincial de Burgos y con el Ministerio de Fomento, para facilitar la salida de esa misma zona hacia Logroño y hacia Estella por Santa Cruz de Campezo no había más remedio que llegar a un acuerdo con Navarra. Como cabe suponer, las negociaciones políticas –en las que intervinieron también los diputados a Cortes de los distritos de Miranda de Ebro, Vitoria y Laguardia– demoraron mucho la extensión de red vial.

Con el fin de mejorar el mal estado de las comunicaciones en el interior del Condado de Treviño y acercar la capital alavesa al valle del Ega, el 15 de julio de 1891 se aprobó una moción en las Cortes que incorporaba al Plan General de Carreteras del Estado la construcción de una vía de tercer orden. Comenzaría en Miranda de Ebro y terminara en la localidad alavesa de Santa Cruz de Campezo, donde enlazaría con la carretera Vitoria-Estella. La nueva carretera exigía construir de nueva planta un primer tramo entre Miranda de Ebro y la localidad de Cucho, luego aprovecharía parte del trazado ya existente entre La Puebla de Arganzón y Ventas de Armentia, poblaciones pertenecientes al Condado de Treviño. Después atravesaría transversalmente este enclave burgalés de oeste a este, para entrar en Álava por Bernedo y seguir el curso del río Ega hasta Santa Cruz de Campezo. Tendría una longitud total de 56,5 km.²⁴¹

La construcción de esa carretera tardó décadas en completarse pese a la intervención de los Diputados a Cortes por Miranda de Ebro y Laguardia. En 1914 tan solo se había construido el

241 *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, 15 de junio de 1891, núm. 106: 313.

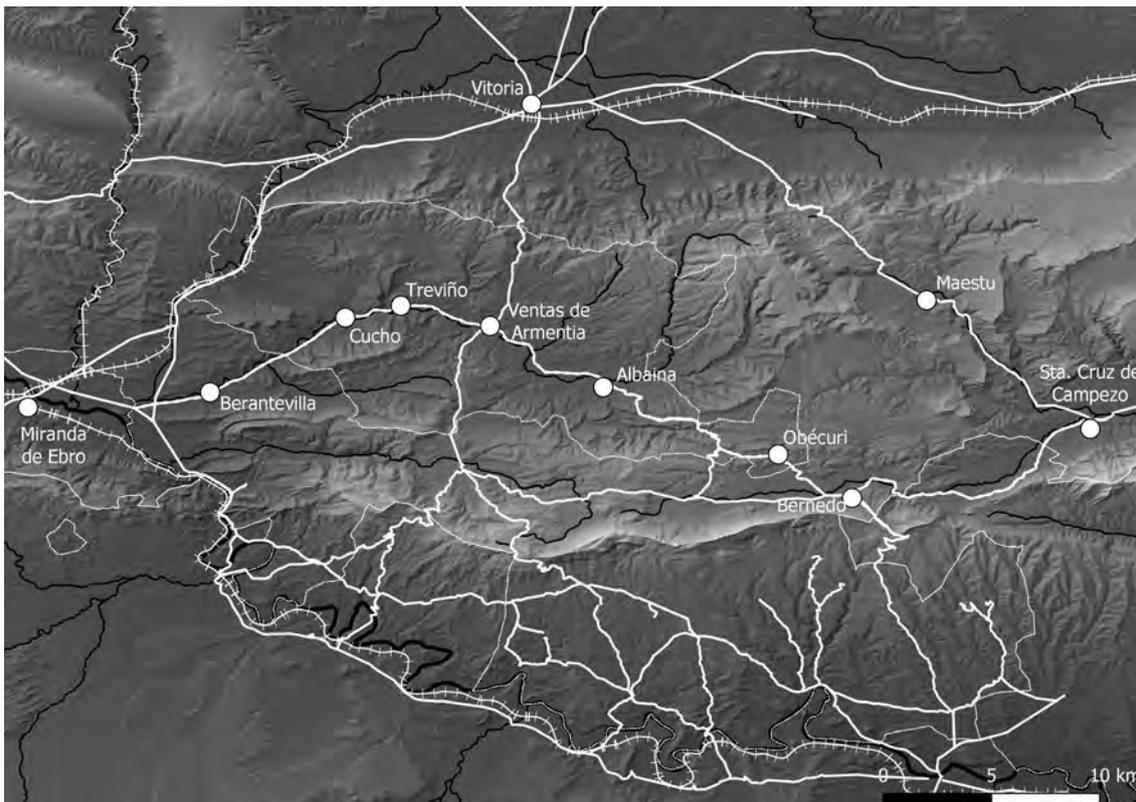


Ilustración 100:
Plano topográfico de la carretera de tercer orden de Miranda de Ebro a Santa Cruz de Campezo pasando por Treviño (en línea de puntos).

tramo Miranda de Ebro-Cucho y la sección Ventas de Armentia-Albaina. Es decir, que los 26,5km construidos apenas representaban la mitad del trayecto proyectado²⁴².

Durante ese largo lapso de tiempo, el proyecto sufrió algunos cambios. Como la propuesta inicial preveía que la carretera atravesara el enclave treviñés y finalizara en Bajauri, la Diputación de Álava se propuso continuarla y construir a su costa un ramal hasta Lagrán, localidad alavesa colindante con Bajauri y cabecera del río Ega. Pero en la década de 1920, el Estado decidió prolongar su carretera hasta Obécuri, el pueblo más oriental del Condado de Treviño y también lindante con Álava. De manera que al final Bernedo se convirtió en un importante cruce de caminos porque fue el lugar elegido para enlazar la carretera procedente del Condado con la que debía continuar hacia el oeste por el valle del Ega hasta Campezo, y hacia el sur, atravesando la sierra de Cantabria por el paso de Lapoblación, hasta Yécora, Oyón y Logroño.

Aunque lento, el avance del trazado movilizó a los pueblos alaveses del valle del Ega. Angostina, Bernedo, Villafría, Villaverde y Lagrán solicitaron que la Diputación les ayudara a terminar el ramal de Bajauri. Aducían que:

(...) la construcción de la expresada carretera contribuirá para mejorar (...) la situación que atraviesan sus habitantes y evitar con ello la emigración de sus hijos a las Américas, pues teniendo vías de comunicación pueden transportar en carro sus frutos a Vitoria y a Logroño, en vez de verificarlo, como en la actualidad lo verifican, con ganado de carga, gastándose durante el viaje en paradas, cadenas y demás, tres cuartas partes de lo que

242 AA: DAIC06547 006000, s. fol.; *Gaceta de Madrid*, núm. 223 (11/8/1914): 346.

*sacan de la mercancía, pues como son los principales frutos que se importan muy separados, tales son las patatas, el carbón y la leña, no pueden llevar más que una pequeña cantidad en los ganados*²⁴³.

La primera delineación de la vía prevista por la Diputación alavesa conectaba la carretera estatal de Treviño con la de Oyón en Bajauri y pasaba por Lagrán, Villaverde y Villafría. Desde este último pueblo la carretera ascendería en línea recta hasta pasar al otro lado por el puerto de La Aldea, punto desde el que comenzaba a descender por Lapoblación, Meano (todavía en Navarra) y Yécora (ya en territorio alavés). El trazado previsto no pasaba por Bernedo y alejaba la nueva carretera de otras localidades también alavesas como Angostina, Navarrete, Urturi, Quintana y San Román de Campezo.

En esas circunstancias, en junio de 1910 los técnicos de la Diputación de Álava presentaron el estudio del primer trozo de una carretera de tercer orden que uniría Oyón con la estatal del Condado de Treviño. Este tramo debía comunicar Lagrán con Villaverde, su pedanía, y Bajauri. La viabilidad del proyecto exigía, entre otras cosas, que esa localidad burgalesa construyera a su costa el empalme con el tramo procedente de Lagrán. Aunque a la Diputación llegaron *«noticias fidedignas de que el expresado pueblo ha de corresponder al sacrificio que se impone Álava»*²⁴⁴, ese compromiso no se plasmó por escrito. En consecuencia, y tal como se refleja en las fotografías aéreas de 1932, ese ramal no se construyó hasta mucho después.

La carretera de Bajauri a Lagrán y Villaverde fue diseñada por el arquitecto provincial Fausto Íñiguez de Betolaza. El tramo más complicado desde el punto de vista orográfico era el de Bajauri a Lagrán porque debía salvar los montes comuneros existentes entre ambas localidades. El desnivel medio del proyecto ideado por Íñiguez de Betolaza no llegaba al 3%, aunque en algún punto podía llegar al 7%. En comparación, el segundo tramo del camino –que va de Lagrán a Villaverde siguiendo el curso del río Ega– es mucho más tendido y no ofreció mayor dificultad²⁴⁵.

La longitud total del camino era de 4.148,42 metros y se presupuestó en 32.984,99 pesetas, más el coste de las expropiaciones que corrieron por cuenta del ayuntamiento de Lagrán. El ancho de la plataforma era de 8 metros, salvo cuando se construía sobre un terraplén, en cuyo caso podía reducirse hasta los 6,50 metros. La calzada debía tener 4 metros de ancho y 50 centímetros cada paseo, incluidos los cordones. La parte superior del ancho de las cunetas, de medio metro de profundidad, se fijaba en 75 centímetros y 40 centímetros la inferior, al tiempo que se prescribía para los taludes una inclinación de 45 grados.

El proyecto precisaba también las demás características técnicas del camino. El firme debía tener un grosor de 30 centímetros en el centro y 17 centímetros en los extremos, con un ligero bombeo y formado por tres capas. La primera de piedra machada de 6 centímetros, y la segunda de 5 centímetros. Después se debía recebar con cascajo y pasar el cilindro hasta asentar la grava. Los muros de contención debían ejecutarse en piedra seca. En cuanto a las obras de fábrica se proyectaron 14 tajeas de 65 centímetros de ancho y un metro de alto (salvo cuando fuera necesario rebajarlas, aunque siempre deberían quedar por encima del medio metro). Debían cubrirse con losas de un grosor no inferior a 20 centímetros. Si el suelo sobre el que se asentaban era poco consistente, se debía proteger con una losa la parte inferior para reducir la erosión. Solamente se proyectó un puente sobre el río Ega, cuyas dimensiones exactas desconocemos porque se han perdido los planos. Sin embargo, se ha conservado el pliego de condiciones que detalla su factura: de un solo arco de sillería, revestido con piedra arenisca de la mejor clase de grano fino de 12 centímetros y la bóveda de mampostería de piedra dura de la zona.

El proyecto se aprobó en septiembre de 1910. Poco después llegó la pertinente autorización del Gobierno Militar de Álava para dar comienzo a las obras, cuya subasta se realizó en enero del año

243 AA: DAIC06547 001000 (1910-1913), s. fol.

244 Ibidem, s. fol.

245 AA: DAIC 06547 001000 (1910-1913), s. fol.



Ilustración 101:
Fotografía aérea de 1932 donde se aprecia cómo la carretera construida por la Diputación de Álava termina en el límite provincial con Burgos.
Fuente: Catastro de Álava.

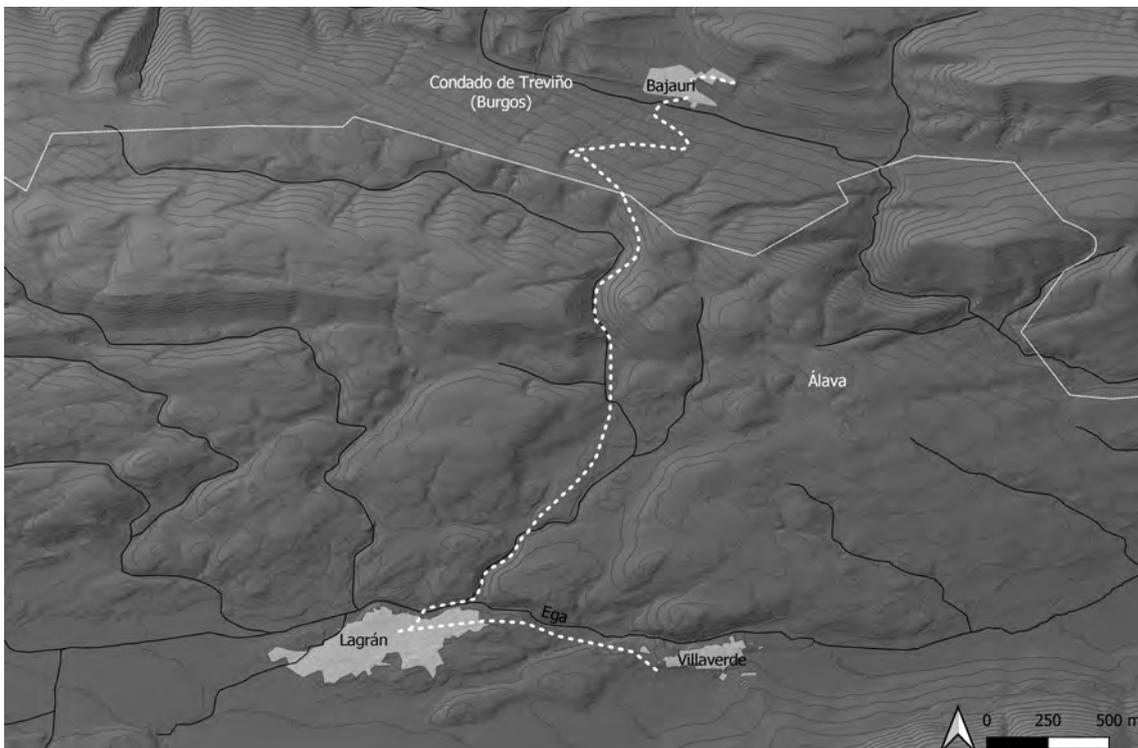


Ilustración 102:
Plano de la carretera proyectada entre Lagrán, Bajauri y Villaverde.

siguiente. Los rematantes fueron Matías y Pascual de Audícana, por un importe de 29.694 pesetas. El plazo de ejecución fue de un año. La principal dificultad a la que se enfrentaron los contratistas fue la inexistencia en la zona de una cantera de arenisca, por lo que tuvieron que recurrir a la caliza local. Las obras fueron entregadas el 13 de enero de 1913 tras haber obtenido el visto bueno del arquitecto provincial²⁴⁶.

En paralelo, al otro lado de la sierra también se fueron dando pasos para conectar Oyón con Vitoria. El tramo de Yécora llevaba largo tiempo proyectado, pero no fue ejecutado hasta la década de 1910. Ya en 1868 esa villa riojano-alavesa había solicitado a la Diputación construir un camino vecinal por donde discurría el antiguo de caballerías argumentando que era imprescindible para transportar sus productos a Logroño y desde allí exportarlos por ferrocarril²⁴⁷. En junio de 1881 la Diputación aprobó la reposición, ampliación y mejora del camino antiguo. Además, concedió una pequeña subvención y autorizó al ayuntamiento de Yécora el cobro de temporal de algunos arbitrios²⁴⁸. Sin embargo, las obras se llevaron a cabo de manera tan superficial que, en 1910, la documentación nos habla del mal estado de la vía y de la necesidad de construir un camino nuevo²⁴⁹.

Fue entonces cuando este camino, en principio estrictamente local, se incorporó como un tramo de la carretera de Oyón al Condado de Treviño. De manera que en marzo de 1911 se iniciaron los trámites para la construcción del trozo comprendido entre Oyón y Yécora, hasta llegar al límite provincial con Navarra y se solicitó la autorización del Gobierno Militar de Álava. Como era norma habitual, los gastos de construcción fueron a cargo de la tesorería provincial en tanto que el coste de los terrenos expropiados y ocupados temporalmente fueron financiados por los dos ayuntamientos²⁵⁰.

El coste de la nueva carretera, con una longitud de 10,5 km, se presupuestó en 87.662,23 pts. Las características técnicas –dimensiones de la caja, amplitud del firme y morfología de las obras de fábrica– eran como las del tramo proyectado en el término municipal de Lagrán. La subasta se realizó el 30 de junio de 1911 y fue rematada por los contratistas vitorianos Francisco Iparraguirre y Miguel Viguría, los mismos que habían realizado las obras en Labraza y Barriobusto, por un importe de 75.490 pts. Las obras fueron entregadas y recibidas por el arquitecto provincial en enero de 1914.

Durante el transcurso de las obras, el ayuntamiento de Yécora propuso modificar el trazado del camino a su paso por la localidad para reducir el desnivel y sacarlo del casco urbano. La Diputación de Álava, sin embargo, rechazó la propuesta por considerar desorbitado su sobrecoste. El presupuesto aprobado inicialmente se incrementó, no obstante, porque el caudal del río La Solana había sido medido de forma incorrecta y el puente para salvarlo pasó a tener dos arcos en lugar de uno. En los cálculos tampoco se había tenido en cuenta el sistema de regadío y por eso hubo que construir más tajeas de las presupuestadas inicialmente para mantener el sistema de acequias ya existente. También se aumentaron los gastos del camino a su paso por Oyón, porque hubo que recortar el espacio dedicado al pórtico de entrada al templo principal de la villa para construir las aceras del itinerario urbano de la carretera. Todas estas intervenciones imprevistas tuvieron un sobrecoste de 12.785,84 pesetas, que elevaron en casi un 17 % la puja en que fue contratada la obra²⁵¹.

Durante la dictadura de Primo de Rivera se concluyó por fin el tramo que discurría por el enclave de Treviño entre Albaina y Obécuri, población lindante con Álava. La documentación histórica nos ha permitido precisar las fechas de su construcción, pues sabemos que el 2 de noviembre

246 Ibidem, s.f.

247 AA: DH-371-1 (1864-1871), f. 79.

248 AA: DAH-ADL-001-021 (Acta de la sesión de la Diputación Provincial de Álava, 23 de junio de 1881, ff. 182-207).

249 AA: DH-4116-5 (1914), f. 2; DH-4116-17 (1914), f. 3.

250 AA: DAIC 06547 002000 (1911-1915), s. fol..

251 Ibidem, s. fol.

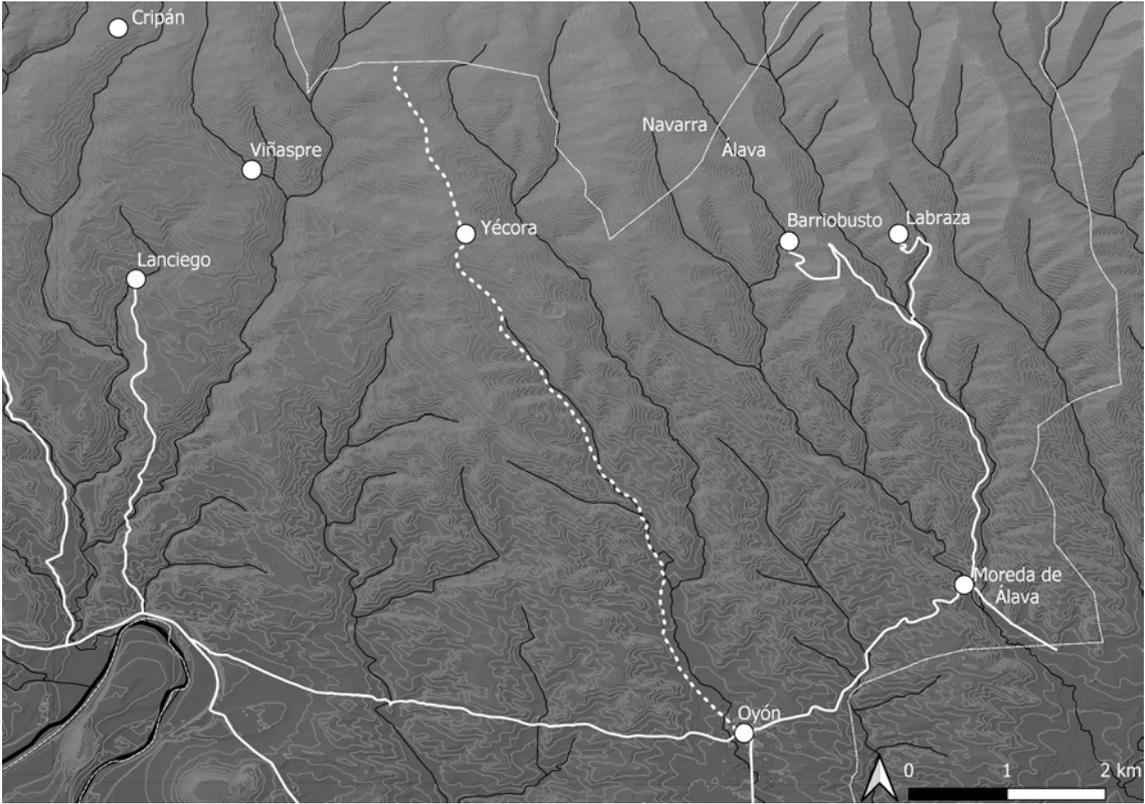


Ilustración 103:
Plano del tramo de Oyón, población alavesa en el límite con Logroño y Navarra.



Ilustración 104:
Travesía a su paso por la Iglesia parroquial de Oyón donde se aprecia el muro construido para salvar la diferencia de altura entre el pórtico y la carretera.

de 1922 se anunció la salida a subasta de la obra, que debía estar concluida para el 31 de marzo de 1925²⁵². Pero como tantas veces ocurre, los plazos se demoraron y la carretera no se terminó hasta verano de 1928²⁵³

Una vez que la carretera estatal de tercer orden llegó a Obécure, el pueblo más oriental del enclave treviñés, se empezó a trabajar en la conexión entre las provincias de Álava y Burgos. Para ello el 12 de mayo de 1925 se reunieron Teófilo Rodríguez Bascones, ingeniero jefe de obras públicas del distrito de Burgos, Manuel Echanove, director de carreteras de Álava, y Luis Rodríguez Arango-Somoza, ingeniero encargado del mantenimiento de la carretera de Miranda²⁵⁴. Tras debatir otras alternativas, acordaron continuar la carretera estatal por la orilla izquierda del río Obécure hasta el límite provincial con Álava, continuarla por Navarrete y, después de haber cruzado el río Ega por el fondo del valle, prolongarla hasta Bernedo. En esa población confluirían, como ya se ha dicho, la carretera que continuaba hasta Santa Cruz de Campezo y la que llegaba desde Oyón y Logroño por el puerto de Lapoblación.

En noviembre de 1926 se presentó el proyecto completo. En la memoria se argumentaba que la carretera buscaba no solo mejorar la comunicación por carretera con los pueblos aledaños a la villa de Bernedo. También pretendía facilitar las comunicaciones de esta comarca con Vitoria, el sector oriental de Rioja Alavesa y la ciudad de Logroño. Sin embargo, esto último se demoró –como luego veremos– por las dificultades surgidas en la negociación con la Diputación de Navarra.

Este tramo de carretera fue el primero de nuestra área de estudio diseñado por un ingeniero civil y no por un arquitecto como había sido costumbre. Así queda reflejado en el pliego de condiciones. Era mucho más minucioso que los anteriores y en él se recomendaba por primera vez adaptar el trazado a las necesidades del medio millar de automóviles que circulaban por las carreteras provinciales. En concreto, proponía diseñar curvas de transición con un radio inferior a los 50 grados y un peralte del 4 % para enlazar las rectas y los tramos virados²⁵⁵.

Sin embargo, el estudio arqueológico con fotografía aérea muestra que esas innovaciones no siempre se llevaron a cabo, que las curvas de transición apenas se realizaron y que en buena parte del trazado se mantuvo el sistema tradicional. En la ilustración 105 podemos apreciar cómo la carretera fue diseñada con un mayor número de curvas que las que finalmente se hicieron y resultan visibles en la ilustración 105. Y para ejemplo un botón. Al norte del pueblo de Navarrete se diseñó una curva de 50 grados de radio que venía antecedida por otra de 200. Sin embargo, esta curva nunca se ejecutó. Se optó por un trazado con curvas mucho más cerradas sin ningún tipo de transición ni clotoide.

Otra innovación que sí se materializó en esta carretera fue la utilización de cemento portland y hormigón en las obras de fábrica, aunque no se aplicó en todos los tramos. Las paredes laterales de las tajeas o los estribos siguieron siendo de mampostería ordinaria. Las losas de tapa se comenzaron a sustituir por «placas de hormigón armado de 15 centímetros de espesor y diez varillas de 12 milímetros por metro lineal en el sentido de la carretera y otra de diez y seis milímetros por metro lineal en dirección de la corriente». Los dos puentes que se construyeron también siguieron un diseño similar a las tajeas. Se sustituyó el arco rebajado por una losa de hormigón armado con aristones y asientos de sillería, estribos y aletas o muros de acompañamiento de mampostería ordinaria revocada. Los tímpanos y los antepechos también eran de hormigón armado. En cuanto

252 *Gaceta de Madrid*, núm. 306 (2/11/1922): 416.

253 AA: FDFA-DH-6355-5, s. fol.

254 AA: DH-6358-5 (1924-1933), s. fol.

255 AA: DH-6358-5 (1924-1933), s. fol. A 31 de diciembre de 1925 había registrados 583 automóviles en Álava (Uriol, 1992: 225).



Ilustración 105:
Plano del diseño original del proyecto de 1926.
Fuente: AA: DH-6358-5 (1924-1933).



Ilustración 106:
Fotografía aérea de la carretera del noroeste de Navarrete (1932).
Fuente: Catastro de Álava.



Ilustración 107:
Tajea donde se puede apreciar la losa de hormigón y los estribos de mampostería.

al pavimento, se optó por el macadam, aunque para entonces la Diputación ya estaba empleando betún y alquitrán en las principales carreteras alavesas²⁵⁶.

El macadam es un tipo de pavimento compuesto por piedra machacada y áridos que posteriormente es comprimido por un rodillo. Fue inventada por el escocés John Loudon McAdam en el primer tercio del siglo XIX y pronto se extendió su uso por toda Europa. Este firme permitía una mejor conservación de la infraestructura al facilitar el drenaje del agua. Sin embargo, desde comienzos del siglo XX se evidenciaron las carencias de este sistema, muy apropiado para los vehículos de tracción animal pero menos para las elevadas velocidades de los coches modernos. Por eso, se experimentaron diferentes opciones con el fin de generar menos polvo y mayor comodidad en la conducción. Aunque se ensayó con distintos adoquinados y empedrados, pronto se impuso el sistema de los riegos bituminosos (Ruiz, 2012: 92 y 126). En la década de 1920 está técnica ya estaba presente en España y consistía en aplicar betún o alquitrán sobre el macadam. Sin embargo, su coste era mayor y se limitó a las principales carreteras. En el caso de Álava, su uso antes de 1930 estuvo limitado a las principales vías de comunicación. De hecho, la primera adquisición de alquitrán, betún y asfalto para la reparación de carreteras data de 1927²⁵⁷.

Presupuestada en 84.168,80 pesetas, la obra fue licitada en junio de 1927 y rematada por Gregorio Gómez Torres, vecino de Salvatierra, en 74.000 pts. Los trabajos comenzaron aquel otoño, una vez recogida la cosecha en los terrenos afectados. Sin embargo, la meteorología invernal del valle

256 Ibidem, s. fol.

257 AA: DAIC07371 012000 (1927).



Ilustración 108:
Trazado de la parte baja del puerto en la parte alavesa.
Fuente: *Vuelo Americano de 1956, Serie B.*

obligó a interrumpir los trabajos de forma intermitente, motivo por el que la carretera no quedó terminada hasta agosto de 1929²⁵⁸.

La última infraestructura viaria que se construyó dentro de la cronología de esta investigación fue la conexión entre Bernedo y Lapoblación. Pese a su importancia histórica y estratégica, la adecuación del puerto de La Aldea o de Bernedo a las necesidades del transporte local y regional se retrasó porque exigía el acuerdo de dos administraciones distintas: las Diputaciones de Álava y Navarra. Por esa razón, las obras de remodelación y mejora del puerto no comenzaron hasta bien entrados los años 30 y después de negociaciones larguísimas. En agosto de 1932 ambas administraciones llegaron a un acuerdo: Álava construiría a su cargo la carretera desde Bernedo a Marañón, dando así continuidad a la estatal que iba desde Miranda de Ebro a Santa Cruz de Campezo por Treviño, y Navarra se encargaría de la sección pendiente dentro de sus límites administrativos de la carretera que iba de Oyón a Bernedo²⁵⁹.

Pese a lo acordado, Navarra demoró la construcción de la carretera al dar prioridad a otras obras. Ante esta situación las Diputaciones de Álava y Logroño reclamaron el cumplimiento de lo pactado. Es más, ofrecieron prestar dinero a Navarra para acelerar la conclusión del tramo comprometido, presupuestado en 80.000 pesetas. Así las cosas, la Diputación alavesa solicitó a los ayuntamientos implicados que asumieran los intereses del préstamo concedido por la Caja de Ahorros Provincial a Navarra durante diez años²⁶⁰.

258 AA: DH-6358-5 (1924-1933).

259 AA, DH-6355-5, s. fol.

260 Ibidem, s. fol.

En noviembre de 1934, Álava anunció la celebración de la subasta para rematar las obras del camino –de 2.789,20 metros de longitud– y presupuestadas en 75.628,73 pesetas. El 29 de diciembre tuvo lugar el remate, que se cerró en 57.000 pesetas, ofrecidas por el contratista José Ángel Imaz Aguirre, vecino de Zaldueño (Álava). Las obras comenzaron en el verano siguiente, pero quedaron paralizadas tras el estallido de la guerra civil. El parón duró hasta septiembre de 1937 debido, en parte también, a los problemas financieros del contratista. Fue entonces cuando la Diputación alavesa decidió retomar los trabajos mediante el sistema de ejecución de obra por administración. Es decir, que la Diputación pagaba a mes vencido al contratista los materiales y las nóminas para continuar con la construcción, que se concluyó finalmente en diciembre de aquel mismo año.

El pliego de condiciones redactado en diciembre 1934 no descuidó las exigencias debidas al automóvil en la configuración de las curvas. Ejemplo de ello es el empleo de giros de transición como las lemniscatas en las curvas de menor radio. Tal y como podemos observar en la ilustración 108, estas curvas facilitaban la incorporación de los automóviles a una curva. La lemniscata de Bernoulli fue empleada en España a partir de 1927 en el puerto salmantino de La Vallejera y desde entonces se popularizó su uso (Ruiz, 2012: 163; Rodríguez et alii, 2011: 10). Además, se definió un trazado completamente nuevo para evitar los inconvenientes del antiguo, que ascendía pegado a la orilla de un arroyo.

En vísperas de la Guerra Civil el mapa viario alavés quedaba diseñado y prácticamente completado. Todas las localidades de nuestra área de estudio quedaban conectadas por carretera o camino vecinal con el resto de la red. El papel del Estado, aunque reducido por las competencias en esta materia de la Diputación, resultó determinante para completar ciertas conexiones a través de las carreteras de Haro a Santa Cruz de Campezo. Permitted, por ejemplo, conectar Labastida con Peñacerrada a través del puerto de Rivas de Tereso; mediante cortos ramales también permitió que enlazaran con esa ruta principal los pueblos existentes en las cuencas de los ríos Inglares y Ega, como fue el caso de Pipaón.

No obstante, hasta después de la contienda no se completará la conexión de Lagrán-Bernedo-Santa Cruz de Campezo, ni tampoco el tramo Peñacerrada-Zambrana. En Rioja Alavesa sólo estaba pendiente de concluir la conexión Lapoblación-Laguardia por Elvillar y Cripán. Esta carretera debía servir para que todos los pueblos al noreste del partido judicial de Laguardia tuvieran conexión con su cabeza de partido.

La siguiente tabla sintetiza la situación de la red viaria provincial, articulada en secciones y las vías que tenían adscritas, con arreglo al Reglamento de 1935.

Tabla 13:
Secciones y vías adscritas según el Reglamento de 1935

Sección	Vías adscritas
Vitoria a Vergara por Arroyabe	Escalmendi a Ozaeta
	Ilarraza a Lubiano
Vitoria a Durango por Villarreal	Villarreal a la estación
	Vitoria a Mondragón por Aramayona
	Vitoria a Bilbao por Arratia
	Villarreal a Larravea
	Camino de Durana a Araca
	Urbina a la estación

Sección	Vías adscritas
Vitoria a Bilbao por Murguía y Barambio	Amezaga a Orduña e Yzarra
	Aranguiz a Antezana
	Subijana a Izarra (tramo norte)
	Apodaca a Murua
	Belunza a Izarra
	Ramal de Unzá
	Gopegui a Manurga
	Camino de Vitoria a Martioda
Vitoria a Valmaseda por Amurrio	Ibagüen a Bizkaia por Oquendo
	Satia a Ureta
	Llodio a Oquendo
	Lezama a Baranbio
	Respaldiza a Luyando
	Murga a Maroño
	Orduña a Délica
	Venta del Laurel a Quejana
Vitoria a Bóveda por Salinas	Subijana a Izarra (tramo sur)
	Villanueva a Nograro
	Espejo a Barrio
	Villanueva a Angosto
	Subijana a Cárcamo
	Zuazo a la estación
Vitoria a Miranda por Armiñón	Zambrana a Puentelarrá (tramo oeste)
	Armentia a la carretera
Vitoria a Logroño por Labastida y Laguardia (sección 1ª)	Zambrana a Puentelarrá (tramo este)
Vitoria a Logroño por Labastida y Laguardia (sección 2ª)	Samaniego a Baños, Villabuena y Elciego
	Leza a Elciego por Navaridas
	Laguardia a Cenicero
	Entrada a Navaridas
	De Laguardia a Lapuebla de Labarca

Sección	Vías adscritas
Vitoria a Logroño (3ª sección)	Logroño a Labraza
	Lapadul a Barriobusto
	Oyón a Yécora
	Assa a Cripán
	Moreda a Viana
Vitoria a Rioja por Peñacerrada	Peñacerrada a Villaverde
	Ramal a Pipaón
	Lagrán a Bajauri
	Obécuri a Bernedo
	Ramal a Payueta
	Mendiola a Vitoria
Vitoria a Navarra por Maestu	Santa Cruz de Campezo a San Vicente de Arana
	Ramal de Aberásturi
	Santa Cruz a Genevilla
	Apellaniz a Maestu
	Camino de Argandoña a Estíbaliz
Vitoria a Navarra por Salvatierra (1ª sección)	Mendíjur a Albéniz
	Salvatierra a Gordoia
	San Román a Araya
	Salvatierra a Zuazo
	Vicuña a la carretera
	Ordoñana a la carretera
Vitoria a Navarra por Salvatierra (2ª sección)	Ilárroza a Salvatierra
	Ramal de Gauna
	Ramal estación de Alegría
	Ilárroza a Junguitu
	Ramal de Zurbano
	Salvatierra a Contrasta

6. Conclusiones

Tal como expusimos en la introducción, esta investigación tiene por objeto estudiar la modernización de la red viaria construida en el sudeste alavés (causas, fases, procesos y agentes) entre 1792 y 1936; es decir, entre la publicación del primer plan general de carreteras aprobado por la Provincia de Álava y el comienzo de la Guerra Civil. Busca además hacerlo desde una doble perspectiva analítica: histórica y arqueológica.

El espacio de observación elegido es el sudeste alavés. Está formado por dos comarcas colindantes con elementos comunes, pero también con importantes diferencias orográficas, edafológicas y climáticas. Tradicionalmente la Montaña Alavesa (535,13 km²) ha sido una zona poco poblada, relativamente aislada y una economía de base silvo-pastoril apegada al autoconsumo. Ocupa un corredor alargado, de este a oeste, delimitado al norte por los Montes de Vitoria y al sur por la sierra de Toloño-Cantabria-Codés. Entre esa serranía y la margen izquierda del Ebro se asienta la Rioja Alavesa (316,3 km²). De clima más suave, es un espacio más abierto y accesible. Su agricultura se ha basado en la trilogía mediterránea, si bien desde mediados del siglo XVIII ha desarrollado una marcada tendencia a la especialización vitivinícola.

La primera conclusión de este estudio es que la renovación de la red viaria en ese espacio se realizó en tres fases. Inducida por el impulso constructor iniciado durante el reinado de Carlos III, la primera (1792-1833) se prolongó hasta el estallido de la Primera Guerra Carlista. Durante ese tiempo se diseñaron —y en parte se construyeron— los tramos alaveses de los grandes ejes de comunicación que unían la Meseta con el Cantábrico oriental, Francia y el Valle del Ebro. En esa coyuntura y con el respaldo de la Corona, la Diputación Foral de Álava promovió la construcción de una red provincial de caminos carreteros transversales con Vitoria como punto de referencia. De esta forma la capital alavesa mejoró su conexión con Burgos y San Sebastián (por el Camino Real de Postas), con Bilbao (por dos itinerarios distintos: Altube y Durango), con Logroño (por Laguardia) y con Pamplona (por Salvatierra). Esa primitiva red provincial incluía otros dos alejados de la capital, conocidos como camino de las Conchas y camino del Antepardo. Ambos partían del Camino Real de Postas al poco de entrar éste en Álava procedente de Miranda de Ebro y discurrían en paralelo, aunque en direcciones opuestas, por la margen izquierda de este río, que marca el límite meridional del territorio alavés.

La vocación caminera de la Provincia de Álava —o más concretamente de su Diputación— se explica por la tradición foral. En efecto, desde finales de la Edad Media esta institución había dirigido y coordinado la actuación de los pueblos de su jurisdicción para mantener transitables caminos, puentes y vados. Por eso, cuando en el último tercio del siglo XVIII la Monarquía impulsó la modernización de la red, la Diputación alavesa continuó detentando esa función y asumió la construcción en su espacio provincial de los nuevos caminos pensados para la circulación de carros y carretas. El procedimiento estaba perfectamente consolidado. Cada vez que la Diputación se planteaba abrir una nueva carretera, elevaba al Consejo de Castilla la correspondiente solicitud justificando la utilidad social de la obra y detallando sus características (longitud, itinerario y tipo de firme junto con el coste y el modo de financiación, que siempre incluía el cobro de 'módicos' peajes).

Obtenida la aprobación, la Diputación abría una suscripción a cuantos inversores públicos y privados quisieran participar en la empresa. Para garantizar el pago de intereses y la devolución

de los capitales tomados a préstamo, hipotecaba el rendimiento de los impuestos provinciales consignados al efecto. Una vez reunidos los fondos necesarios, la Diputación sacaba a pública subasta o asumía por administración la construcción de los distintos trozos del camino. En este proceso jugaba un papel relevante el arquitecto provincial. Antes de comenzar las obras era él quien proyectaba el itinerario, levantaba los planos, fijaba las características técnicas y calculaba los costes; después, supervisaba los trabajos realizados, autorizaba los pagos y certificaba la conclusión de las obras. Desde comienzos del siglo XIX este funcionario se vio auxiliado por los peones camineros, cuerpo también creado por la Diputación para reparar la red y garantizar la seguridad de los transeúntes.

Tres fueron los caminos proyectados en esta primera fase dentro del área estudiada. El más largo unía Vitoria y Laguardia, capital comarcal de Rioja Alavesa, y desde ahí continuaba hasta la ciudad de Logroño. Tenía una longitud total de 65 km, y atravesaba los puertos de Vitoria (768 msnm) y Herrera (1.100 msnm). De la elección de este itinerario se deduce el peso que aún tenía la arriería como medio de transporte porque, como luego veremos, existía una alternativa más apropiada para la carretería. Cuando los flujos comerciales no eran muy intensos podía compensar el trazado más corto frente a otro más largo, aunque hubiera que salvar a lomos de caballería los tramos más abruptos. El puerto de Herrera presentaba, además, otro inconveniente: podía quedar intransitable durante semanas por la nieve.

Los otros dos caminos construidos en esta fase eran, en realidad, uno solo. De gran complejidad técnica por tener que salvar una estrecha garganta del río Ebro, el camino de las Conchas (17 km) partía del Camino Real de Postas en Armiñón e iba hasta Haro y Briñas, ya la Rioja castellana. El camino del Antepardo partía de Zambrana y continuaba durante 22 km por la margen izquierda del Ebro hasta enlazar en Puentelarrá con el camino del Señorío, abierto por la Diputación de Vizcaya en 1775, para conectar Bilbao con la Meseta por Orduña y Pancorbo.

En definitiva, el considerable esfuerzo inversor de la Provincia de Álava buscaba la mejor integración del territorio en los grandes flujos mercantiles del momento. A fin de cuentas, Vitoria era una ciudad aduanera —y lo seguiría siendo hasta 1841— y por tanto punto de paso casi obligado en el comercio de largas distancias. Además de fortalecer la estratégica posición de la capital alavesa, el diseño de la red provincial también buscaba facilitar la salida hacia Vizcaya y Guipúzcoa de los vinos riojano-alaveses, en franca expansión desde el siglo anterior. Peor suerte corrió la Montaña Alavesa, que no consiguió romper su aislamiento ni mejorar sus comunicaciones con Vitoria. En 1833, año de la muerte de Fernando VII, apenas habían comenzado las obras del camino Vitoria a Santa Cruz de Campezo (38 km) por el puerto de Azáceta.

La segunda fase constructora (1839-1872), que cubre las décadas centrales de la centuria y se extiende hasta el comienzo de la Tercera Guerra Carlista, ofrece características muy distintas. Para empezar, una extraordinaria bonanza económica que no solo potenció el crecimiento demográfico y el aumento de los intercambios comerciales. También favoreció la unificación del mercado interior y una mayor integración económica del conjunto peninsular. Coyuntura tan favorable elevó considerablemente la recaudación de la hacienda provincial y, por consiguiente, la inversión en la red viaria. De manera que durante este periodo se completaron todas las calzadas previstas en el Plan de 1792 y que habían quedado inconclusas debido a las guerras contra la Francia revolucionaria (1793-5 y 1808-13), a la posterior depresión postbélica y a la inestabilidad política del reinado fernandino.

Una vez terminadas las grandes vías transversales iniciadas en el periodo anterior, la Diputación impulsó la apertura de caminos carreteros vecinales. Entendía que para potenciar el desarrollo provincial resultaba imprescindible una estructura capilar que conectara a los pueblos entre sí, y a éstos con la red principal. Por eso animó a los ayuntamientos a solicitar la apertura de nuevas calzadas, les ofreció cofinanciación y ayuda técnica a través del arquitecto provincial. También actuó como instancia arbitral a la hora de repartir los costes entre los pueblos implicados que, según los casos, debían aportar en dinero metálico, trabajo (peonadas) o materiales (piedra, cascajo, tierra, cal, madera, etc.). El conflicto solía surgir a la hora de estimar el porcentaje que correspondía a cada ayuntamiento. Uno de los criterios más utilizados por la Diputación para

realizar el cálculo en los municipios riojano-alaveses solía ser —y no por casualidad— el aforo de vino producido en cada uno de ellos.

En esa época se abrieron por toda la geografía provincial multitud de caminos vecinales. Solo unas pocas localidades montañosas del sureste alavés siguieron optando por los itinerarios más cortos y de mayor desnivel porque, para mediados de la centuria, la carretería ya se había generalizado como modalidad de transporte dominante. La mejor prueba de ello es la construcción de la carretera de la Rioja Alavesa. Sus primeros tramos eran, en realidad, una sucesión de caminos vecinales que conectaban diversos pueblos contiguos (alaveses y logroñeses) hasta enlazar sucesivamente con los caminos de las Conchas y de Postas. De manera que ahora resultaba posible ir de Laguardia a Vitoria remontando primero el curso del Ebro y después el del Zadorra, un afluente suyo que llegaba hasta la capital alavesa. Era un trayecto más largo que el anterior, 65 km frente a 44; pero también mucho más cómodo, sin grandes desniveles y utilizable todo el año. Su apertura rebajó la importancia del puerto de Herrera en el tráfico de largas distancias y prolongó el aislamiento del Valle del Ega, especialmente acusado en los meses de invierno.

Otro cambio importante en los años sesenta se produjo con la llegada del ferrocarril a la Rioja que modificó el volumen, la dirección y los ritmos de los flujos comerciales. El tren, en efecto, permitía transportar vino de manera más rápida y económica. Tanto los pequeños vinateros alaveses como las grandes y afamadas bodegas que empezaban a asentarse en la comarca —como la del Marqués de Riscal, en Elciego— vieron una gran oportunidad de negocio en ese medio de locomoción. Hasta el punto que impulsaron la construcción de diversos caminos y puentes de nueva planta sobre el Ebro para conectarse con el ferrocarril, que discurría por tierras logroñesas en la otra margen del río. Hasta entonces el Ebro había sido su aliado porque dificultaba la salida de vino de la Rioja Castellana hacia Vizcaya y Guipúzcoa, mercados tradicionales del vino alavés. Pero la supresión de las aduanas interiores (1841), que gravaban los caldos que entraban en territorio vasco, junto con la apertura de la línea férrea Bilbao-Tudela (1863) cambiaron las reglas de juego.

Cuatro fueron las estaciones férreas de referencia: Haro, Cenicero, Fuenmayor y Logroño. La primera fue la preferida por los municipios riojano-alaveses del sector más occidental, como Labastida. En cambio, las localidades del sector central se decantaron por Cenicero y Fuenmayor y, con el fin de poder atravesar el Ebro, se construyeron los puentes de Elciego y Lapuebla de Labarca. Esas dos grandes obras de ingeniería civil se convirtieron de inmediato en las terminales de una densa trama de caminos vecinales impulsados también por Laguardia, Villabuena y Baños. El sector más oriental, por su parte, optó por mejorar su conexión con la ciudad de Logroño. Fue entonces cuando los municipios de Elvillar, Moreda, Oyón y Lanciego promovieron una profunda renovación de los caminos carreteros que los conectaban entre sí y con la capital riojana; pero la falta de una planificación adecuada hizo que algunos pueblos periféricos de aquel sector —como Yécora o Labraza— quedaran un tanto descolgados.

El esfuerzo inversor y constructor desarrollado durante las décadas centrales de la centuria en Álava fue muy considerable. Según datos de la propia Diputación, la red alavesa de carreteras tenía en 1833 una extensión de 215 km, que ya eran 410 en 1872. Es decir, que casi se había duplicado en esos años (Ortiz de Orruño, 1987: 95). Esta realidad no pasó desapercibida para el Gobierno central. En 1859, el propio ministerio de Fomento estimó que la densidad viaria alavesa —medida en kilómetros de carretera divididos por los kilómetros cuadrados de la superficie provincial— casi duplicaba la media estatal: era de 0,115 frente a 0,067²⁶¹.

La tercera y última fase del proceso (1876-1936) estuvo marcada por dos circunstancias concretas. En primer lugar, una larga y profunda crisis eco-demográfica que se condensa en un dato muy revelador: los casi cien mil alaveses censados en 1860 no se volverían a superar hasta 1920. El estancamiento fue consecuencia directa de la rápida industrialización experimentada por Vizcaya

261 *Anuario estadístico de España correspondiente a 1859 y 1860* (Madrid, Imprenta Nacional, 1860). Conviene advertir, sin embargo, que la densidad viaria alavesa estaba muy lejos de la de Vizcaya (0,214) o Guipúzcoa (0,215), provincias que por otra parte duplicaban la densidad de la población alavesa medida en habs./km².

—y en menor medida también por Guipúzcoa— desde el último tercio de la centuria. El agro alavés se vio drenado por la constante demanda de obra procedente de minas y fábricas que ofrecían, además, mejores salarios. La Rioja Alavesa vio además arrasados sus viñedos por la filoxera coincidiendo con el cambio de siglo. Su población, que en 1860 ascendía a 14.752 habitantes, descendió a 13.542 en 1900, y siguió bajando en las décadas posteriores. También se redujo drásticamente la superficie dedicada al viñedo, que en 1930 apenas superaba las cuatro mil hectáreas. El empobrecimiento generalizado ralentizó el impulso constructor.

Otra circunstancia a tener en cuenta fue la creciente integración de las provincias vascas en la estructura estatal tras la conclusión de la última guerra carlista. Si la aprobación de una nueva Ley de Fueros en julio de 1876 implicó la desaparición de las Juntas y Diputaciones de Fuero, la aprobación poco después del Real Decreto de 28 de febrero de 1878 estableció un «concierto económico» entre el Estado y las provincias vascas. De esta forma, el nuevo régimen concertado garantizó la continuidad de la tradicional autonomía hacendística y financiera, si bien gestionada no ya por unas Diputaciones forales sino provinciales. Por lo que a la red viaria alavesa se refiere, la innovación más importante fue la implicación estatal en la apertura de un par de carreteras.

La primera era una carretera de montaña de apenas 16 km. Unía San Vicente de la Sonsierra (Logroño) con Peñacerrada (Álava) después de haber superado la sierra de Toloño por el alto de Rivas de Tereso (944 msnm). La otra tenía mayor longitud. Atravesaba de noreste a sudoeste el Condado de Treviño, enclave administrativo burgalés situado dentro del espacio alavés. Sus 33 km conectaban Miranda de Ebro, villa situada sobre el Camino Real de Postas, con Obécuri, pueblecito lindante con la Montaña Alavesa. Más que una construcción entera de nueva planta, la obra consistió en la ampliación y mejora de caminos ya existentes junto con la apertura de tramos nuevos para enlazar unos con otros, y con los pueblos circundantes. La construcción de esta carretera, que duró muchos años y no se concluyó hasta la dictadura del general Primo de Rivera, exigió la colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Diputación de Álava.

Durante este tiempo se produjeron también otras novedades. Se siguieron construyendo caminos por toda la geografía alavesa, aunque a un ritmo mucho más lento. Desde la creación de la Caja Provincial de Ahorros de Álava a comienzos del siglo XX, una parte de la inversión en carreteras realizada por la Diputación se hizo con los fondos de esta entidad. Otra novedad importante fue la aparición de los primeros automóviles, aunque esta circunstancia no quedará reflejada en los reglamentos de la Diputación alavesa hasta mediados de los años veinte. Fue entonces cuando se empezó a precisar el radio mínimo que debían tener las curvas para adaptarse a los vehículos de motor y se empezaron a asfaltar las primeras carreteras.

Las últimas grandes obras realizadas en la zona de estudio tuvieron lugar durante la II República. Acabada la carretera del Condado de Treviño, las Diputaciones de Álava y Navarra acordaron prolongarla hasta Bernedo, verdadero cruce de caminos en la cabecera del río Ega, y desde allí continuar en una doble dirección. Por un lado, se acondicionaría la cara norte de la sierra de Cantabria para el paso para vehículos de tracción animal por el puerto de Bernedo-Lapoblación (998 msnm) con el fin de continuar por la cara sur hacia Logroño, dando salida a los pueblos alaveses y navarros del recorrido; por otro, se construiría un camino carretero en dirección a Santa Cruz de Campezo (y a Estella) paralelo al río Ega, rompiendo por fin el aislamiento del valle. Las obras, sin embargo, quedaron paralizadas por el inicio de la Guerra Civil.

Al término de la contienda, la clasificación de la red viaria alavesa se tuvo que adaptar a las directrices del Plan Peña (Ministerio de Obras Públicas, 1939). Se abandonó la vieja terminología de carreteras provinciales y caminos vecinales de primera y de segunda. En su lugar, las carreteras pasaron a considerarse como nacionales, comarcales, locales y caminos vecinales. De acuerdo con esta reordenación, la red provincial tenía entonces una extensión total de 960,6 km, que se desglosaban de esta forma: carreteras nacionales, 140,5 km; comarcales, 148,5 km; locales, 437, km; y caminos vecinales, 233, km (Diputación Foral de Álava, 1942: 10).

Como ya hemos comprobado a lo largo de esta investigación, la red viaria tiene un importante valor para la comprensión del paisaje y del territorio circundante. El empeño modernizador de la trama viaria impulsado desde finales del siglo XVIII no solo cambió el mapa previo. También modificó las relaciones entre los pueblos y remodeló el paisaje de Rioja Alavesa y de los valles del

Ega y del Inglares. El paisaje del viñedo no se puede separar de las carreteras que se construyeron para explotar el territorio y exportar los productos vitivinícolas hacia Álava central y la cornisa cantábrica.

Por otro lado, cabe asegurar que la red foral de carreteras construida en el mediodía alavés tiene un gran valor patrimonial porque es un registro material —todavía en buena medida vivo— de la revolución de los transportes experimentada en los siglos XIX y XX. Gran parte sigue en uso y las modificaciones han sido mínimas en lo que al trazado se refiere, al margen claro está de las lógicas renovaciones de la plataforma en uso. Esas pequeñas rectificaciones, que se han hecho para mejorar la seguridad y velocidad del tráfico motorizado, ilustran a la perfección el tránsito arriería-carretería-ferrocarril-automóvil. Esto es legible en el paisaje gracias a la metodología arqueológica empleada, que analiza el territorio como un conjunto de capas históricas significativas superpuestas, y que interpretamos desde el presente gracias a distintas estrategias expuestas en el apartado metodológico (fuentes escritas, gráficas, materiales, toponimia, testimonios orales...).

En cuanto al valor patrimonial que tienen las carreteras individuales, y cuya consideración reivindicamos a través de esta investigación, deberíamos destacar los puertos de montaña entre ambas vertientes de la sierra Toloño-Cantabria-Codés. Construidos en momentos diferentes y respondiendo a las exigencias de los distintos modos de locomoción, en conjunto son indicadores del proceso de modernización experimentado en el territorio alavés. Son ejemplos de la ingeniería civil de su momento, que puede comprenderse a través del trazado, la sección transversal y las estructuras complementarias.

De los puertos de montaña, el de Herrera (1.100 msnm) fue el único financiado íntegramente por la Provincia de Álava. Construido entre 1790 y 1810, es un fiel ejemplo de la técnica entonces empleada en España. Obra del célebre arquitecto Justo Antonio Olaguíbel, el trazado y las obras de fábrica se han conservado perfectamente y la mayor parte de los sistemas de drenaje originales siguen funcionando. Aún se conserva parte del firme original, y aunque en algunos tramos se han introducido pequeñas rectificaciones, resisten muy bien los muros de contención sobre los que se asienta la carretera, que fueron construidos en piedra en seco. Por el contrario, tanto la señalización como las casetas de los camineros han desaparecido y los antiguos sistemas de contención han sido sustituidos por modernos guardarraíles metálicos.

La carretera de las Conchas de Haro es otra vía de gran valor patrimonial. Pero debido a la elevada densidad de tráfico que soporta ha conocido notables modificaciones desde mediados del siglo XX. No obstante, todos los cambios han quedado estratificados sobre el terreno. Solo el tramo de la cuenca de Miranda de Ebro aún conserva buena parte del trazado original, ideado también por el arquitecto provincial y notable ingeniero de caminos Justo Antonio de Olaguíbel. La reciente transformación de esta carretera en autovía se ha llevado por delante puentes y tramos originales, símbolo traumático de lo que antes comentábamos: la falta de consideración patrimonial de estas vías de comunicación las aboca a una desaparición silenciosa e irreversible. El tramo más complicado por su construcción y mantenimiento, entre Salinillas de Buradón (Álava) y Briñas (Rioja), está hoy abandonado. Se conserva tal como quedó tras la reforma realizada en la década de 1940 pero, a pesar de su mal estado, permite entrever el trazado original diseñado por Olaguíbel a finales del XVIII.

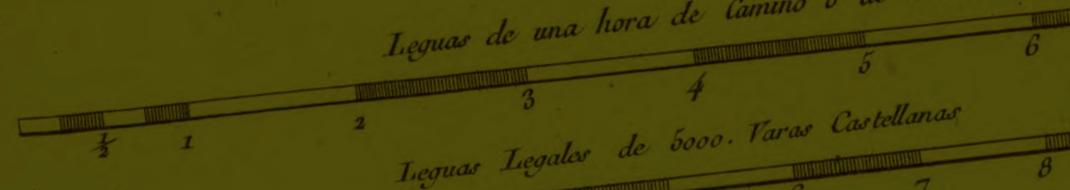
El resto de carreteras de la Rioja y la Montaña alavesa estudiadas en la presente tesis han sido profundamente reformadas y apenas queda registro arqueológico de su configuración original sobre el paisaje. Las vías locales que menos cambios han sufrido son las del extremo oriental de la comarca riojano-alavesa junto con el camino vecinal de Baños de Ebro a Samaniego. También quedan restos de la primitiva carretera de Barriobusto. Abierta en 1914 y reemplazada a mediados del siglo XX por otra nueva, el itinerario primitivo se reconvirtió en un camino agrícola que, aunque muy deteriorado por el tránsito de maquinaria pesada, mantiene el trazado y la sección transversal originales, aunque ya no conserva la señalización ni las estructuras de contención.

Quisiera terminar reivindicando a través de esta investigación la sensibilidad histórica y el valor patrimonial de esas vías centenarias, algunas ya en desuso, consciente como soy del escaso o nulo reconocimiento que tienen hoy en día.

Comunidades
 Construido por las memorias de los naturales.
 Por el Geografo D. Tomas Lopez, Pensionista de
 S. M. de la Academia de S. Fernando.
 Madrid Año de 1769



Leguas de una hora de Camino ò de 20. en un Grad



Fuentes

Fuentes primarias

Bibliográficas

Cabanes, F. X. (1830). *Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España con un Mapa itinerario de la Península*, Imprenta de D. Miguel de Burgos, Madrid.

Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados (1891), núm. 106: 3139.

Diputación Foral de Álava (1942). *Nomenclator de la de las carreteras y caminos de la Provincia de Álava y distribución en secciones y trozos para su conservación y vigilancia*, Asilo Provincial de Álava, Vitoria.

Dirección General de Agricultura, Minas y Montes-Ministerio de Fomento (1918). «Pesas y medidas», *Hojas divulgadoras*, núm. 17-18-19, septiembre-octubre de 1918.

Dirección General de Obras Públicas (1922). «Construcción de carreteras». *Gaceta de Madrid*, núm. 306, 2 de noviembre de 1922: 416.

Dirección General de Obras Públicas (1887). *Memoria sobre las obras públicas desde 1º de Enero a 31 de diciembre de 1884*, Tipo-litografía del L. Peant e hijo, Madrid.

Dirección General de Obras Públicas (1890). *Memoria sobre las obras públicas: desde 1º de enero a 31 de diciembre de 1888*, Imprenta Nacional, Madrid.

Dirección General de Obras Públicas (1885). *Memoria sobre el estado de las carreteras en el año 1883*, Tipografía de Los Huérfanos, Madrid.

Dirección General de Obras Públicas (1864). *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España durante los años 1861, 1862 y 1863*, Imprenta Nacional, Madrid.

Dirección General de Obras Públicas (1861). *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en los años 1859 y 1860*, Imprenta Nacional, Madrid.

Dirección General de Obras Públicas (1856). *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856*, Imprenta Nacional, Madrid.

Dublang, R. (1917). Consideraciones sobre carreteras en Álava. *Ateneo: revista órgano del Real Ateneo de Vitoria*, n. 47: 3-4.

Escribano, J. M. (1767). *Itinerario español o Guía de caminos para ir desde Madrid à todas las ciudades y villas más principales de Espala: y para ir de unas ciudades à otras: y à algunas Cortes de Europa*, Imprenta de Miguel Escribano, Madrid.

Goicoechea, T. (1852). *Tablas completas de reducción de las medidas y peses de Navarra á las nuevas legales y de estas á aquellas, precedidas de las esplicaciones necesarias para su comprender el sistema métrico y sus aplicaciones*, Imprenta de D. Teodoro de Ochoa, Pamplona.

Labrador, C. (1868). *Tablas populares de reducción de las pesas y medidas antiguas de Zaragoza y Castilla a las legales del sistema métrico decimal por D. Camilo Labrador y Vicuña, vocal de la comisión permanente de pesas y medidas*, Colegio de sordo-mudos y de ciegos, Madrid.

Larruga, E. (1793). *Memorias políticas y económicas sobre frutos, comercio, fábricas y vinos de España. Tomo XXVII*, D. Antonio de Espinosa, Madrid.

- Meneses, A. (1976 [1576]). *Repertorio de caminos por Alfonso de Meneses*, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid.
- Ortiz de Zarate, R. (1858 [1971]). *Compendio foral de la provincia de Álava*, Obra Cultural de la Caja de Ahorros Municipal de la Ciudad de Vitoria, Vitoria.
- Paternina, E. (1993). *Jovellanos en La Rioja. Diarios riojanos, 1795 y 1801*, Asociación Cultural Bartolomé Cossío, Centro de Estudios Jarreros, Haro.
- Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales (1931). *Memoria de los trabajos ejecutados desde la creación del circuito, en febrero de 1926, al 31 de diciembre de 1930. Obras que se proyecta ejecutar en 1931 y liquidación del último ejercicio económico*, Ministerio de Obras Públicas, Madrid.
- Samaniego, F. M. (1771). *Los Males de la Rioja*, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/ensayos--1/html/ffc7918c-82b1-11df-acc7-002185ce6064_3.html#l_9_
- Villuga, P. J. (2016 [1546]). *Repertorio de todos los caminos de España*. Editorial Maxtor, Valladolid.
- VV.AA. (1846). *Revista Pintoresca de las Provincias Vascongadas, por varios literatos de las mismas, adornados con vistas, paisajes y edificios notables*. Imprenta y librería de Adolfo Depont (Bilbao, 1846)

Documentación de archivo

Estatales

Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (ACEGCGE)

Ar.E-T.5-C.2-18(2) (1838) *Croquis del curso del Ebro desde la desembocadura del Nela a la del Aragón, con la anotación de sus vados referidos*.

Archivo Militar General de Madrid (AMGM)

4-4-9-12 (28/10/1878). *Historia e Importancia militar de Laguardia (Álava) y obras y precauciones que deberán tomarse para tener constante comunicación entre Logroño y Vitoria (Álava) en caso de guerra civil*.

Agencia Estatal del Boletín del Estado

Gaceta de Madrid, núm. 969, 27 de julio de 1837: p. 1.

Instituto Patrimonio Cultural de España (Ministerio de Cultura y Deporte)

Archivo Ruiz Vernacci

VN-17940 (c. 1863 y 1880) *Vista general de la Puebla de Labarca poco antes de la construcción del puente colgante* (autor: J. Laurent). Archivo Ruiz Vernacci, IPCE, Ministerio de Cultura y Deporte.

Servicio de Documentación Gráfica y Bibliotecas (IGN)

92-89 (V04-0106-MAPA) (1910). *Álava. Benito Chias, Ingº; J. Soler, Gº. Escala [ca. 1:285.000]*

Fondo documental del Instituto Nacional de Estadística

Catálogo de Publicaciones, Anuarios Estadísticos, Siglo XIX, Anuario 1859-1860. *Cuadro de las carreteras que existen en cada una de las Provincias Vascongadas y Navarra y su longitud en kilómetros y orden a que cada una corresponde. Anuario 1859-1860*.

Provinciales

Archivo del Territorio Histórico de Álava (AA).

- BH-1492 (1929). *Reglamentos de carreteras de Álava, circulación urbana e interurbana y circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España.*
- BH-2163 (1914). *Pliego de condiciones generales de contratación de carreteras, obras públicas y suministros de la provincia de Álava.*
- BH-6031 (1884). *Ordenanza para la construcción, conservación y policía de las carreteras y caminos vecinales de primer orden de la provincia de Álava.*
- DAH-ADL-001-021 (del folio 182 al folio 207). *Acta de la sesión de la Diputación Provincial de Álava del día 23 de junio de 1881.*
- DAH-ADL-002-009 (04/04/1882). *Acta de la sesión de la Diputación Provincial de Álava del día 4 de abril de 1882.*
- DAH-ADL-014-028 (de la página 328 a la página 347). *Acta de la sesión de la Diputación Provincial de Álava del 27 de noviembre de 1894.*
- DAH-ADL-024-018 (de la página 162-172) (19/05/1908). *Acta de la sesión de la Diputación Provincial de Álava del día 19 de mayo de 1908.*
- DAH-ADL-026-022 (de la página 275 a la página 291) (13/07/1911). *Acta de la sesión de la Diputación Provincial de Álava del día 13 de julio de 1911.*
- DHA-ADL-024-030 (de la página 351 a la página 366) (02/12/1908). *Acta de la sesión de la Diputación Provincial de Álava de los días 2 y 3 de diciembre de 1908.*
- DAH-ADL-025-021 (de la página 222 a la página 227) (10/01/1910). *Acta de la sesión de la Diputación Provincial de Álava del día 10 de enero de 1910.*
- DAI.PP.01344-01360 (1957). *Las obras de mejora del paso peligroso de Las Conchas de Haro en la N-232.*
- DAIC06547 001000 (09/06/1910-17/01/1913). *Realización de las obras de construcción del primer tramo de la carretera de tercer orden entre el condado de Treviño y Oyón, pasando por Lagrán, Villaverde, Villafría, Bernedo, Navarra y Yécora (tramo de Villaverde a Lagrán y de Lagrán al límite de la jurisdicción con Bajauri). Adjudicación de las obras a favor de Matías Audicana, vecino de Araya. Ejecución de las obras.*
- DAIC 0657 002000 (17/02/1911-04/02/1915). *Realización de las obras de construcción del último tramo de la carretera de tercer orden entre el Condado de Treviño (Burgos) y Oyón (tramo del límite jurisdiccional de Yécora, al empalme de Oyón con la carretera de Logroño (La Rioja) a Labraza). Adjudicación de las obras, mediante subasta, a favor de Francisco Iparaguirre. Realización de las mismas.*
- DAIC06547 003000 (21/03/1911-07/03/1919). *La villa de Bernedo, junto con las aldeas de Angostina, Navarrete y Villafría y los pueblos de Quintana, Urturi y San Román de Campezo, solicitan la modificación del trazado de la carretera de Lagrán a Oyón pasando por Bernedo. Acuerdo de modificación por parte de Lagrán y Bernedo. Solicitud de Bernedo, Villafría y otras localidades para la prolongación de la carretera desde el término de la Horca hasta su unión con la carretera de Villaverde a Lagrán a través de Bernedo. Moción del diputado Antonio de Echave-Sustaeta para la designación de una comisión de diputados encargada de negociar con la Diputación Foral de Navarra la construcción del tramo de carretera del límite de la jurisdicción de Bernedo al de la de Yécora pasando por Meano (Navarra). El ayuntamiento y vecindario de Bernedo solicita la construcción de un tramo de carretera entre el término de la Horca y dicha villa. El ayuntamiento de Lagrán solicita la construcción de un tramo de carretera entre el término de la Horca y Villaverde, pasando por Oyón. Presupuesto y cuenta de los gastos ocasionados por*

el reconocimiento del terreno en que se proyecta la construcción de la carretera de Lagrán al límite de Navarra por Villaverde y Bernedo. El ayuntamiento de Lagrán y vecindarios de Villafría, Villaverde y Pipaón solicitan la modificación de la carretera a construir entre el término de la Horca a Villaverde. Solicitud del ayuntamiento de Bernedo de la construcción de los tramos de carretera de Bernedo al límite de Obécure (Burgos) y de Bernedo al término de la Horca.

- DAIC06547 006000 (17/11/1895-05/11/1908). *Varios concejales del ayuntamiento de Bernedo solicitan la designación de ingenieros para proceder al reconocimiento y marcación de los terrenos que se han de ocupar con motivo de la construcción de la carretera de Ventas de Armentia (Burgos) a Santa Cruz de Campezo. Propuesta de varios diputados para la construcción de un camino vecinal entre Peñacerrada y Villaverde pasando por Pipaón y Lagrán, o -como segunda alternativa- desde Albaina (Burgos) a Lagrán.*
- DAIC06822 086000 (07/04/1942-04/02/1943). *El Ayuntamiento de Lapuebla de Labarca solicita subvención económica para sufragar gastos en la construcción de un puente y camino.*
- DAIC07365 008000 (26/06/1935-20/07/1935). *El ingeniero director de carreteras presenta bases y condiciones para un concurso de suministro de apronto de piedra para el entretenimiento y conservación de la carretera de Assa a Elvillar y Cripán.*
- DAIC07365 016000 (24/01/1923-07/11/1928). *El ayuntamiento de Cripán solicita subvención para la reparación del camino vecinal que empalma con la carretera provincial en Assa.*
- DAIC07371 012000 (15/09/1927). *La dirección de carreteras propone la adquisición de 225 toneladas de alquitrán para la reparación de algunas carreteras, siendo las empresas adjudicatarias la asa Burt Boulton y la casa Sociedad Bilbaína de Maderas y Alquitrans.*
- DH-163-4 (10/11/1862-14/01/1868). *Construcción, en proyecto, de un camino vecinal que, partiendo de Elvillar, empalme en la carretera de Logroño, en las proximidades del punto de Assa.*
- DH-225-46 (23/11/1868-20/03/1872). *El ayuntamiento de Párganos solicita la construcción de un trozo de camino vecinal que empalme con la carretera de Rioja Alavesa.*
- DH-231-5 (19/02/1821-19/02/1821). *Cuadro conteniendo la designación de los caminos con sus puentes que tiene a sus expensas la Diputación, dirección, época en que dio principio su construcción, así como en la que finalizó.*
- DH-263-9 (06/03/1739-28/04/1739). *Nulidad de una denuncia, hecha en Calahorra, contra dos vecinos de Bernedo por transportar mercancías de navarra, debido a los privilegios y exenciones que goza la provincia de Álava.*
- DH-263-14 (02/02/1644). *Carta de merced de Felipe IV otorgada a la Junta General de Álava sobre la exención de pago de contribuir a las obras públicas de fuera de la provincia.*
- DH-328-3 (20/11/1845-25/11/1851). *Construcción de un camino de segunda clase desde la villa de Oyón, por Bernedo, Maestu y Eguileta, a Vitoria.*
- DH-328-8 (12/01/1844-23/01/1849). *Expediente relativo a la pretensión de la villa de Lapuebla de Labarca para que la villa de Laguardia realice el empalme de dicha villa con la carretera general.*
- DH-328-9 (22/11/1850-10/02/1853). *Expediente relativo a la reparación del camino que, por Lapoblación, comunica Álava y Navarra, a petición de los procuradores de las Hermandades de Laguardia, Labraza y Bernedo.*
- DH-328-13 (25/01/1821-13/05/1821). *Expediente relativo a la construcción de un ramal que, desde la jurisdicción de Elciego, se unirá con el nuevo camino real.*
- DH-328-14 (14/02/1827-08/06/1831). *La villa de Elciego solicita la construcción de un trozo de nuevo camino o la reparación del antiguo a su paso por Navaridas.*
- DH-360-7 (23/07/1776). *Sobre reparaciones de los hundimientos ocasionados en el camino de las Conchas de Haro por la crecida del Ebro.*

- DH-368-3 (21/10/1865-17/04/1866). *Petición del Ayuntamiento de Lanciego para que se le autorice la exacción de ciertos arbitrios con destino a la reparación y conservación del camino vecinal que empalma con la carretera de Laguardia a Logroño, en el punto de Asa.*
- DH-371-1 (01/03/1864-21/09/1871). *Expediente relativo a la construcción de caminos vecinales en la Provincia de Álava.*
- DH-371-2 (25/05/1842-11/07/1868). *Relación de todos los puentes existentes en la provincia, señalando su estado actual, remitida al jefe político para que se verifique en la dirección general de caminos, canales y puertos del reino, y de los caminos vecinales de primero y segundo orden.*
- DH-371-4 (04/05/1870-11/04/1872). *Varios ayuntamientos de La Rioja solicitan que se construya un trozo de carretera que, desde Maestu, vaya a la sierra de Toloño por Bernedo.*
- DH-403-1 (19/11/1864-/29/07/1870). *Expediente sobre la construcción de un camino vecinal, que partiendo de las cuevas de Lapuebla de Labarca llegó hasta el paso del puente colgante de la misma.*
- DH-426-11 (22/11/1854-23/11/1861). *Expediente sobre la construcción de un camino que, desde el puerto de Lapoblación empalmado con el que se ha abierto hasta Bernedo, vaya a las márgenes del Ebro, pretendida por los procuradores de las Hermandades de Laguardia y Labraza, así como por el Ayuntamiento de Lanciego posteriormente.*
- DH-426-15 (19/11/1863). *Estado de las carreteras de la Provincia de Álava, correspondiente al año 1863.*
- DH-515-13 (12/08/1792). *Comunicado de una Real Orden concediendo a las Hermandades de Samaniego y Laguardia permiso para construcción de un camino de Vitoria a Laguardia.*
- DH-582-1 (09/06/1764-30/04/1787). *Reales Provisiones dadas por Carlos III y otros documentos referentes a la construcción de La Lobera y las Conchas de Haro, jurisdicción de la villa de Salinillas de Buradón, Provincia de Álava.*
- DH-700-1 (01/04/1873-08/09/1876). *Expediente sobre la pretensión del pueblo de Cenicero de derribar un arco del puente de Elciego y, así, protestar contra el proyecto de la Diputación de Logroño de colocar una puerta en el puente.*
- DH-707-24 (20/11/1862-03/03/1869). *Alejandro Sáenz de San Pedro y Joaquín Gallarza, en nombre del ayuntamiento de Laguardia, solicitan la construcción de un camino vecinal hasta Elciego.*
- DH-739-1 (26/01/1871-15/05/1878). *Solicitud del ayuntamiento de Elciego para que se repare rápidamente el puente sobre el Ebro, porque se ha derruido debido a las grandes inundaciones y es muy necesario para la salida de los productos agrícolas.*
- DH-757-1 (19/11/1856). *Estado de las carreteras de la Provincia de Álava y leguas que contiene.*
- DH-799-1 (02/05/1862-27/01/1865). *Expediente sobre la construcción de un tramo de camino, desde la villa de Lapuebla de Labarca, a las márgenes del Ebro, para comunicarse directamente con el ferrocarril de Tudela a Bilbao, en la estación de Fuenmayor.*
- DH-799-25 (13/12/1862-04/10/1867). *Expediente relativo a la construcción de un puente sobre el río Ebro en jurisdicción de la villa de Elciego.*
- DH-799-26 (02/04/1861-03/08/1868). *Proyecto de construcción de un puente sobre el río Ebro para el paso a Castilla propuesto por las villas de Elciego y Baños de Ebro.*
- DH-813-21 (29/04/1858-24/11/1858). *Pretensión introducida por el ayuntamiento de Párganos para que se le autorice a emplear, en la construcción de un trozo de camino vecinal para empalmar en la carretera de Logroño, la suma de 4124 reales de vellón que adeuda a la provincia de Álava.*
- DH-852-1 (04/08/1859-08/09/1859). *Riboul Damalet, ingeniero de la mina sita en una aldea de Peñacerrada, en nombre del conde de Reus suplica se le permita derribar algunos árboles que existen sobre el mineral para continuar con los trabajos de explotación de la mina.*

- DH-852-26 (03/01/1859-21/02/1859). *Riboul Damalet solicita licencia para coger leña con destino a la fábrica de asfaltos de la mina llamada Diana, propiedad de Juan Prim, conde de Reus, y sita en la jurisdicción de Peñacerrada.*
- DH-814-45 (12/05/1853-29/10/1853). *Expediente sobre el modo y forma de atender a la reparación del camino vecinal, que desde Leza se dirige a Navaridas, Puebla de Labarca y Elciego, con motivo de la exposición elevada por el ayuntamiento de esta última.*
- DH-816-9 (19/06/1864-19/09/1864). *El ayuntamiento de Lapuebla de Labarca comunica que ha resuelto por unanimidad llevar a cabo a construcción de un puente sobre el Ebro.*
- DH-924-1 (07/08/1792-07/11/1793). *Diligencias para la ejecución del nuevo camino carretero proyectado por la Provincia de Álava desde Vitoria a Bilbao.*
- DH-941-10 (02/09/1862-30/07/1863). *Expediente de reconstrucción, a cuenta de la Provincia, del puente situado sobre el río Pilar, Jurisdicción de la villa de Cripán.*
- DH-995-14 (02/05/1860-30/03/1861). *El ayuntamiento de la villa de Lanciego solicita la ayuda de la Diputación en la construcción del empalme de Lanciego con la carretera de Logroño.*
- DH-1081-22 (04/05/1747). *Documentación relativa a los caminos, puentes y calzadas de la provincia de Álava, para confeccionar un nuevo mapa para el año 1744.*
- DH-1103-1 (19/11/1816-25/08/1832). *Expedientes relativos a la construcción y reposición del camino de Laguardia.*
- DH-1103-19 (14/12/1806-04/06/1807). *Expediente relativo a la construcción y reposición del camino que va de Elciego a Laguardia, por las jurisdicciones de Laguardia, Navaridas y Leza.*
- DH-1136-24 (24/11/1828-01/04/1861). *Expediente sobre la construcción del camino de Labastida.*
- DH-1142-32 (19/11/1853). *El alcalde y procurador del ayuntamiento de Elciego solicita que el camino vecinal, que construyó junto con el ayuntamiento de Leza y que enlaza con el de Vitoria a Logroño, sea declarado de primera clase.*
- DH-1257-30 (19/04/1753-21/04/1754). *Documentación en torno al mapa de puentes y caminos generales universales y generales particulares de la provincia de Álava.*
- DH-1478-11 (02/01/1857-28/12/1859). *Expedientes instruidos con motivo de la construcción de caminos vecinales.*
- DH-1929-4 (25/02/1659). *Escrituras de venta otorgadas a favor de la Diputación de Álava de unas heredades, sitas en las «Conchas de Haro», con el fin de ensanchar y reparar el camino real que pasa por dicho lugar.*
- DH-3256-1 (07/08/1792-18/02/1803). *Diligencias instruidas a causa de la construcción del camino de Vitoria a Logroño, atravesando la villa de Laguardia.*
- DH-3256-2 (06/11/1797-19/04/1798). *Diligencias judiciales practicadas en ejecución de una Real Orden contra el Ayuntamiento y vecinos de la Villa de Elciego, sobre la construcción del camino real desde Vitoria a Laguardia.*
- DH-4112-26 (20/01/1915-19/05/1915). *El vecindario de Viñaspre solicita la construcción de un ramal de carretera que une dicho pueblo con la villa de Lanciego.*
- DH-4116-5 (03/01/1914-03/01/1914). *El alcalde del ayuntamiento de Yécora comunica que ha contratado varios obreros para limpiar la carretera, completamente obstruida por la nieve.*
- DH-4116-17 (25/01/1914-02/07/1914). *El ayuntamiento de Yécora solicita se proceda a la reparación de la carretera que pasa por dicha villa.*
- DH-4401-1 (14/09/1792-25/06/1795). *Diligencias realizadas para la ejecución del camino real desde Armiñón hasta la jurisdicción de la villa de Briñas por la Ruta de las Conchas.*

- DH-4402-1 (22/06/1795-10/05/1797). *Diligencias realizadas para la ejecución del camino real desde Armiñón hasta la jurisdicción de la villa de Briñas por la ruta de las Conchas.*
- DH-4152-15 (31/01/1910-25/05/1910). *Los ayuntamientos de Lanciego, Cripán y Laminoria y las juntas administrativas de Barrio y Espejo solicitan la construcción de varios trozos de carretera.*
- DH-4435-26 (27/06/1917-08/05/1918). *El alcalde del ayuntamiento de Peñacerrada y el presidente de la junta administrativa de dicho pueblo solicitan la adopción de medidas para evitar los daños que, en los montes de Peñacerrada, cometen los vecinos de Pipaón, Labastida, Samaniego, Ábalos, San Vicente de la Sonsierra, Peciña y Ribas.*
- DH-5208-26 (18/04/1916-16/02/1921). *El alcalde de Lanciego solicita recursos forestales del monte común «el carrascal» para, con su producto, atender al pago de terrenos que ocupará la carretera de Lanciego a Cripán.*
- DH-5208-33 (08/01/1916-01/05/1919). *El ayuntamiento de Cripán solicita recursos forestales del monte común, término de «Las Riscas», para atender a los gastos de expropiación de terrenos e indemnizaciones a causa de la construcción de la carretera a Lanciego.*
- DH-5654-36 (16/04/1907-18/05/1907). *Los representantes de las minas de Lagrán, Villafría y Berredo solicitan la construcción de una carretera o vía férrea que conduzca hasta Vitoria.*
- DH-5678-27 (08/09/1918-27/04/1920). *El ayuntamiento de Lanciego solicita se rectifique el proyecto para la construcción de la carretera que ha de unir dicha villa con la de Viñaspre. Se acuerda denegar lo solicitado.*
- DH-6013-5 (22/02/1845-28/11/1893). *Expediente relativo a la construcción por cuenta de las villas de Samaniego, Villabuena y Baños de Ebro de un ramal que enlace con la carretera de La Rioja.*
- DH-6115-6 (02/05/1851-20/08/1894). *Expediente relativo a la reparación y conservación del trayecto del camino de Oyón perteneciente a la jurisdicción de Logroño.*
- DH-6301-1 (07/01/1910-14/05/1912). *Expediente sobre el proyecto de construcción de la carretera que va del Molino de Lapadul a Labraza y Barriobusto.*
- DH-6301-2 (23/05/1910-08/10/1912). *Proyecto de carretera del Molino de Lapadul a Labraza.*
- DH-6318-1 (20/02/1875-31/12/1935). *Estado de las secciones y distribución del personal de capataces y peones camineros de las carreteras provinciales y caminos vecinales, con arreglo a la nomenclatura y demarcación en kilómetros.*
- FHFA-DH-227-1-02 (del folio 23 al folio 41) (05/05/1862). *Acta de la primera y segunda sesión de la Junta General Ordinaria de la provincia de Álava celebradas en Salvatierra el 5 de mayo de 1862.*
- FHPA-DH-627-19-02 (18/11/1845). *Discurso del Diputado General de Álava inaugurando las sesiones de Junta General de noviembre de 1845.*
- FDFA-DH-6335-6 (27/12/1918-13/01/1937). *Expediente relativo a la construcción el camino vecinal 047 desde Lanciego a Viñaspre.*
- FDFA-DH-6357-9 (13/07/1950-26/11/1953). *Expediente relativo a la construcción de la variante de la carretera N-232 desde Vitoria-Gasteiz hasta Logroño, en el punto kilométrico 77.3 en el confín de la provincia, para la supresión de una curva peligrosa.*
- FDFA-DH-6357-10 (01/07/1951-05/11/1959). *Expediente relativo a la construcción de la variante para la supresión de curvas peligrosas en el punto kilométrico 54.5 de la carretera N-232 desde Vitoria-Gasteiz hasta Logroño en Samaniego.*
- FDFA-DH-6357-11 (01/07/1955-23-10-1958). *Expediente relativo a la construcción de la variante para la supresión de curvas peligrosas en el kilómetro 57, Morro la Vieja, de la carretera N-232 desde Vitoria-Gasteiz hasta Logroño.*

- FDFA-DH-6327-3-01 (del folio 1 al folio 2) (25/05/1934). *Oficio del Ingeniero Director de Carreteras de Álava dirigido al presidente de la Comisión Gestora de la Diputación Provincial de Álava, referente a los metros cúbicos de piedra necesarios para la conservación de caminos vecinales.*
- FDFA-DH-6335-6 (27/12/1918-13/01/1937). *Expediente relativo a la construcción del camino vecinal 047 desde Lanciego a Viñaspre.*
- FDFA-DH-6348-5 (29/12/1928-22/11/1935). *Expediente relativo a la construcción del camino vecinal 050 de acceso a la localidad de Párganos.*
- FDFA-DH-6355-5 (31/07/1928/19/09/1935). *Expediente de la carretera L-126 desde Bernedo hasta La Horca.*
- FDFA-DH-6358-5 (07/07/1924-14/06/1933). *Expediente relativo a la construcción de la carretera L-121 desde Obécuri hasta Bernedo.*
- FDFA-DH-6360-3 (24/12/1929-30/03/1937). *Expediente relativo a la construcción de la carretera L-1216 desde Laguardía hasta Lapuebla de Labarca.*

Archivo Histórico Provincial de La Rioja (AHPLR)

- OP-C/024/03 (1880). *Anteproyecto. Ctra. de 3er orden de Briones al límite de la provincia por San Vicente de la Sonsierra.*
- OP-C/25/01 (1889). *Presupuesto reformado. Ctra. de 3er orden desde la de Logroño a Cabañas de Virtus, a Peñacerrada por Briones. Sección de San Vicente al límite de la provincia. Trozo 2º y 3º.*
- OP-C/025/02 (1888). *Proyecto. Ctra. de 3º orden de Briones a Peñacerrada por San Vicente. Sección de Briones a San Vicente de la Sonsierra*
- OP-C/049/05 (1872). *Proyecto. Ctra. de 3er orden de Briones a Peñacerrada por San Vicente. Sección de Briones a San Vicente*
- OP-C/109/11 (1859). *Proyecto. Ctra. de 3er orden de Haro (Logroño) a Santa Cruz de Campezo (Álava) por Labastida, Peñacerrada, Pipaón, Lagran y Bernedo. Trozo 1º*

Locales

Archivo Municipal de Baños de Ebro (AMBdE)

- C-64-N2 (09/07/1846). *Escritura sobre construcción y conservación de la carretera vecinal pactada entre los pueblos de Villabuena, Samaniego y Baños de Ebro.*

Archivo Municipal de Elciego (AMElc.)

- C-14-9 (1815). *Escritura de compromiso entre la Provincia de Álava y los Tercios de Samaniego y Laguardia, para el pago de los gastos originados por la construcción de un camino desde Vitoria a Laguardia*

Archivo Municipal de Elvillar (AMElv.)

- C-28-30 (27/09/1791-01/07/1793). *Instancias del ayuntamiento de Elvillar para que se mejoren sus comunicaciones tras la construcción del camino de Vitoria a Logroño por Laguardia*

Archivo Municipal de Lanciego (AMLan)

- C-198-2 (23/06/1862-30/10/1862). *Expediente seguido para rehacer el puente situado en el término de Pasocastillo, en el camino que unía Lanciego y Assa, que había sido destruido por una inundación.*
- C-198-5.7 (17/02/1882). *Cuentas que rinde el presidente depositario de la comisión de carreteras de Lanciego al Ayuntamiento de dicha villa, por dimisión de todos sus componentes.*
- C-198-6 (01/02/1878-17/02/1882). *Libro de caja de comisión de carreteras de la villa de Lanciego.*
- C-198-9 (26/02/1881). *Proyecto para la construcción de una carretera que vaya desde Lanciego hasta los molinos de Assa y se una allí con a la carretera genera de Logroño a Vitoria por Laguardia.*

Archivo Municipal de Logroño (AMLog.)

306/2 (1856-1859). *Expropiación de dos terrenos en el término de San Quintín a Juan Domingo de Santa Cruz y Manuel M^a de Montoya, para la construcción del camino de Oyón (según proyecto de Maximiano Hijón, y en convenio con la Diputación de Álava). Contratación de las obras, siendo adjudicatario José Luciano Marco y Cía., de Vitoria.*

Archivo Municipal de Moreda de Álava (AMMdeA)

C1-1. (03/01/1864-14/05/1882). *Libro de actas del Ayuntamiento de Moreda.*

Archivo Municipal de Peñacerrada (AMP)

100.1. (1926). *Acta de deslinde y amojonamiento del Ayuntamiento de San Vicente con este Ayuntamiento. – Años 1861, 1871, 1886, 1889, y 1892. Acta del Instituto Geográfico y Catastral.*

Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz (AMVG)

GUI-IV-014_17+E.Guinea_Peñacerrada.

GUI-IV-174_08+E.Guinea_Hacia 1934_Armiñón.

SOB-10x15-21_09+B.Sobrado_Peñacerrada.

Legislación

Muy Noble y Muy Leal Provincia de Álava (1776). *Quaderno de Leyes, y ordenanzas con que se gobierna está muy noble y muy leal provincia de Álava, y diferentes privilegios y Cédulas de su Magestad, que van puestos en el Indice.* Thomas de Robles y Navarro, Vitoria-Gasteiz.

LEY 6/2019. Patrimonio Cultural Vasco. 20 de mayo de 2019. BOPV núm. 93.

LEY de 1 de septiembre de 1896. Aprobación de construcción de carretera de tercer orden de Atauri (Álava) a Olazagutía (Navarra). 3 de septiembre de 1896. Gaceta de Madrid núm. 247: 2.

LEY de 28 de agosto de 1896. Aprobación de construcción de carretera de tercer orden de Haro (Logroño) y Santa Cruz de Campezo (Álava). 30 de agosto de 1896. Gaceta de Madrid núm. 243: 1.

LEY de 31 de agosto de 1882. Ley de Provincias. 1 de septiembre de 1882. Gaceta de Madrid núm. 244.

LEY de 4 de mayo de 1877. 6 de mayo de 1877. Plan general de carreteras a construir por el Estado. Gaceta de Madrid núm. 126: 1-2.

LEY de 22 de julio de 1857. 29 de julio de 1857. Plan general de carreteras a construir por el Estado. Gaceta de Madrid núm. 1667: 1.

LEY de 7 de mayo de 1851. 13 de mayo de 1851. Plan general de carreteras a construir por el Estado. Gaceta de Madrid núm. 6147: 1

REAL DECRETO LEY de 9 de febrero de 1926. Para la creación del Circuito Nacional de Firms Especiales. 10 de febrero de 1926. Gaceta de Madrid núm. 41: 723-725.

REAL DECRETO de 28 de febrero de 1878. Para la creación del Concierto Económico con las Provincias Vascongadas. 1 de marzo de 1878. Gaceta de Madrid núm. 60.

REAL DECRETO de 7 de septiembre de 1860. Plan general de carreteras a construir por el Estado. 11 de septiembre de 1860. Gaceta de Madrid, núm. 255.

REAL DECRETO de 5 de agosto de 1914. Plan general de carreteras a construir por el Estado. 9 de agosto de 1914. Gaceta de Madrid núm. 221: 325-326.

REAL DECRETO de 5 de agosto de 1914. Plan general de carreteras a construir por el Estado. 11 de agosto de 1914. Gaceta de Madrid núm. 223: 344-349.

- REAL ORDEN de 7 de abril de 1870. Por el Estado desprende de los caminos ordinarios paralelos a los de hierro. 9 de abril de 1870. Gaceta de Madrid núm. 99: 1.
- REAL ORDEN de 20 de octubre de 1851. Por el que el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas se denominará Ministerio de Fomento. 21 de octubre de 1851. Gaceta de Madrid núm. 6308: 1.
- DECRETO 20/2015. Por el que se declara bien de interés cultural «El paisaje cultural del Vino y el Viñedo de La Rioja». 9 de julio de 2015. BOE núm. 163.
- DECRETO 90/2014. Sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco. 16 de junio de 2014. BOPV núm. 112.
- DECRETO 89/2014. Por el que se califica como Bien Cultural, con categoría de Conjunto Monumental, el Paisaje Cultural del Vino y el Viñedo de Rioja Alavesa (Álava). 13 de junio de 2014. BOPV n. 111.
- DECRETO 3374/1974. Por el que se aprueba la incorporación del Municipio de Salinillas de Buradón al de Labastida (Álava). 11 de diciembre de 1974. BOE núm. 296: 25187.
- REGLAMENTO para la construcción, conservación y policía de las carreteras de la Provincia de Álava. 1942. Asilo Provincial de Álava, Vitoria.
- REGLAMENTO para las carreteras de la provincia de Álava. 1914. Imprenta Provincial, Vitoria.
- REGLAMENTO para el personal de servicio y conservación de carreteras y caminos vecinales de primer orden de la provincia de Álava. 1895. Imprenta de la Diputación Provincial de Álava
- REGLAMENTO para la aplicación del Real decreto de 17 de marzo de 1891, que estableció la zona militar de costas y fronteras, hecha extensiva a las Islas Baleares y Canarias y posesiones de África por Reales órdenes de 30 de septiembre del mismo año y de 17 de septiembre de 1902. 19 de marzo de 1903. Gaceta de Madrid núm. 78, t. I: 1771-1773.
- REGLAMENTO para el servicio de coches automóviles por las carreteras de 17 de septiembre de 1900. 20 de septiembre de 1900. Gaceta de Madrid núm. 263 T. III: 1141-1142.
- REGLAMENTO para el servicio de los peones camineros de esta M.N. y M.L. Provincia de Álava. 1841. Viuda de Manteli e hijos, Vitoria.
- ORDEN de 11 de agosto de 1939 aprobando la Instrucción de Carreteras. 27 de noviembre de 1939. BOE núm. 331.
- ORDENANZA para la construcción, conservación y policía de las carreteras y caminos vecinales de primer orden de la provincia de Álava. 1884. Imprenta de la Diputación Provincial de Álava.
- RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 1997 del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes. Por la que se emite Declaración de Zonas de Presunción Arqueológica de Labastida (Álava). 7 de julio de 1997. BOPV núm. 128.

Fuentes secundarias

- Agirreazkuenaga, J. et al. (1993). *Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia (1808-1876)*, Parlamento Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- Agramunt, A. (2019). *La modernització de la xarxa viària al Camp de Tarragona*, Arola Editor, Tarragona.
- Agramunt, A. (2015). *Desenvolupament i subdesenvolupament de les terres de l'Ebre durant els segles XVIII i XIX* [Tesis de doctorado no publicada], Universitat Rovira i Virgili.
- Ajamil, F.J. (2007). Calzada de San Adrián (Zalduondo), *Arkeoikuska 06*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 291-294.

- Alberdi, X. (2015). Camino de Santiago a su paso por Askizu: Calzada, iglesia de San Martín y Ermita de San Prudencio, *Arkeoikuska* 14, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 355.
- Aledón, J. M. (2001). *Historia de la peseta*. Real Casa de la Moneda – Fábrica Nacional de Moneda y Timbre Madrid.
- Alonso, J.J. (1999). La agricultura riojana en la crisis finisecular. *Brocar: Cuadernos de investigación histórica*, núm. 23: 147-166.
- Alonso, E. J. En los alrededores del Estado: las Diputaciones forales vascas (1839-2010). Cerón, C. (coord.), *Los límites del Estado: la cara oculta del poder local*, Universidad de Málaga, Málaga: 113-135.
- Alonso, E. J. (1995). El Concierto Económico (1878-1937). Orígenes y formación de un Derecho Histórico. Instituto Vasco de Administraciones Públicas (IVAP), Bilbao
- Altarriba, A. (2000). *Doscientos años de geografía en Álava: del cuestionario de Tomás López a la actualidad*, Fundación Caja Vital Kutxa, Vitoria-Gasteiz.
- Alzola, P. (1979). *Historia de las obras públicas en España*, Turner, Madrid.
- Angulo, A. (2003). La fiebre de la minería en la Montaña Alavesa (c. 1770-1860). Villanueva, E. y Díaz de Durana, R. (eds.), *Pasado y presente de la Montaña Alavesa/Arabako mendialderaren iragana eta oraina*, Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz: 31-44.
- Arbaiza, S. y Heras, C. (2006). Inventario de los dibujos de arquitectura de los siglos XVIII y XIX en el museo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (VI). *Academia: Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, núm. 102-103: 151-321.
- Areta, M.L. (1974). Un método de preparación de vino importados de Burdeos a la Rioja a finales del siglo XVIII. *Boletín de la Institución Sancho el Sabio*, núm. 18: 285-300.
- Aróstegui, M.J. e I. García (1986 A). Calzada de la Herrera (Zalla), *Arkeoikuska* 85, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 103.
- Aróstegui, M.J. e I. García (1986 B). Calzada de Kastrexana (Barakaldo). *Arkeoikuska* 85, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 102.
- Aróstegui, J. (1970). *El carlismo alavés y la Guerra Civil de 1872-1876*, Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz.
- Asociación Española de la Carretera (s.f.). 1908. *I Congreso Internacional de Carreteras* [consultado el 28 de octubre de 2023] <https://www.aecarretera.com/quienes-somos/historia/historia-de-la-carretera/1908-i-congreso-internacional-de-carreteras>.
- Extramiana, J. (1980). *Historia de las Guerras Carlistas (Vol. II)*. L. Haranburu, San Sebastián.
- Arrese, A. (2014). Tramo Hernialde-Zizurkil (Gipuzkoa) Caserío Isastegieta y calzada. *Arkeoikuska* 13, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 353-357.
- Arrúe, B. et al. (1998). *Catálogo de puentes anteriores a 1800. La Rioja*. Instituto de Estudios Riojanos-CEDEX, Logroño.
- Aseginolaza, C. et al. (1996). *Vegetación de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, Gobierno Vasco-Eusko Jaurlaritza, Vitoria-Gasteiz.
- Auñamendi Entziklopedia (s.f.). *Caja Provincial de Ahorros de Álava (1918-1990)*. [Fecha de consulta: 21 de mayo de 2013]. <https://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/caja-provincial-de-ahorros-de-alava-1918-1990/ar-28487/>
- Ayán, X. y Gomes, R. (2019). Memoria y Paisaje de una guerrilla transfronteriza: arqueología de la resistencia antifranquista en Galicia y el Norte de Portugal, en: Abelló, T. et alii. *Postguerres*. Universitat de Barcelona, Barcelona. 1120-1137.

- Ayán, X. (2014). El Patrimonio de los vencidos: arqueología en comunidades subalternas. *Tejuelo: Didáctica de la Lengua y la Literatura. Educación*, núm. 19: 155-160.
- Azkarate, A., V. Palacios (1996). *Puentes de Álava. Arabako zubiak*. Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- Aznar, J.V. (s.f.). Dos sistemas medidas, *Museo Virtual de la Ciencia*. [Fecha de consulta: 5 de octubre de 2023].
https://museovirtual.csic.es/salas/medida/medidas_y_matematicas/articulo66.htm
- Basterretxea, A. (1989). Calzadas de Bizkaia, *Arkeoikuska 88*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 89-91.
- Basterretxea, A. (1993). Calzadas del Duranguesado, *Arkeoikuska 92*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 168-174.
- Basterretxea, A. (2007). Camino-Calzada de Olabarría Rekalde (Galdakao). *Arkeoikuska 06*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 233-236.
- Basurto, N. et alii (1999). *El Bilbao que pudo ser: proyectos para una ciudad. 1800-1940*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao.
- Bel, G. (2010). *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la «capital total»*, Destino, Barcelona.
- Bilbao, L.M. y Fernández de Pinedo, E. (1984). La producción agrícola en el País Vasco peninsular, 1537-1850. Tendencia general y contrastes comarcales: una aproximación. *Vasconia: Cuadernos de Historia – Geografía*, núm. 2: 83-198.
- Bilbao, J.C. (1982). Las comunicaciones de la provincia de Logroño a mediados del siglo XIX (1850-1860). *Cuadernos de investigación: historia*, T.8, fasc. 1-2: 115-140.
- Cañas, S. (2013). A toda máquina: implantación y desarrollo del ferrocarril en La Rioja hasta 1877. Delgado, J. M. (coord.), *Un viaje sobre raíles: La Rioja (1863-2013)*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 141-168.
- Castells, J.M. (2003). La abolición de los Fueros vascos. *Ayer*, núm. 52: 117-149.
- Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas [CEDEX] (s.f.). *Anuario de aforos 2019-2020. Estación 9311: río Ebro en Zaragoza (ronda norte)*. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico <https://ceh.cedex.es/anuarioaforos/afo/estaf-datos.asp?indroea=9311>
- Chasco, J.A. (2017). *Sierra de Toloño, nexo de la Montaña Alavesa y la Rioja Alavesa*, Euskaltzaindia, Bilbao.
- Chinchetru, G. (2002). En el centenario de la filoxera en Rioja Alavesa (1900) repercusiones de la filoxera en Rioja Alavesa, *Rioja Alavesa. Actas de las Primeras Jornadas de Estudios Históricos de la Rioja Alavesa -espacio, sociedad y economía-*, Diputación Foral de Álava/Departamento de Cultura, Vitoria-Gasteiz: 255-262.
- Coloma, P. (1998) El agua subterránea en La Rioja. *Zubia*, núm. extra 10: 63-132.
- Comín, F. (2001). Los efectos económicos del ferrocarril en España (1855-1935). *La formación del espacio histórico. Transportes y comunicaciones: duodécimas Jornadas de Estudios Históricos organizadas por el Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea*, Universidad de Salamanca: 277-304.
- Comín, F. (1999). Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1935). Vidal, J. Muñoz, M. Sanz, J. (coord.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad*, Diputación Provincial de Alicante: 255-272.
- Comín, F. (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Grupo Anaya, Madrid.

- Confederación Hidrográfica del Ebro [CHE] (s.f. A). *Sierra de Cantabria (022)*, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.
- CHE (s.f. B). *Aluvial de Najerilla-Ebro (47)*, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.
- Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas [CEDEX] (s.f.). *Anuario de aforos 2019-2020. Estación 9311: río Ebro en Zaragoza (ronda norte)*. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico <https://ceh.cedex.es/anuarioaforos/afo/estaf-datos.asp?indroea=9311>
- Coronado, J.M. y F.J. Rodríguez (2008). Geometrías de las carreteras y el territorio. Ingeniería y territorio. *Revista del Colegio de Caminos, Canales y Puertos*, núm. 84: 48-55.
- Coronado, J.M., y Garmendia, M. (2008). Carreteras-Planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta. *Ciudades*, 11: 33-51.
- Coronado, J.M. (2007). *Evolución de la relación entre carretera y territorio: criterios territoriales de trazado. Los casos de los corredores Reinosa-Torrelavega (N-611) en Cantabria y el Puerto Lápice-Santa Cruz de Mudela (N-IV) en Ciudad Real* [tesis de doctorado], Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca.
- Cuellar, D. (2007). El ferrocarril en España, 1848-2005: una visión en el largo plazo. Polo, F. (coord.), *Jornadas de Historia Ferroviaria: 150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005)*, Ayuntamiento de Albacete, Albacete.
- Curto-Grau, M. et alii (2010). The political economy of infraestructura: The Spanish «Parliamentary Roads» (1880-1914). *Documentos de trabajo de la Asociación Española de Historia Económica*, n 10.
- De Otazu, A. (1996). Los Quintano de Burdeos. Santos, J. (coord.), *La Rioja, el vino y el Camino de Santiago: actas del I Congreso Internacional de la historia y la cultura del vino. (Labastida, Rioja Alavesa, 28 y 29 de septiembre de 1994)*, Fundación Sancho el Sabio, Vitoria-Gasteiz: 74-104.
- De Pablo, S. (1985). La CNT y los sucesos revolucionarios de Labastida de diciembre de 1933. *Cultura: Cuadernos de cultura*, núm. 8: 105-118.
- Delgado, J.M., (2002). Los orígenes del ferrocarril riojano en el siglo XIX. J.M. Delgado; Ruiz, M.L.; Sáñez, F. (coord.), *Ferrocarril en La Rioja*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.
- Departamento Interuniversitario de Ecología de Madrid et al., (1990). *Memoria General. Cartografía de paisaje de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- Desportes, M. y Picon, A. (1997). *De l'espace au territoire: l'aménagement en France XVI-XX siècle*, École Nationale des Ponts et Chaussées, París.
- Díaz de Durana, J. R. (1990). Nacimiento y consolidación de las Juntas Generales de Álava (1463-1537). González, C. (coord.), *Juntas Generales de Álava: Institución Foral del Gobierno de Álava*, Juntas Generales de Álava. Vitoria-Gasteiz: 32-47.
- Díaz de Durana, J. R. (1986). *Álava en la Baja Edad Media. Crisis, Recuperación y transformaciones, socioeconómicas (c. 1250-1525)*, Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz.
- Díez, F. J. (2022). *El nacimiento de la provincia de Logroño, hacia la construcción de La Rioja contemporánea*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.
- Diputación Foral de Álava (2020). *Memoria técnica anexa al convenio entre el Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava y el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco para la recuperación de los paisajes mineros de asfaltos naturales de la Montaña Alavesa*. [Consultado el 10/01/2023] <https://irekia.araba.eus/documents/2908004/5002034/Memoria.pdf/f16aa8da-77b3-f6ac-3605-1ddfce0d-f2e7?t=1596704009150>.

- Elías, L.V., et al. (2021). *El Rioja a la luz de un archivo familiar: Galo Lucas de Pobes Quintano Gómez de Gayangos, pionero del Rioja; equipo de investigación, Luis Vicente Elías Pastor, Emilio Barco Royo, Salvador Velilla Córdoba, Constantino Gil Soto*, Hacienda de Pobes S.L., Casalarreina.
- Enciso, E. (1987). *Laguardia Decimonónica*, Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz.
- Ente Vasco de la Energía (1993). *Mapa Geológico del País Vasco: Laguardia (170-IV, 203-II)*, Ente Vasco de la Energía, Bilbao.
- Esteve, S.; Navas, T. (2012). *Els carrers del territori: 150 anys de carreteres locals*, Diputació de Barcelona, Barcelona.
- Feliu, J. (2005). *Les grans infraestructures de transport i el desenvolupament de la ciutat Mitjana. El tren d'Alta Velocitat a les ciutats de Lleida, Avinyó i Novara*, Universitat de Girona, Girona.
- Fernández, L. y Sáenz, A. (2011). Los puentes metálicos del siglo XIX en España. Fundación Práxedes Mateo Sagasta, *El puente de Hierro de Logroño. Sagasta y las obras públicas en el siglo XIX*, Instituto de Estudios Riojanos: 29-65.
- Fernández, J. S. (2000). Calzada Camino de Santiago en el barrio de Zubieta (Barakaldo). *Arkeoi-kuska 99*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 331-333.
- Fernández de Labastida, I. (2014). *Caballos de monte y carne de potro. Análisis antropológico de un proceso contemporáneo de construcción identitaria, cultural y económica en la Montaña Alavesa* [Tesis de doctorado no publicada], Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.
- Ferri, M. (2015). *El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)*, Publicacions de la Universitat de València, Valencia.
- Ferri, M. (2007). L'obra pública com a imatge de progrés. La creació del «mite de les infraestructures» en l'Espanya liberal (1834-1868). *Saitaba: revista de la facultat de Geografia i Història*, 57: 77-98.
- Frago, J. A. (1976). Las formas «carra» y «carria» en la ribera navarroaragonesa. *Archivo de filología aragonesa*, vol. 18-19: 127-130.
- Gallego, L. (2023). *La industrialització al mon rural català. Desplegament capitalista, paisatge i casa obrera a la mineria berguedana* [Tesis de doctorado no publicada], Universitat de Barcelona.
- Gallego, D. (1986). El sector agrario riojano (1855-1935): de la especialización a la diversificación de la producción agraria. *Brocar: cuadernos de investigación histórica*, núm. 12: 45-88.
- Galván, R. (2013). Las inundaciones del Ebro en 1871 en Zaragoza. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, núm. 149: 139-170.
- Galván, R. (2018). Cuatro grandes inundaciones históricas del Ebro en la ciudad de Zaragoza: 1643, 1775, 1871 y 1961. *Papeles de Geografía*, núm. 64: 7-25.
- Garayo, J. M. (1992). Los montes del País Vasco (1833-1935). *Agricultura y Sociedad*, núm. 62: 121-174.
- Garayo, J. M. et al. (1988). Comunidad de Montes de la antigua Villa y Tierra de Laguardia en Sierra de Cantabria. *Inguruak: soziologia eta zientzia politikoaren euskal aldizkaria / Revista vasca de sociología y ciencias políticas*, núm. 4: 111-139.
- García, E. (2003). Capítulo V. Clérigos, caballeros, «burgueses» y campesinos en la Alta Edad Media. Rivera, A. (dir.), *Historia de Álava*, Nerea, San Sebastián.
- García, E. (1997). Diego Martínez de Álava: los primeros años de Gobierno del Diputado General de las Hermandades alavesas (1499-1505). Balado, M. et alii (coord.), *Congreso Internacional sobre Sistemas de Información Histórica. Comunicaciones libres. 6, 7 y 8 de noviembre de 1997, Vitoria-Gasteiz*, Diputación Foral de Álava-Juntas Generales de Álava, Vitoria-Gasteiz: 345-354.

- García, E. (1992). Tabuérniga: reflexiones e hipótesis sobre una civitate altomedieval alavesa. *Espacio, tiempo y forma. Serie III, Historia medieval*, núm. 5: 13-38.
- García, I. (1983). Cata estratigráfica en la Calzada de San Adrián. *Arkeoikuska 82*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 36.
- García, I. (1986). Calzada medieval Durango-Lekeitio. *Arkeoikuska 85*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 103.
- García, P. (1982). *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, servicio de publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo – Secretaria General de Técnica, Madrid.
- Gil, E. (2009). Calzada Elvillar-Kripan. *Arkeoikuska 08*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 76-81.
- Gil, P. (1983). *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, Diputación Provincial de Burgos, Burgos.
- Gómez, J.L. (1994). La Rioja a comienzos de la Edad Moderna. *Brocar: Cuadernos de investigación histórica*, núm. 18: 139-188.
- Gómez-Diez, F. (2022). Carreteras del sur de Álava. *Arkeoikuska 20*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 164.
- Gómez-Diez, F. (2020). Arqueología de los puertos viejos y nuevos del extremo oriental de la sierra de Cantabria-Toloño, Grau, I. y Quirós, J.A., *Arqueología de la Edad Moderna en el País Vasco y su entorno*, Archaeopress, Oxford.
- González, C. (1996 A). Las Juntas Generales de Álava y la infraestructura viaria del siglo XVI. Criado, M., *Caminería hispánica: actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. AACHE Ediciones, Madrid.
- González, C. (1996 B). Las Juntas Generales de Álava y la financiación de la infraestructura viaria (siglos XV-XVI). De las Casas, A. (coord.), *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción: Madrid 19-21 de septiembre de 1996*, Ministerio de Fomento – CEDEX, Madrid.
- González, C. y De Hoz, M. C. (1991). *La infraestructura bajomedieval en Álava: documentos para su estudio*, Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea, Bilbao.
- González, I. (2005). Los vinos del Marqués de Riscal (1858-1942). La distribución como ventaja estratégica de una empresa centenaria, *VII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*.
- González, I. (2006). *El marqués que reflató el rioja*, LID, Madrid.
- González, M. et al. (1995). *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (economía, población ciudad)*, Fundación BBVA, Bilbao.
- González, M., Montero, M., Garmendia, J.M.^a, Novo López, P.A., Macias, O. Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914. Bilbao, Universidad del País Vasco -Euskal Herriko Unibertsitatea, 1995
- González-Ruibal, A. (2016). Volver a las trincheras. Una arqueología de la Guerra Civil Española. Alianza, Madrid.
- González, J.A. (1986 A). *Cuadernos de toponimia 2. Toponimia de la Montaña Alavesa*, Diputación Foral de Álava.
- González, J.A. (1986 B). *Cuadernos de toponimia 3. Toponimia menor de la Rioja Alavesa*, Diputación Foral de Álava.
- Guigueno, V. (2008). The multiple histories of the road: towards a history of road mobility. *Routes/Roads*, núm.336/337: 192-199.

- Guillaume, A. (1995). *Bâtir la ville: révolutions industrielles dans les matériaux de construction: France-Grand Bretagne: 1760-1840*, Champ Vallon, Seyssel.
- Guillaume, A. (1984). *Corps à corps sur la route: les routes, les chemins et l'organisation de services au XIXème siècle*, École Nationale des Ponts et Chaussées, París.
- Herranz, A. (2008). *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Herranz, A. (1998). En torno al mito de las infraestructuras como motor de desarrollo económico. *Ecología política*, núm. 16. 59-65.
- Hilario, A. (2020). *Geodiversidad. La memoria oculta de la tierra vasca*, Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- Huetz de Lemps, A. (1995). La lucha tenaz de Don Manuel Quintano en favor de la calidad de los vinos riojanos (1787-1806). *Berceo. Revista Riojana de Ciencias Sociales y Humanidades*, núm. 125: 169-174.
- Huetz de Lemps, A. (1967). *Vignobles et vins du Nord-Ouest de l'Espagne*. 2 tomos, Féret & fils, Burdeos.
- Ibáñez, S. y Alonso, J.J. (1996). Especialización en el Alto Ebro (La Rioja). La cultura del vino, 1500-1900. *Brocar: Cuadernos de investigación histórica*, núm. 20: 211-236.
- Instituto Geológico y Minero de España [IGME] (s.f. A). *PV053 Conglomerados de Kripan*, Ministerio de Ciencia e Innovación. <http://info.igme.es/ielig/LIGInfo.aspx?codigo=PV053>
- IGME (s.f. B). *PV030 Bonete de San Tirso*, Ministerio de Ciencia e Innovación. <http://info.igme.es/ielig/LIGInfo.aspx?codigo=PV030>
- IGME (s.f. C). *CV017 Cabalgamiento alpino de Las Conchas (Haro-Labastida)*, Ministerio de Ciencia e Innovación. <http://info.igme.es/ielig/LIGInfo.aspx?codigo=CV017>
- IGME (s.f. D). *PV122 Anticlinal de Ocio*, Ministerio de Ciencia e Innovación. <http://info.igme.es/ielig/LIGInfo.aspx?codigo=PV122>
- Jakle, J. A. y Sculle, K. A. (1999). *Fast Food: Roadside Restaurants in the Automobile Age*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Jakle, J. A., Sculle, K.A. y Rogers, J. S. (1996). *The Motel in America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Juliá, S. et alii (2007). *La España del siglo XX*. Marcial Pons, Madrid.
- Larreina, M. y Larreina, I. (2008). *Labastida: la puerta de entrada al vino de Rioja*, Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz.
- Larumbe, M. (2003). *Justo Antonio de Olaguibel. Arquitecto Neoclásico*, Diputación Foral de Álava/ Departamento de Cultura, Vitoria-Gasteiz.
- Lecanda, J.A. (2002). Calzada de Santa Águeda (Barakaldo). *Arkeoikuska 01*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 389-393.
- Liebs, C.H. (1995). *Main Street to Miracle Mile: American Roadside Architecture*, John Hopkins University Press, Baltimore.
- López, G. (1555 [1999]). *Las Siete Partidas (edición facsimilar de la edición de 1555, con glosas de Gregorio López)*, Boletín Oficial del Estado, Madrid.
- López, I. (2023). *Este barrio es de barro. Una historia del chabolismo en Bilbao*, Txalaparta, Tafalla.
- López de Alda, R. (2007). Panorámica del camino. Aplicación a un escenario concreto. El Camino Real de Logroño a San Sebastián. *Jornadas Congresoales Homenaje a Micaela Portilla*, Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz: 35-63.

- López de Alda, R. (2011). *Panorámica del camino. Caminos de arriería en el espacio alavés*, Autoeditado, Vitoria-Gasteiz.
- Madrazo, S. (1984 A). *El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. 1. La Red Viaria*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ediciones Turner, Madrid.
- Madrazo, S. (1984 B). *El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ediciones Turner, Madrid.
- Marriott, P. D. (1998). *Saving Historic Roads: Design and Policy Guidelines*, John Wiley and Sons, Nueva York.
- Marriott, P. D. (2004). *From Milestone to Mile-Markers: Understanding Historic Roads*, National Trust for Historic Preservation, Washington, DC.
- Martín, G. (2023). *Arqueología del conflicto carlista en Bizkaia y Araba* [tesis de doctorado no publicada], Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.
- Martín, G. (2020). Arqueología de la Primera Guerra Carlista (1833-1839). *Munibe Antropología-Arqueología*, núm. 71: 243-256.
- Martínez, A.; Rodríguez, J. et al. (2019). Patrimonio arqueológico forestal en el Parque Natural de Aizkorri-Aratz. Álava (Asparrena, Barrundia, San Millán, Zalduondo) / Guipuzkoa (Aretxabaleta, Eskoriatza, Legazpi, Leintz-Gatzaga, Oñati, Parzonería General de Álava y Guipuzkoa, Zegama y Zerain). *Arkeoikuska 18*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 117-120.
- Martínez, A. y Rodríguez, J. (2018). Prospección en medio montano y forestal. *Arkeoikuska 17*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 223-229.
- Martínez, A. y Rodríguez, J. (2013). Documentación sistemática del arbolado trasmocho. Un caso práctico en los montes altos de Vitoria. *Cuadernos de la Sociedad Española de Ciencias Forestales*, n. 13: 149-158.
- Martínez, A. M. y Cepeda, J.J. (1994). Conjunto arqueológico de Buradón (Salinillas de Buradón). *Arkeoikuska 93*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 257-270.
- Martínez, A. M. y Cepeda, J.J. (1997). Conjunto arqueológico de Buradón (Salinillas de Buradón). *Arkeoikuska 96*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 183-189.
- Martínez, A. M. y Cepeda, J.J. (2000). Conjunto arqueológico de Buradón (Salinillas de Buradón). *Arkeoikuska 00*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 140-141.
- Martínez, G. (1974). *Álava Medieval*, Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz.
- Martínez, J.M. y Martínez, A. (2015). *Seguimiento arqueológico de las obras de mejora de la carretera A-3212. Laguardia, Leza, Navaridas y Elciego (Álava)* [memoria arqueológica no publicada], QARK arqueología, Vitoria-Gasteiz.
- Martínez, S. (1999). *Navarra, el Estado y la ley de modificación de los fueros de 1841*, Gobierno de Navarra, Pamplona.
- Menéndez, G. (1951). *Los caminos en la Historia de España*, Cultura Hispánica, Madrid.
- Mees, L., Nagel, K.J. y Puhle, H.J. (2019). *Una historia social del vino: Rioja, Navarra, Cataluña. 1860-1940*. Tecnos, Madrid.
- Moraza, A. (1994). Calzada de Enirio (Zaldibia). *Arkeoikuska 93*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 250-252.
- Nárdiz, C. (1997). Los caminos españoles anteriores a 1900. *OP*, núm. 41: 66-75.
- Navanero, A. et al. (2022). El proyecto «Identificación, valoración y análisis patrimonial de las carreteras históricas españolas de titularidad estatal»: una iniciativa de la Subdirección de

- Conservación de la Dirección General de Carreteras del MITMA. *Revista de Obras Públicas: Organo profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, núm. 3633: 62-69.
- Navas, T., et al. (2022). *Pla director de recuperació dels Camins de Montjuïc*, Institut Municipal del Paisatge Urbà i la Qualitat de Vida (Ajuntament de Barcelona).
- Navas, T. (2014). Carreteres i camins del Berguedà. Orígens històrics i gestió viària en temps de la Mancomunitat, *L'Erol*, núm.122: 46-51.
- Navas, T. (2012). *Planificació, construcció i mobilitat: La modernització de la xarxa viària a la regió de Barcelona* [Tesis de doctorado no publicada], Universitat de Barcelona.
- Navas, T. (2009). Cerdà, perfil político y técnico del territorio. *Ingeniería y territorio*, núm. 88: 36-45.
- Nolte, E. (1992-1993). Caminos reales y leguario de Bizkaia (siglos XVIII-XIX). *Kobie. Antropología cultural*, núm. 20: 281-283.
- Novo, P. A. (1995). *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco: mercado y ordenación del territorio*, Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea, Leioa.
- Liebs, C. H. (1995). *Main Street to Miracle Mile: American Roadside Architecture*, John Hopkins University Press, Baltimore.
- Oestreicher, A. (1996). La crisis filoxérica en España. *Hispania: Revista española de historia*, vol. 56, núm. 193: 587-622.
- Olaizola, J. J. (2021). Los orígenes de los caminos de hierro en Vasconia, *Iura Vasconia*, núm. 18: 293-344.
- Ollero, A. (1995). La comercialización del vino de La Rioja durante el siglo XVIII. *Berceo. Revista Riojana de Ciencias Sociales y Humanidades*, núm. 129: 157-167.
- Ollero, A. (1984). La Rioja en el siglo XVIII: un proyecto de los agricultores para la reactivación de su comercio. *Cuadernos de investigación: Historia*, T. 1, fasc. 1: 27-38.
- Orejas, A. y Ruís del Árbol, M. (2013). Arqueología del paisaje: procesos sociales y territorios, en: Quirós, J. (coord.), *La materialidad de la historia: La arqueología en los inicios del siglo XXI*, Akal, Madrid. 201-240.
- Ortiz de Orruño, J. M. (2009). Fueros, identidades sociales y guerras carlistas. Castells, L. y Cajal, A. (eds.), *La autonomía vasca en la España contemporánea (1808-2008)*, Marcial Pons Historia, Madrid: 25-52.
- Ortiz de Orruño, J. M. (2003). Del Abrazo de Vergara al Concierto Económico. Rivera, A. (dir.), *Historia de Álava*, Nerea, San Sebastián: 355-409.
- Ortiz de Orruño, J. M. (2002). El carlismo en la Rioja Alavesa. *Rioja Alavesa. Actas de las Primeras Jornadas de Estudios Históricos de la Rioja Alavesa -espacio, sociedad y economía-*, Diputación Foral de Álava/Departamento de Cultura, Vitoria-Gasteiz: 275-184.
- Ortiz de Orruño, J.M. (1990). El régimen municipal alavés entre 1800 y 1876: continuidad y cambio. *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, núm. 15: 220-236.
- Ortiz de Orruño, J.M. (1987). *La Hacienda foral alavesa en la crisis del Antiguo Régimen, 1800-1876*. [Tesis de doctorado], Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.
- Ortiz de Orruño, J.M. (1984). El final de la guerra carlista y la hegemonía de un nuevo equilibrio en el sistema de poder provincial: la elevación al rango de Cuadrilla del Ayuntamiento de Vitoria. VV.AA., *Antecedentes de la sociedad vasca actual. Siglos XVIII y XIX*, Sociedad de Estudios Vascos, Bilbao: 481-483.
- Palacios, V. (2003). *Patrimonio arquitectónico en la Cuadrilla de Campezo-Montaña Alavesa. Elementos menores*, Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz.

- Palacios, V. y J. Rodríguez (2004). *Patrimonio arquitectónico en la Cuadrilla de Laguardia-Rioja Alavesa. Elementos menores*. Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz.
- Pascual, P. (2016 A). *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935): una historia de la seva explotación. Vol. 1. De les primeres línies a la incertesa del rendiment*, Eumo, Barcelona.
- Pascual, P. (2016 B). *El ferrocarril a Catalunya (1848-1935): una historia de la seva explotación. Vol. 2. De la plenitud a la crisis*, Eumo, Barcelona.
- Picon, A. (1992). *L'invention de l'ingénieur moderne: l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris.
- Piqueras, J. (2005). La filoxera en España y su difusión espacial. *Cuadernos de geografía*, núm. 77: 101-136.
- Porres, R. (2003). Capítulo VII. De la Hermandad a la Provincia (siglos XVI-XVIII). Rivera, A. (dir.), *Historia de Álava*, Nerea, San Sebastián: 185-306.
- Portillo, J.M. (2003). Entre Revolución y Tradición (1750-1839). Rivera, A. (dir.), *Historia de Álava*, Nerea, San Sebastián: 307-354.
- Ramos, J. (2021). Barcelona 1936-1939: Sistema defensiu i canvis en l'arquitectura d'una ciutat a la rereguarda. Una proposta d'estudi des de l'arqueologia del conflicte. *Quarhis: Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, 15: 16-57.
- Ramos, J. (2018). La batería antiaèria i el barraquisme al Turó de la Rovira de Barcelona. Un cas d'arqueologia contemporània. *Quarhis: Quaderns d'Arqueologia i Història de la Ciutat de Barcelona*, 14: 166-180.
- Red de Vigilancia de la Calidad de las Aguas y del Estado Ambiental de los Ríos de la CAPV, (2001). *Unidad Hidrológica: Ega*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- Reverdy, G. (1993). *Les routes de France du XIX siècle*, Presses Ponts et Chaussées, París.
- Rivera, A. (2003). De una pesada tradición a una lenta modernidad. Rivera, A., *Historia de Álava*. Nerea, San Sebastián: 411-458.
- Rivera, A. (2003). *Historia de Álava*, Nerea, San Sebastián.
- Rodríguez, J. F., Coronado, J.M. y R. Ruiz (2011). El patrimonio de la ingeniería y las infraestructuras lineales históricas. El puerto de la Vallejera. *Llámpara: patrimonio industrial*, núm. 4: 54-63.
- Rodríguez, F. J., Coronado, J. M., Ruiz, R., and de la Vega, J. G. (2007). *Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas, 1748-1936*, CEHOPU, Madrid.
- Rodríguez, F.J. (2004). *Las primeras autopistas españolas (1925/1936)*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- Rodríguez, J. (2017). *Pozos de nieve en el País Vasco. Materialidad, Historia, Cultura y Paisaje* [memoria no publicada].
- Rodríguez, J. (2015). *Agua, poder y sociedad en el mundo urbano alavés bajo medieval y moderno* [Tesis de doctorado no publicada], Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.
- Rodríguez, J. (2014). Conjunto arqueológico de Buradón (Salinillas de Buradón). *Arkeoikuska 13*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 87-92.
- Rodríguez, R. (1968). *Navarra de reino a provincia*, Universidad de Navarra, Pamplona.
- Roldán, I. (2021). *Arqueología de la segunda Guerra Carlista en Navarra. Una aproximación al conflicto desde el registro material* [tesis de doctorado no publicada], Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.
- Rubio, C. (1996). *Revolución y tradición. El País Vasco ante la Revolución liberal y la construcción del Estado español, 1808-1868*. Siglo XXI, Madrid.

- Ruíz, E. y Galdós, R. (2008). *Geografía del País Vasco*. Nerea, San Sebastián.
- Ruiz, E. y Galdós, R. (2003). Territorio, geografía e historia. Rivera, A. (dir.), *Historia de Álava*, Nerea, Vitoria: 19-44.
- Ruíz, E. (1988). La intensificación del cultivo de viñedo en la Rioja alavesa. *Lurralde: Investigación y espacio*, núm. 11: 303-313.
- Ruiz, R. (2016). Modern Road Archaeology: Identification and classification Proposal. *International Journal of Historical Archaeology*, núm. 20: 437-462.
- Ruiz, R. (2014). *Identificación y valoración del patrimonio de las carreteras históricas españolas. 1748-1967* [tesis de doctorado no publicada], Universidad de Castilla-La Mancha.
- Ruiz, R., F.J. Rodríguez, J.M. Coronado (2014). Identification and assessment of engineered road heritage: A methodological approach. *Journal of Cultural Heritage*, núm. 15: 36-43.
- Ruiz, R., Coronado, J.M. y Rodríguez F.J. (2013). La recuperación del patrimonio de las carreteras históricas. *Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, núm. 3540: 51-58.
- Sáenz, S. (1947). Un antecedente en la construcción de la carretera de Logroño a Vitoria. *Berceo. Revista Riojana de Ciencias Sociales y Humanidades*, núm. 3: 267-274.
- Sagarduy, M.J. (2014 A). Calzada de Berokia. *Arkeikuska 13*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 159-161.
- Sagarduy, M.J. (2014 B). Calzada de San Salvador de Zarandoa. *Arkeikuska 13*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 222-223.
- Salazar, J.I. (2003). *La ría de Bilbao en el siglo XIX: tendiendo puentes, abriendo caminos*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, Bilbao
- Solé, Q. (2019 A). Les pedres en parlen: espais de l'obrerrisme a Barcelona. *Barcelona: quaderns d'història*, núm. 26: 201-209.
- Solé, Q. y X. López, (2019). El valle de los caídos como estrategia pétrea para la pervivencia del franquismo. *Kamchatka. Revista de análisis cultural*, núm. 13: 439-475.
- Sánchez, L. (2019). *Informe sobre el seguimiento arqueológico de las obras de desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 en el tramo comprendido entre el p.k. 28,0 y el p.k. 31,0. Proyecto de construcción de la variante de Berantevilla en la carretera A-3122* [memoria arqueológica no publicada], QARK arqueología, Vitoria-Gasteiz.
- Sánchez, L. y Renedo, B. (2019). *Control arqueológico del derribo del caserío «Casa Feli» en Lacorzanilla (Álava)* [memoria arqueológica no publicada], QARK arqueología, Vitoria-Gasteiz.
- Santamarina, J. (2022). *Euzkadi,ko lur-ganian: arqueología del paisaje de la guerra civil en el País Vasco (1936-1950)* [tesis de doctorado no publicada], Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.
- Sanz, P. (2016). *Vías de Álava*, Publicaciones de la Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz.
- Sanz, L.J. (2011). Ricardo Bellsolá y los primeros puentes de hormigón en España. *Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, núm. 3524: 25-40.
- Tejado, J.M. (2018). Fortificaciones militares en el alto valle del Ebro: tres ejemplos de herramientas de control territorial y social. Tejado, J.M. (coord.), *Vislumbrando la Tardoantigüedad. Una mirada desde la arqueología*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 73-97.
- Uriol, J.I. (1990). *Historia de los caminos de España. Vol. I Hasta el siglo XIX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Editorial AC, Madrid.

- Uriol, J.I. (1992). *Historia de los caminos de España. Vol. I Siglos XIX y XX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Editorial AC, Madrid.
- Urteaga, M. (2012). *Antiguos caminos y poblamiento: historia de un proceso económico y cultural en Euskal Herria*, Etor-Otsoa, Lasarte-Oria.
- Vidal-Abarca, J. (1996). *Historia de los caminos de Álava*, Juntas Generales de Álava, Vitoria-Gasteiz.
- Valls, F. (2003). L'aiguardent, el vi i els mercats de viticultura penedesenca durante el segle XVIII i la primera meitar del segle XIX. Colomé, J. (coord.), *De l'aiguardent al cava. El procés d'especialització vitivinícola a es comarques del Penedès-Garraf*, El 3 de Vuit i Ramon Nadal, Barcelona: 75-111.
- VV.AA. (2000). Partidos Judiciales de 1834. BOE, Madrid.
- Varón, F.R. 2016. Camino de Santiago. Camino Real. *Arkeoikuska 15*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 38-39.
- Velilla, S., C. Muntión (2010). *Toloño y Cantabria: dos sierras, dos mundos*, Piedra de Rayo, Logroño.
- Velilla, S. (1991). *Felix M^a Sánchez Samaniego, un vasco del siglo XVIII*, Txertos, San Sebastián.
- Vidal-Abarca, J. 1996. Historia de los caminos de Álava. Vitoria-Gasteiz: Juntas Generales de Álava.
- Vieyra, D. I. (1979). «Fill' er Up»: *An Architectural History of America's Gas Stations*, Collier Macmillan, Nueva York.
- Viguera, R. (2007). Real Sociedad Económica de La Rioja Castellana: una apuesta por el progreso. *Berceo. Revista Riojana de Ciencias Sociales y Humanidades*, núm. 152: 79-122.
- Viguera, R. (2013). Sagasta y los «caminos de hierro» en los debates parlamentarios (1855-1871). Una apuesta progresista por el ferrocarril. Delgado, J.M. (coord.), *Un viaje sobre raíles: La Rioja (1863-2013)*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño: 79-110.
- Witzel, M. K. (2000). *The American Motel*, MBI Publishing, Saint Paul.
- Witzel, M. K. (2002). *The American Drive-in Restaurant*, Motorbooks, Saint Paul.
- Weber, J. (2004). Everyday places on the American freeway system. *Journal of Cultural Geography*, núm. 21(2): 1-26.
- Zallo, J.C. 2013. Calzada de Bekoerrota (Camino de Santiago). *Arkeoikuska 12*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 211-212.
- Zallo, J.C. 2015. Calzadas de Laprastegi (Camino de Santiago). Tramo Laprastegi-Artzubi. *Arkeoikuska 14*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz: 239-241.

Fuentes Orales

- 28062019_DanielGARCIA_AUDIO.
- 18072019_SalvadorMAULEONyJuliaTEBERIO_AUDIO.
- 11072019_FranciscoMARTINEZDECAÑAS_AUDIO.
- 04022020_JoséManuelPérezSáenz_APUNTES.



Bernedo

La

Elvillar

Lanciego

Laguardia

Assa

Elciego

Lapuebla de

Labarca

Fuenmayor

ero

Apéndices

Apéndice I: Nomenclátor de entidades locales citadas

DENOMINACIÓN TRADICIONAL	DENOMINACIÓN OFICIAL ACTUAL
ÁLAVA	ARABA/ÁLAVA
Amézaga de Zuya	Ametzaga-Zuia
Aramayona	Aramaio
Arciniega	Artziniega
Armiñón	Armiñón
Arraya	Arraia
Arróyabe	Arroiabe
Ayala	Aiala
Baños de Ebro	Baños de Ebro/Mañueta
Barriobusto	Barriobusto/Gorrebusto
Bernedo	Bernedo
Elciego	Elciego
Elvillar	Elvillar/Bilar
Cripán	Kripan
Labastida	Labastida/Bastida
Labraza	Labraza
Lagrán	Lagrán
Lanciego	Lanciego/Lantziego
Lapuebla de Labarca	Lapuebla de Labarca
Leza	Leza
Llodio	Laudio/Llodio
Los Huetos	Los Huetos/Oto
Maestu	Maeztu/Maestu
Moreda de Álava	Moreda de Álava/Moreda Araba
Murguía	Murgia
Nanclares de la Oca	Nanclares de la Oca/Langraitz Oka
Navaridas	Navaridas
Navarrete	Navarrete
Oyón	Oyón-Oion
Párganos	Párganos

DENOMINACIÓN TRADICIONAL	DENOMINACIÓN OFICIAL ACTUAL
Peñacerrada	Peñacerrada/Urizarra
Pipaón	Pipaon
Puentelarrá	Puentelarrá/Zubilarra
Salinillas de Buradón	Salinillas de Buradón/Gatzaga Buradón
Salvatierra	Agurain/Salvatierra
Samaniego	Samaniego
Santa Cruz de Campezo	Santa Cruz de Campezo/Santikurutze Kanpezu
Urcabustáiz	Urkabustaiz
Villabuena de Álava	Villabuena de Álava/Eskuernaga
Villafría	Villafría
Villarreal de Álava	Legutio
Viñaspre	Binasperi
Villaverde	Villaverde
Vitoria	Vitoria-Gasteiz
Yécora	Yécora/Iekora
Zuya	Zuia
GUIPÚZCOA	GIPUZKOA
Motrico	Mutriku
Oñate	Oñati
Salinas de Léniz	Leintz-Gatzaga
San Sebastián	Donostia/San Sebastián
Vergara	Bergara
NAVARRA	NAVARRA/NAFARROA
Echauri	Etxauri
Pamplona	Pamplona/Iruñea
Olazagutía	Olazti/Olazagutía
VIZCAYA	BIZKAIA
Gordejuela	Gordexola
Orduña	Urduña/Orduña
Valmaseda	Balmaseda
CATALUÑA	CATALUNYA
Bagá	Bagà
Gerona	Girona
Lérida	Lleida
Penedés	Penedès
Tarrasa	Terrassa

Apéndice II: Ejemplo de guion temático para realizar las entrevistas

Información Metodológica	Informante	<p>Nombre y apellidos DANIEL GARCÍA AGUIRREZABAL</p> <p>Fecha de nacimiento 26 de julio de 1931</p> <p>Profesión VARIOS (Auxiliar Hospital de Leza, Pastor, peón carreteras)</p> <p>Lugar de nacimiento LEZA</p> <p>Lugar donde ha vivido y desde cuando SIEMPRE</p> <p>Hitos vitales de importancia en la investigación PASTOR, PEÓN OBRA CARRETERA RIOJA ALAVESA</p> <p>Contacto 615 694 459</p>
	Antepasados	<p>Nombre y apellido</p> <p>Profesión PASTOR</p> <p>Lugar de nacimiento</p> <p>Donde han vivido</p>
	Contexto	<p>Lugar entrevista SOCIEDAD DE LEZA</p> <p>Fecha 28 de JUNIO de 2019</p> <p>Duración 2H</p> <p>Registro datos (Código)</p> <p>Grabadora 28062019_DanielGARCIA_AUDIO</p> <p>Vídeo</p> <p>Fotografías 29062019_DanielGARCIA_FOTO</p> <p>Ficha en papel 26062019_DanielGARCÍA_APUNTES</p>

Información temática	¿Cómo eran los caminos? ¿Cuántos conoce?		
	¿Cómo eran los puertos? ¿Cuántos conoce?		
	¿Qué camino usaba para ir a...?		
	Arquitectura auxiliar junto a los caminos o vinculadas.	Ventas Casa de camineros Guardia Civil Molinos Otras	Localización Toponimia Experiencias cotidianas Funcionamiento Normas Arquitectura Titularidad Experiencias vitales Dibujos retrospectivos
	¿Cómo se vigilaba el camino?		
	¿Cómo se mantenía?		
	¿Cómo se movían?	Medios de transporte Tiempos	
	¿Qué se traía al pueblo y de dónde?	Carbón Cal Aceite Vino Etc.	
	¿Cómo se desplazaban de noche? ¿En invierno?		
	¿Qué relación había con la gente del otro lado de la sierra?		
¿Por dónde iban?			
Código Identificativo Registro	Fecha Informante (NombreApellido)_Tipo de Registro Identificativo		

Apéndice III: Ejemplo de ficha empleada durante la prospección arqueológica

UP	1001	X ETRS 89	520969	Y ETRS89	4718051	Fecha	2020/12/30
Tipo de UP	Obra de fábrica	Específico	Puente	Paraje	La Huerta		
Municipio	San Vicente de la Sonsierra	Comarca	Haro	Pedanía	Rivas de Tereso	Provincia	La Rioja

Cronología aproximada	1880
------------------------------	------

Descripción

Puente de arco rebajado sobre el barranco Rueda de Toloño. El puente está compuesto de sillares ligados con argamasa. El puente tiene 6 metros fondo, un alto de 2 metros y una luz de 1,90 metros. En los estribos hay tajamares de 2,25 metros y 2,6 metros. Se constata un recrecimiento de hormigón para mejorar la pavimentación.

Observaciones

Buena conservación.

Fotografía



Cartografía





Peñacerrada

Pto. de Rivas

Rivas de Tereso

San Vicente de la Sonsierra

Briones

Cenicero

Castida

Anexos

Anexo I: Ley de Carreteras de 1851

Tabla 14:
Información extraída de Gaceta de Madrid 13 de mayo de 1851

Categoría	Características	Financiación
Carreteras generales	<p><i>Todas las carreteras que se dirigen desde Madrid á capitales de Provincia, departamentos de marina o Aduanas de gran movimiento mercantil habilitadas para el comercio extranjero.</i></p> <p><i>Los ramales que mande construir el gobierno, y que partiendo de una carretera general conduzcan á alguno de los puntos designados en el párrafo anterior, forman parte de la misma carretera</i></p>	Cargo exclusivo del Estado y financiadas por los Presupuestos Generales.
Carreteras transversales	<i>Las que cortan ó enlazan á dos ó más carreteras generales pasando por alguna ó algunas capitales de provincia ó centros de mayor población y tráfico, así del interior como del litoral de la Península.</i>	Construcción: Estado 30%-50% Dip. Prov. 50%-70% Conservación: 100% Estado
Carreteras provinciales	<p><i>1º Las que enlazan una carretera general con un transversal.</i></p> <p><i>2º Las que, partiendo de una carretera general ó de una transversal, terminan en un punto de producción y exportación.</i></p> <p><i>3º las que ponen en comunicación directa á dos ó más provincias.</i></p> <p><i>4º Las que en las provincias insulares de las Baleares y Canarias pongan en comunicación á la capital con otros puntos marítimos, ó á dos ó más puntos de producción y exportación entre sí.</i></p>	Construcción y conservación: Diputaciones Provinciales 100%
Carreteras locales	<i>Son aquellas que algunos pueblos interesados de una ó más provincias promueven y ejecutan asociados para un objeto de utilidad común.</i>	Construcción y conservación: Municipios 100%

Anexo II: Ley de Carreteras de 1857

Tabla 15:
Extraída de la Gaceta de Madrid de 29 de julio de 1857

Categoría	Características
Primer orden	<p><i>1º Las que se dirijan desde Madrid á las capitales de provincia, departamentos de Marina y puntos en que hayan establecidas Aduanas marítimas, habilitadas para el comercio general de importación y exportación.</i></p> <p><i>2º Los ramales, que partiendo de un ferro-carril ó de una carretera de primer orden conduzcan á alguno de los puntos designados en el párrafo anterior.</i></p> <p><i>3º Los que enlazan dos ó más ferrocarriles pasando por un pueblo cuyo vecindario no baje de 45.000 almas.</i></p> <p><i>4º Las que unan dos ó más carreteras de primer orden, pasando por alguna capital de provincia ó centro de gran población ó tráfico, así del interior como del litoral Peninsular, siempre que su vecindario exceda de 20.000 almas</i></p>
Segundo Orden	<p><i>1º Las que pongan en comunicación dos capitales de provincia.</i></p> <p><i>2º Las que enlacen un ferrocarril con una carretera de primer orden.</i></p> <p><i>3º Las que, partiendo de un ferrocarril ó de una carretera de primer orden terminen en un pueblo que sea cabeza de partido ó que tenga una población mayor a 10.000 almas.</i></p> <p><i>4º Las que en las Islas Baleares y Canarias pongan en comunicación á la capital con otros puntos marítimos, ó á dos ó más centros de producción ó exportación entre sí.</i></p>
Tercer Orden	<p><i>Las que sin tener ninguna de las condiciones señaladas para las carreteras de primero y segundo orden, interesen á uno ó más pueblos, aún cuando no pertenezcan á una misma provincia.</i></p>

Anexo III: Ley de Carreteras de 1877

Tabla 16:
Información extraída de la Gaceta de Madrid del 6 de mayo de 1877.

Categoría	Características
Primer Orden Art 4º	<p>1º Las que desde Madrid se dirijan á las capitales de provincia y á los puntos más importantes del litoral y de las fronteras.</p> <p>2º Las que partiendo de algún ferrocarril ó carretera de primer orden conduzcan á alguno de los puntos designados en el párrafo anterior.</p> <p>3º Las que enlacen dos ó más ferrocarriles pasando por un pueblo cuyo vecindario no baje de 15.000 almas.</p> <p>4º Las que unan dos ó más carreteras de primer orden pasando por alguna capital de provincia ó centro de gran población ó tráfico, siempre que su vecindario exceda de 20.000 almas.</p>
Segundo Orden Art 5º	<p>1º Las que pongan en comunicación dos capitales de provincia.</p> <p>2º Las que enlacen un ferrocarril con una carretera de primer orden.</p> <p>3º Las que partiendo de un ferrocarril ó de una carretera de primer orden terminen en un pueblo que sea cabeza de partido judicial ó que tenga vecindario mayor de 10.000 almas.</p> <p>4º Las que en las islas Baleares y Canarias pongan en comunicación á la capital con otros puntos marítimos ó á dos ó más centros de producción ó exportación.</p>
Tercer Orden Art 6º	<p>1º Las que, sin tener ninguno de los caracteres expresados en los artículos anteriores, interesen á uno ó más pueblos, aun cuando no pertenezcan á una misma provincia.</p> <p>2º Las incluidas en el párrafo 3º del art 5º, siempre que así se juzgue conveniente como resultado de las informaciones que se hagan con arreglo á las prescripciones de la presente ley.</p>

