

LAS COMUNICACIONES DE LA PROVINCIA DE LOGROÑO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX (1850-1860)

Juan Carlos Bilbao Díez*

El estudio histórico de la evolución de las comunicaciones en la hoy provincia de La Rioja ha sido, hasta ahora, prácticamente inexistente¹. Sólo algunos artículos se han ocupado de este aspecto y de forma restringida tanto en el tema como en la cronología². Sin embargo, si se quiere conocer nuestra historia económica más reciente es preciso observar la cantidad y la calidad de las comunicaciones en un momento dado, a partir del cual se vaya configurando su repercusión en el comercio y en la competitividad de los productos, agrícolas sobre todo.

Los historiadores de la economía han considerado que la década de los años cincuenta del siglo XIX constituye el inicio en España de la revolución de los transportes como ingrediente importante de la

* Profesor U.N.E.D. - Rioja.

1. La única aportación considerable es la de GARCIA HERNAEZ, Ladislao: *La Rioja y sus comunicaciones (siglo XIX)*. Memoria de licenciatura, dirigida por la profesora Dra. D^a M^a Angeles Larrea Sagarminaga y defendida en la Universidad de Deusto (Bilbao), Fac. de Filosofía y Letras, en mayo de 1975. Creo que es inédita. El período de este artículo no lo trata en profundidad.
2. Es reciente, aún inédita y por eso no consultada, la aportación de OLLERO DE LA TORRE, A.: *La Rioja en el siglo XVIII: un proyecto de los agricultores para la reactivación de su comercio*. I Coloquio sobre H^a de La Rioja. Hay que citar las aportaciones de DELGADO IDARRETA, J.M., sobre el ferrocarril: *Notas sobre los ferrocarriles en Logroño a fines del siglo XIX, Logroño y los ferrocarriles a fines del siglo XIX, Ferrocarriles en la Rioja Alta a fines del siglo XIX*. En "Cuadernos de Investigación (Geografía e Historia)", IV-2 (1978), V-1 (1979) y V-2 (1979), respectivamente. Se lee aún con aprovechamiento el apartado dedicado a los caminos por GOMEZ, F.J.: *Logroño histórico*. Est. Tip. de "La Rioja", Logroño 1.893, 81-86.

peculiar y fracasada revolución industrial española³. Por ello, he elegido como parcela cronológica de estudio esta década con el propósito de observar la repercusión de ese fenómeno en la provincia de Logroño.

A) *La situación de las carreteras en la provincia de Logroño a mediados del siglo XIX.*

La construcción contemporánea de las carreteras riojanas tiene como punto de partida la última década del siglo XVIII, en que se proyecta la denominada "carretera nueva de Rioja" para unir Santander y Logroño⁴. Este proyecto tenía por objeto facilitar el tráfico de los vinos riojanos y complementar la exportación de lanas y cereales que se hacía desde el interior de Castilla al puerto de Santander. La entidad impulsora fue la Real Sociedad Económica Riojana (1790) y el trayecto discurría desde Agoncillo, Logroño, Fuenmayor, Cenicero, Torremontalbo, La Estrella, Briones, Gimileo, Haro, hasta Cellorigo y Bujedo, con la intención de encontrarse con el camino de Santander a la meseta castellana. Su construcción fue muy lenta y se tiene constancia de que hasta 1808 sólo se había llegado a Gimileo, cerca de Haro; es decir, las dos terceras partes del proyecto⁵.

3. VICENS VIVES, J.: *Hª económica de España*. Madrid 1972, 615-622; NADAL, J.: *El fracaso de la revolución industrial en España (1814-1913)*. Barcelona 1977, 25-53 y TORTELLA CASARES, G.: *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles*. Madrid 1973.
4. Para lo concerniente a esta carretera, véase LARRUGA, E.: *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España, con inclusión de los Reales Decretos, Ordenes, Cédulas, Aranceles y Ordenanzas expedidas para su gobierno y fomento*, tomo XXVII (Policía, población y producciones de la provincia de Burgos). Imp. de A. Espinosa. Madrid 1793, 106-120. La obra que sigo para la redacción de estas líneas es la de PALACIO ATARD, V.: *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. C.S.I.C. Madrid 1960, 103-116; y también el artículo de MERINO URRUTIA, J.J.B.: *Cómo se construyeron las primeras carreteras de la Rioja. Labor de la Real Sociedad Riojana*. En "Rioja Industrial", 1945, 91-95.
5. Para su financiación se aprobó un arbitrio transitorio de 4 maravedís (mrs.) en cántara de vino. Según PALACIO ATARD, V.: O.c., pág. 105, esto supondría un volumen de exportación de vino riojano hacia Santander de 1.105.000 cántaras (= 17.680.000 litros), valoradas en unos 20 millones de reales (rs.). Al parecer, entre 1828 y 1832 otros conceptos recaudatorios fueron: "el encabezamiento de los pueblos, los portazgos, el arbitrio de 2 rs. en fanega de sal, y un préstamo de 250.000 rs. al 3 % y 4 %, tomado para el camino de Alfaro", según MERINO URRUTIA, J.J.B.: O.c., pág. 92.

LAS COMUNICACIONES DE LOGROÑO A MEDIADOS SIGLO XIX

Las circunstancias políticas de los comienzos del siglo XIX no facilitaron la rapidez de ejecución en esta carretera y en otras adyacentes propiciadas por aquella Real Sociedad, si bien se concluyó el tramo de Laguardia (Alava) a Logroño, que unía esta ciudad con Vitoria (1806). El cólera de 1834 y la primera guerra carlista dificultaron esta labor que se terminó, con la propia Sociedad en 1836, pasando sus competencias de carreteras al servicio de Caminos del Gobierno Civil de la entonces reciente provincia de Logroño (1833). Las cifras que consigno a continuación permiten hacerse una idea de la longitud, el costo y la importancia de la obra efectuada por la R.S. Económica Riojana hasta 1836:

	Pies	Rs.
Logroño - Gimileo	122.714	3.720.000
Puente de Montalbo (sobre el Najerilla)	—	1.300.000
Gimileo – Pancorbo	98.482	1.480.000
Puente de Casalarreina	—	990.159
Alfaro – Calahorra y al confín de Navarra	107.593	1.234.938
Nájera – Valpierre	27.200	345.000
Gimileo al confín de Alava	31.600	167.697
TOTAL.....	387.589 ⁶	9.238.024 ⁷

La desaparición de esta Sociedad y el paso de sus competencias al Estado no supusieron una mejora en las carreteras riojanas. La guerra ya citada deterioró sobre todo la carretera de Pancorbo (Burgos) a Tudela (Navarra) que discurría por el fondo del valle del Ebro. De ello nos quedan algunos testimonios. Del camino general de Madrid

6. Multiplicando esta cantidad por su equivalencia métrica (0,278 m.) obtenemos la longitud de 107.749,74 (aproximadamente 108 kilómetros).
7. Citado por GARCIA HERNAEZ, L.: O.c., tomándolo del Archivo de la Diputación de Logroño: "Breve noticia de la R.S. Riojana, de los caminos y obras que ha emprendido", pág. 3. Colección de 21 documentos oficiales de la Sociedad. Sin catalogar.

por Soria y Logroño a Pamplona (luego carretera de Madrid a Francia) Madoz dice que “se va deteriorando cada día más” y “con firme muy descarnado”⁸; por las mismas fechas el tramo que iba desde Logroño a Pancorbo estaba en muy mal estado, “las ruedas y los ejes se hacen pedazos a lo mejor y vuelcan carruajes y coches con demasiada frecuencia por hallarse el camino sumamente descarnado”⁹.

No obstante, en la década de los cuarenta se iniciaron algunas obras importantes. Así, la carretera de Madrid a Francia por Logroño (comenzada en 1842, merced a un empréstito recibido por el Estado) y de Logroño a Calahorra. A ellas, debidas a los proyectos del ingeniero Manuel Caballero Zamorategui, voy a dedicar las siguientes líneas.

La carretera de Madrid a Francia por Logroño discurría desde esta capital al puerto de Piqueras y, en el contexto español, por las provincias de Navarra, Logroño, Soria, Guadalajara y Madrid. El trazado de la provincia de Logroño fue sacado a subasta por la Diputación y rematado el 12-3-1843 por el vecino de Elgoibar José Larrañaga (es frecuente la presencia de vascos en la construcción de carreteras riojanas), trazado “que principia desde el barranco titulado de las Cañas confinante con la provincia de Pamplona, hasta el alto de Piqueras confinante con la de Soria, que es de diez leguas de Longitud poco más o menos, con arreglo al trazado aprobado por la Dirección General de Caminos”¹⁰. El total del presupuesto era de 4.468.264 rs., de los que 1.065.918 rs. eran para concluir lo ya empezado en 1.840 y el resto para lo de nueva construcción¹¹. Se crearon dos mil acciones para subvenir a los gastos de la carretera. El plazo de construcción era de dos años, si bien no se cumplió, debido a las enormes dificultades que la orografía presentaba.

8. MADOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, tomo X. Madrid 1847, pág. 328.

9. ESPAÑA, B.: *Provincia de Logroño. Estado en que la presenta D. (...). Logroño 1846*, pág. 59.

10. (A)rchivo (H)istórico (P)rovincial de (L)ogroño, Protocolos Notariales, legajo 1203, 139-147. Referencia de D. Javier Alvarez Pinedo. Los datos de esta carretera proceden de la escritura de contrata.

11. Cada trozo de la carretera tenía su presupuesto. Véamoslo desglosado: 1.º “Entre el puente de la ciudad de Logroño, situado sobre el Ebro, y arroyo de las Cañas, límite de la provincia de Navarra. Los trabajos en este trozo no se han principiado aún”,

LAS COMUNICACIONES DE LOGROÑO A MEDIADOS SIGLO XIX

José Larrañaga cedió la contrata de la carretera a Celedonio Rodrigáñez y a Clemente Mateo Sagasta que, a su vez, la rescindirán debiéndoseles abonar 286.782 rs. (782 rs. en metálico y 143 acciones de la carretera)¹². Y esto ocurría el 4 de agosto de 1850, a diez

13.000 pies = 266.300 rs. 2.º “Este trozo da principio en el punto en que se comen-
zaron los trabajos el año anterior y termina frente al molino situado en el término de
Iregua próximo al puente de Islallana y perteneciente al señor Tejada”, 288.000 rs. 3.º
“Del extremo del anterior hasta el río del Barrio, término de Castañares. Están
empezados los trabajos. El paso de la peña de Viguera, frente al molino de Tejada,
es el trabajo más importante de este trozo. Consiste en una sección vertical de doce
pies de latitud que debe practicarse en la parte más saliente de dicha peña; en la con-
strucción de un muro, cuya caja de cimiento se abrió en parte el año anterior: en la
forman (sic) del terraplén intermedio, y en acabar de profundizar y ensachar (sic)
la nueva madre del Iregua. El muro debe distar lo menos treinta y cinco pies de base
de dicha peña, y tener quince de altura sin comprender los cimientos que no bajarán
de cuatro”. Los cimientos y la base serían de sillería y el resto de mampostería gruesa,
363.918 rs. 4.º “Comprendido entre el río Barrio y los primeros trabajos que se en-
cuentran en la parte superior de la margen derecha del río Solves”. Algunos trabajos
ya habían comenzado, 185.000 rs. 5.º “Este trozo da principio en el extremo del an-
terior y termina en la última alcantarilla construida antes de llegar a la Peña del Cura”.
Algunos trabajos ya habían comenzado, 134.000 rs. 6.º “Da principio en el extremo
del anterior y termina en el de los trabajos ya ejecutados hasta subir a la primera má-
quina de Torrecilla situada sobre el camino actual de Logroño a dicha villa”. Había
unos trabajos empezados y otros no, 95.000 rs. 7.º “Da principio en el punto donde
termina el anterior y concluye en el arroyo de S. Gerbas, después de haber pasado
Tomalos. Es todo de nueva construcción”. Lo más destacable era que incluía un puen-
te de dos arcos y 15 pies de altura sobre el Iregua. Con esto se acortaban más de 800
pies de línea, dando subida a la iglesia parroquial de Ntra. Sra. de la Vega y evitando
la destrucción de una parte del barrio de Barruelo, 588.600 rs. 8.º “Parte este trozo
en el punto donde termina el anterior y concluye en la peña denominada de la Miel”.
De nueva construcción, 706.000 rs. 9.º “Da principio en la peña de la Miel y termina
en el puente actual sobre el Iregua a la salida de Villanueva”. No hay trabajo realizado
340.126 rs. 10.º “Da principio en el puente de Villanueva y termina en la Peña Amari-
lla, después de haber pasado el lugar denominado Aldeanueva”. De nueva construc-
ción, 450.000 rs. 11.º “Da principio en la Peña Amarilla y termina en el arroyo de
Lavale, frente a la Dehesa de Lumbreras”. De nueva construcción, 580.660 rs. 12.º
“Da principio en el arroyo de Lavale y termina en la parte superior del puerto de
Piqueras y límite de las provincias de Logroño y Soria”. De nueva construcción,
470.660 rs.

12. A.H.P.L., Prots. Nots., leg. 2233, 193-197. El mismo Clemente Mateo Sagasta encarga-
rá al vecino de Soria Juan de Mata Escolar, su cuñado, el cobro a la Diputación de
Soria de 32.028 rs. procedentes sin duda alguna contrata anterior de esa carretera en
dicha provincia y cuyos términos fueron los siguientes: en 1846 la Diputación de
Soria se obligó a pagar a Clemente Mateo Sagasta y José Osma 400.000 rs. en tres
plazos el 1 de noviembre de cada año, más un 5 % de interés desde el día siguiente
al del vencimiento de cada plazo siempre que no fuere satisfecho (A.H.P.L., Prots.
Nots., leg. 1174, 277-278, correspondiente a 9-6-1850). Los intereses que, como
empresa de la carretera de Francia en Logroño, les correspondían se dieron por tran-
sigidos el 2-7-1852 (A.H.P.L., Prots. Nots., leg. 2212, 355-359).

años de iniciada la carretera. El principal obstáculo para su ejecución fue la construcción de murallones en Islallana (sobre el Iregua), Viguera y Peñamiel (Nieva de Cameros) que, al parecer, se efectuaron mediante una subcontrata entre el nuevo empresario de la carretera, el vecino de Logroño Cenón M^a de Adana, y varios contratistas: para el murallón de Peñamiel, los elorrianos Juan de Leaniz, José Múgica y Francisco Mallavia y el durangués Andrés Vergara (1852); que tras ocho meses de trabajo lo cederán a su compatriota Juan B. Bascarán (Elorrio); los dos primeros, Antonio Belestegui (Islallana), Ramón Zabaleta y Sebastián Iturrizaga de Logroño llevarán a cabo los otros dos murallones (1853)¹³.

Pero, no fueron sólo los problemas orográficos los que retardaron esta obra. Existieron también discrepancias entre los miembros de la “Sociedad de las Carreteras de Rioja y Soria” que no contribuyeron a acelerar los trabajos¹⁴.

La carretera de Logroño a Calahorra es dada a contrata por la Diputación Provincial el 11-9-1843, rematándola a su favor el conocido negociante logroñés Diego Fernández en la suma de 1.838.486 rs. (200.000 rs. al año por trimestre vencidos), estando prevista su terminación en 1846¹⁵. El proyecto ya era antiguo y había sido es-

13. A.H.P.L., Prots. Nots., legs. 2212, 434-436; 2226, 16-17 y 192-193 y 2229,76. El murallón sobre el Iregua, en Islallana, supuso “la saca, conducción y labra de 40.000 pies cúbicos de piedra sillar”.
14. Dicha sociedad, radicaba en Logroño, estaba formada por los siguientes vecinos de esta ciudad: Diego Fernández, Diego Villarreal (representante de la Casa de Sta. Cruz, banqueros y negociantes locales), Clemente Mateo Sagasta, Herederos de Celedonio Rodrigáñez (Hipólito Rodrigáñez), José Osmá, Martina Urquiaga (Vda. de José Benito Cid, muerto en 1850), Rafael Farias, Segundo Morga, Galo López, José M^a Fernández, Bernardino Arias, Casimiro Miguel y Soret, Vda. de González Crespo, Fausto Rivera, Herederos de Blas López Sola, Jorge Albo. Habían fallecido ya Simón Royo, Pedro Ondarra, Juan de Dios Hernández e Ildefonso Burruezo. Uno de los asociados, Jorge Albo, demandó a la sociedad pidiendo 13.400 rs. que “supone que se le deben” en concepto de trabajos personales a la sociedad. El pleito fue favorable a la sociedad, quedando absuelta el 31 de mayo de 1854. No obstante, el citado Jorge Albo apeló a la Audiencia Territorial de Burgos. (A.H.P.L., Prots. Nots., leg. 2250; 426-427, 583-584 y 585-586).
15. Los presupuestos de cada tramo de los que estaba compuesta eran los siguientes:
1.º “Da principio en la Alcantarilla empezada a construir en la parte superior de la bajada al Iregua y termina en el extremo de la carretera y entrada al puente de Agoncillo sobre el río Leza”; se tenían que construir 2.618 pies y reparar 9.000 pies. Presupuestado en 49.658 rs.
2.º Desde el puente de Agoncillo hasta el de los Tamaricos “inmediato a la Venta de la Chamarita”, 22.125 pies y 310.360 rs. de presupuesto.
3.º Desde el puente de los Tamaricos y “termina en uno de los siete olivos plantados

LAS COMUNICACIONES DE LOGROÑO A MEDIADOS SIGLO XIX

bozado por la Real Sociedad Riojana en 1818¹⁶.

Otra carretera construida en esta época y más periférica que las anteriores es el tramo que discurría por esta provincia hacia Soria y Navarra, por Agreda (Soria). El encargado de llevarlo a cabo a partir de 1.850 fue el vecino de Medina de Pomar (Burgos) Domingo Garmendia que se comprometió a hacerlo en dos años, con un presupuesto de 475.000 rs., sufragados por el Gobierno Provincial (250.000 rs., por Real Orden de 24-8-1848) y con fondos provinciales (281.060 rs.)¹⁷.

Entre 1850 y 1860 se concluyeron estos proyectos, hasta configurarse la red viaria que aparece en el mapa adjunto. Las *Memorias* de la Dirección General de Obras Públicas nos facilitan el estado de los trabajos en estas carreteras. En diciembre de 1855 este era el estado de las carreteras en la provincia: Se habían concluido las 2,4 leguas (= 13,37 km.)¹⁸ correspondientes a la carretera de Soria a Navarra por Agreda y que bordeaba el extremo oriental de la provincia. Su presupuesto se estimaba en 531.060 rs. y el importe de 433.705 rs. (es decir, 56.050 rs. más de lo presupuestado en 1850, si bien los fondos provinciales sufragaron la diferencia; obsérvese que el costo fue inferior al establecido por Domingo Garmedia de lo

entre la espalda de los Corrales de la Orquilla (sic) y el cerro denominado de la Cantera o Carasol, el tronco del indicado olivo se ha marcado con una cruz", 17.800 pies y 284.000 rs. de presupuesto. 4.º "Da principio en los olivos en que termina el trozo anterior y empalma con los trabajos que practicó el Presidio Correccional (se refiere posiblemente a los 150 presidiarios que trabajaron en la zona durante la guerra civil, hacia 1840, GOMEZ, F.j.: O.c., pág. 85) inmediatos a la villa de Ausejo", 14.458 pies y 219.038 rs. de presupuesto. 5.º "Termina en el Corral del Monte, situado entre los de Ruviejos y la bajada al Villar", 16.900 pies y 138.300 rs. de presupuesto. 6.º "Termina contra los estribos que sostienen por la espalda la hermita del Cristo del Villar", 11.800 pies y 82.600 rs. de presupuesto. 7.º "Termina en la jara o Ribera denominada las Estanquillas", 13.700 pies y 373.886 rs. de presupuesto. 8.º "Empalma con el trozo de carretera concluido a la salida de Calahorra", 21.116 pies y 429.522 rs. de presupuesto. A.H.P.L., Prots. Nots., leg. 1203, 651-658. Gentileza de D. Javier Alvarez Pinedo.

16. GOMEZ, F.J.: O.c., pág. 84.

17. A.H.P.L., Prots. Nots., leg. 2233, 299-314.

18. Según la publicación de la DIRECCION GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRAFICO Y ESTADISTICO: *Equivalencias entre las pesas y medidas usadas antiguamente en las diversas provincias de España y las legales del sistema métrico decimal*. Imp. de la D.G.I.G.E. Madrid 1886, pág. 34; en la provincia de Logroño se utilizaba la legua de 6666 2/3 varas catellanas, equivalente a 5,57 km. En lo sucesivo citaré las longitudes en la equivalencia del sistema métrico decimal.

que se deduce que o hubo una nueva contrata con otra persona o él mismo reconsideró su postura, reduciéndola. De la carretera de Madrid a Francia por la ciudad de Logroño se habían ejecutado 22,29 km. (32 % del total), estaba en ejecución otro tanto y faltaban 25,07 km. El presupuesto se había incrementado en más de un quinto del de 1843 (5.660.025 rs.)¹⁹ y aún se trabajaba en los murallones de Viguera y Muñana. El túnel de Viguera se terminó en octubre de 1856. Esta carretera ocupó el cuarto lugar de España en costo y el décimo en longitud.

Se había concluido en su totalidad la carretera del valle del Ebro (Logroño-Navarra-Zaragoza) y la que unía Pamplona con la ciudad de Logroño. También las que unían El Villar de Arnedo con Arnedillo y sus famosos baños (27,29 km., 2.165.069 rs.) y de Arnedillo a Garray (62,38 km., 5.258.950 rs. de presupuesto) en sus tramos primero al sexto, que cubrían el territorio perteneciente a esta provincia (unos 13 km.). Estaba concluido también el tramo de Logroño a Navarrete.

En el presupuesto de carreteras para 1856 y primeros seis meses de 1857 que ascendía a 79,5 millones de rs. se consignaron 2 millones para la provincia de Logroño, exclusivamente para la carretera general de Madrid a Francia. Se indica que “se están ejecutando por administración los murallones de Viguera; y el trozo entre el río Lavalé y el barranco de la Araña se está construyendo por el contratista D. Sisebuto García, con el presupuesto de 1.699.285 rs. de los que hay devengados 143.429 rs”. De ello se deduce que las obras estaban a punto de concluirse pues se trabajaba en el último trozo de la carretera²⁰. A fines de 1859 estaban en ejecución los últimos 28,14 km. El ya mencionado Garmendia se hizo cargo de la contrata de los trozos del barranco de la Araña a Torrecilla y del puerto de Piqueras al río Labalé (o Lavale) a través de una adjudicación de 16-5-1860 en 590.519,54 rs. Entre esa fecha y diciembre del mismo año se concluyó la carretera²¹.

19. El coste total, una vez concluida la obra, ascendió a 6.653.521 rs. GOMEZ, F.J.: O.c., pág. 85.

20. Las referencias al estado de las carreteras entre 1855 y 1857 están tomadas de: DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS: *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España (1856)*. Imp. Nacional. Madrid 1856. Apéndices 32 al 36.

21. *Ibidem*, pág. 353.

LAS COMUNICACIONES DE LOGROÑO A MEDIADOS SIGLO XIX

La situación de las carreteras en esta provincia a fines de 1860 era la siguiente (véase el mapa adjunto):

	Total en km.
Carreteras de primer orden	
Soria a Navarra por la provincia de Logroño	
Soria a Logroño por Torrecilla	87 (13,87 %)
Carreteras de segundo orden	
Burgos a Logroño por Belorado, Sto. Domingo y Nájera	
Pancorbo a Zaragoza por Logroño y Tudela	
Garray a Calahorra	256 (40,82 %)
Carreteras de tercer orden	
Haro – Ezcaray por Sto. Domingo	
Venta de la Estrella a Salas de los Infantes por Nájera y Anguiano	
Lumbreras a Villoslada	
Villanueva a Ortigosa	
Logroño a Piqueras por Soto	
De la carretera de Pancorbo a Zaragoza a Ocón por Corera	
De El Villar a Cervera por Arnedo y Grávalos	
Alfaro a Grávalos	
Briones a Peñacerrada	284 (44,81 %)
TOTAL	627 km.²²

Se puede observar que las carreteras de primer orden son escasas y una de ellas muy marginal. La preponderancia de carreteras de segundo y tercer orden (más del 85 %) y por tanto de inferior calidad sólo será paliada con la llegada del ferrocarril de Tudela a Bilbao.

Otro aspecto interesante que reseñar es el de la ingeniería aplicada a las obras públicas. De su avance nos da evidencia la magnitud de

22. Cifras extraídas de: D.G.O.P.: *Memoria sobre el progreso de las obras públicas en España (1859 y 1860)*. Imp. Nacional. Madrid 1861.

los murallones, ya citados, o la del túnel de Viguera en la misma carretera de Madrid a Francia. Pero, existieron otras obras de singular importancia como la construcción de un puente sobre el río Cidacos en Calahorra a cargo del ya conocido contratista Domingo Garmedia, entre 1850 y 1851²³. En este último año se comenzó otro puente de once arcos, sobre el Ebro, en Cenicero²⁴. En 1854 se reparan los puentes de Pedroso²⁵ y del Bardage “en la carretera provincial de la línea del Ebro”²⁶.

Un factor importante en las comunicaciones terrestres de la época eran los portazgos y barcajes. Eran procedimientos recaudatorios para atender a la conservación de las carreteras o a otros menesteres de índole provincial o nacional. Los primeros consistían en establecimientos colocados estratégicamente en las carreteras, en un determinado intervalo de leguas, que cobraban distintos aranceles en función del vehículo o del número de caballerías²⁷. En la provincia de Logroño existían en esta época once portazgos de carácter provincial (adscritos a la Diputación Provincial, que era beneficiaria de la carretera que discurría por el valle del Ebro). De oeste a este estaban emplezados así: en Tirgo el de Altable (Burgos) en Cuzcurritilla el de Casalarreina, en Salinillas y Labastida (Alava) el de Briñas, en Torremontalbo el de Briones, en Cenicero, el de Torremontalbo, en Logroño los de Fuenmayor y Agoncillo, en Agoncillo el de la Horquilla, en Calahorra el de El Villar de Arnedo, en Alfaro el de Calahorra y en Tudela (Navarra) el de Alfaro. En la carretera de Madrid a Francia pertenecían al Estado los portazgos de Las Goteras (no

23. “Las maderas para el puente serán de pino coral, trayéndolas del valle del Roncal, bajándolas por el río Aragón hasta la embocadura del Ebro y conducidas de allí por la carretera, deberán estar bien sanas, ser de fibras rectas y estar exentas de todos los defectos de que pudiera participar por enfermedad del árbol”. El presupuesto era de 360.000 rs., a cargo de la Diputación. A.H.P.L., Prots. Nots., leg. 2233, 168-179.

24. Parece ser que ya había sido comenzado hace tiempo. Estaba presupuestado en 293.500 rs. y la contrata estaba a cargo de los vecinos de Logroño Mateo Gil y de la ya reseñada Martina Urquiaga. A.H.P.L., Prots. Nots., leg. 2234, 44-45.

25. Obligación de Francisco Barrenechea (Anguiano) a reparar dicho puente. A.H.P.L., Prots. Nots., leg. 2251, 212-215.

26. Obligación de Manuel Pagonabarraga (Arnedo) a reparar dicho puente, con un presupuesto de 3445 rs. A.H.P.L., Prots. Nots., leg. 2251, 281-282.

27. Para la documentación de la naturaleza de los portazgos citados he utilizado las *Memorias* ya aludidas de 1856 (págs. 50-57) y 1859-60 y las contratas de los portazgos pertenecientes a la Diputación, de los años 1852, 1853 y 1855. A.H.P.L., legs. 2212 (43-133 y 366-373), 2227 (90-159 y 716-720) y 2199 (93-172).

localizado) y Lardero; a partir de la Ley de Carreteras de 22-7-1857 se incorporarán al Estado diez de los portazgos provinciales. Seguía perteneciendo a la provincia de Logroño el de Briñas, siendo así de las pocas españolas que aún los poseían (junto a Alava, Guipuzcoa, Vizcaya, Navarra, Avila, Badajoz, Valencia y Valladolid).

En cuanto al régimen administrativo de los portazgos, la entidad propietaria los arrendaba por un plazo determinado, previa subasta. Entre 1852 y 1855 estos arrendamientos y su importe en reales fueron los que refleja el Cuadro 1. De él se deduce que en 1852 el tráfico en esa carretera era mucho más abundante de Logroño hacia el oeste que hacia el este, indicativo de que el comercio y las comunicaciones estaban polarizados hacia los puertos del Cantábrico. Los arriendos de 1853 sufren, en general, un gran incremento (inclusive y en mayor medida el tramo de Logroño a Alfaro). A destacar la presencia como arrendatario de P. Hernández comprensible si se tiene en cuenta que también era empresario transportista, primero de la Compañía de Diligencias “Postas de la Rioja” que hacía el trayecto de Logroño a Pancorbo y que se unificaría en 1851 con la Compañía “Burgalesa Riojana” que iba de Logroño a Burgos y, además, entre 1854 y 1855 absorbería la diligencia del correo de Tudela a Logroño. En estos negocios estaba también implicado Clemente Mateo Sagasta a quien hemos visto como empresario de carreteras²⁸.

En el Apéndice 1 se incluyen los aranceles que se pagaban en los distintos portazgos de la carretera provincial del Ebro, valiosos en sí pero más cuando sean en su día comparados con los utilizados en las décadas anteriores.

En cuanto a los pontazgos he localizado los dos sitis en Logroño²⁹. Uno de ellos pertenecía a la carretera de Madrid a Francia; en 1857 estaba arrendado a favor del vecino de la ciudad Leandro Torralba por 44.200 rs. El arrendamiento revertía en los propios y arbitrios de la ciudad. Este puente, tendido sobre el Ebro, tenía “largo 716 pies de vara, 12 arcos reales, con 46 pies de hueco y 18 pies de anchura: hay sobre él tres torres en puestos proporciona-

28. A.H.P.L., Prots. Nots., legs. 2214 (118-123) y 2257 (67-70).

29. Sobre los portazgos del río Iregua y del Ebro en la ciudad de Logroño he utilizado las contratas de los años 1853 y 1856, respectivamente. A.H.P.L., Prots. Nots., legs. 2227, 920-927 y 2198, 741-758.

dos”³⁰. Perduró hasta 1884 y aún figura en el escudo de la ciudad. Las tres torres, en estado de ruina, fueron derribadas en 1850. El otro estaba en el puente sobre el Iregua, en la carretera provincial del Ebro, y el producto de su arrendamiento estaba destinado al mantenimiento del Hospital Civil y Casa de Misericordia de la ciudad. En 1854 estaba a cargo de Luis Martínez, en pugna con Patricio Hernández, por 48.000 rs.

En 1859, a cargo de la Dirección General de Obras Públicas, existía un barcaje por el servicio de cruzar el Ebro a la altura de Rincón de Soto. El arancel que se pagaba era arbitrario y el producto líquido anual se calculaba en 14.222 rs., con un gasto anual de administración de 16.731, con lo cual era deficitario. En la vecina Alava había dos barcajes pertenecientes a la ciudad de Vitoria: el barco de Elciego y el de El Villar, en La Puebla de la Barca; ignorándose el origen de su establecimiento³¹.

B) *La llegada del ferrocarril*³²

La pujanza de las carreteras provinciales se vio complementada con el trazado del ferrocarril de Tudela a Bilbao por Miranda que discurría por el valle del Ebro, paralelo a la carretera provincial. Los proyectos de los ministros Reinoso (1851) y Collantes (1853) habían eludido el paso del ferrocarril por el valle del Ebro y la provincia de Logroño. La primera circunstancia la incluyó el proyecto de la comisión de las Cortes Constituyentes de 1854 que fue complementada por la segunda, merced a la propuesta del riojano Práxedes Mateo Sagasta (1855) que por entonces comenzaba su fulgurante carrera política. Es decir, que no fue únicamente la iniciativa del

30. Citando a ALBIA DE CASTRO, F.: *Memorial y discurso político*. Lisboa 1655; GARCIA PRADO, J.: *La ciudad de Logroño*. UFA. Logroño 1949, pág. 14.

31. D.G.O.P.: *Memoria (...)* de 1859 y 1860.

32. Bibliografía utilizada: ALZOLA Y MINONDO, P.: *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*. Imp. Provincial. Bilbao 1898, 93-102. ARTOLA, M. (director): *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid 1978, 2 vols. GARCIA VENERO, M.: *Hª anecdótica del ferrocarril en España*, I. Madrid 1948. WAIS, F.: *Hª de los ferrocarriles españoles*. Editora Nacional. Madrid 1974, 269-273. Cualquier referencia a ellos se cita en el transcurso del texto. Fuentes: *Estatutos del Ferrocarril de Tudela a Bilbao*, 1858, 1859 y 1860. Imp. M. de Larumbe y J. Delmas. Bilbao. *Memorias del Ferrocarril de Tudela a Bilbao*, 1858, 1859 y 1860. Imp. J. Delmas Bilbao. (A)rchivo (M)unicipal de (L)ogroño, caja 293. (B)oletín (O)ficial de la (P)rovincia de (L)ogroño, 1857.

CUADRO 1

Portazgos	Arrendatarios y cuantía (1852)		Arrendatarios y cuantía (1853)		Increm. Arrendatarios y cuantía (1855)		Increm.	
Altable	M. Quincoces (Briones)	40.006	L. Pedruzco y B. Monforte (Logroño)	41.500	3,73%	J. García	31.140	-24,96%
Casalarreina	F. Salazar (Casalarreina)	20.200	C. de Castro (Casalarreina)	27.120	34,25	?		?
Briñas	B.A. Bezares (Haro)	23.205	B.A. Bezares	31.104	34,04	Vda. de B.A. Bezares	29.200	- 6,12
Briones	M. Quincoces	18.825	L. Pedruzco y B.Monforte	21.014	11,62	A. Ruiz (Logroño)	21.500	2,31
Torremontalbo	J. García (Cenicero)	21.671	J. García	30.000	38,43	?		?
Fuenmayor	E. Prieto (Logroño)	18.100	P. Ijalba (Fuenmayor)	21.000	16,02	P. Hernández	24.200	15,23
Agoncillo	E. Prieto	10.100	P. Hernández	13.700	35,64	P. Hernández	13.400	- 2,18
La Horquilla	E. Prieto	6.167	P. Hernández	10.200	65,39	P. Hernández	10.100	- 0,98
El Villar	J. Sáenz (Tudelilla)	10.100	P. Hernández	19.500	93,06	P. Hernández	17.000	-12,82
Calahorra	P. Hernández (Logroño)	15.400	P. Hernández	16.300	5,84	P. Hernández	16.200	- 0,61
Alfaro	P. Hernández	7.300	P. Hernández	11.100	52,05	P. Hernández	11.100	0
	TOTAL	191.074	TOTAL	242.538	26,93	TOTAL	173.840	-28,32

Elaboración propia

capital vasco la que propició de forma unilateral el trazado de esa vía ferroviaria tal como afirma P. Tedde de Lorca (ARTOLA, M.: pág. 86), sino la conjunción de esos intereses, de los intereses del capital riojano y de la voluntad política auspiciada desde el Gobierno de Madrid donde las influencias riojanas personalizadas en el propio Sagasta, en los también riojanos Olózaga y Bayo, eran patentes. También era patente su influencia para captar inversiones en tal proyecto, implicando al propio J. Salamanca con un quinto de la aportación de la *Comisión Riojana del Ferrocarril Tudela a Bilbao* a la obra de conjunto. Este peculiar entramado de relaciones Madrid-Logroño y la forma de entender la política como una gran caja de Pandora que, en vez de males, repartiera bienes entre quienes acataran la voluntad de su poseedor será uno de los fundamentos del *caciquismo* en España y en la provincia de Logroño en particular, auténtico feudo sagastino aún desaparecido Sagasta (para la confirmación de lo dicho, v. *Apéndices* 2,3 y 4).

La aparición del proyecto ferroviario de Sagasta motivó que el arrendamiento de los portazgos bajara (véase el descenso en 1855. Cuadro 1) y que la posibilidad de beneficios aumentara entre la incipiente agricultura capitalista de la provincia, personalizada en aquellos propietarios enriquecidos por la desamortización³³, que de esta manera encontraban una salida adecuada y rápida hacia sus mercados tradicionales: País Vasco y América, especialmente Cuba. Porque entonces se llevó a cabo lo que hoy denominamos “estudio de mercado” sobre la rentabilidad de la línea, ateniéndose al volumen de las materias primas circulantes por la zona del valle del Ebro correspondiente a esta provincia. Tomando como referencia la ciudad de Logroño, su volumen de importación y exportación era el siguiente en 1856, a dos meses de iniciadas las gestiones del trazado ferroviario:

33. BILBAO DIEZ, J.C.: *La desamortización de P. Madoz en el partido judicial de Logroño (1855-56)*. En “Cuadernos de Investigación (Historia)”, VI, 1-2, 1980. Y mejor en la obra completa de próxima aparición editada en el I.E.R. del que ese artículo es un resumen. Más de una tercera parte de los adquirientes de bienes desamortizados, vecinos de la ciudad de Logroño en 1855-56, participaron como accionistas en este ferrocarril.

LAS COMUNICACIONES DE LOGROÑO A MEDIADOS SIGLO XIX

	Importación	Exportación
Aceite	15.500 arrobas	88.000 arrobas
Vino	45.000	294.000
Trigo	4.316	267.792
Cebada	25.508	153.048
Hortalizas	20.000	20.000

Fuente: A.M.L., caja 193.

Elaboración propia.

Además se indicaba que “se importan de las provincias vascongadas 1.085 reses vacunas” y “de Cataluña, Aragón, Francia y costas cantábricas, se importan telas, arroz, jabón, hierro y géneros ultramarinos, lo menos ciento cincuenta mil arrobas”.

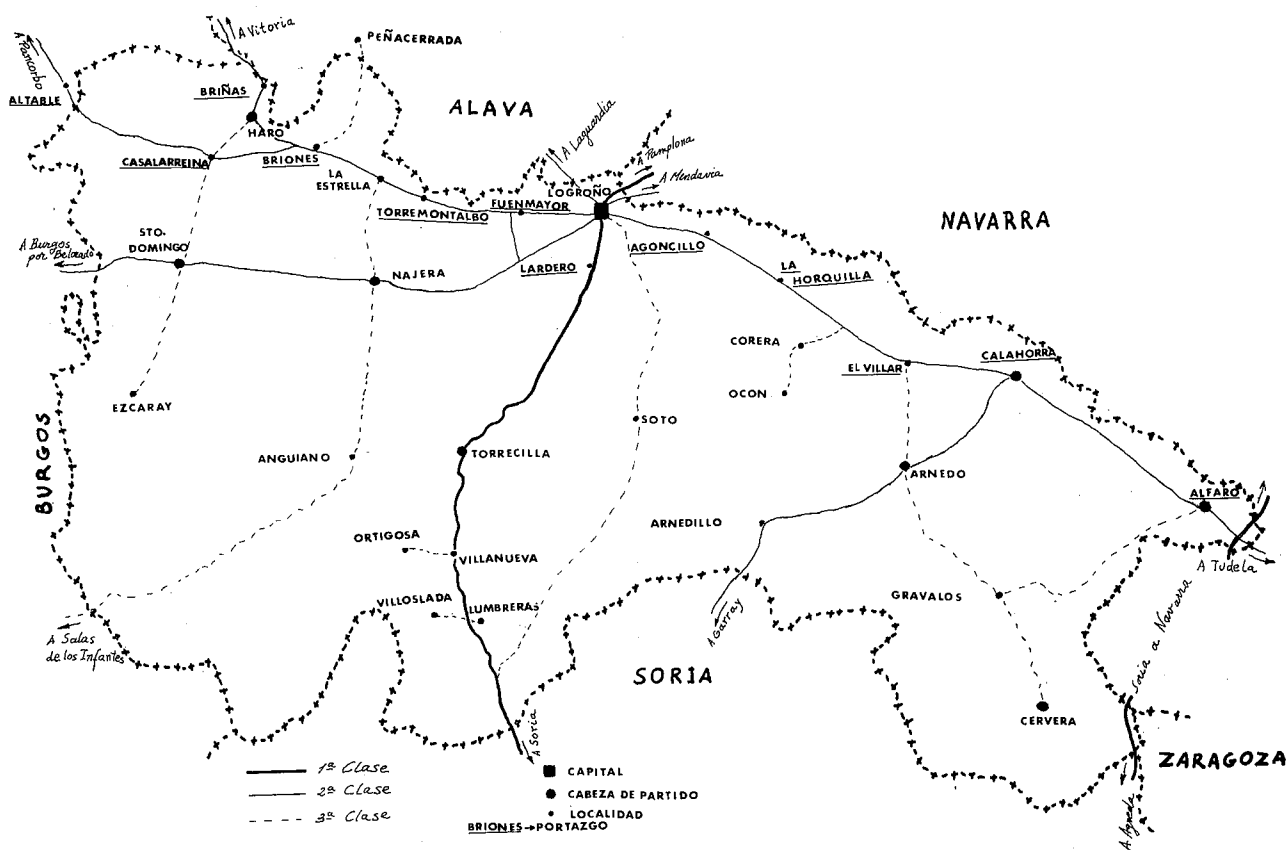
Y este informe lo solicitaba ni más ni menos que el Crédito Mobiliario desde su Administración Central en París (11, rue Grange Batelière), seguramente en previsión de cualquier contingencia que perturbara su inversión en la línea ferroviaria.

CONCLUSIONES

1.^a Entre 1850 y 1860 se articula la red viaria de la provincia de Logroño cuya capital acrecienta su papel de cruce de caminos. Comparando la inversión hecha en carreteras desde 1790 a 1836 por la R.S. Riojana con la efectuada entre 1840 y 1860, en un período de tiempo sensiblemente menor, se observa que esta última es equivalente en costos. En el trazado predominan las carreteras de segundo y tercer orden. Pero si incluyéramos en el conjunto de la inversión en comunicaciones los 5,2 millones de rs. que correspondieron al ferrocarril Tudela-Bilbao, la diferencia es manifiestamente favorable a la década de 1850 a 1860.

2.^a Parece vislumbrarse la existencia de una élite inversora (C.M. Sagasta, Diego Fernández, etc.) que amparada en sus influencias políticas en el Gobierno de Madrid y, seguramente, en el control de los cargos políticos provinciales, negocia con las contratas de

carreteras, portazgos, diligencias y, luego, ferrocarril. Además esa inversión en el ferrocarril supone para ellos, los mayores propietarios de tierras de la provincia (y además de las más rentables), una revalorización de la producción que se canalizará hacia sus mercados de forma más rápida y barata. El negocio era, pues, redondo.



Carreteras y portazgos de la provincia de Logroño (1850-1860). La división de las carreteras en clases corresponde a 1860. Para su trazado se ha utilizado como fuente el mapa de Francisco Coello y Pascual Madoz, publicado en Madrid en 1851. No aparece el portazgo de Las Goteras en la carretera de Soria a Logroño, pues no me ha sido posible localizarlo.

APENDICE 1

ARANCEL DE LOS DERECHOS QUE S.M. MANDA SE COBREN POR AHORA EN EL PORTAZGO DE (...)

			Mrs.
caballerías	Cada macho o mula	10	6
	Cada yegua o caballo entero o capón	6	4
	Cada caballería menor y lo mismo las de Cabaña	4	2

Calesas, calesines, tartanas, birlochos, carabaes y cualquiera otra clase de carruaje de vaqueta (sic), o de viajar, con sólo dos ruedas.

Número de caballerías	Yeguas o caballos enteros o capones				Machos o mulas			
	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.
1	—	20	—	14	1	—	—	20
2	2	12	1	20	3	16	2	12
Por cada caballería más	2	12	1	20	3	16	2	12

De dos ruedas con llantas que tengan cuatro pulgadas de ancho.

Con caballerías pareadas

Con caballerías de reata

N.º de caball.	Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas				Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas			
	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	8	—	16	—	10
2	—	20	—	14	1	—	—	20	1	6	—	28	1	24	1	6
3	1	6	—	28	1	24	1	6	2	12	1	20	3	20	2	12
4	1	26	1	6	2	20	1	26	3	16	2	12	5	12	3	18
5	2	12	1	20	3	20	2	12	4	28	3	6	7	—	4	24
6	3	—	2	—	4	16	2	32	6	—	3	32	8	28	5	30
7	3	16	2	12	5	8	3	18	7	—	4	24	10	20	7	2
8	4	4	2	26	6	6	4	4	8	8	5	18	12	12	8	8

De cuatro ruedas con llantas que tengan hasta cuatro pulgadas de ancho; y de dos ruedas con llantas de más de cuatro pulgadas de ancho hasta nueve pulgadas.

Con caballerías pareadas

Con caballerías de reata

N.º de caball.	Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas				Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas			
	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	6	—	10	—	8
2	—	14	—	10	—	20	—	14	—	28	—	18	1	6	—	28
3	—	28	—	18	1	4	—	28	1	20	1	2	2	12	1	20
4	1	4	—	28	1	28	1	6	2	12	1	20	3	20	2	12
5	1	20	1	2	2	12	1	20	3	4	2	4	4	24	3	6
6	2	—	1	12	3	—	2	—	4	—	2	22	6	—	3	32
7	2	12	1	20	3	16	2	12	4	24	3	6	7	—	4	24
8	2	14	1	30	4	—	2	26	5	16	3	24	8	8	5	18

Idem con las mismas ruedas y llantas pagarán por las casillas siguientes los carruages (sic) de:

Coches y berlinas

Góndolas, faetones, triciclos, etc. y galeras

N.º de caball.	Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas				Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas			
	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	28	—	18	1	6	—	28	1	—	—	24	1	16	1	—
3	1	20	1	2	2	12	1	20	2	—	1	12	2	14	1	22
4	2	12	1	20	3	20	2	12	2	14	1	22	4	16	2	32
5	3	4	2	4	4	24	3	6	4	—	2	22	6	—	4	—
6	4	—	2	22	6	—	3	32	4	10	3	10	7	24	5	6
7	4	24	3	6	7	—	4	24	6	—	3	32	9	—	5	30
8	5	16	3	24	8	8	5	18	7	24	5	6	10	16	6	30

De cuatro ruedas con llantas de más de cuatro pulgadas de ancho hasta nueve pulgadas y de dos ruedas con llantas de más de nueve pulgadas de ancho.

Con caballerías pareadas

Con caballerías de reata

N.º de caball.	Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas				Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas			
	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	4	—	8	—	6
2	—	10	—	8	—	16	—	10	—	20	—	14	1	—	—	20
3	—	20	—	14	1	—	—	20	1	8	—	28	1	24	1	6
4	—	30	—	20	1	12	—	30	1	24	—	6	2	20	1	26
5	1	6	—	28	1	28	1	6	2	12	1	20	3	20	2	12
6	1	16	1	—	2	8	1	16	3	—	1	—	4	12	2	32
7	1	26	1	6	2	24	1	26	3	16	1	12	5	12	3	18
8	2	4	1	14	3	4	2	2	4	—	2	26	6	8	4	4

Idem con las mismas ruedas y llantas pagarán por las casillas siguientes los carruages (sic) de:

Coches y berlinas

Góndolas, faetones, triciclos, etc. y galeras

N.º de caball.	Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas				Yeguas o caballos ent. o cap.				Machos o mulas			
	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	20	—	14	1	—	—	20	—	26	—	18	1	4	—	26
3	1	6	—	28	1	24	1	6	1	16	1	—	2	8	1	16
4	1	26	1	6	2	20	1	26	2	8	1	16	3	10	2	8
5	2	12	1	20	3	20	2	12	3	—	2	—	4	16	2	32
6	3	—	2	—	4	16	2	32	3	24	2	16	5	18	3	24
7	3	16	2	12	5	8	3	18	4	16	2	32	6	24	4	16
8	4	4	2	26	6	6	4	4	5	8	3	16	7	24	5	6

			Rs.	Mrs.	Rs.	Mrs.
Carretas	De Palermo	Con dos caballerías o bueyes pareados	1	14	—	32
		Por cada caballería o buey más	1	14	—	32
	De eje movable, o ruedas herradas	Con dos caballerías o bueyes pareados	2	6	<i>1</i>	<i>14</i>
		Por cada caballería o buey más	2	6	<i>1</i>	<i>14</i>
	De eje movable, y ruedas herradas	Con dos caballerías o bueyes pareados	2	28	<i>1</i>	<i>30</i>
		Por cada caballería o buey más	2	28	<i>1</i>	<i>30</i>

Fuentes: A.H.P.L., leg. 2.199 (93-172); leg. 2.212 (43-51, 52-61, 62-71, 72-80, 81-89, 90-98, 99-107, 108-116, 117-125, 126-133, 366-373) y leg. 2.227 (90-159, 716-720). Arrendamientos de portazgos (años 1.855, 1.852 y 1.853, respectivamente).

Elaboración propia.

Nota.- Los aranceles que se presentan en este Apéndice corresponden a los portazgos que existían en la carretera de Altable a Alfaro. Estos portazgos eran de los denominados de dos y tres leguas. Para distinguirlos, las cifras en cursiva corresponden a los aranceles de los portazgos de dos leguas (Torremontalbo, Briones, Briñas, Altable, Agoncillo, La Horquilla, Casalarreina y Alfaro) y las cifras en redonda a los de tres leguas (Fuenmayor, Villar de Arnedo y Calahorra).

APENDICE 2

Carta de Salustiano Olózaga al alcalde de Logroño, Gregorio Martínez y Luco.

Vico, 5 de julio de 1857

Sr. D. Gregorio Martínez y Luco.

Muy Señor mío y de todo mi aprecio: el Sr. D. Vicente Bayo y yo firmamos en Madrid muchos ejemplares de la circular que tengo la honra de remitir a Ud. y que pensábamos haber repartido hace algún tiempo entre los muchos paisanos que hay en la Corte y en varias provincias, para estimularles a suscribirse a la grande empresa que ha de hacer la felicidad de la nuestra. Los obstáculos que ha encontrado el proyecto del ferro-carril de Bilbao a Tudela, han retardado el momento que nosotros anhelábamos de abrir la suscripción en nuestra provincia. Ya ha llegado felizmente y no dudo que el Ayuntamiento de esa Ciudad que Ud. tan dignamente preside se pondrá a la cabeza de ella y dedicará a esta empresa, que asegura a esa Capital el más lisonjero porvenir, una suma tan considerable como le sea posible. Para aumentarla más todavía estoy autorizado por el Sr. Bayo para ofrecer a Ud. su cooperación que será proporcionada al esfuerzo que haga ese Ayuntamiento. Yo que no puedo servirle de este modo, deseo hacerlo de todos los demás en que guste emplear mi inutilidad y poner a prueba mis buenos deseos. Las circunstancias que por ahora me alejan de la vida política, me dejan todo el tiempo y toda la libertad que pueden necesitarse para trabajar activamente en una empresa de tamaña importancia. Cuenten pues Uds. conmigo para todo y dispongan como gusten y con la más absoluta confianza de mi y me tendré por dichoso si puedo contribuir al buen éxito de la misión que no dudo tomará a su cargo ese Ayuntamiento de levantar con su ejemplo y con todos los medios que están a su alcance el ánimo de todos los buenos Riojanos, sin cuyo auxilio se retardaría por mucho tiempo y acaso peligraría la conclusión del ferrocarril de Bilbao.

Sin otra cosa por ahora se repite particularmente de Ud. afectísimo y seguro servidor

Q.S.M.B.

Salustiano de Olózaga
(rúbrica)

A.M.L., leg. 193.

JUAN CARLOS BILBAO DIAZ

APENDICE 3

Circular de la Comisión Riojana del Ferro-carril de Tudela a Bilbao, instando a "todo buen riojano" a participar en la empresa.

Sr. D. Ildefonso Zubía.

Logroño, 21 de julio de 1857.

Muy señor nuestro: La ley de 15 del presente mes de subvención del ferrocarril desde Bilbao a Tudela por Miranda de Ebro y la Real orden del 18, anunciando la subasta del mismo, han venido en fin a satisfacer las aspiraciones de los habitantes de esta provincia, y a llenar cumplidamente los votos de cuantos se interesan por sus adelantos y prosperidad. Inútil sería detenernos en exponer los inmensos beneficios que para la Rioja han de resultar de esta vía férrea por la que va a ver atravesado en toda su extensión su fértil y privilegiado territorio. La mayor facilidad para la exportación de sus frutos, el engrandecimiento de su comercio, la baratura en las comunicaciones y trasportes y la inmensa riqueza que desarrollará en nuestro suelo esta línea destinada indudablemente a servir de comunicación entre los dos mares son verdades tan claras que no necesitan demostración. Hay pues un interés para todo buen riojano en coadyuvar eficazmente a la realización de este proyecto que va a hacer cambiar el aspecto de nuestra provincia, colocándola al nivel de las más ricas y florecientes de España.

El mejor modo de llevarlo a cabo será ciertamente aquel que más asegure el resultado; y ésto se conseguirá interesándonos en la empresa para la construcción del ferrocarril todos los que anhelamos su pronta terminación: así se allanarán o desaparecerán acaso las dificultades locales con que pudiera tropezar el proyecto en lo sucesivo: así se tendrá una garantía positiva de la actividad y de la pureza con que será conducido este negocio, porque ningún interés bastardo vendrá a mezclarse en su dirección.

Pues bien, no vacilamos en decir que todas estas seguridades se encuentran en la Compañía que se está organizando en Bilbao para optar a la subasta del ferrocarril. Para formarla se ha abierto una suscripción en que todos los hijos de aquélla provincia se han apresurado a figurar y a la que nosotros tan interesados como ellos en este asunto importante, debemos también llevar nuestros nombres y los recursos que estén a nuestro alcance. Si éstos no son tan cuantiosos como los que allí se han proporcionado, hagamos al menos un esfuerzo para contribuir a tan bella obra, en la confianza además de que nuestros sacrificios no serán perdidos pues sobre ser patriótica la empresa, será también lucrativa para todos los que en ella coloquen sus capitales.

Por tanto y debiendo cerrarse la suscripción próximamente, la Junta que con objeto de promoverla se ha instalado hoy en esta Capital se dirige con-

LAS COMUNICACIONES DE LOGROÑO A MEDIADOS SIGLO XIX

fiadamente a Ud., rogándole que se sirva manifestarle cuanto antes su voluntad y llenar si lo tiene a bien como le parezca el modelo que acompaña a esta carta.

Con este motivo tenemos la honra de ofrecernos, de Ud. atentos y seguros servidores Q.B.S.M.

El Presidente
Diego Fernández

Manuel de Orovio
Clemente Mateo Sagasta
Salustiano de Olózaga
Juan Díez
Leonardo de Viar
Pedro Ramos Verde
Saturnino Martínez Llorente
Hilarión Barrenengoa
Vicente Rodríguez Paterna
Carlos Villaverde

El Vicepresidente
Casimiro de Miguel y Soret

José Elvira
Práxedes Mateo Sagasta
Vicente Bayo
Claudio Anton Luzuriaga
José Santa Cruz
Cayetano Moreno de Toro
Manuel Martínez Pérez
José de Osma
Raimundo Díez
Guillermo Crespo
(Secretario)

Fuente: Biblioteca Pública Provincial de Logroño.
(Legado Zubía)

APENDICE 4

“Lista de las personas que hasta hoy se han suscrito en esta Comisión (Riojana del Ferrocarril de Tudela a Bilbao) a la empresa Bilbaína del ferrocarril con expresión de las cantidades por que lo han hecho”, 1-8-1857 a 15-8-1857. Por orden de aportación:

	Rs.	6. Manuel de Orovio	100.000
1. Vicente Bayo (Madrid)	1.200.000	José Santa Cruz y Juan	
2. José Salamanca		Domingo Santa Cruz	100.000
(Madrid)	1.000.000	Marcelina de Torres, por	
3. Manuel Martínez Pérez		su hijo Enrique de	
y F. García Martínez	250.000	Frías	100.000
4. Salustiano Olózaga		Conde de Hervías	
(Madrid)	200.000	(de Montalvo) (sic)	100.000
5. Joaquín González y		José M ^a Fernández y	
Hnos.	120.000	Hnos. (Galilea)	100.000

JUAN CARLOS BILBAO DIAZ

7. Práxedes M. Sagasta	60.000	Manuel Ocón	20.000
Duque de la Victoria	60.000	Valentina de Velasco	20.000
José Joaquín R. de		Conde de Cirat y	
Bucesta (Aldeanueva)	60.000	Villafranqueza	20.000
Ricardo de Tejada		Valentín Sotes	
(St. Domingo de L.C.)	60.000	(Oyón), Alava	20.000
8. Francisco Luis Vallejo		Carlos Villaverde	
(Soto)	40.000	(Torrecilla)	20.000
Carlos Arnedo		Manuel Ordóñez y Díaz	20.000
(Aldeanueva)	40.000	Felipe Herrán	
Leandro Ardanza		(Ezcaray)	20.000
(Haro)	40.000	Pedro Giménez	20.000
9. Braulio Sagredo		14. Tomás Sáenz de Tejada	16.000
(Bribiesca) (sic) Burgos	30.500	Cristóbal Garcia	
10. Francisco Sáenz	30.000	(Calahorra)	16.000
Santiago Tejada		15. Mariano Jalón	15.000
(Madrid)	30.000	16. Baltasar Angulo	14.000
11. Víctor Ibarbia		17. Segundo Crespo	12.000
(Sto. Domingo)	25.000	Juan Pérez de S.	
12. León Pérez Caballero		Román	12.000
y Gante	24.000	Pedro Antonio Ruiz	12.000
Sebastiana Pérez, Vda.		Pedro García Cid	12.000
de Mateo	24.000	18. Cristóbal Domínguez	
13. Clemente M. Sagasta	20.000	Bazán	10.000
Hipólito Rodrigáñez	20.000	Manuel Careaga	10.000
Ambrosio Giménez	20.000	José Blanco y Cía	10.000
Raimundo Díez	20.000	Anselmo Cano	10.000
Guillermo Crespo	20.000	Benigno López Arceo	10.000
Casimiro de Miguel		J. Pedro Hilaburu de	
y Soret	20.000	Celay	10.000
Juana Bautista Marín,		Manuel Landaluce	10.000
Vda. de González	20.000	Antonio Roca	10.000
Pedro Ramos Verde	20.000	Evaristo Pisón	10.000
Tadeo Salvador	20.000	José Buesa	10.000
Celso Planzón	20.000	Bautista Bidart	10.000
José Osma	20.000	Ecequiel Lorza	10.000
Juan Manuel de		Sres. Lorza y Roca	10.000
Velasco	20.000	Joaquín Miranda	10.000
José Alonso y Garcés		Andrés Leandro	
(Alfaro)	20.000	caballero (Cenicero)	10.000
F. Fernández de		Manuel M. ^a de Codés	10.000
Bobadilla (Sotés)	20.000	Manuel M ^a Urién	10.000
Francisco Mancebo	20.000	Antonio Castroviejo	10.000
Ramón Iriarte	20.000	Matías Sáenz	10.000

LAS COMUNICACIONES DE LOGROÑO A MEDIADOS SIGLO XIX

Sra. Vda. de Díez e Hijos	10.000	Félix Martínez Urizar	6.000
Facundo Sengariz	10.000	Cándido Crespo	6.000
Patricio Hernández	10.000	Alberto Ruiz	6.000
Maximiano Hijón	10.000	Atanasio Marrón	6.000
Vicente Rodríguez Paterna	10.000	Cayetano Moreno de Toro	6.000
José Pueyo	10.000	Blas Pérez	6.000
Rafael de Goñi	10.000	Ildefonso San Millán	6.000
Gregorio Martínez y Luco	10.000	Manuel Sáez Domínguez	6.000
Melitón Herreros		Martín Martínez	6.000
Hidalgo	10.000	Isidoro Barona	6.000
Vicente Fernández de Urrutia	10.000	Celestino de Apellániz	6.000
Juan del Poza	10.000	Antonio Fernández	6.000
Juan Fernández y Fernández (Galilea)	10.000	Tomás Delgado	6.000
Leonardo de Viar	10.000	21. Nicanor Rivas	5.000
León Pedruzo	10.000	Domingo Salazar y Tosantos	5.000
José Elvira	10.000	22. Policarpo Rivas	4.000
19. Pedro Agustín Herrero (Arnedo)	8.000	Manuel Sáez Velilla	4.000
José Ramón de Yarritu	8.000	Miguel Gallegos	4.000
Cándido Valle	8.000	Manuel Morales	4.000
Gregorio Alvarez	8.000	Diego Ugarte (Calahorra)	4.000
Nicasio de Olaertua	8.000	Juan Redal	4.000
Manuel García	8.000	Andrés Gómez	4.000
Marcos Arbaiza	8.000	Ignacio Herreros y Visayrez	4.000
Martín Izarra	8.000	Manuel M ^a de Bellogin	4.000
Lorenzo Ruiz	8.000	José Antonio de Gainza	4.000
Julián Antonio Espiga	8.000	Tadeo Iruegas	4.000
Segundo Morga	8.000	Tomás del Valle	4.000
20. Ildefonso Zubía	6.000	Romualdo Mendoza y Viguera	4.000
Donato M ^a de Adana	6.000	Manuel Sáinz de Munilla	4.000
Lorenzo Apellániz	6.000	Miguel Fernández de Angulo	4.000
José M ^a Arenzana	6.000	Prudencio Díaz	4.000
José Francisco de Azpiazu	6.000	Manuel Sagredo	4.000
Rabal y Cía	6.000	Andrés Almarza	4.000
José Fernández Cerio	6.000	Francisco Baltanás	4.000
Julián Tejada Ramírez de la Piscina	6.000		
Juan Farias	6.000		

JUAN CARLOS BILBAO DIAZ

	Carlos García	4.000	Manuel Sáinz	2.000
	Javier Subirán	4.000	Víctor Gilberte (Haro)	2.000
	Salustiano Ruiz	4.000	Gregorio Respaldiza	2.000
	Manuel Ilarraza	4.000	Juan Echeгойen	2.000
	Hilarión Barrenengoa	4.000	Roque Aguiñiga	2.000
23.	Domingo Ortiz		Mariano Lacort	2.000
	Carranza (Ezcaray)	3.000	Santos Juarrero	2.000
	Agustín Piquer	3.000	Saturnino Montoya	2.000
	Victoriano Gil	3.000	Romualdo Eguíluz	2.000
	Pablo Fernández	3.000	Felipe J. Muro	2.000
	Pedro Ramos	3.000	Antonio Rebert (Quel)	2.000
24.	Blas Abeitua	2.000	Felipe Albéniz	
	Benito Garijo	2.000	(Calahorra)	2.000
	Francisco Moreno		Martín Bueno	2.000
	y Calleja	2.000	Juan Gutiérrez	2.000
	Cirilo Sáinz y Yoldi	2.000	Tomás Alvarez	2.000
	Manuel Ramos		Juan Luis de Vallejo	2.000
	(Villamediana)	2.000	Antonio Martínez de	
	Canuto Balarrategui		Arenzana	2.000
	(Elciego), Alava	2.000	Narciso Monforte	2.000
	Guillermo Manso	2.000	Félix Martínez y	
	José M ^a Arrese	2.000	Verde	2.000
	Ceferino Moreno y		Celedonio Peral	2.000
	Albéniz	2.000	25. Miguel Ortín	1.000
	Ramón Erenas Polo	2.000	Florencio Bernal	1.000
	José Pardo de		Felices del Campo	1.000
	Moscoso	2.000	Cipriano Sarrate	1.000
	Pedro Sáinz	2.000	Antonio Aguirre y	
	Julián Jaime	2.000	Echeverría	1.000
	Melitón Martínez	2.000	Angel Arpón	1.000
	Valentín González	2.000		
	Pedro Azcona	2.000		
	Ramón J. de Caslilla	2.000		
	Manuel Fernández de			
	Angulo	2.000		
	Manuel Melendo	2.000		
	Simeón Garrido	2.000		
	Formerio Ramírez de			
	la Piscina	2.000		
				5.263.500

Fuente: B.O.P.L., 1857

—Elaboración propia.