

## **LA RIOJA EN EL SIGLO XVIII: UN PROYECTO DE LOS AGRICULTORES PARA LA REACTIVACION DE SU COMERCIO**

**Alfredo Ollero de la Torre\***

La economía de La Rioja en el Antiguo Régimen era fundamentalmente agrícola y sus dos más acusadas características lo constituían el monocultivo y la superproducción.

En efecto, nuestra región estaba conceptuada como uno de los lugares más fértiles de España y las cosechas de granos, aceite y frutas resultaban verdaderamente copiosísimas. Sin embargo, era el cultivo de la vid lo que imprimía impronta y personalidad a la orientación económica de esta región. En este sentido solamente la ribera meridional del Ebro desde Logroño hasta Haro, producía en aquella época la importante cantidad de unos dos millones de cántaras anuales aproximadamente<sup>1</sup>.

Precisamente esta exuberancia de una naturaleza tan pródiga, oprimía a sus cultivadores y los lanzaba por niveles de la miseria en el seno de la opulencia, por una deficiente de lo que hoy llamaríamos política de comercialización y de mercado.

Y es que la especial situación geográfica de La Rioja perjudicaba notablemente a su economía, al tener muy próxima por el norte la provincia de Alava, en cuya ribera se producía el vino suficiente para el resto de la demarcación y hasta para gran parte de Guipúzcoa y Vizcaya, con la ventaja de estar más cercana a estos países y encontrarse sus vinos libres de “millones” y demás tributos que tanto acosaban a los caldos castellanos. Del mismo modo por el Este,

\* Catedrático del INB “Práxedes Mateo Sagasta” de Logroño.

1. Diego Ochagavía. “En La Rioja nació”. Logroño 1954. Pág. 21.

los viñedos de Navarra surtían a su vez a las provincias de Soria, Guipúzcoa y Vizcaya<sup>2</sup>.

De esta forma, La Rioja, tierra siempre muy abundante en vinos, en la época que reseñamos, gozaba de una excesiva producción, lo que hacía que peligrase la economía de la región, ante la situación poco halagüeña en relación con la salida de sus productos al exterior, pues el estado de sus caminos era tal, que dificultaba a los arrieros que se decidían a venir para sacar los caldos riojanos, que constituían la principal riqueza del país.

Todo ello era consecuencia de la política económica de la época, dirigida a una exaltación y protección de la agricultura que no se correspondía con la infraestructura necesaria para canalizar adecuadamente los excedentes de producción, por medio de unos circuitos comerciales armónicos con el desarrollo agrario.

La protección del viñedo arrancaba de época muy anterior, pues ya en 1602 se publicó una Orden Municipal por la que a causa de una gran sequía, se prohibía a todo vecino de Lardero, Villamediana y Alberite regar sus campos de rastrojo sin permiso de su Procurador Mayor, bajo al multa de 200 maravedís, por necesitarse el agua para las viñas y olivares de la ciudad<sup>3</sup>.

Existía todo un servicio de guardias a caballo para proteger los viñedos, cuerpo que en 1738, estaba constituido por 16 individuos que velaban por el cumplimiento de las disposiciones vigentes y en 1750, nadie podía recoger la uva hasta que lo ordenaba el Ayuntamiento previa inspección del estado de madurez del fruto, comprobado por unos determinados Regidores especializados en esta tarea<sup>4</sup>.

De la importancia del vino en el cuadro de la economía regional, es ilustrativo el hecho del profundo desvelo que a su crianza se consagraba. Como estaban las bodegas cercanas a las calles de la ciudad y debajo de ellas, al transitar por su superficie los carros y carretas herradas, temían los cosecheros que se perdiesen los vinos con el trajín de las recuas, llegando al acuerdo de no permitir entrar dentro de sus muros carreta ni carro herrado sin mediar de la debida licencia de la Justicia y Regimiento de la municipalidad, bajo la pena de 2.000 maravedís<sup>5</sup>.

2. Eugenio Larruga. "Memorias Políticas y Económicas sobre frutos, comercio, fábricas y minas de España". Tomo XXVII. Págs. 206-255. 1792.
3. Francisco Javier Gómez. "Logroño Histórico". Logroño 1893. Pág. 21.
4. Archivo Municipal de Logroño. Actas Municipales relativas al año 1750.
5. Alfredo Ollero de la Torre. "La Junta de Cosecheros de vino de Logroño (1792-1832). Tesis de Licenciatura leída en la Universidad de Zaragoza el 11 de junio de 1960. Pág. 13. Datos existentes en el Archivo Municipal de Logroño Caja n.º 25-4.

## LA RIOJA EN EL SIGLO XVIII

Es curioso observar a través de la lectura de las actas municipales, cómo los Corregidores en el momento de tomar posesión del gobierno y jurisdicción competentes, puestos en pie, juraban sobre los cuatro evangelios mientras posaban su mano en un misal que mantenía abierto el capellán de la ciudad, que administrarían justicia como S.M. lo ordenaba y que observarían las Ordenanzas, usos y costumbres de Logroño, en especial la que señalaba “que no se pueda meter bino de fuera ni de la villa de Arnedo...”<sup>6</sup>

Difícil debía resultar la venta de los vinos allá por el año de 1728 y siguientes, a causa de las superabundantes cosechas, no cotizándose mas que a tres reales la cántara en lugar de los seis o siete que era el precio normal de las recolecciones anteriores. Tan alarmante baja, motivó que se volviese a implantar el sistema de la venta por sorteo<sup>7</sup>. Por la misma razón resultaba penoso al productor de vinos de aquellos tiempos el pago de alcabalas y otros impuestos, dadas las grandes anomalías que se producían en este mercado<sup>8</sup>.

A este respecto, el advenimiento de la casa de Borbón, señala un hito en la economía española. Hasta entonces, se puede afirmar que había existido una casi depredación constante de la riqueza nacional, pero esta situación se va a alterar esencialmente a lo largo de decimoctava centuria con la especial atención por parte del Gobierno a la política agrícola, introduciéndose nuevos procedimientos de cultivo e intensificándose la producción con la progresiva roturación de terrenos antes dedicados al barbecho.

Este afán de proteger la agricultura, tiene su expresión en los Reales Decretos que se iban publicando, por los que se ordenaba que se cumpliesen con exactitud todos los privilegios que las Leyes concedían a los labradores, promoviendo la disminución de los terrenos baldíos y mal beneficiados<sup>9</sup>.

En estas circunstancias, el agro riojano en plena expansión y euforia, con una población dinámica y una marcada tendencia al aumento de sus potenciales demográficos, ante los primeros síntomas y temor de precipitarse su economía en una decadencia irremediable, liberó todo un sentimiento colectivo en defensa de unos intereses vitales.

6. Actas Municipales. Folio 930. Archivo del Ayuntamiento de Logroño.

7. Hoja Parroquial de la Iglesia de Santa María de palacio de 8 de agosto de 1949.

8. Diego Ochagavía. “Notas para el estudio de los vinos riojanos”. Revista Berceo n.º 10. Pág. 29. Logroño 1949.

9. Real Decreto de 10 de enero de 1724. Tales Providencias para acotar y cerrar las tierras, eran el eco de las teorías fisiocráticas llegadas de Francia e Inglaterra, que contribuyeron en España a estimular la inquietud hacia los problemas del campo y a neutralizar la excesiva influencia de la Mesta que desde el reinado de los R.R. Católicos, permitía a todos los vecinos llevar a sus ganados a pacer y rozar en los términos adhesados, con notable perjuicio de la agricultura.

Las nuevas corrientes ideológicas y económicas, exigían crear unas instituciones adecuadas al momento histórico, que permitiesen integrar a La Rioja en el despliegue general del Reino. Como suele constatarse en el estudio de las civilizaciones, la necesidad constituye un estímulo creador de normas y actitudes más elevadas y evolucionadas, (es la célebre teoría de la reto-respuesta de Toynbee) y es lo que generó que en el seno de La Rioja brotase un anhelo de unidad de los principales entes económicos, que abocó en la reunión de todos ellos en una agrupación como fue la Junta de Cosecheros, con unos objetivos claros en medio de las necesidades imperantes, la mejor salida y venta de sus vinos<sup>10</sup>.

Es interesante poner de relieve alguna de las características de esta institución gremial, pues representó para La Rioja una entidad muy importante en su entramado social.

Entre sus cometidos figuraba conocer con exactitud las cubas de vino existentes en la ciudad, tanto del nuevo como del viejo, junto con el nombre de los cosecheros que las poseían, con relación detallada del volumen y calidad del producto. Esto se hacía con objeto de que en el sorteo que se realizaba para vender con toda equidad el vino, sus productores entrasen con un número proporcional a la cantidad de cosecha disponible.

Procedimiento muy curioso éste del sorteo que se verificaba siempre que la cosecha de vino era muy abundante. Mediante este medio se fijaba al riguroso orden de los cosecheros a los que necesariamente tenían que acudir los arrieros para su adquisición. De esta forma se conseguía que no hubiese una desigualdad grande en las ganancias derivadas de la venta de sus caldos, ya que todos participaban proporcionalmente por igual en su distribución, no habiendo por así decir una competencia comercial entre ellos al estar la operación por completo reglamentada.

Es un ejemplo de la influencia que puede ejercer la economía de una región sobre sus moradores, al inspirar todo un sentimiento colectivo de unidad y estímulo en aras de unos mayores logros<sup>11</sup>.

También es digno de destacar la medida con que trataba la Junta al arriero, de forma que siendo el vino de Logroño de mucha mejor calidad que el de los restantes pueblos de su circunferencia, se vendía al mismo precio que regía en las villas de Laguardia, Elciego y Oyón. Pero es más, cuando el cosechero

10. Para un conocimiento sobre la creación y actuación de esta Junta, es preciso consultar a Salvador Saenz Cenzano "Apuntes Históricos de Logroño: La Junta de Cosecheros de vino". Revista Berceo n.º IX. Págs. 467-488. Logroño 1948.

11. El procedimiento del sorteo figura en las Ordenanzas de la Institución aprobadas el 20 de octubre de 1729, que fueron modificadas parcialmente en mayo de 1771 y confirmadas por S.M. el 7 de enero de 1772, siendo ocioso consignar que tampoco fueron las definitivas pero sin perderse nunca el espíritu primitivo que animó su redacción. Archivo del Ayuntamiento. Cajónm 25/24.

## LA RIOJA EN EL SIGLO XVIII

no tenía interés en su comercialización por su baja cotización, disponía esta agrupación de la facultad de obligarle a ofrecer esta mercancía al trajinante que lo solicitaba, incluso aunque hubiese entrado sin carga alguna<sup>12</sup>.

La concesión de nuevas Ordenanzas en 1772, centra el periodo culminante de la existencia de la Junta que dura hasta principios de 1787, fecha en que se autoriza la creación de la Real Sociedad Económica de La Rioja Castellana, institución que representa la continuidad en la ejecución de los proyectos que abrigaban los hacendados riojanos<sup>13</sup>.

A medida que iba mejorando la infraestructura económica de las zonas limítrofes, el comercio riojano se iba deteriorando considerablemente y sus habitantes progresivamente iban obteniendo menores utilidades de sus cosechas, ante la dificultad creciente de dar salida a sus excedentes de frutos.

Dentro de La Rioja y más concretamente su capital, Logroño, era el núcleo español de población de menor extensión en proporción a su vecindario, pues apenas ocupaba poco más de una legua cuadrada, estando limitada por Alava y por Navarra de quienes le separaba el Ebro que lamía sus murallas.

En esta reducida estrechez, se hacía preciso que sus moradores encontrasen su ocupación y alimento y por ello dedicarse a aquel género de cultivo que ofreciera unos mayores rendimientos, es decir obtener de cada fanega de tierra la máxima producción posible. El laboreo de las viñas al modo como se trabajaba en La Rioja, a base de brazo de hombre, si se lograba el despacho de los vinos en el año, pues no solían mantenerse en las bodegas en estado óptimo por más tiempo, resultaba el más lucrativo al común del país, al permitir muchos habitantes ocupados y absorber así la mano de obra disponible.

Con este cultivo hallaban muchas familias un jornal asegurado durante tres buenas partes del año y encontraban en la otra ocasión oportuna para dedicarse a otras faenas agrícolas como la siembra, siega y recolección de mieses, de suerte que los granos eran deudores y complementarios de las viñas.

Buena prueba de esto era que en Logroño había más de 300 braceros que no tenían otro oficio que su azada y si añadimos el amplio abanico de profesiones subsidiarias frecuentes en la ciudad como cuberos, herreros, catadores, boteros y otras ocupaciones necesarias a una tierra de viñas, se comprenderá que el cosechero de vino, constituía un benéfico agente de la subsistencia de tantos hogares cuando se producía con normalidad la salida de este producto, pues como se señala en las fuentes documentales, “no disponía de otra negociación ni puerta este pueblo por donde entrase el dinero”, de forma que en

12. De las Actas de la Junta de Cosecheros, respectivas a los años 1763-1771 (sin foliar). Archivo del Excmo. Ayuntamiento. Caja 31/2.

13. Diego Ochagavía. Memoria de la Cámara de Comercio de Logroño correspondiente al año 1833. En ella se refleja la historia completa de esta Sociedad.

caso de cualquier alteración en su comercialización, quedaba el cosechero hondamente dañado y muchísimos menestrales y artesanos sin empleo ni ocupación alguna.

El Rey Felipe IV, haciéndose eco de estas circunstancias locales, concedió a esta ciudad el 10 de septiembre de 1630 facultades para obligar a los arrieros de las provincias exentas que entraban con cargas, tener que sacar otras tantas de vino. Confirmadas por Felipe V el 16 de noviembre de 1709, estuvieron en vigor hasta 1768 que fue cuando un determinado viticultor, Norberto Bustamante, que no tenía viñas aquí en Logroño pero sí en Viana, comenzó a molestar a los cosecheros y a sugerir a los arrieros que se resistiesen a adquirir esta mercancía.

El recurso mantenido en la Chancillería de Valladolid, ocasionó muchos gastos y preocupaciones a los cosecheros, saliendo finalmente airosos en el pleito, al fallar la Justicia favorablemente y condenar con el pago de costas a este provocador personaje<sup>14</sup>.

En 1770 acudió la ciudad al Consejo de Castilla a fin de obtener la aprobación de las Ordenanzas que regulaban la actividad del gremio de cosecheros, tanto en lo relativo al abastecimiento dentro de Logroño como el de los arrieros que en número no menor de 30, comerciaban diariamente procedentes en su mayor parte de las provincias exentas y aunque se ratificó el método usado desde tantos años atrás mediante su confirmación en sendas Cédulas Reales, según venimos indicando, iban experimentando sus productores daños cada vez más sensibles, arruinándose el cultivo de las viñas por el abuso en la interpretación que se hacía del texto articulado, en especial del capítulo 26 de las citadas Ordenanzas<sup>15</sup>.

Y es que la particular situación de Logroño, último pueblo de Castilla y en la raya de los límites de Navarra y Alava, merecía una especial atención, ya que sus vecinos al tener que contribuir a la Real Hacienda con sus sisas, cientos, alcabalas y géneros estancados, lo que no sucedía en las provincias limítrofes, de cerrarse la principal fuente de riqueza como era el comercio de sus vinos, quedarían abocados a una difícil coyuntura.

Esta consternación general que embargaba a muchos hacendados produciéndoles una progresiva descapitalización de sus propiedades, sirvió de espíritu de unión para acometer un vasto proyecto. Propusieron como único medio de evitar su inminente ruina, la construcción de un camino carretil desde Logroño a Vitoria por el puerto de Villafría y a este supremo objetivo supeditaron todos sus esfuerzos, pues de no ver aprobado su plan, pensaban

14. Archivo Histórico Nacional. Sección Consejos. Legajo 447. Expediente incoado a representación de los comerciantes y hacendados de la ciudad de Logroño durante los años de 1776 a 1778. 154 folios. Fol. 7-10.

15. A.H.N. Legajo aludido. Folio 11.

## LA RIOJA EN EL SIGLO XVIII

que se verían reducidos en breve a la pobreza y miserable condición en que se encontraban muchos lugares de Castilla, donde antes florecieron la agricultura y el comercio y que ahora sólo existían tristes indicios fósiles, creando como secuelas familias expatriadas, solares caídos y tantos campos áridos e incultos.

Cada una de las comunidades de hacendados y de comerciantes, los dos estamentos más influyentes de la ciudad, nombraron a seis individuos de sus respectivos gremios, para que en su nombre acudiesen al Consejo de Castilla a solicitar la ejecución de este utilísimo proyecto. Todo ello conforme con el librito "La industria popular", que de orden de dicho organismo se distribuyó entre todos los pueblos para que "en él bebiesen los principios de la Felicidad pública" y donde se recomendaban estas asociaciones o juntas patrióticas.

El camino nuevo que se intentaba abrir a expensas de la ciudad, partía desde el extremo del puente de Logroño y seguía la ruta jalonada por los lugares de Viñaspre (Alava), puerto de Villafría, Venta de Bajauri (Treviño), Pariza, Aguillo (Treviño), alto del puerto de Vitoria, hasta el portal de las barreras de la capital alavesa. Todo este trayecto que incluía 49 tramos con una extensión de 48.075 pies de línea, estaba comprendido en los términos del condado de Treviño y provincia de Alava y su costo estaba tasado en 2.217.689,5 rls<sup>16</sup>.

Por el Corregidor de Logroño, fue remitido al Consejo el plano y demás peculiaridades técnicas relacionadas con este importante asunto, adjuntado un amplio informe suscrito por el Personero y Diputados del común, con indicación de los fondos o medios con los que se contaba costear la mencionada obra, destacando la necesidad del camino y la utilidad general y particular que de su construcción se seguiría, lo que dió lugar a la apertura de un expediente con un amplio dossier de datos, informes y dictámenes que son muy ilustrativos del acontecer económico de nuestra región.

En 1776 por el escrito del fiscal del Consejo, se requirió a las Justicias de los pueblos principales interesados en la empresa, para que expresaran su parecer sobre la solicitud de los agricultores y comerciantes de Logroño; utilidad y necesidad del camino que proponían como también de la imposición del peaje o portazgo pretendido, con el objeto de adoptar la Providencia conveniente.

Los capitulares de la provincia de Alava, celebraron Junta extraordinaria en marzo de 1777 en la Sala Consistorial para tratar sobre tan delicada cuestión, con la asistencia de todos los Diputados de las distintas cuadrillas de la demarcación.

16. Salvador Saenz Cenzano. "Un antecedente de la construcción de la carretera de Logroño a Vitoria". Revista Berceo n.º 3. Págs. 267-275. 1947.

Consideró este Organismo ser opuesto el enunciado proyecto en varias de sus partes a los Fueros, Privilegios y libertades de la provincia y acordaron negar a los hacendados y comerciantes logroñeses su meditada pretensión. Otorgaron plenos poderes a D. Esteban Ortiz de Zárate, D. Juan José Lafuente y D. Alejandro de Medina Beitia en al corte de Madrid para que los tres juntos o cualquiera de ellos en representación de la provincia, compareciesen ante el supremo Consejo y demás Tribunales para pedir que fuese desestimada la aspiración de los agricultores riojanos.

Las alegaciones de los alaveses se basaban en la anormal e irregular disposición de su propio territorio por parte de los comerciantes logroñeses, actuando a su arbitrio al atribuirse facultad para construir chozas o casetas en su distrito para los perceptores del peaje, sin atender los pactos preservativos que mediaron en el contrato de su voluntaria incorporación a la Corona de Castilla en tiempos de Alfonso XI, en cuyos capítulos se expresaba: "Quer todos los montes, términos, prados, ejidos y valdíos de su distrito y comprensión, quedasen por propios y privativos de las provincias y sus pueblos para que los usasen y aprovechasen".

Se temían los alaveses que los gremios de Logroño en defensa de sus intereses locales, dispensarían de la exacción a los que acudiesen a esta capital para adquirir sus vinos, cargando rigurosamente el peaje a los arrieros que se dirigiesen por el mismo motivo a los pueblos de Alava, apartando así a los traficantes de sus rutas comerciales.

Como se ve, el peaje era uno de los obstáculos más insoslayables en la construcción del camino, defendido arduamente por los cosecheros riojanos, para poder redimir los censos que calculaban obtener a cuenta, hipotecando sus haciendas en la financiación de la obra.

Finalmente, se puede leer entre las alegaciones de la provincia de Alava, que era público y notorio haber realizado por su cuenta el costosísimo camino de postas y carruajes que terminaba en Francia donde enlazaba con las rutas europeas, sin interferir ni molestar a las regiones adyacentes, en contra de lo que pretendían los vinicultores de Logroño al entrar en Alava, imponer el peaje y suscitar toda clase de perjuicios, sólo para ver aumentados sus propios beneficios, en forma análoga como había sucedido antes con el camino de Vizcaya por Orduña, adquiriendo peculiares aumentos en el tráfico comercial bilbaino en detrimento del de Vitoria.

En resumen, los diputados alaveses informaron al Consejo que el pretendido camino redundaba en provecho casi exclusivo de los cosecheros y comerciantes logroñeses, por más que se ponderase su necesidad y utilidad para otros pueblos de La Rioja, haciendo notar que si se cumplía lo que se expresaba en el proyecto de obligar a los arrieros que entrasen cargas en Logroño, extraer siempre el vino de su propia producción, se les impedía portear las lanas de Cameros además de los frutos de Aragón, Valencia y Cataluña que

disponían de franca salida hacia las provincias exentas de donde procedían completando el circuito los hierros y pescados. A la vez insinuaban que acaso desviándole por otra parte, se podrían conseguir beneficios más amplios<sup>17</sup>.

Este será como veremos el criterio que prevalecerá a la hora de adoptar la decisión final por el Consejo, apoyado en el informe sustentado por los alcaldes de la villa de Murillo de Río Leza, mostrando su indiferencia hacia este proyecto de camino al no acudir allí apenas arriería y especialmente en lo que expuso la localidad de Fuenmayor destacando que el previsto beneficio que conseguirían los hacendados de Logroño, se extendería a los pueblos que se hallaban en el trayecto de Calahorra donde confluían los mercaderes aragoneses y valencianos, pero cediendo en cambio en perjuicio de las demás poblaciones de La Rioja, al quedar aisladas y al margen del tráfico para el despacho de sus géneros y en particular el de sus vinos.

Por esta razón propusieron como medio de remediar el insinuado inconveniente, abrir el camino por el llamado puerto de San Bartolomé o del Toro, porque así reportaría notable utilidad tanto a la provincia de La Rioja como a la propia ciudad de Logroño y demás lugares de la carrera de Aragón, lo que al parecer no entusiasmaba a los sectores económicos logroñeses, al pretender gozar ellos casi en exclusiva de una situación privilegiada respecto a las poblaciones próximas de la cuenca del Ebro con análoga vocación económica y por tanto rivales en la exportación de sus vinos.

Sin embargo, otros pueblos encuestados, más directamente implicados en la apertura del camino, se expresaron en muy distintos términos, ponderando las ventajas y utilidades de toda clase que se seguirían de su construcción. Como prueba de esta actitud, podemos aportar información sobre la reunión que mantuvieron los Ayuntamientos de la villa y condado de Treviño en diciembre de 1776, a instancias de Real Provisión del Consejo de Castilla, al pasar el camino proyectado por los pueblos de Bajauri y Aguillo pertenecientes a dicho condado.

De acuerdo con la opinión manifestada por los vecinos de ambas localidades, se representó a la Intendencia sobre los beneficios que se derivarían en todo el condado con la apertura de la nueva ruta económica, incrementándose notablemente el comercio, ya que era previsible que los trajinantes aragoneses, catalanes y valencianos que se dirigían habitualmente a las ciudades de Vitoria, Bilbao, San Sebastián y Reino de Francia, adelantarían en dos jornadas a través del nuevo camino tal como estaba diseñado, frente al antiguo áspero, montuoso y sometido a numerosos riesgos, incluso con gran peligro de las vidas de sus usuarios, por ponerse frecuentemente intransitable en época de lluvias y de nieves.

17. Del informe que presentó ante el Consejo de Castilla, Juan Francisco Volante de Ocariz en nombre y defensa de la provincia de Alava, inserto en el expediente aludido. (Sin foliar). A.H.N.

La villa de Paiza por su parte, después de haber congregado a todos sus vecinos en la Casa Consistorial, expuso unánimemente como muy útil y conveniente a su común y a todos los pueblos de las provincias exentas en el caso de que tuviese efecto su construcción, al contribuir al fomento de la agricultura y al desarrollo del tráfico mercantil que se encontraba en acusado plano indicado hacia la decadencia. A la vez se señaló que los primeros en experimentar los saludables efectos de esta innovación técnica, serían sin duda los serranos del alto y bajo Cameros en unión de los aragoneses y valencianos que transitaban con sus géneros hacia las provincias del norte, en medio de las constantes quejas por el mal estado del terreno y dificultades de toda índole para recorrerlo<sup>18</sup>.

El cuerpo argumental más sólido, convincente y emotivo resultó ser el que redactó el Ayuntamiento de Logroño en diciembre de 1776, para remitirlo posteriormente al Intendente de Burgos como exigía el procedimiento.

En esencia, precisaron los munícipes de la capital de La Rioja que era innegable que el tramo comprendido entre esta ciudad y la de Vitoria resultaba inutilizable por lo áspero, montuoso y pantanoso de su recorrido ni incluso con caballería con acusado riesgo y peligro, siendo prueba de ello las repetidas desgracias que jalonaban la ruta. Y si en estas circunstancias alguno se esforzaba en realizar el viaje a pie o a lomo de alguna bestia, podía pagarlo con su vida, como había lastimosas experiencias especialmente en invierno por cerrarse las montañas y puertos con la nieve que obstruía el camino, siendo cierto que hasta en época estival no podían los arrieros venir desde Vitoria en el transcurso de un día, mientras que se esperaba cubrir el nuevo trayecto en menos de nueve horas.

En enero de 1777 el Intendente y Corregidor de Burgos, D. Antonio Jiménez, tras obtener de las villas de Murillo del Río Leza, Fuenmayor, Navarrete y Ceniero los informes reservados que se recabaron para completar todo este material que se unió al expediente que se iba confeccionando en relación con tan importante tema, lo elevó al Consejo de Castilla quien tenía la última palabra.

En efecto, después de llevarse a cabo esta amplia etapa de información desde la base, podemos concluir que este expediente en su conjunto es un modelo de procedimiento administrativo, utilizando como método la consulta minuciosa, la encuesta, la opinión del sector público directamente afectado, todo ello para constituir un "corpus documental" con una nitidez, transparencia informativa y altura de miras tales que asombra en una época y en un régimen político tachado de centralista.

El Supremo Organismo de Gobierno por una Resolución suscrita en San Ildefonso el 8 de octubre de 1778, dispuso por su importancia calificar la cons-

18. A.H.N. Informes que aparecen en el documento comentado.

## LA RIOJA EN EL SIGLO XVIII

trucción de este camino como la de aquellos que debían costearse de los fondos públicos, pasando así a la competencia de la Superintendencia General de Correos y Postas, encargada de la ejecución de Caminos Reales en todos los dominios del país, con absoluta inhibición de las autoridades y organismos locales.

Con esta importante decisión, la pretensión de los hacendados y comerciantes logroñeses quedó incluida en la ordenación y plan general de construcción de caminos del Conde de Floridablanca, con lo que sus intereses perfectamente válidos, quedaron supeditados a los más amplios y generales del Reino.

En este contexto, se va a plantear en la última década del siglo XVIII la llamada carretera de La Rioja, precedente de la actual 232, como vía de acceso desde Santander hacia Castilla y Valle del Ebro, al objeto de canalizar el importante tráfico de sus vinos y darles salida directa por el Cantábrico hacia los mercados americanos. El proyecto arrancaba en Agoncillo y se acercaba a la región cántabra a través de Logroño, Fuenmayor, Cenicero, Torremontalvo, Briones, Gimileo y Haro<sup>19</sup>.

Este camino se completaría con el que se pensaba construir simultáneamente desde Santander hasta traspasar la cordillera Cantábrica en busca de la lana y harinas de la Meseta Norte y al servir para la exportación de los caldos riojanos cuya producción iba en constante auge, se iba a convertir en la ruta de la prosperidad de nuestra provincia.

19. Vicente Palacio Atard. "El comercio de Castilla y el puerto de Santander". Madrid 1960.

