

La modernización de la red viaria en el sur de Álava

Francisco Gómez Diez, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU)

Tanto las estructuras económicas como las dinámicas sociales han sufrido profundas modificaciones debido a los procesos de modernización. Así pues, estas transformaciones pueden interpretarse mediante el estudio del paisaje como conocimiento activo. Con el objetivo de conocer mejor ese proceso se busca analizar los cambios producidos en la red caminera en torno a la Sierra de Cantabria-Toloño, entre las comarcas de Rioja y Montaña Alavesa (Araba/Álava), para entender las dinámicas ocurridas en esa área en el camino a la modernidad.

Con el análisis de la red viaria se pretende demostrar una serie de cuestiones. Por un lado el modo en el que la creación de la Red Foral de Carreteras reestructuró el territorio. Por otro, se pretende mostrar cómo mediante el análisis de la evolución de la red caminera se puede comprender mejor cómo se ha explotado el territorio y cómo han interactuado las dos vertientes de la sierra en esa dinámica. En definitiva, el análisis de la caminería y sus profundas transformaciones ocurridas durante los siglos XVIII-XX es básico para comprender el desarrollo socio-económico del sur de Álava en un periodo de transición hacia nuevas formas contemporáneas que todavía son palpables hoy día.

Con esta investigación hemos podido conocer con mayor profundidad la administración alavesa en el ramo de carreteras y cuál fue el sistema y los mecanismos que influyeron en la modernización de la red viaria desde las últimas décadas del siglo XVIII hasta los años 50 del siglo XX. Y es que mediante este estudio hemos podido comprender mejor los flujos comerciales pre-modernos entre el Alto Valle del Ebro y los valles cantábricos, la relación entre ambas vertientes de la sierra o cómo influyó la construcción del Ferrocarril de Tudela a Bilbao en el desarrollo socio-económico de la comarca de la Montaña Alavesa, al norte de la sierra de Cantabria-Toloño, así como el efecto que generó en la relación de ambas comarcas.

Desde hace décadas se ha estudiado en profundidad el desarrollo histórico del paisaje del viñedo riojano desde un punto de vista productivo. Sin embargo, no se puede entender una producción sin una distribución. Por ese mismo motivo, mediante la presente comunicación se busca conocer la red que se planificó y se construyó para llevar el vino de rioja hasta sus consumidores.

Para lograr cumplir tales objetivos se ha desarrollado una investigación interdisciplinar en la que hemos aunado la metodología de la historia documental, la arqueología y la antropología. Por lo tanto, en una primera fase se ha desarrollado un vaciado bibliográfico sistemático como paso previo a un análisis sistemático intensivo de la documentación de archivo. De este modo, se ha acudido al Archivo de Territorio Histórico de Álava para consultar las actas de las Juntas Generales de Álava, expedientes de proyección y ejecución de caminos, memorias del estado de las carreteras, expedientes de suertes foguerales y multas por malos usos del monte, tráfico ilegal de productos como leña, cal o vino entre otros tipos de documentos. La documentación cartográfica ha sido vital, habiendo sido imprescindibles las minutas cartográficas del Instituto Geográfico Nacional, pero también la documentación del ejército del Archivo Militar General

de Madrid, el Archivo del Centro Geográfico del Ejército o de los archivos municipales de Rioja y Montaña Alavesa.

Los habitantes del territorio son los mayores conocedores de su medio. Es por ello que se realizó una recogida de testimonios orales en los municipios de Rioja y Montaña Alavesa. Se realizaron entrevistas grabadas semi-dirigidas a las personas de mayor edad de algunas localidades del área. Las entrevistas fueron procesadas como el resto de fuentes, realizando una transcripción selectiva y asignándole un código sistemático para su gestión y análisis posterior.

Una vez procesada la información documental y oral se seleccionaron áreas para el llevar a cabo el trabajo arqueológico. Concretamente, se procedió a realizar prospecciones sistemáticas intensivas en los espacios escogidos con el fin de identificar y caracterizar elementos significativos como antiguos trazados viarios, restos de obras de fábrica como puentes, desagües o desmontes, pero también elementos auxiliares como ventas o casas de caminero entre otros elementos. Esta información ha sido georreferenciada y tomado los datos necesarios para su descripción mediante fichas de Unidades de Prospección.

Una vez obtenidos los datos necesarios en campo se ha procesado toda la información mediante Sistemas de Información Geográfica y se ha incluido en una base de datos creada para este fin, permitiéndonos asociar información cuantitativa y cualitativa a una base cartográfica.

Gracias ello hemos obtenido una serie de resultados preliminares que se pretenden mostrar mediante la presente comunicación. En primer lugar, hemos visto cómo el desarrollo del monocultivo de la vid va íntimamente ligado con la evolución de una red viaria moderna, al permitir desarrollar de una manera más eficiente una agricultura de mercado. En segundo lugar, mientras en otras áreas de la península se optó por el desarrollo de aguardientes o vinos generosos para ampliar la exportación de sus caldos en el mercado internacional, en el caso de Rioja Alavesa lo que se buscó fue mejorar la red viaria para poder ampliar su mercado y exportar más lejos y más rápido sin que los vinos se estropearan. En tercer lugar, la aparición del ferrocarril reconfiguró los movimientos comerciales, haciendo que el flujo se dirigiera al tren en detrimento de las rutas tradicionales que iban a la costa atravesando la sierra de Cantabria-Toloño y la comarca de La Montaña. Por último, hemos visto cómo una deficiente planificación de carreteras generó desequilibrios territoriales que continúan hasta la actualidad, reflejado en el subdesarrollo viario que sufrió la comarca de La Montaña frente a Rioja Alavesa o la comarca de Vitoria-Gasteiz durante el siglo XIX y bien entrado el siglo XX.