

Progreso, ciudad y el gran soldado. Baldomero Espartero como referencia nacional y de poder en las ceremonias ferroviarias de Valladolid y Logroño (1856-1863)*

Progress, city, and the great soldier. Baldomero Espartero as national and power reference in the railway ceremonies in Valladolid and Logroño (1856-1863)

Alberto CAÑAS DE PABLOS
Universidad Complutense de Madrid

RESUMEN

El ferrocarril supuso una de las piezas clave de la industrialización y del progreso decimonónico en toda Europa, pero en el caso español esa percepción fue aún más profunda. Desde los estamentos de poder se utilizaba como instrumento del avance nacional; al mismo tiempo su llegada a las ciudades representó un punto de inflexión urbanística, social y económica, con más intensidad en las localidades de tamaño medio que en otros municipios históricamente mayores. En ese contexto se explica la presencia de Baldomero Espartero en los dos ejemplos seleccionados (Valladolid en 1856 y Logroño en 1863), como presidente del Gobierno en el primer caso y como gran celebridad local en el segundo.

Este artículo busca ahondar en el rol de Espartero en esas ceremonias, insertas en un acentuado proceso de transformación política, social y económica, a escala nacional y urbana.

PALABRAS CLAVE

Ferrocarril; industrialización; progreso; Logroño; Valladolid; Baldomero Espartero.

ABSTRACT

Railways were one of the key elements of nineteenth-century industrialization and progress in Europe, but in the Spanish case this perception went even deeper. They were used by the political power holders as a tool for national development; at the same time, the arrival of the railway in the cities represented an urbanistic, social, and economic turning point, which was more intense in medium-size locales than in historically bigger cities. Within this context Baldomero Espartero is a significant figure in the two examples of ceremonies welcoming the arrival of the railway selected (Valladolid in 1856 and Logroño in 1863), being President of the former and a local celebrity in the latter.

This article aims to investigate in depth Espartero's role in these two ceremonies, which are located within an accentuated process of national and urban political, social, and economic transformation.

KEYWORDS

Railways; industrialization; progress; Logroño; Valladolid; Baldomero Espartero.

*. Esta investigación se ha llevado a cabo gracias a la convocatoria de Ayudas para la Investigación de temas riojanos 2021 del Instituto de Estudios Riojanos.



El ferrocarril significó el triunfo de la precisión, aceleró el tiempo y unificó los husos horarios a escala nacional, puesto que las compañías necesitaban ofrecer servicios puntuales que garantizaran las comunicaciones. La ruptura con los medios de transporte anteriores fue completa. Aunque algunos estudios hablen de una superación del término “revolución”¹, el ferrocarril implicó un cambio de tal calado y en tantos campos que debe considerarse como una completa revolución. El desarrollo de las redes ferroviarias hizo de ellas arterias del poder económico entre los principales núcleos industriales y financieros en Europa y América especialmente. Así, entre 1840 y 1911 la red ferroviaria mundial pasó de 7.679 a más de 1.300.000 kilómetros². El tren se alzó como el símbolo por antonomasia de avance técnico y despegue económico industrial y lo hizo de tal forma que la literatura realista lo reflejó como tal³.

En España, al contrario que en otros países europeos, en los que el ferrocarril impulsó ampliaciones de los canales⁴, el tren fue su condena casi definitiva. Junto con otros proyectos, como los puertos o los planes de modernización de las carreteras (1860 y 1864), el tren fue parte fundamental de un amplio proceso de promoción de obras públicas entendidas como la vía más adecuada para el progreso, puesto que contribuía al estímulo de los intereses materiales de la sociedad⁵. La proporción del presupuesto del Ministerio de Fomento fue creciendo durante el reinado de Isabel II, pues se duplicó del 5,6% de 1850 al 11% entre 1860 y 1864, especialmente a costa del gasto militar, aprovechando la relajación de la amenaza carlista. Los sucesivos gobiernos liberales, moderados o progresistas, estaban comprometidos con la vertebración del mercado nacional, y el ferrocarril, símbolo supremo de la modernidad, fue el vector para lograrlo, especialmente en un país que arrastraba problemas serios de comunicación entre regiones⁶.

La extensión de las redes ferroviarias facilitó a su vez la expansión de las urbes europeas al conectarlas mejor con su área de influencia, pero también polarizó las jerarquías urbanas nacionales, en las que salieron favorecidas las ciudades que contaban con una estación de tren: Utrecht, Milán, Arezzo o Czeszochowa se desarrollaron mientras Cremona, Siena o Kalisz vieron relegado su desarrollo. La población de Udine, al norte de la península italiana, se movilizó en 1844 para que el emperador de Austria facilitase la llegada del tren a la ciudad, pues era “una cuestión de vida o muerte”, pura

1. Andrea GIUNTINI, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milán, FrancoAngeli, 2001, p. 16.

2. José Miguel DELGADO IDARRETA, “Los orígenes del ferrocarril riojano en el siglo XIX”, en ídem (coord.), *Ferrocarril en La Rioja*, Logroño, IER, 2002, p. 81.

3. Juan Carlos ARA TORRALBA, “Asombros, euforias y recelos: consideraciones acerca de la percepción del progreso técnico en la literatura del siglo XIX”, en Manuel SILVA SUÁREZ (ed.) *Técnica e ingeniería en España IV. El Ochocientos. Pensamiento, profesiones y sociedad*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2007, pp. 443-451.

4. Francesco VIOLA, *Ferrovie in città. Luoghi e architetture nel progetto urbano*, Roma, Officina Edizioni, 2004, p. 17.

5. Marc FERRI RAMÍREZ “¿Un centralismo fallido? Las tensiones regionales en la formación de las políticas de obras públicas, 1833-1868”, en Salvador CALATAYUD, Jesús MILLÁN y María Cruz ROMEO (eds.), *El estado desde la sociedad. Espacios de poder en la España del siglo XIX*, San Vicente del Raspeig, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2016, p. 239.

6. Juan PRO RUIZ, *La construcción del Estado en España. Una historia del siglo XIX*, Madrid, Alianza Editorial, 2019, p. 571. Marc FERRI RAMÍREZ, *El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)*, Valencia, PUV, 2015, p. 143.

supervivencia, para la economía y la sociedad locales, teniendo en cuenta los eslabonamientos con otras actividades económicas, ya fuesen la siderurgia, la minería y el comercio fabril⁷. Países y ciudades retroalimentaban sus cambios a través de los raíles.

El primer proyecto español planteado, aunque fallido, se situaba cerca de Jerez de la Frontera en 1829, cuatro años después de la inauguración de la línea Liverpool-Mánchester. Aunque hasta hace poco se consideraba que el primer ferrocarril español en ver la luz fue el que transportó caña de azúcar entre La Habana y Güines desde 1837, se ha confirmado la existencia de una línea previa en la mina asturiana de Arnao antes de 1836⁸. El final de la Primera Guerra Carlista (en 1839 en el norte de España y alcanzado definitivamente en Cataluña en 1840) amplió las posibilidades para el desarrollo económico y de infraestructuras de calado. Para la línea pionera de transporte de viajeros hubo que esperar hasta 1848, con el trayecto Barcelona-Mataró.

La presencia de Espartero en Valladolid (1856) y Logroño (1863) se sitúa cronológicamente en plena fiebre española del tren, puesto que entre 1856 y 1865 la inversión en construcciones ferroviarias representó casi el 75% del gasto en infraestructuras, al calor de la Ley General de Ferrocarriles de 1855. Existía el convencimiento de que la construcción de una red ferroviaria era imprescindible para el desarrollo económico del país, presuntamente con efectos casi inmediatos⁹. Por ello, se alimentó desde el Estado una burbuja de más de 4.500 kilómetros de vías. Sin embargo, no hubo una planificación seria detrás, puesto que las concesiones eran muy genéricas y el resultado fue caótico: algunas líneas aprobadas no veían la luz, mientras que otras no específicamente indicadas se construían¹⁰.

El descenso abrupto posterior a raíz de la crisis de 1864-1866 dio lugar a una red ferroviaria menos densa que en otros países europeos y expandió la idea del “fracaso del ferrocarril español”¹¹. No obstante, entre 1852 y 1868 se construyeron más de 5.000 kilómetros de red ferroviaria básica. El diseño y desarrollo de la red española queda fuera del objetivo de este artículo, pero conviene decir que su conformación heredó la estructura radial arborescente del sistema vial precedente, dejando para el final un auténtico mallado de la red a través de trazados transversales (valle del Duero, Ruta de la Plata, Baeza-Utiel)¹².

7. Jean-Luc PINOL y François WALTER, *Historia de la Europa urbana. IV. La ciudad contemporánea hasta la Segunda Guerra Mundial*, Valencia, PUV, 2011, pp. 62-63; Stefano MAGGI, *Le ferrovie*, Bolonia, Il Mulino, 2017, pp. 66-67; Romano VECCHIET, *Il fascino del treno*, Portogruaro, Ediciclo, 2016, p. 47. Rafael BARQUÍN, Pedro PÉREZ y Basilio SANZ, “La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español (1860-1910)”, *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 30-3 (2012), p. 393, <https://doi.org/10.1017/S021261091200016X>.

8. Jorge MUÑIZ SÁNCHEZ, “Los inicios de la emigración de trabajadores cualificados en la industria asturiana: la Real Compañía Asturiana de Minas a principios del siglo XX”, *Historia Social*, 87 (2017), p. 51.

9. BARQUÍN, PÉREZ y SANZ, “La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español”, p. 392.

10. Rafael BARQUÍN, “El diseño de la red ferroviaria y los intereses agrícolas”, en VVAA, *V Congreso de Historia Ferroviaria: Palma de Mallorca, 14-16 de octubre de 2009*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2009, p. 19.

11. Alfonso HERRANZ LONCÁN, *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2008, pp. 35 y 48.

12. Santos MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos/Turner, 1984, pp. 159-160.



Al igual que la red de carreteras, el diseño de los tendidos que recorrerían los convoyes se basaba en una red centralizada y pensada también con un afán cohesionador del territorio nacional, pero igualmente con vistas a la eficacia de la actividad gubernamental, lo que justifica el aprovechamiento del tendido ferroviario para la expansión física del telégrafo óptico. Además, las vías férreas eran un elemento indispensable para la gestión del territorio y el control del orden interno y externo, al permitir traslados mucho más veloces de tropas si fuera necesario¹³. Se esgrimía una *razón de Estado* por políticos y por ingenieros de caminos frente a las intenciones particulares de las empresas concesionarias, a veces opuestas a lo que se entendía como *bien común*.

Los ingenieros de caminos, funcionarios de elite que contaban con un cuerpo propio del Estado, veían su trabajo como “algo útil para el país”¹⁴. Actuaban desde una presunta neutralidad y asepsia, al verse guiados exclusivamente por los conocimientos técnicos que atesoraban y que favorecían a ese bien común. Se veían como poseedores de una misión social de modernización nacional: situar a España entre las “naciones cultas”¹⁵. La ingeniería se había elevado como una profesión vinculada siempre al “proceso de formalización de los mecanismos de poder y de los órganos del Estado”, lo que conecta con su militarización estructural y de apariencia¹⁶. En cuanto al ferrocarril, las indicaciones de los ingenieros abarcaban desde el ancho de vía de 6 pies castellanos a las pendientes o los radios que debían tener las curvas del trazado¹⁷.

No obstante, la mencionada ley de 1855 no incluía trazados específicos (cosa que sí hizo la homónima de 1908, por ejemplo): marcó “las direcciones que debían seguir las líneas de interés general”¹⁸. Como resultado, se extendieron pugnas entre los poderes locales y se priorizaron los recorridos cuyo potencial de explotación se veía de más envergadura, lo cual no siempre se ajustó a la realidad, en parte debido a lo limitado del sistema fabril español. Así, los corredores desarrollados fueron fundamentalmente entre Madrid y los puertos, sufragados en su mayor parte gracias al capital de origen francés y belga, aunque el diseño de la red no fuera siempre compatible con las necesidades nacionales de movilidad¹⁹. No obstante, cuando terminó el reinado de Isabel II, en 1868, tan solo ocho capitales peninsulares de provincia no tenían conexión por tren, algunas de las cuales arrastraban siglos de aislamiento: tres andaluzas periféricas (Almería, Huelva

13. MAGGI, *Le ferrovie*, p. 43; PRO RUIZ, *La construcción del Estado en España*, pp. 573-575; GIUNTINI, *Il paese che si muove...*, p. 34.

14. Darina MARTYKÁNOVÁ, “Remover los obstáculos. Los ingenieros de caminos españoles y sus visiones del Estado durante la segunda mitad del siglo XIX”, *Historia y Política*, 36 (2016), pp. 53 y 58, <https://doi.org/10.18042/hp.36.03>.

15. Darina MARTYKÁNOVÁ y Víctor Manuel NÚÑEZ-GARCÍA, “Ciencia, patria y honor: los médicos e ingenieros y la masculinidad romántica en España (1820-1860)”, *Studia Historica. Historia Contemporánea*, 38 (2020), p. 64, <https://doi.org/10.14201/shhcont3820204575>.

16. Manuel SILVA SUÁREZ, “Presentación: El Ochocientos: de la involución postilustrada y la reconstrucción burguesa”, en ídem (ed.), *Técnica e ingeniería en España IV. El Ochocientos. Pensamiento, profesiones y sociedad*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2007, pp. 61 y 67.

17. María Luisa RUIZ BEDIA, “Ferrocarril y obras públicas en el siglo XIX: la construcción del camino del tren”, en DELGADO, *Ferrocarril en La Rioja*, pp. 13-15.

18. FERRI, “¿Un centralismo fallido?”, pp. 245 y 249.

19. Laia MOJICA y Jordi MARTÍ-HENNEBERG, “Railways and Population Distribution: France, Spain and Portugal, 1870-2000”, *The Journal of Interdisciplinary History*, 42-1 (2011), p. 23, https://doi.org/10.1162/JINH_a_00203.

y Jaén) y cinco del interior que habían quedado lejos de las líneas construidas (Cáceres, Cuenca, Segovia, Soria y Teruel)²⁰.

Para comprender el proceso, debe tenerse en cuenta el formato de construcción y explotación de las líneas férreas planteado por el Estado en un primer momento. Bajo su control y sobre unas bases diseñadas por el Ministerio, las concesiones exigían que quienes fuesen a explotar los servicios ferroviarios debían construir previamente las estaciones e infraestructuras necesarias²¹. Esta circunstancia implicaba que las empresas concesionarias, ferroviarias y constructoras al mismo tiempo, minimizaran inversiones iniciales evitando problemas de relieve y de expropiaciones. Este último deseo explica la posición tangencial de las estaciones en la trama urbana, especialmente si eran apeaderos. En todo caso, había que compatibilizar la reducción de costes con una posición atractiva no demasiado alejada para incrementar el tráfico y la rentabilidad de la infraestructura.

Los efectos se percibían a escala local. Las ciudades a las que llegó el tren por primera vez a mitad del siglo XIX, en muchas ocasiones de forma simultánea al derribo de las murallas inútiles defensivamente, sufrieron una profunda modificación urbana. La demolición de los muros simbolizó la “voluntad de la ciudad decimonónica de romper con el pasado”, que además requería una gran cantidad de trabajo y de obreros que lo llevaran a cabo²². La ciudad es coetánea a las infraestructuras que la van conformando: saneamiento, asfaltado o electricidad ensancharon desde la segunda mitad del siglo XIX la brecha entre lo urbano y lo rural²³, al tiempo que determinaban las características del propio núcleo urbano, ahora industrializado. Un ejemplo claro fueron las vías del ferrocarril, cuya relación con la ciudad tiene una triple vertiente: polarización, barrera y cesura²⁴, esto es, genera áreas más y menos dinámicas dentro de la trama urbana, crea un obstáculo físico y también separa zonas socioeconómicas diversas. Al estar las vías sometidas a un cerramiento perimetral, se convertían en una barrera física solamente franqueable por los pasos a nivel, que tienen la condición de problema viario, ferroviario y urbano²⁵. A medida que la ciudad iba creciendo, la estación periférica terminaba siendo engullida por las construcciones urbanas. Servía de polo de atracción de movimiento de personas y bienes, especialmente si se tiene en cuenta que el ferrocarril es en sí mismo como un “sistema de producción industrial”²⁶.

Además, la estación tenía la característica de ser a la vez parte de los sistemas urbano y ferroviario, rasgo que se acentuaba con las viviendas construidas *ad hoc* por las compañías para sus trabajadores. Constituía la punta del iceberg del entramado de instalaciones ferroviarias y requería infraestructuras propias (pasos, túneles, puentes y depósitos) que tenían una función *interna* hacia el ferrocarril, pero también ocupaban su lugar en la trama urbana. Asimismo, ejercía como puerta de entrada a la urbe. Por ello, se

20. FERRI, *El ejército de la paz*, pp. 212 y 218.

21. PRO, *La construcción del Estado en España*, p. 572.

22. VIOLA, *Ferrovie in città*, p. 29.

23. Gonzalo ANDRÉS LÓPEZ, “¿Las infraestructuras como proyecto de ciudad? Algunas reflexiones sobre Burgos, ciudad intermedia de Castilla y León”, *Ciudades*, 11 (2008), p. 106.

24. VIOLA, *Ferrovie in città*, p. 26.

25. Luis SANTOS Y GANGES, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007, p. 95.

26. Trevor K. SNOWDOWN, *Diverging Tracks. American Versus English Rail travel in the 19th Century*, Jefferson, McFarland & Company, 2019, pp. 12-13.



solía adecentar el acceso que llevaba hasta el edificio, ya fuese una carretera o un nuevo paseo arbolado, o bien se adaptaban las calles del entorno urbano inmediato a dicha función²⁷. En resumen, toda estación de cierta categoría se convertía en un “megaproyecto”²⁸ disruptivo con efectos más allá del edificio. Con el tren había nacido un nuevo urbanismo.

La llegada del ferrocarril a Logroño y Valladolid

Valladolid

Valladolid había sufrido altibajos económicos, sociales y poblacionales durante la primera mitad del siglo XIX. Los inicios de la Edad Contemporánea fueron especialmente difíciles en Castilla a causa de las sucesivas guerras y sus efectos. No obstante, desde 1840, con el final de un ciclo bélico de casi medio siglo, dio comienzo una etapa de despegue económico, especialmente en la ciudad del Pisuerga, que se plasmó en un incipiente desarrollo industrial con características modernas, a un nivel equiparable a los criterios de la Revolución Industrial. Una docena de fábricas se instalaron en la ciudad en la década de 1850, varias de ellas con más de 200 operarios cada una. La población pasó de 20.000 a 52.000 habitantes entre 1848 y 1860²⁹. Este proceso de crecimiento, en el que se inserta la llegada del ferrocarril, supuso también una dinámica de profunda transformación urbana, enmarcada en un gran proyecto económico de base agroalimentaria, financiera y mercantil en torno a Valladolid, convertida en el centro logístico y financiero del noroeste español hasta la crisis de mitad de la década de 1860³⁰.

Más allá de la capital, la provincia de Valladolid estaba muy favorecida en cuanto a las nuevas infraestructuras que fomentaron la industrialización. Su posición geográfica en el conjunto de España y el carácter llano y fácilmente transitable de su territorio le aportaban buenas condiciones de base para convertirse en un núcleo comercial importante³¹. Por un lado, estaban los kilómetros de carretera contruidos en tres grandes ejes: Madrid-La Coruña, Madrid-Santander y Valladolid-León, además de haberse iniciado aquellas que la unirían con Calatayud siguiendo el Duero y con Salamanca por Tordesillas. Esta circunstancia explica la ulterior importancia del ferrocarril para la ciudad, ya que las dos grandes carreteras entre el centro y el norte peninsular, Madrid-La Coruña y Madrid-Irún, pasaban a treinta y cien kilómetros de ella, respectivamente; esto es, por Tordesillas y Aranda de Duero.

27. Simon BRADLEY, *The Railways. Nation, Network and People*, Londres, Profile Books, 2016, pp. 440-441 y 452; SANTOS y GANGES, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, pp. 151-154 y 166-172.

28. Christian WOLMAR, *Cathedrals of Steam: How London's Great Stations Were Built – And How They Transformed the City*, Londres, Faber & Faber, 2020, p. 3.

29. Margarita JIMENEZ GARCÍA, *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1992, p. 35; Nicolás GARCÍA TAPIA y Juan Antonio CANO GARCÍA, *La aventura del Castilla: el primer vehículo de vapor que circuló por las carreteras españolas (1860)*, Boecillo, Fundación Cidaut, 2003, pp. 53-55.

30. Pedro CARASA (2003), “La Valladolid liberal: entre el esplendor burgués y el conflicto jornalero”, en ídem (coord.), *La ciudad y el tren. Talleres y ferroviarios en Valladolid (1856-1936)*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2003, p. 40.

31. M^a del Carmen RODRÍGUEZ, “Comunicaciones y transportes durante la segunda mitad del siglo XIX” en VVAA., *Valladolid en el siglo XIX*, Valladolid, Ateneo de Valladolid, 1985, p. 433.

Por otro lado, el Canal de Castilla, todo un éxito durante sus primeros años, facilitó el transporte de mercancías, y en menor medida de personas, hacia el Cantábrico. Si bien su impacto urbano en Valladolid fue reducido por construirse en 1836 la dársena al otro lado del Pisuerga, su función como elemento motor de los intercambios comerciales, como abastecimiento de energía y como factor de desarrollo es indudable. Fue el “primer espacio industrial” de la ciudad³². Esta obra de ingeniería convirtió a la ciudad en el principal mercado de granos de la Meseta Norte, lo que llevó a una acumulación de capitales que se reinvertió hacia la industria, básicamente alimentaria y harinera, en un contexto de fuerte crecimiento de la producción cerealista interior de las décadas de 1840 y 1850 y de legislación consolidadora del mercado nacional. Este proceso también alcanzó al textil, la minería, el papel, el jabón y la banca (Banco de Valladolid y Sociedades de Crédito)³³.

El Canal impulsó la mejora del transporte terrestre, comenzando por las carreteras allí donde no llegaba, como el trazado Santander-Burgos, y el ferrocarril después. La burguesía local acrecentada al calor de estos avances económicos y sociales, así como el Ayuntamiento, participaron directamente en la financiación del tramo ferroviario Alar del Rey-Santander con la intención de facilitar la salida al Cantábrico de los productos locales. La elección de situar la terminal en Alar se debe a que por ese punto transcurría el Canal de Castilla y allí se haría el trasbordo de los productos entre el tren y las barcazas: pura intermodalidad contemporánea. El afán de internacionalización local se plasma en la obra de Fermín Muñoz sobre la importancia del ferrocarril en Valladolid al insistir en repetidas ocasiones en la conveniencia de que se aprobase el tramo Valladolid-Burgos antes que el Valladolid-Madrid, puesto que el primero era mucho más ventajoso y debía *orientar* los esfuerzos:

[Santander, Bilbao y Bayona], a estos puntos es donde más directamente está llamada la riqueza de nuestro suelo, y con este motivo a enaltecerse nuestra industria con mayor facilidad.

CASTELLANOS: No penséis por hoy en los puertos del Mediodía si en algo apreciáis el porvenir de nuestras Castillas [...]. CASTILLA solamente ha de soñar hoy con los puertos del Norte si ha de ver realizados un día sus ensueños de felicidad [...]. Los puertos del NORTE son también el NORTE de nuestro venturoso porvenir.³⁴

El proyecto ferroviario tuvo un largo proceso de elaboración, con comunicaciones constantes entre la elite local, las autoridades municipales y provinciales y el Gobierno central, como las cartas que celebraban simplemente la aprobación del proyecto Madrid-Irún en julio de 1852 o las misivas de agradecimiento entre el presidente del Consejo Espartero y el consistorio vallisoletano en noviembre de 1855. A ello hay que sumar los mensajes enviados por ciudadanos comunes en las que mostraban su alegría por los

32. Pablo ALONSO VILLA, Pedro Pablo ORTÚÑEZ GOICOLEA y Fernando ZAPARAÍN HERNÁNDEZ, “Valladolid: ferrocarril e industria, 1850-1950”, *Revista de Historia Industrial, Economía y Empresa*, 81 (2021), p. 65, <https://doi.org/10.1344/rhi.v30i81.32211>.

33. Juan PAN-MONTOJO, “Los liberalismos y la agricultura española en el siglo XIX”, en Salvador Calatayud, Jesús MILLÁN y María Cruz ROMEO (eds.), *Estado y periferias en la España del siglo XIX. Nuevos enfoques*, Valencia, PUV, 2009, p. 149; también Celso ALMUIÑA FERNÁNDEZ, “De la vieja sociedad estamental al triunfo de la ‘burguesía harinera’”, en VVAA, *Valladolid en el siglo XIX*, p. 187; GARCÍA TAPIA y CANO GARCÍA, *La aventura del Castilla*, pp. 59-61 y 64.

34. Fermín MUÑOZ, *Importancia del ferro-carril del Norte y subsistencias de la provincia de Valladolid*, Madrid, Imp. Matute y Compañía, 1856, p. 8.



avances³⁵. Las obras del tramo ferroviario Medina del Campo-Alar del Rey comenzaron al año siguiente, una vez fue subastada el 20 de febrero la sección Valladolid-Burgos del ferrocarril a Irún, tras un proceso de más de una década. El deseo y el interés en que se produjera dicha subasta llevaron a denominar una vía de la ciudad con tal fecha, onomimia que permanece hoy. El objetivo era “perpetuar la memoria del día en que se ha subastado en Madrid la 2ª sección del Ferrocarril del Norte”³⁶. Se sucedieron las celebraciones con toros, música e iluminación urbana.

Todos pronostican a Valladolid un futuro muy lisonjero. El ferrocarril, que llama ya a sus puertas, desarrollará los elementos de riqueza que posee de muy antiguo aquel país, industrial, ganadero y agrícola a un mismo tiempo. En la actualidad tiene fábricas de papel, de tejidos, de pan continuo, de productos químicos, de harina, de calderería, de cerveza, de curtidos, de botones,

dijo Pedro Antonio de Alarcón en sus *Viajes por España*³⁷ ante la euforia desatada al conocerse en la ciudad la noticia. Pocas frases pueden resumir mejor la importancia dada al ferrocarril para alcanzar un gran desarrollo económico local.

A pesar de que el paso por Valladolid implicaba un rodeo en la conexión entre Madrid y Francia frente a la opción de Somosierra, dado que el trazado vallisoletano se había declarado irrenunciable por los intereses de los cerealistas, fue el que finalmente se impuso, con independencia de la pugna posterior entre Segovia y Ávila³⁸. Las obras no estuvieron exentas de altibajos: el Ayuntamiento de la ciudad cedió los terrenos para la construcción de la estación y sus dependencias anexas en 1856, pero al año siguiente cambió de postura y exigió 88.000 reales a Norte. Ésta respondió paralizando las obras y el alcalde terminó... aprobando una subvención para ayudar a la compra del material rodante³⁹. Estos vaivenes se explican por la seguridad de las elites locales en que el ferrocarril sería un vector de desarrollo de primera magnitud.

Hacia 1860 se podía recorrer en tren el trayecto entre Sanchidrián (Ávila) y Burgos. Hubo que esperar hasta 1863 para lograr la conexión con Madrid y hasta 1864 para alcanzar la frontera francesa por Irún. Para entonces ya se empleó la segunda estación provisional que prestó servicio entre 1864 y 1895, cuando se concluyó la actual en el mismo lugar. El complejo ferroviario, con la estación como fachada institucional y una zona trasera de gestión logística y mantenimiento⁴⁰, se levantó en un emplazamiento algo periférico para la época anteriormente ocupado por el vivero de Capuchinos, pero que enseguida quedó integrado en la ciudad a través del Paseo de Recoletos como marco adecuado para el viajero recién llegado. Las reformas urbanas y viarias aledañas al

35. ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID, (en adelante, AMVA), C Leg. 816-040 y CH Leg. 382-205.

36. Carlos LARRINAGA RODRÍGUEZ, “La ‘Concesión Vascongada’ y los antecedentes de la línea ferroviaria del Norte (1844-1855)”, *Espacio, Tiempo y Forma, Serie V, Historia Contemporánea*, 17 (2005), <https://doi.org/10.5944/etfv.17.2005.3110>; *Boletín Oficial de Valladolid*, 24, 23-2-1856.

37. Pedro Antonio DE ALARCÓN, *Viajes por España*, Madrid, Imp. de A. Pérez Dubrull, 1883, p. 268.

38. BARQUÍN, “El diseño de la red ferroviaria y los intereses agrícolas”, pp. 22-23. También ídem, “Segovia versus Ávila: la conexión ferroviaria entre Madrid y la Cuenca del Duero (1845-1865)”, *Investigaciones de Historia Económica*, 8: 3 (2012), <https://doi.org/10.1016/j.ihe.2011.12.013>, y *Dictamen de la Comisión nombrada por Real Orden de 25 de enero último para informar sobre los trazados de Ávila y Segovia en la sección comprendida desde Madrid á Valladolid*, Madrid, Imprenta Nacional, 1854.

39. Philippe LAVASTRE, *Valladolid et ses élites. Les illusions d’une capitale régionale (1840-1900)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2007, p. 42.

40. VILLA, ORTÚÑEZ y ZAPARAÍN, “Valladolid: ferrocarril e industria, 1850-1950”, p. 70.

edificio se hicieron por cuenta de Norte y las consecuencias de la implantación de la compañía llegaron a toda la ciudad⁴¹. Posteriormente llegaría el Arco de Ladrillo, aún visible hoy sobre las vías, inaugurado en julio de 1858 con motivo de la visita de Isabel II⁴².

El impacto del ferrocarril en el urbanismo vallisoletano fue grande y reflejó las transformaciones económicas, demográficas e industriales. De entrada, casi de un año para otro su *continuo urbano* pasó de ocupar 218 hectáreas a casi 300, al tiempo que el suelo industrial se triplicaba⁴³. La ciudad cambió social y económicamente, al convertirse en un importante foco de nuevas fábricas y almacenes de productos⁴⁴, que aprovechaban las sinergias económicas y logísticas que aportaba el tren, en un área que adelantó en importancia a los alrededores de la dársena del Canal de Castilla, al otro lado del Pisuerga. Valladolid se convirtió en una de las plazas comerciales más importantes de España y se llenó de almacenistas de cereales, tejidos o quincalla, pero también de prestamistas, comerciantes al por mayor y tenderos⁴⁵.

La Compañía del Ferrocarril del Norte, hija de la *Sociedad de Crédito Mobiliario Español*, instaló en la ciudad sus talleres centrales, con una extensión de 19 hectáreas, levantados en terrenos desamortizados y que llegaron a alcanzar los 3.000 trabajadores y se convirtieron en la empresa local de mayor tamaño hasta bien entrado el siglo XX. A la altura de 1900 representaban el 17% de la población activa vallisoletana. Formaban una gran área industrial moderna, diferenciada del resto de la industria vallisoletana y con rasgos de gran empresa capitalista⁴⁶. Los banqueros Pereire actuaron con visión a largo plazo cuando diseñaron la infraestructura de forma que su ampliación fuese sencilla y con una capacidad muy superior a la prevista en ese momento. Recibieron la denominación de *Talleres Generales*, al abarcar todas las actividades de mantenimiento de la compañía. Se buscaba un órgano autosuficiente; de ahí la gran variedad de oficios y de instalaciones existentes, todas ellas con la tecnología industrial más avanzada del momento⁴⁷.

Los *Talleres* representaban el mismo papel que los de Madrid para MZA, Málaga para Andaluces, Salamanca para Oeste o Soria para el desaparecido Santander-Mediterráneo⁴⁸. De hecho, a tenor de la tríada Valladolid-Salamanca-Soria puede hablarse de Castilla como una región en la que los talleres ferroviarios sirvieron de polos específicos de atracción de mano de obra cualificada, punteros en el país y más en el contexto regional, aunque muy concentrados y de un tamaño diverso. Los altos salarios y niveles obreros de organización en los *Talleres* constituyeron una novedad completa en

41. JIMÉNEZ GARCÍA, *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, p. 107. AMVA, C Leg. 816-040.

42. ALMUIÑA, “De la vieja sociedad estamental al triunfo de la ‘burguesía harinera’”, p. 193.

43. VILLA, ORTÚÑEZ y ZAPARAÍN, “Valladolid: ferrocarril e industria, 1850-1950”, pp. 58-59.

44. Carlos J. PARDO ABAD, *El patrimonio industrial en España. Paisajes, lugares y elementos singulares*, Madrid, Akal, 2016, pp. 198-199.

45. José Ramón DIEZ ESPINOSA, “Agricultura, industria y comercio en la segunda mitad del siglo XIX”, en VVAA. *Valladolid en el siglo XIX*, pp. 343-346.

46. JIMÉNEZ GARCÍA, *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, p. 44.

47. José Luis LALANA SOTO, “Los talleres ferroviarios de Valladolid: del siglo XIX al XXI”, en VVAA. *III Congreso de Historia Ferroviaria: Gijón, 22-24 septiembre de 2003*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2003, pp. 3-4 y 7.

48. SANTOS Y GANGES, *Urbanismo y ferrocarril*, p. 185.



el entramado social de la ciudad⁴⁹. También fueron pioneros en la previsión social en España, como muestran el grado de protección de sus empleados, así como las instituciones a su servicio (economato, escuela, bibliotecas...) ⁵⁰.

Valladolid se alzó como el punto más importante de la explotación de la red de Norte y, además de los talleres, se instalaron en la ciudad la Dirección General de la compañía (hasta 1866), sus servicios centrales y los Almacenes Generales⁵¹. Los *Talleres* ejercieron como un imán alrededor del cual nacieron numerosas empresas auxiliares con tecnología y características modernas, como la metalúrgica⁵².

Junto a desplazamientos de la pujante burguesía urbana hacia el sur, se llevaron a cabo eventos como la Exposición Castellana de 1859 y obras como la erección de los teatros Lope de Vega y Calderón, o del Puente Colgante, inaugurados entre 1861 y 1865⁵³. En pocos años, Valladolid se había convertido en la tercera ciudad por volumen de capital efectivo en circulación, sólo por detrás de Madrid y Barcelona⁵⁴. Es la época del auge del Crédito Castellano, la Unión Castellana y de la Sociedad de Crédito Industrial, Agrícola y Mercantil (SCIAM), muy unidas todas ellas a la financiación del desarrollo industrial y del ferrocarril⁵⁵.

La confianza reinante se truncó con la quiebra encadenada del Crédito Castellano en octubre de 1864, debidas a los excesos especuladores en torno al boom ferroviario de los años anteriores, además de haber captado recursos financieramente no demasiado seguros. Esta sucesión de bancarrotas arrastró al Banco de Valladolid y otras instituciones locales⁵⁶, sumiendo a la ciudad y a Castilla en una grave decadencia. Los efectos de la crisis llegaron de forma inmediata, desde 1865 el Crédito Castellano y la SCIAM dejaron de operar fulminantemente⁵⁷. Las quiebras se sucedieron y parte de la burguesía vallisoletana terminó procesada. Por otro lado, y paradójicamente, la conexión ferroviaria con Madrid en 1864 anuló las ventajas que tenía Valladolid al tener la única conexión con

49. GARCÍA TAPIA y CANO GARCÍA, *La aventura del Castilla*, pp. 69-70; también en RODRÍGUEZ, “Comunicaciones y transportes durante la segunda mitad del siglo XIX”, p. 440.

50. Guillermo A. PÉREZ SÁNCHEZ, “Los Talleres Principales de Reparación de la *Compañía del Norte* en Valladolid: un estudio de Historia Social (1861-1931)”, *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 12 (1992), pp. 282-283.

51. *Ibidem*, p. 258.

52. Pablo ALONSO VILLA, Montserrat ÁLVAREZ MARTÍN y Pedro Pablo ORTÚÑEZ GOICOLEA, “Formación y desarrollo de un distrito metalúrgico en Valladolid (c. 1842-1951)”, *Investigaciones de Historia Económica*, 15 (2019), pp. 178-181, <https://doi.org/10.1016/j.ihe.2018.02.013>.

53. María Antonia VIRGILI BLANQUET, “Urbanismo y arquitectura”, en VVAA., *Valladolid en el siglo XIX*, Valladolid, Ateneo de Valladolid, 1985, pp. 476 y 482. Como curiosidad, el Puente Colgante inaugurado y en pie hoy en día no es *colgante*, pero heredó el nombre del primer proyecto de 1852.

54. Rafael SERRANO GARCÍA, “La quiebra de un modelo expansivo: las crisis financiera y agrícola en Castilla (1864-1868)”, en Bartolomé YUN CASALILLA (coord.), *Estudios sobre capitalismo agrario, crédito e industria en Castilla (siglos XIX y XX)*, Valladolid, Consejería de Cultura y Bienestar de la Junta de Castilla y León, 1991, p. 79.

55. LAVASTRE, *Valladolid et ses élites*, p. 75.

56. Luis Antonio VELASCO SAN PEDRO, *El Crédito Castellano de Valladolid (1862-1889). La quiebra de una ilusión*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2020, pp. 85-97; Germán RUEDA HERNANZ, “Demografía, economía y sociedad”, en VVAA., *Valladolid en el siglo XIX*, p. 268.

57. LAVASTRE, *Valladolid et ses élites*, pp. 184-185.

las cuencas carboníferas de Barruelo (Palencia) a través del Canal de Castilla⁵⁸. El sueño industrial y de desarrollo de 1856-1864, el de mayor crecimiento de la ciudad, se desvaneció.

Así, en los diez años que van desde el inicio de las obras del ferrocarril hasta la crisis de mitad de la década de 1860 primó el optimismo en Valladolid, que creció hasta convertirse en una ciudad media moderna a través de las nuevas obras públicas, la industrialización y una modernización generalizada que plasmó el recién nacido diario *Norte de Castilla* (1856). En resumen, en muy pocos años la ciudad del Pisuerga se elevó al mismo tiempo como nudo de comunicaciones estratégico de primer orden y como centro industrial y bancario avanzado para los estándares españoles.

Logroño

Respecto al caso riojano, la Comisión organizada en las Cortes para elaborar la Ley General de Ferrocarriles de 1855 contempló una línea “secundaria” que debía unir Zaragoza con el ferrocarril Madrid-Irún a través del valle del Ebro⁵⁹. En 1856 la Diputación Provincial riojana propuso un proyecto de línea que se convertiría en la Tudela-Bilbao a través de un trazado paralelo al río durante unos 135 kilómetros. Para ello, invitó a los pueblos de la provincia a participar en la posibilidad de aportar fondos (“el 80 por 100 del producto en venta de los bienes de propios”) para “un objeto de tan inmensa utilidad”, que era como se percibía al tren y lo que lo rodeaba. La articulación de este procedimiento variaba en función de la proporción de los mayores contribuyentes en cuanto a la población residente⁶⁰.

El Ayuntamiento logroñés, encabezado por Gregorio Martínez, consideraba el ferrocarril propuesto como “altamente útil y ventajoso” para la ciudad, además de una “necesidad urgente”, por lo que felicitó oficialmente a la Diputación Provincial por la iniciativa. Por ese motivo, la corporación aprobó el pago de la cuota que le correspondía para el proyecto. Espartero fue elegido por el consistorio por unanimidad como miembro de la Comisión encargada de “promover en esta provincia y en los demás puntos que se estime conveniente la suscripción á empresa del ferro-carril de Bilbao á Tudela”, en un proceso en el que se colaboraba con las autoridades vizcaínas, interesadas, ya que la línea entre Madrid y la frontera había dejado de lado a Bilbao⁶¹. El duque de la Victoria manifestaba así su pertenencia a la elite inversora regional, junto a los mayores propietarios de tierras y otras figuras de relevancia económica y política riojana.

La creación de esa comisión recalcó el interés político en alcanzar la materialización de la infraestructura e intentar influir sobre ella en función de los intereses provinciales, puesto que la colocaría “al nivel de las más ricas y florecientes de España”,

58. Pedro AMIGO ROMÁN y Pedro Pablo ORTÚÑEZ GOICOLEA, “Valladolid y Madrid: carbón, ferrocarril y ciudad (1860-1890)”, *Historia Contemporánea*, 59 (2020), p. 86. <https://doi.org/10.1387/hc.18523>.

59. José Luis CINCA MARTÍNEZ, “La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863”, *Kalakorikos*, 8 (2003), pp. 175-176.

60. *Boletín Oficial de la Provincia de Logroño*, 43, 9-4-1856; Juan Carlos BILBAO Díez, “Las comunicaciones de la provincia de Logroño a mediados del siglo XIX (1850-1860)”, *Cuadernos de Investigación. Historia*, 8 (1982), p. 135 (Apéndice 2, *Carta de Salustiano Olózaga al alcalde de Logroño*, 5-7-1857).

61. ARCHIVO MUNICIPAL DE LOGROÑO, 246-1; Actas del Ayuntamiento de Logroño, 16-4-1856.



lo cual debería ser el “interés para todo buen riojano”⁶². Más de dos centenares de personas figuran como suscriptores de la Comisión. El propio Espartero aparecía entre los mayores contribuyentes (60.000 reales, igual que Sagasta)⁶³.

La séptima del país, esta línea fue la primera que se construyó en la región y la única riojana que sobrevive hoy. Permitía la salida al mar de los productos riojanos a través del puerto bilbaíno, al tiempo que acercaba de forma directa a la otra gran ciudad de referencia, Zaragoza, lo que contribuía a romper la radialidad de la red española. Paralelamente, Sagasta, riojano de nacimiento, trató de influir en las Cortes para que la línea entre Madrid y la frontera francesa pasase por Haro en vez de por el desfiladero de Pancorbo, idea que no logró imponer⁶⁴.

Volviendo al trazado entre Tudela y Bilbao, la amenaza carlista hizo que el Ministerio de la Guerra indicase que las vías discurriesen siempre por la margen derecha del Ebro, de cara a facilitar su control gubernamental en caso de nuevo conflicto⁶⁵, circunstancia que mantuvo el trabajo finalmente construido. En el verano de 1857 se constituyó la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, cuyo director por cierto era Cipriano Segundo Montesino, sobrino político de Baldomero Espartero⁶⁶. Este eje NNO-SSE buscaba la “densificación de la red vasca” al tiempo que acercaba las dos ciudades más industrializadas de España, Bilbao y Barcelona, atravesando el cruce de caminos nacional que representaba Zaragoza⁶⁷. Era “la primera que combina[ba] [...] en el Norte de España el comercio terrestre con el marítimo, la primera que dilata las costas del Océano y borra los antiguos límites de la Península”⁶⁸. Se veía como un proyecto crucial a escala regional y nacional.

112

La dirección de las obras de la línea se atribuyó al ingeniero británico Charles Vignoles. En octubre de 1858 comenzaron los trabajos de la primera sección⁶⁹. Esta disposición de las vías, en el extremo norte de la provincia, acentuó el dinamismo económico del eje del Ebro, al tiempo que hizo languidecer las comunicaciones, el comercio y el desarrollo en la sierra, al sur. De hecho, la propia población e industria de Logroño comenzaron a abastecerse, gracias al ferrocarril, de localidades lejanas en vez de poblaciones serranas como había sucedido hasta entonces⁷⁰.

62. BILBAO, “Las comunicaciones de la provincia de Logroño a mediados del siglo XIX (1850-1860)”, p. 136 (apéndice 3, *Circular de la Comisión Riojana del Ferro-carril de Tudela a Bilbao*, 21-7-1857).

63. *Ibidem*, p. 138 (apéndice 4, *Lista de las personas que hasta hoy se han suscrito en esta Comisión con expresión de las cantidades por que lo han hecho*, 1 a 15-8-1857).

64. *Diario de Sesiones de las Cortes Constituyentes*, 22-6-1856. El apoyo sagastino a los ferrocarriles riojanos en Rebeca VIGUERA RUIZ, “Sagasta y los ‘camino de hierro’ en los debates parlamentarios (1855-1871). Una apuesta progresista por el ferrocarril”, en José Miguel DELGADO IDARRETA (dir.), *Un viaje sobre railes. La Rioja (1863-2013)*, Logroño, IER, 2013, pp. 101-106.

65. Sergio CAÑAS Díez (2013), “A toda máquina: implantación y desarrollo del ferrocarril en La Rioja hasta 1877”, en José Miguel DELGADO IDARRETA (dir.), *Un viaje sobre railes. La Rioja (1863-2013)*, Logroño, IER, 2013, pp. 44-47.

66. Esta compañía fue absorbida por Norte en 1878, ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO, Libros de Actas del Consejo de Administración de la Compañía del Norte, actas de 27/3 y 28/6/1878.

67. FERRI, *El ejército de la paz*, p. 106.

68. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 6, 6-9-1863, p. 562.

69. CAÑAS, “A toda máquina...”, p. 48.

70. Francisco BERMEJO MARTÍN, *Espartero, hacendado riojano*, Logroño, IER, 2000, p. 202.

Otros proyectos, como la conexión de Logroño con Francia a través de Pamplona y los Alduides o un enlace entre Soria y la capital riojana, fueron rechazados⁷¹. Lo mismo sucedió con el “Directo Burgos-Logroño” o con el tranvía a vapor entre Haro y Pradoluengo, este último vital para la industria textil del segundo municipio⁷². Sin embargo, los trazados de vía estrecha más cercanos a la sierra entre Haro y Ezcaray (*El Bobadilla*), por un lado, y Calahorra y Arnedillo (*El Trenillo*), por otro, sí vieron la luz⁷³. Asimismo, unos pocos kilómetros de la línea entre Soria y Castejón (Navarra) atravesaban territorio riojano a unos 15 kilómetros de Cervera de Río Alhama. Ninguna de estas líneas ve circular trenes en la actualidad.

En cuanto a la capital, la línea ceñía originalmente el centro de la ciudad por el sur, al final de la actual Avenida de La Rioja, llamada entonces Calle de la Estación. La estación también fue diseñada por Vignoles y se situaba en una zona de huertas cercana al popular Paseo del Espolón. Era un edificio simétrico de corte historicista de ladrillo y piedra sillar. Servía de puerta de entrada a la ciudad, justo frente a espacios ajardinados que conducían al viajero hacia el centro, donde llegaba a través de cuatro calles de nuevo cuño⁷⁴. Junto al edificio principal de la estación original (1863-1960), se levantaron cocheras, así como diversos almacenes y casetas de guardavía, que necesitaron también de nuevas calles de acceso. Todo el recinto estaba rodeado por una empalizada, como establecía la legislación vigente⁷⁵.

El establecimiento del ferrocarril en Logroño supuso el inicio de su despliegue como ciudad moderna y aceleró su industrialización (tabacos, conservas, metalurgia...). Además, en este último caso, ésta estaba directamente relacionada con las necesidades de la producción vinícola de la provincia, sobre todo prensas y bombas. A ellas se unían cueros y toneles⁷⁶.

Al calor del “ansia de disfrutar con ventaja de sus intereses materiales de los beneficios y facilidades para el comercio que proporciona la explotación de toda vía férrea”, se aceleraron las reformas de su trama y la alineación de diversas manzanas, así como la reforma de El Espolón por parte del Ayuntamiento. El resultado fue una ciudad más abierta hacia el sur, gracias a las nuevas vías y caminos de circunvalación surgidos sobre los antiguos muros y fosos de la cerca. En ese momento dictó sus primeras



71. José Miguel DELGADO IDARRETA, “El ferrocarril Logroño-Pamplona (1889-1927)”, *Príncipe de Viana*, 4-Anejo (1986), pp. 588-591.

72. Juan José MARTÍN GARCÍA, “Historia del ferrocarril en el este de Burgos y oeste de La Rioja: entre la quimera y la realidad (1855-1964)”, en VVAA, *IV Congreso de Historia Ferroviaria: Málaga, 20-22 de septiembre de 2006*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2006, pp. 4-10.

73. DELGADO, “Los orígenes del ferrocarril riojano en el siglo XIX”, pp. 89-97.

74. Inmaculada CERRILLO RUBIO, *La formación de la ciudad contemporánea. Logroño entre 1850-1936. Desarrollo urbanístico y tipologías arquitectónicas*, Logroño, IER, 1993, p. 30.

75. Ignacio GIL-DÍEZ USANDIZAGA, “La imagen fotográfica del primer ferrocarril en La Rioja”, en José Miguel DELGADO IDARRETA (dir.), *Un viaje sobre raíles. La Rioja (1863-2013)*, Logroño, IER, 2013, pp. 59-60 y 64.

76. Inmaculada CERRILLO RUBIO, “La ciudad de Logroño y el ferrocarril: arquitectura y urbanismo”, en José Miguel DELGADO IDARRETA (coord.), *Ferrocarril en La Rioja*, Logroño, IER, 2002, pp. 126-128; José Ramón MORENO FERNÁNDEZ y José Luis GÓMEZ URDÁNEZ, *Logroño en el siglo XIX*, Logroño, Federación de Asociaciones de Vecinos de La Rioja/Ayuntamiento de Logroño, 1995, pp. 113 y 118.

ordenanzas municipales modernas⁷⁷. El trazado de las vías, equivalente a la actual Gran Vía, ejerció como nuevo eje longitudinal de la ciudad, paralelo al Camino de Santiago y externo y tangente a lo urbanizado previamente⁷⁸. No obstante, los efectos de la construcción del ferrocarril también se percibieron en cuanto a la población, ya desde los trabajos para llevar el tren a la ciudad: los dos años anteriores a su inauguración son los de mayor crecimiento de todo el siglo, y entre 1857 y 1877 la población aumentó en un 20%. Si bien es un incremento modesto si se compara con otras ciudades españolas, la variación de la población en la segunda mitad del siglo XIX sufrió un acelerón respecto a la primera⁷⁹. Aquellos años de bonanza transformaron Logroño, aunque sus limitaciones de base lastraron su desarrollo posterior en comparación con otros centros urbanos.

La ciudad seguía creciendo y surgieron proyectos de ensanche. Con el tiempo, el tendido del ferrocarril se convirtió en un obstáculo en el avance urbanizador y en las comunicaciones entre el centro y el sur de la ciudad, a pesar de las pasarelas. En la década de 1920 hubo un proyecto para una nueva estación de cara a la construcción de un ferrocarril Logroño-Pamplona que no vio la luz. La idea era trasladar la estación hacia el este para que ambas líneas confluyeran en ella⁸⁰. Ya durante las décadas de 1940 y 1950 se cuestionó más profundamente la ubicación del trazado viario y aparecieron nuevos proyectos que incluían trasladar el trazado a la margen izquierda del Ebro o incluso sacarlo directamente del término municipal⁸¹. Tras estudiar varias opciones, se decidió trasladar más al sur el recorrido de las vías, obras que concluyeron en 1958 con la inauguración de una nueva estación, recientemente derruida a raíz del soterramiento. La desviación de las vías fue una decisión netamente urbanística y no ferroviaria, primando las prioridades locales sobre el interés general de la línea.

Ceremonias ferroviarias en Valladolid y Logroño

Un tren importante entra en la estación

Las recepciones de militares y políticos en estaciones de ferrocarril han sido una constante y habitualmente han implicado eventos de amplias dimensiones, en muchas ocasiones al mismo nivel que cuando se trataba de miembros de la realeza. Ya se ha hablado de esas construcciones como puertas de entrada a las ciudades, ideales por tanto para esta clase de acontecimientos populares, pero también políticos. Música y presencia de las autoridades locales eran algo prácticamente obligatorio. El patrón performativo se repitió en varios países europeos, como en la llegada de Garibaldi a Roma-Termini en 1875, donde abundaron las ovaciones del público congregado hacia una celebridad que lo era también por su rechazo a la pompa⁸². Aquel encuentro en el que el héroe pisaba el

77. CERRILLO, *La formación de la ciudad contemporánea*, p. 30; CERRILLO, “La ciudad de Logroño y el ferrocarril”, pp. 101 y 111.

78. SANTOS Y GANGES, *Urbanismo y ferrocarril*, p. 294.

79. MORENO y GÓMEZ, *Logroño en el siglo XIX*, pp. 75-77.

80. Giovanni MUZZIO y Luis SANTOS Y GANGES, “Logroño 1901-1958: la desviación del ferrocarril y su papel en la estructura urbana”, en VVAA., *II Congreso de Historia Ferroviaria: Aranjuez, 7 a 9 febrero de 2001*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2001, p. 7.

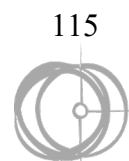
81. Mónica ORDUÑA PRADA, “Proyectos para el cambio de ubicación de la estación de Logroño en la primera mitad del siglo XX”, en DELGADO, *Ferrocarril en La Rioja*, pp. 175-177.

82. Daniel PICK, *Rome or Death: The Obsessions of General Garibaldi*, Londres, Random House, 2005, versión digital no paginada.

andén tuvo un carácter más *popular*, nada que ver con la visita de Luis Felipe de Francia al Reino Unido, mostrada en varias litografías con los mismos elementos de boato mencionados. El rey francés comenzó a usar el tren en 1843, mientras que Victoria de Inglaterra lo había hecho un año antes⁸³. Viajar en el medio que, junto a canales, carreteras y puertos, vertebraba países y fomentaba la prosperidad económica y social constituía un acto de afirmación personal y política de primer orden⁸⁴. Se repetían los actos con abundantes soldados. Asimismo, se repetía un componente castrense-nacional, puesto que las armas que aparecían encarnaban la capacidad de la nación para defenderse⁸⁵. Esa visión *tangible* del progreso y el poder que llegaba por los raíles y que encarnaba una celebridad del momento explica la relevancia y configuración de estos actos.

Valladolid

La presencia del presidente del Consejo Espartero en los actos del 26 de abril de 1856 se enmarcaba en un viaje de inauguraciones ferroviarias más amplio, que posteriormente lo llevó a Zaragoza⁸⁶ gracias a un Real Decreto de Isabel II, en el que manifestaba su “anhelo por el engrandecimiento y futura prosperidad” de castellanos y aragoneses⁸⁷. Las fuentes primarias hablan de “ansiedad” de los habitantes de la provincia ante la inauguración del ferrocarril, “que tan grandes beneficios ha de reportar a Castilla”. El deseo de presenciar la solemne inauguración de las obras del ferrocarril hizo que unos cuarenta mil visitantes llegasen a la ciudad para contemplar el acontecimiento⁸⁸, por lo que Valladolid duplicó su población aquellos días. Sin embargo, el inicio de los trabajos no era el motivo exclusivo para tal aglomeración: la elevadísima popularidad del mismo Espartero es un factor muy relevante a la hora de explicar que se concentrasen tantas personas para ser testigos del evento. Esa notoriedad lo había llevado al poder en 1854, una vez que regresó de su exilio londinense en 1851 y comenzó una operación de recuperación del prestigio en parte perdido con su salida del país en 1843⁸⁹. Además, los preparativos duraron meses y abarcaron no sólo la organización de los distintos actos, sino que se aprovechó para incluir un adecentamiento urbano general⁹⁰.



83. Rafael FERNÁNDEZ SIRVENT, “Alfonso XII, el rey del orden y la concordia”, en Emilio LA PARRA (coord.), *La imagen del poder. Reyes y regentes en la España del siglo XIX*, Madrid, Síntesis, 2003, p. 363, y Adolphe Jean-Baptiste BAYOT, *Le Roi à la station de New-Cross*, París, Chez Chaillou, s.f.

84. Orlando FIGES, *Los europeos. Tres vidas y el nacimiento de la cultura cosmopolita*, Barcelona, Taurus, 2020, pp. 66-67.

85. Manuel SANTIRSO, “Guerra y nacionalismo”, en Pere GABRIEL (ed.), “*España res publica*”: *nacionalización española e identidades en conflicto (siglos XIX y XX)*, Granada, Comares, 2013, p. 176.

86. Mariano GRACIA ALBACAR, *Memorias de un zaragozano*, Zaragoza, Fernando el Católico, 2013, pp. 94-99.

87. *Boletín Oficial de Valladolid*, 52, 29-4-1856.

88. *Boletín Oficial de Valladolid*, 49, 22-4-1856; Adrian SHUBERT, *Espartero, el Pacificador*, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2018, p. 379.

89. Alberto CAÑAS DE PABLOS, *Los generales políticos en Europa y América. Centauros carismáticos bajo la luz de Napoleón, 1810-1870*, Madrid, Alianza, 2022, pp. 324-328, y Juan Antonio INAREJOS MUÑOZ, “El aura del general Espartero. Construcción, deconstrucción y apropiación de los perfiles carismáticos de un prohombre”, *Historia y Política*, 30 (2013), p. 210.

90. AMVA, CH Leg. 075-001, esp. pp. 43-44.

La llegada de Espartero fue anunciada con “relox suelto, cohetes, repique general de campanas y salvas de Artillería”. El “invicto caudillo”⁹¹ iba acompañado de varios diputados, entre ellos Sagasta y el ministro de Fomento Francisco de Luján, además de ser recibido por las autoridades provinciales y locales y protagonizar un desfile de máximo boato, con una veintena de carruajes con las principales figuras políticas, económicas y religiosas de ciudad y provincia. En la zona denominada del *Puente Encarnado*, el Duque de la Victoria dio inicio oficial a las obras “removiendo las primeras tierras” ante la “inmensa concurrencia” y entre un “júbilo inmenso”, con herramientas previamente bendecidas y colocadas en una tienda de campaña preparada para la ocasión por el arquitecto municipal Martínez de Velasco. Dulces, pasteles, mantecados y licores para todas las comisiones y corporaciones fueron servidos durante el acto⁹².

Tras la preceptiva novillada, a las nueve de la noche se iluminaron los balcones de la ciudad, igual que las noches anterior y precedente, mientras que los fuegos artificiales se prolongaron hasta la medianoche en una ciudad ricamente decorada con colgaduras en balcones y ventanas⁹³. En el discurso de Espartero a las tropas se cruzaron el recuerdo del final de la guerra carlista, la importancia que tenían la economía y el progreso del país, las mejoras que iban a experimentar Castilla y Valladolid (convertida en “una de las primeras capitales de España”), y el papel del Ejército y los milicianos en el mantenimiento del orden, garante de los avances nacionales:

Concluimos la lucha fratricida con el abrazo de Vergara, que aseguró la paz y la libertad. [...] Diferentes han sido las dominaciones que han gobernado este país: yo tuve el desconsuelo después de la guerra de no haber podido llevar a cabo mi pensamiento de abrir las fuentes de la riqueza de mi patria, que son tan abundantísimas, y que espero muy pronto nos colocarán en el número de las naciones más ricas, porque este pensamiento anima al Gobierno. Para eso, castellanos, la espada está *envainada*; el momento presente es el de hacer prosperar los intereses materiales; cuento para ello con la moralidad de todos, con el orden sostenido por el ejército y la milicia nacional. [...] Castellanos: hoy es el día de la paz, y uno de los más alegres de mi vida: muy pronto habré inaugurado en nombre de S. M. el camino de hierro que hará rico y feliz vuestro territorio⁹⁴.

Al día siguiente, los actos tuvieron un tono más militar y religioso, con un *Te Deum* en la Catedral y una larga parada militar de todas las armas de la Milicia Nacional, seguidos de un “Banquete Oficial de Autoridades” en el ayuntamiento. El consistorio fue profusamente decorado y se encargaron una cubertería y una mantelería para la ocasión⁹⁵. El día terminó con fuegos artificiales.

El evento se convirtió en un acto de afirmación del poder existente, al mostrar al presidente del Consejo Espartero, así como al resto de representantes, como facilitadores del bienestar y el progreso de la ciudad y la región a través de la encarnación máxima de esos valores: el ferrocarril. Ya sin la presencia del duque, a comienzos de mayo se organizó una gran ceremonia en la que se enterraron el acta de la subasta y el ejemplar de

91. PROGRAMA de los festejos y ceremonial dispuestos por la Excm. Diputación Provincial y Excmo. Ayuntamiento Constitucional de Valladolid, para obsequiar al Excmo. Sr. Duque de la Victoria, é inaugurar las obras de la 2ª Sección del Ferro-Carril del Norte, 21-4-1856.

92. AMVA, CH leg. 199-011. Ver también Juan ORTEGA RUBIO, *Historia de Valladolid*, Tomo II, Valladolid, Imprenta y Librería Nacional de Hijos de Rodríguez, 1881, p. 222.

93. Conjunto de gastos en AMVA, CH, leg. 199-012 y 199-013; *Bando del Ayuntamiento de Valladolid*, 24/4/1856.

94. *La Época*, 2,188, 3-5-1856, p. 3.

95. AMVA, CH, leg. 199-009 y leg. 199-010.

la *Gaceta* dedicado a la misma, así como varias medallas con motivos ferroviarios y diversas monedas en una caja protegida en el lugar donde se había celebrado la inauguración de las obras⁹⁶. Este acto, destinado a dotar de una trascendencia añadida a los acontecimientos, da idea de la importancia de los mismos y de aquello que se esperaba del ferrocarril. En una anotación en el legajo hecha en 1896, se indica que las herramientas empleadas aún se conservaban bajo máxima custodia en los depósitos municipales.

Igual que había sucedido con la fecha del 20 de febrero por la subasta de 1856, el consistorio decidió unánimemente denominar a la calle Olleros como calle Duque de la Victoria. El cambio de denominación se efectuaba en honor al “insigne Ciudadano y Bizarro Militar que tantos días de gloria y de ventura ha dado a nuestra patria”⁹⁷. La conexión entre el pasado guerrero de Espartero, la nación y las proyecciones en torno a un futuro próspero al que sólo podía llegarse por el ferrocarril es evidente. Individuo, colectividad y progreso iban de la mano.

Logroño

Tras un viaje de prueba en octubre de 1862, la primera *inauguración* de la línea paralela al Ebro tuvo lugar con el inicio de operaciones únicamente en el tramo entre Bilbao y Orduña en marzo de 1863. Se retrasó el arranque del resto del trazado porque fueron necesarias reparaciones por las lluvias del otoño⁹⁸. El Ayuntamiento de Logroño, ante la importancia del evento que ponía en marcha el tramo entre Haro y Castejón en agosto de ese mismo año, se preparó con antelación a “tan fausto suceso, debido a los progresos de la civilización” que había que celebrar con “los regocijos públicos que la premura del tiempo permita”. Además, decidió que, una vez confirmada oficialmente la inauguración, “se quemen cohetes, se ilumine el balcón de la casa de la Ciudad y toque la orquesta Municipal”⁹⁹. Se trata de un protocolo muy similar al desarrollado en otras ciudades a las que iba llegando el tendido ferroviario.

El 30 de agosto, un tren especial recorrió la línea al completo desde Bilbao, parando en Miranda de Ebro antes de llegar a Logroño. Allí subieron el gobernador civil de La Rioja, Félix María Travado, y el alcalde José Apellániz, entre otras autoridades, así como Baldomero Espartero como viajero de renombre. Se trataba de la celebridad “local” y había que aprovechar esa circunstancia. La figura de Espartero sufrió lecturas distintas con el paso del tiempo, “concebido como un mito liberal y un prohombre del progresismo”, después de haber sido considerado héroe por los moderados y también por el incipiente republicanismo¹⁰⁰. Durante los fastos ferroviarios, la apelación a la conexión de la fecha con el Abrazo de Vergara entre el duque de la Victoria y el general Maroto, acaecido el 31 de agosto de 1839, fue recurrente¹⁰¹. Una vez más, se establecía una conexión directa entre paz y progreso económico nacionales; por si fuera poco, aquel que

96. AMVA, CH, leg. 323-001 y leg. 384-078.

97. Enrique BERZAL DE LA ROSA, “El impacto social del ferrocarril en la ciudad”, en Pedro CARASA (coord.), *La ciudad y el tren. Talleres y ferroviarios en Valladolid (1856-1936)*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2003, pp. 71-72.

98. Carmelo ZAITA RUBIO, *Ferrocarril de Tudela a Bilbao. 1863-2013. Historia de una ambición bilbaína*, Bilbao, Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao, 2013, pp. 55-56.

99. *Actas del Ayuntamiento de Logroño*, 24/7 y 1/8/1863.

100. INAREJOS, “El aura del general Espartero”, p. 207.

101. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 35, 30-8-1863, p. 546.



se consideraba como el artífice de la primera, había contribuido directamente, con su propio bolsillo, a la obra que garantizaba el segundo. En ese vínculo se reforzaban esas dos ideas-fuerza de tanto calado.

El convoy ceremonial se detuvo en Calahorra, Alfaro y Castejón de Ebro. En el último caso, no se ha encontrado ninguna referencia en la documentación local que profundice en alguna clase de celebración, aunque coincidió con la festividad de los patronos de la ciudad¹⁰². Atravesando las obras ejecutadas, en Castejón esperaban representantes de la compañía del ferrocarril de Pamplona a Zaragoza. Desde ese nudo ferroviario, el tren regresó a Logroño, donde se celebró un almuerzo de las autoridades. Tras ese viaje inaugural, la línea entró en servicio al día siguiente¹⁰³.

Aunque el primer convoy había circulado por el nuevo trazado en los últimos días de agosto, fue en septiembre cuando tuvo lugar la gran inauguración oficial de la estación de Logroño con la presencia de Baldomero Espartero. Se trató de un acto rodeado del máximo boato e importancia municipales que además se hizo coincidir con el comienzo de las fiestas locales de San Mateo¹⁰⁴. Como en el resto de las ciudades españolas, las nuevas estaciones encarnaban la proyección corporativa de las compañías ferroviarias¹⁰⁵ y eso debía reflejarse también en la fastuosa ceremonia de inauguración municipal, puesto que desde ese momento la estación ferroviaria pasaba a formar parte *oficialmente* de la lista de monumentos locales. Esa conexión entre la imagen de desarrollo económico y progreso, por un lado, los intereses empresariales de la compañía ferroviaria, por otro, y el afán del consistorio municipal de vincular la llegada del ferrocarril con un momento de júbilo local, por último, explica la celebración de este *segundo acto* de los eventos ferroviarios inaugurales. Era la vertiente público-social de la puesta en servicio de los trenes.

Las dos ciudades

Como se ha visto, en ambas ciudades la llegada del tren y todo lo que la rodeó plasmó a la perfección ese nuevo modo de vida burgués basado en el *decoro*, la *urbanidad* y la *imagen pública* (paseo, teatro y círculo) propias de la época y a las que sumaron las elites locales vallisoletanas y logroñesas¹⁰⁶. Pujanza económica e influencia política aportaban la consideración pública y social a esa clase acomodada local formada por funcionarios, profesionales liberales, comerciantes e industriales, en ocasiones

102. CINCA, “La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863”, pp. 188 y 197.

103. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 36, 6-9-1863, p. 561; *El Pensamiento Español*, 1.130, 2-9-1863, p. 3. Ver también Ángel ORMAECHEA, “El ferrocarril y el mercado interior. El ejemplo del Ferrocarril de Tudela a Bilbao”, *Bidebarrieta*, 17 (2006), p. 273.

d104. Fernando DE LA FUENTE ROSALES y Josep CALVERA PI, *La Rioja y su ferrocarril*, Haro, Asociación de Aficionados al Ferrocarril de La Rioja Alta, 2014, p. 35.

105. CERRILLO, “La ciudad de Logroño y el ferrocarril”, p. 107.

106. Rafael SERRANO GARCÍA, “Hacia un espacio público de vocación agrarista: Castilla y León, 1830-1890”, en CALATAYUD, MILLÁN y ROMEO, *El estado desde la sociedad*, pp. 345-346.

coincidente con la vieja aristocracia regional reconvertida¹⁰⁷. Las *virtudes burguesas* explican la conducta de estos grupos antes y durante las inauguraciones ferroviarias estudiadas: ética del trabajo, conciencia del deber, autonomía económica, formación cultural amplia e interiorización de los valores familiares¹⁰⁸. Caballerosidad contenida y control político-económico-social iban de la mano.

Tanto en Valladolid como en Logroño, las elites locales aseguraban un nivel de suntuosidad mínimo en los actos, en muchas ocasiones colaborando con enseres propios para las diversas ceremonias y recepciones, lo que marcaba claramente el estatus familiar. No hay que olvidar que la casa como institución ostentaba múltiples significaciones¹⁰⁹. Además, esta dinámica se inserta en la clara distinción social y económica entre los *actores* que participaban directamente y el *público* de la representación (el pueblo) que suponían estas inauguraciones¹¹⁰. Mostraban la necesidad de su presencia como “nexo de unión entre el poder central y la realidad local-regional” en un momento en el que los notables y administraciones locales y provinciales mantenían un alto grado de poder, por lo que tenían interés en aparecer casi como delegaciones del *establishment* capitalino en *provincias*, siguiendo sus rituales estéticos y de comportamiento¹¹¹.



Conclusiones

Logroño y Valladolid suponen dos ejemplos de ciudades medianas españolas que aprovecharon sus ventajas estratégicas, ya fueran económicas o geográficas, para erigirse como verdaderos polos de desarrollo económico, industrial y logístico de cierta envergadura a mediados del siglo XIX. La llegada del ferrocarril a sus términos representó un papel central en ese proceso, lo que explica que los actos en torno al nuevo medio de transporte tuvieran un impacto social y político significativo, ya fuera la colocación de la primera piedra, como en el caso vallisoletano, o la inauguración efectiva de las obras, como sucedió en Logroño. El desarrollo económico, social y urbano de las dos ciudades se vio fuertemente acelerado por la llegada del nuevo medio de transporte, que las acercaba tanto a mercados como a fuentes de bienes. La previsión ante esa circunstancia, que finalmente tuvo lugar, explica la voluntad de festejar como merecía la llegada o el primer paso, según el caso, del ferrocarril en esas áreas.

107. Jürgen KOCKA, “Burguesía y sociedad burguesa en el siglo XIX. Modelos europeos y peculiaridades alemanas”, en Josep M^a FRADERA y Jesús MILLÁN (eds.), *Las burguesías europeas del siglo XIX. Sociedad civil, política y cultura*, Madrid/Valencia, Biblioteca Nueva/PUV, 2000, pp. 35-36. Para la *fusión* entre nobleza y gran burguesía, ver Werner MOSSE, “Aristocracia y burguesía en la Europa del siglo XIX. Un análisis comparativo”, en FRADERA y MILLÁN, *Las burguesías europeas del siglo XIX*, pp. 150-159.

108. Dieter LANGEWIESCHE, “Liberalismo y burguesía en Europa”, en FRADERA y MILLÁN, *Las burguesías europeas del siglo XIX*, pp. 199-200.

109. Andoni FERNÁNDEZ Díez, *Los espacios de sociabilidad en Logroño a comienzos del siglo XX*, Logroño, IER, 2004, pp. 54-55.

110. Margarita BARRAL, “La identidad nacional-monárquica en Galicia durante el reinado de Alfonso XII”, en Raquel SÁNCHEZ (coord.), *Un rey para la nación. Monarquía y nacionalización en el siglo XIX*, Madrid, Sílex, 2019, p. 128, y David SAN NARCISO, “Ceremonias de la monarquía isabelina. Un análisis desde la historia cultural”, *Revista de Historiografía*, 21 (2014), p. 204.

111. Alberto CAÑAS DE PABLOS, “El general tiene quien lo visite: La proyección legitimadora de Baldomero Espartero y los viajes reales a La Rioja y Navarra de Amadeo I y Alfonso XII (1871-1878)”, *Berceo*, 181 (2021), pp. 122-123.

Baldomero Espartero, el general político de más renombre de todo el siglo XIX español, sirve como punto de unión a la hora de afrontar el estudio y análisis de ambos actos y sus contextos, iguales y distintos al mismo tiempo. Su presencia en los mismos no era casual: presidente del Gobierno en el primer caso y celebridad local en el segundo.

Su proyección, personal y nacional, servía como referencia para reforzar los beneficios económicos que se esperaban del ferrocarril, además de aprovechar las tendencias positivas que acompañaban a las dos ciudades desde varios años antes. Su presencia era también política, especialmente en el caso de Valladolid, puesto que vinculaba su acción gubernamental con el progreso nacional y local a la vez. Estas ceremonias ferroviarias eran colofón e inicio de nuevas etapas a todos los niveles. El cambio de ambas ciudades se acentuó al llegar el nuevo medio de transporte y uno de los hombres providenciales del siglo estaba allí para dar fe de ese proceso.