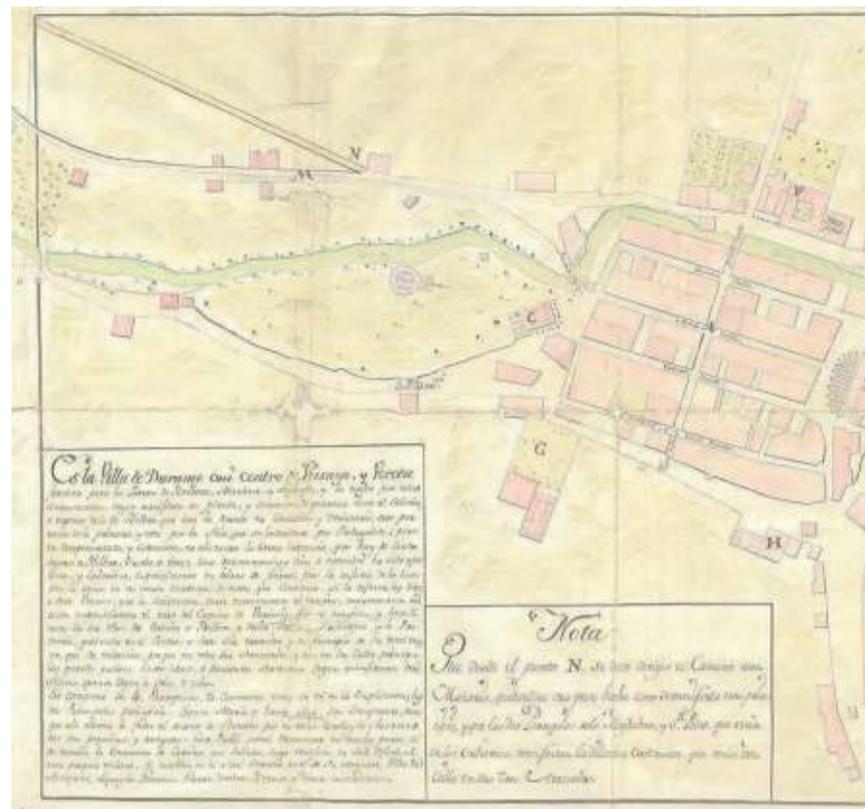


## Historias vascas



Paso de Urkiola, 1850.



Plano de la villa de Durango de 1772, de Jose Antonio Calderón.

El clima bélico, lo costoso de los proyectos y la llegada del ferrocarril dieron al traste con un par de proyectos de construcción de canales navegables: uno en Zambrana y otro en Otzaurte

Un reportaje de *Jabier Aspuru*

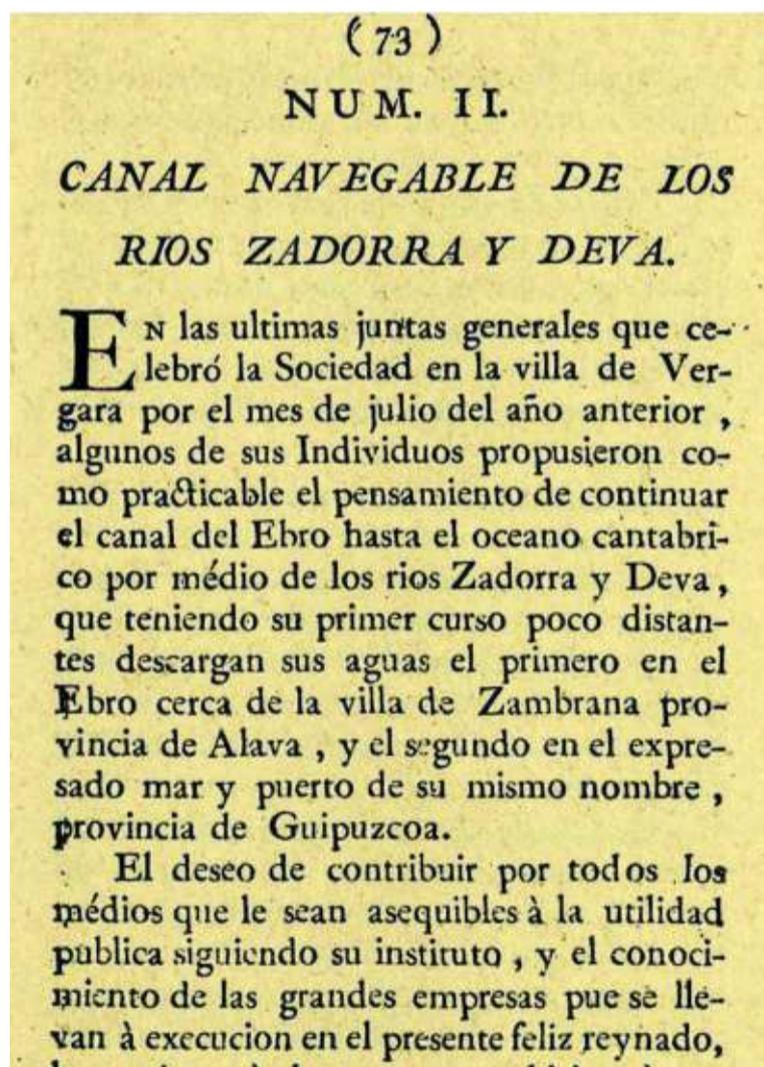
## Proyectos y sueños de canales navegables en nuestro país

CON la llegada de los borbones, durante el siglo XVIII se acometieron nuevas formas de organización del Estado buscando la uniformización y centralización, tomando como referencia el modelo implantado en Francia. En esta línea, bajo el mandato del marqués de la Ensenada, se promovió la elaboración de censos y catastros con vistas a implementar nuevas medidas fiscales y de recaudación. También se promovieron grandes obras de infraestructura como la construcción de caminos reales en forma radial con epicentro en Madrid—algo que no ha cambiado dos siglos después—o canales navegables también siguiendo el modelo francés.

El canal navegable más famoso y emblemático fue el Canal de Castilla, que se llegó a ejecutar en parte. Debe-

mos tener en cuenta que durante el siglo XVIII el ferrocarril no se conocía y el transporte de mercancías pesadas, fuera de las zonas costeras, no tenía otra alternativa que los carruajes por unos caminos bastante penosos. Es por ello que la alternativa de abrir canales de navegación para el transporte aprovechando los cursos de los ríos, a pesar de una orografía complicada, fue una alternativa muy importante y considerada.

En nuestro país, las instituciones forales trataron de evitar buena parte de estas medidas fiscalizadoras y recaudatorias acogiéndose a sus competencias, algo que consiguieron en parte. Aun así e influidos por el ambiente imperante, se acometieron grandes obras de infraestructura relacionadas con la comunicación y el transporte, como los grandes accesos



Recorte del acta de la RSBAP sobre el canal desde el Ebro hasta Deba.

a la meseta por Orduña y Durango o el camino real de coches que comunicaba Irun con la meseta por el valle de Leniz, esquivando el viejo y penoso camino de postas de San Adrián.

En este contexto, en nuestro país, a pesar de tener una orografía montañosa con unos ríos cortos y abruptos, también hubo un par de proyectos de construcción de canales navegables que no llegaron a materializarse, pero que nos han dejado testimonio de la idea. Pronto cayeron en el olvido debi-

do al clima bélico posterior, lo costoso de los proyectos y la posterior llegada del ferrocarril.

**CANAL NAVIGABLE DE ZAMBRANA A DEBA POR SALINAS** Se partía de la situación de que el Estado estaba acometiendo la navegabilidad del río Ebro por lo menos hasta Miranda. La idea de comunicar el mar Mediterráneo con el Cantábrico siempre había sido un reto sugerente. Es por ello que de una de las instituciones más

emblemáticas de nuestro país en aquella época, la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País (RSBAP), surgió la idea de acometer este proyecto, estableciendo una conexión entre los ríos Zadorra y Deba.

El mismo año en que falleció Xabier María de Munibe e Idiákez, conde de Peñaflorida, fundador de la Sociedad, en un ambiente de desánimo, en la Junta General de la Sociedad celebrada en Bergara en julio de 1785, se encargó al arquitecto Manuel de Echanobe la realización del proyecto de medición del descenso desde la montañas de Salinas de Leniz al río Deba y hasta el punto del Zadorra donde se construiría el canal.

**EL ARQUITECTO MANUEL DE ECHANOBE** Fueron los Echanobe una saga de ingenieros y arquitectos. Su padre, Francisco de Echanobe Abaroa, fue maestro de obras de Mañaria que participó en la construcción de gran parte de los caminos que se abrieron en Bizkaia y Gipuzkoa, siendo los pasos de Arlaban y el de Urkiola sus obras más importantes. Para este de Urkiola, la Merindad de Durango lo eligió en 1777 después de muchas deliberaciones frente al proyecto del prestigioso ingeniero José Santos Calderón que había realizado el proyecto de Orduña.

Manuel de Echanobe, arquitecto de la Academia de San Fernando, hijo de Francisco de Echanobe, nació en Aretxabaleta en 1759 y fueron numerosos los proyectos en los que participó, como en los de los caminos de Durango a Araba, en 1786; y de Burgos hasta Araba, en 1787, o en el del hospital para Santo Domingo de la Calzada, en 1800. Además, colaboró con prestigiosos arquitectos como Ventura Rodríguez o Alejo de Miranda, siendo nombrado en 1810 arquitecto municipal de Vitoria-Gasteiz.

**EL PROYECTO DE ECHANOBE** En la Junta General de la SBAP de 1786 en Vitoria se presenta el proyecto con

## Historias vascas



exactitud toda la franja del Zadorra en su estado natural con abundancia de molinos, la mayoría desaparecidos, además de topónimos y núcleos de población muy acertadamente ubicados. La cuenca del Deba aparece con todos los pueblos en su estado natural con anterioridad a la industrialización de los valles donde se ubican abundantes molinos y ferrerías. El plano está en los fondos de Centro Geográfico del Ejército y es de gran formato (3,77 metros x 0,58 metros) en escala 1:23800.

El proyecto tenía su comienzo en Zambrana, remontaba todo el río Zadorra —que incluía un tramo de canal de desvío hasta Vitoria-Gasteiz— hasta el punto más cercano a la Venta de Iturrieta, en el límite con Gipuzkoa, remontando hacia el valle de Leniz para seguir el curso del río Deba hasta su desembocadura en el mar.

#### CANAL DEL MEDITERRÁNEO HASTA EL CANTÁBRICO POR OTZAUURTE

La apertura del camino real de coches en 1763 desde Irun pasando por Beasain y dirigiéndose por Bergara para remontar a la meseta por Arlaban tuvo como principales damnificados a la villa de Oñati que vivía el ocaso de la primera universidad vasca, fundada en 1540 por Rodrigo Saez de Mercado de Zuazola, que a su vez competía con el recientemente creado seminario de Bergara que se vio favorecido por el nuevo camino. La protesta de la villa de Oñati consiguió que un ramal de dicho camino real se desviase por dicha villa. El otro municipio damnificado fue el de Segura, antigua villa que desde tiempo inmemorial había disfrutado de su estratégica situación de acceso a la meseta por San Adrián y que desde entonces entró en decadencia: “Las antes alegres plazas de Segura y Zegama animadas por el paso diario de carruajes y postas quedaron mustias y solitarias”.

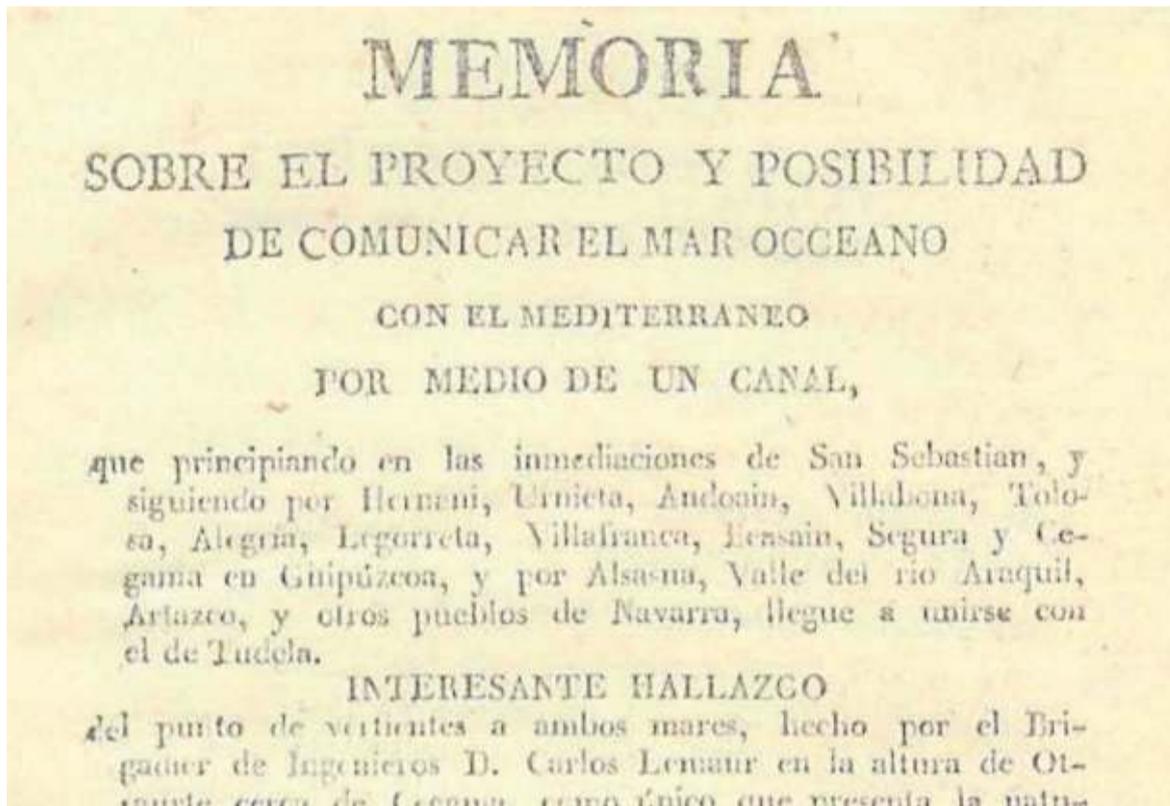
Esta situación llevó a la movilización de los pueblos de Gipuzkoa pertenecientes a la parzonería de San Adrián —Zegama e Idiazabal, entre ellos— que liderados por la villa de Segura, se vieron agraviados por el desvío. Su propuesta era que, eliminando el paso horadado de San Adrián y tomando como punto de acceso a la meseta Otzaurte, todo eran ventajas con respecto al camino real de Arlaban. Entre estas ventajas también estaba la conexión con Nafarroa por Altsasu.

las mediciones: “Aunque el trozo de la cuesta de Salinas comprendido en el plano ofrece dificultades, cuyo vencimiento será costoso, como la utilidad y grandeza del proyecto promete ventajas superiores a cualquier gasto, ha resuelto remitir el referido Plan al Ministerio para que si lo tuviere por conveniente, se sirva mandar personas facultativas de su satisfacción...”. En este texto del acta ya se adivina que la realización de la empresa será dificultosa.

#### EL PLANO-MAPA DEL PROYECTO DE ZAMBRANA A DEBA DE ECHANOBE

Aunque el proyecto de Echanobe no se llegó a construir, constituyó el más serio y avanzado de los planteados en nuestro país al realizar el trabajo de campo con mediciones de alturas de los lugares por donde hubiera discurrido el canal con levantamiento de un plano que nos ha dejado un documento cartográfico importantísimo para las fechas en que se diseñó.

Ni los mapas de Tomás López sobre Araba y Gipuzkoa ni el del duque del Infantado, que incluye buena parte de Araba, que son contemporáneos de este, nos dan la información, el detalle y la definición de este mapa. En este plano aparece detallada con mucha



Memoria del proyecto de Carlos Lemaury publicada por Pedro de Apraiz.

El alcalde de Segura, Luis de Astigarraga, agraviado por esta situación encomendó el estudio de su propuesta del nuevo camino al prestigioso ingeniero Carlos Lemaury, hijo del gran Carlos Lemaury, de origen francés, que vino para participar en numerosas grandes infraestructuras navegables, entre ellas, el Canal de Castilla.

Contratado Lemaury hijo, atendió a la petición del alcalde de Segura supervisando exhaustivamente el terreno y elaborando un extenso informe con las ventajas de realizar el paso por Otzaurte en lugar de por Arlaban. Es en esta supervisión del terreno, y habida cuenta de que era un hombre experto y preocupado también por las vías de comunicación navegables, donde se da cuenta de la situación estratégica de Otzaurte en la línea divisoria de aguas.

Carlos Lemaury aprovechó el encargo del proyecto del camino por Otzaurte para incluir en el mismo informe la posibilidad de proyectar un canal navegable que conectara el mar Mediterráneo con el Cantábrico remontando por Otzaurte. En el primer informe, impreso por Antonio de Undiano en Donostia en 1807, Lemaury no quiso desvelar su auto-

ría y el proyecto lo firmó Joaquín Ignacio de Zunzunegui. Los enfrentamientos que su padre había tenido con Antonio de Ulloa durante la construcción del canal de Castilla y su cese tras la caída del marqués de la Ensenada pudieron influir en el ocultamiento de su autoría.

La idea del proyecto de canal navegable que desarrolló exhaustivamente en la Memoria consistía en la posibilidad de comunicar el Mediterráneo con el Cantábrico partiendo desde Donostia y discurriendo por Hernani, Andoain, Tolosa, Ordizia, Beasain y remontando la divisoria de aguas por Otzaurte en Zegama camino de Altsasu por el río Arakil, enlazando con el Arga hasta llegar a Tudela, conectando así con el Ebro que ya estaría comunicado con el Mediterráneo. El proyecto quedó en la redacción de la Memoria y no se realizó. Pasados unos años, en 1821, hubo un nuevo intento de revitalizarlo y la Memoria fue editada de nuevo, en esta ocasión en Bilbao, por el impresor Pedro Antonio de Apraiz.

Se desconoce la existencia de un proyecto de campo con levantamiento de planos sobre este proyecto como el que conocemos del anterior de Echa-

nobe, pero no se puede descartar su existencia a tenor de la gran cantidad de documentación que manejó Luis de Astigarraga, el alcalde de Segura.

Tanto el proyecto redactado por Echanobe como el trazado por Lemaury fueron, quizás, ideas utópicas o irrealizables, pero conviene recuperar su memoria y recordar que en la historia de nuestro país también se dieron sueños de construcción de vías navegables que atravesaban nuestras montañas. ●

#### EL AUTOR

JABIER ASPURU



Ha sido profesor de Enseñanza Secundaria en el Instituto Zaroabe de Amurrio. En la actualidad, se dedica a tareas de investigación y de divulgación, colaborando con diferentes publicaciones.

CLICK: [sabinoarana.eus](http://sabinoarana.eus) LAU

ATEAK ZABALIK PUERTAS ABIERTAS

# HAIZETARA

**Erabateko sarbidea gure eduki digitaletara:**

- artikulu historikoak,
- argazkiak,
- agiritegiko dokumentuak,
- biografiak,
- ikus-entzunezkoak...

**Acceso libre a nuestros contenidos digitales:**

- artículos históricos,
- fotografías,
- documentos de archivo,
- biografías,
- audiovisuales...

sabino arana fundazioa

Bizkaia

bbk