

OCHANDÁTEGUI Y EL AGUA: INFORME DEL CANAL NAVEGABLE DE NAVARRA

Pedro DEL GUAYO LITRO
anelier@gmail.com

El arquitecto Santos Ángel de Ochandátegui nació en Durango el 31 de octubre de 1749. Al llegar a Navarra se estableció en Puento la Reina y a partir de 1780 se trasladó a Pamplona, donde residió en la calle Mayor, cerca de la iglesia de San Cernin. Allí lo encontramos en 1797 reflejado en el conocido como "Censo de Godoy". Según se indica en el mismo, convivía con su esposa, María Zoa de Angulo, de cuarenta y dos años, dos parientes de ella y Catalina Jarrier, la criada del matrimonio, una joven soltera de veintidós años. Estuvo en Pamplona hasta 1802, cuando viéndose enfermo pidió permiso a la Diputación para regresar a su tierra, en la que falleció un año después a los cincuenta y cuatro años de edad.

A lo largo de toda su carrera trabajó en diferentes proyectos que dejaron huella en la capital navarra, como la dirección de las obras de la fachada de la catedral y de la casa prioral o la reforma de la capilla de san Fermín de la iglesia de San Lorenzo. Pero de todos en los que dejó su firma, hoy vamos a centrarnos en aquellos que giran en torno al agua.

En 1780 llegó a Pamplona desde Madrid el arquitecto Ventura Rodríguez, con el objetivo de hacerse cargo del proyecto de traída de aguas a la ciudad desde el manantial de Subiza. Y es que se le encargó tanto la dirección como la ejecución de la obra por medio de una Real Orden, mandada al regimiento pamplonés el 3 de agosto de ese mismo año. Pasó varios días estudiando el terreno y en diciembre de 1782 entregó a las autoridades pamplonesas los planos de la obra. Pero debido a que le era imposible hacerse cargo él mismo en persona de la realización de la misma, propuso a Santos Ángel Ochandátegui y a Francisco Alejo para que la llevaran a cabo; quedando finalmente en solitario en la dirección técnica el primero, al fallecer el segundo en 1785. La traída de aguas desde Subiza no se terminó hasta 1798-1800 y hoy en día nos quedan varios elementos relacionados con ese proyecto, como el acueducto de Noáin y las cuatro fuentes diseñadas en 1788 por el pintor madrileño Luis Paret y Alcázar, instaladas en diferentes puntos de la ciudad dos años después, dando así un precioso broche final a la modernización hidráulica de Pamplona.

Pero el papel de Ochandátegui en lo referente al agua y las comunicaciones no se quedó ahí, pues al ser nombrado director de Caminos del Reino de Navarra en 1780, se encargó de numerosas y variadas labores en territorio foral, tales como la restauración y reforma de varios puentes localizados en



El arquitecto Ventura Rodríguez, grabado del siglo XVIII.

Caparros (1787), en Belascoain (1787), el de Santa Engracia de Pamplona (1789) y el puente nuevo de Tafalla (1797). También realizó el plan para los canales de riego de Puento la Reina y Milagro.

Pero de todos los proyectos en los que trabajó, hay uno que destaca por su monumentalidad. Cierto es que jamás se llevó a cabo, pero de haberlo hecho Navarra hubiera vivido un enorme cambio geopolítico y económico en el que aún hoy estaría inmersa. Y es que en 1788 planificó conectar Navarra entre el mar Mediterráneo y el Cantábrico. Su idea era comenzar desde la presa de El Bocal de Fontellas, a siete kilómetros de Tudela, que es donde se inicia el Canal Imperial de Aragón, una de las obras hidráulicas más importantes de Europa al permitir regar los campos de la ribera alta del Ebro y llevar sus productos directamente hasta el mar Cantábrico. La idea era fijar desde ahí un recorrido bien estudiado por él mismo hasta enlazar con el río Oria, a fin de desembocar en el citado mar. La propuesta fue muy bien recibida por la Diputación del Reino, llegándose a mandar el informe al rey Carlos IV.



Acueducto de Noáin (Fotografía Enciclopedia de Navarra).

A continuación se presenta íntegro y sin retocar el texto que redactó Santos Ochandátegui y que se envió a la Corte. Se puede encontrar en el Archivo General de Navarra, junto con otros documentos relacionados, como una carta para su majestad redactada por la Diputación presentando el proyecto. (Sección Reino. Canales y regadíos. Legajo 2, carpeta 3).

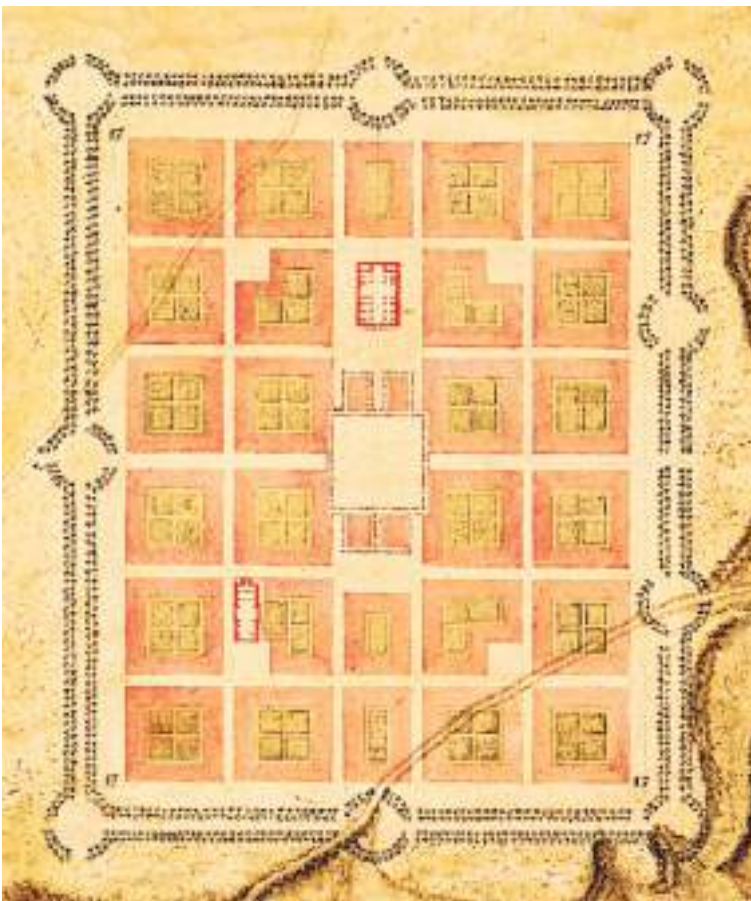
“No deja de reconocerse a primera vista la grande dificultad, y coste de ésta empresa por la mucha elevación, y aspereza de las Montañas que dividen las Vertientes á uno y otro Mar, y por otros obstáculos que se hallan aun en los Países medios, y Ribera, para dirigir el canal por las Vegas que se encuentran interrumpidas en repetidos parages con varios cerros, y colinas que presentan bastantes dificultades que vencer, pero se sabe que en otros Países sean llevado á efecto proyectos de esta naturaleza como en el celebre canal de Langüedoc, y otro, en los quales aunque no estanta la maior altura del Canal sobre el nivel del Mar, se presentaron, y felicitaron sin embargo varias dificultades de la misma naturaleza que podrán ofrecerse en este País, y tambien se tiene noticia de que este mismo Proyecto reconocido por otros parages aunque sea encontrado difícil, no se ha considerado inaccesible, cuia noticia, y el reconocimiento practico que se tiene de las Montañas, y Riveras de éste contorno, dán motivo á manifestar el concepto que se va á exponer, poniendo en comparación de los parages que se han meditado hasta haora para el intento, el que se propone por el Reyno de Navarra, con solo el objeto de que dando estas luces para un reconocimiento exacto, acompañado de nivelaciones, medidas, y cálculos correspondientes por unos, y otro lado, puede preferirse el que prometa las mayores ventajas.

Uno de los dos viajes que se sabe haberse reconocido para este objeto, es continuando por el mismo Ebro hasta Frespaderne mas arriba de la Ciudad de Frias, y siguiendo después por el Rio Nela, acruzar la altura de las Montañas de su nacimiento hasta unir con el Rio que desagua en el Puerto de Laredo, i otro de aquella costa, pero no se duda que este canal havia de cruzar por Montañas de excesiva altura sobre el nivel del Mar, siendo tambien mui largo su curso desde la Costa de Laredo hasta la de Cataluña, y mui difícil y costoso aun dentro del

Ebro por su mucha longitud, y otros embarazos.

El otro Viaje que se tiene noticia de haberse examinado es siguiendo tambien por el mismo Ebro hasta la villa de Zambrana en la Provincia de Alaba, y tirando después el Canal al Puerto de Deba por el Rio de su nombre, y el de Zadorra, atravesando las dos Provincias de Alaba y Guipuzcoa, cuia dirección sobre ser mucho mas breve que la primera, se encontró sin duda mas accesible, porque el Puerto ó Monte de Saliero donde forman punto de división las aguas para ambos Mares, és uno de los mas bajos y menos asperos que podran hallarse en toda la cordillera de Montañas que corre desde los Pirineos hasta el Origen del Ebro, y el Rio Zadorra con que havia de dividirse el Canal en la Provincia de Alaba, lleva tambien su curso por terreno bastante llano y facil, respecto de otros que pueden presentarse en su comparación para este objeto, pero el caudal de los manantiales y deposito de aguas que puede recogerse en lo alto de dicho Monte de Salinas, y punto en que se dividen las Vertientes, será acaso bastante corto para el juego de tantas esclusas como deberían establecerse en la bajada acia Deba. Y amas de esto siempre será una empresa mui ardua para avilitar el mismo Rio Ebro para una navegación comoda y espedita como se intenta desde la proximidad de Zambrana, donde se le incorpora el Zadorra hasta la Presa y Vocal de Tudela, segun se expondra en adelante. La longitud de este Canal desde el mismo Vocal de Tudela hasta el Puerto de Deba en la Costa de Cantabria será de quarenta y tres leguas y media poco mas o menos, de a siete mil Varas cada una, pues desde dicho Deba hasta unir el Canal con el Ebro, tiene según se deduce de los extractos de la Sociedad Bascongada del año de 1786, diez y siete leguas y quatro acorta diferencia, y desde la conjunción del Zadorra hasta dicho Vocal de Tudela se cuentan por el camino que corre mas proximo al Ebro las veinte y seis leguas y quatro restantes.

El Canal que se propone por Navarra havia de separarse del Ebro en el mismo Vocal de Tudela, siguiendo su curso desde encima de la nueva Presa por el Campo que mira ala Bardena, y por los pueblos de Cadreita y Milagro hasta cruzar por el lado de Villafranca al Rio Aragon, del qual se havia de tomar el agua para este trozo de Canal que compone unas siete



Detalle de la planta de Nueva Sangüesa, Santos Ángel de Ochandategui (Ministerio de Defensa de España. Archivo de la Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid, PL NA-10/14 2106590).

leguas de largo, sin que se ofrezca dificultad alguna que vencer entoda su longitud. Desde el parage donde debe cruzar el Rio Aragon havia de subir por las Riveras del Rio Arga hasta el lugar de Ybero, dos leguas distante de Pamplona, cruzando las Campiñas de Marcilla, Peralta, Falces, Miranda de Arga, Bervinzana, Larraga, Mendigorria, Puente la Reyna, Belasquain, Vidaurreta y Echauri.

Esta segunda porción que corresponde propiamente al Rio Arga compone diez leguas poco mas o menos, en las cuales se encuentran diferentes trozos de vegas proporcionadas para establecer el canal, y en las que corre el Rio sugeto entre Montes, se puede facilitar la navegación con obras moderadas respecto de la empresa. En el referido lugar de Ybero, hade dejar el Rio de Pamplona que conserva el nombre de Arga, y seguir el otro llamado de Asiain que es menos caudaloso, continuando por los lugares de Yzurdiaga, Yrurzun, Latasa, Urriza y otros hasta el Lugar de Lecumberri, que se halla en parage mas bajo que el nacimiento y formacion del Rio de Yribas a corta distancia de él. Este trozo tercero compone unas cinco leguas de largo y su ultimo tercio se descubre ya mas dificil y costoso para facilitar la navegación, por correr el Rio con menos caudal, mas pendiente y cercado de Montañas, desuerte que no queda en sus márgenes vega ni terreno donde formar el Canal, que no sea siguiendo en la maior parte por el albeo del mismo Rio.

Mirando de Lecumberri al Valle de Araiz, se encuentra luego la altura del Monte que divide los Vertientes a uno y otro Mar, y sería mui importante que para escusar porción de esclusas por uno y otro lado, y para poder recoger maior copia de Regachos, manantiales y toda clase de aguas sobre la maior altura del Canal, se mirase esta ultima loma al nivel de la Campiña y llanura de Lecumberri, en inteligencia de que su taldro será accesible, y que el gasto de verificarlo promete ventajas considerables para facilitar la navegación, y en este supuesto no hay duda en que en la llanura de Lecumberri concurren por si varios arroyos, y puede dirigirse fácilmente el Rio Yribas que corre por un extremo, quedando por uno y otro lado muchas Montañas cuyos barrancos se hallan situados en maior altura para formar estanques donde pueden hacerse acopios de agua, y aun en el mismo llano hay mucha extension para algún deposito de esta clase. No se puede determinar la altura de este Monte ó punto que divide las aguas sobre el nivel del Mar hasta hacer la nivelacion, pero apenas podrá ascender a los mil seiscientos y cincuenta pies Castellanos que eleva la Cumbre del Monte de Salinas según dichos extractos de la Sociedad, y executada la mina talvez elevará menos en el punto de Lecumberri que en el de Salinas.

Desde la altura de Lecumberri debe tomar la bajada para el Mar Cantabrico, formando las esclusas necesarias para facilitar el ascenso y descenso, usando de las aguas acopiadas en dicha llanura y contornos hasta incorporarse al pie del mismo Monte con el Rio de Leceta, el qual corre por el Valle de Araiz, ultimo del Reino de Navarra, y por el Lugar de Lizarza que es el primero de Guipuzcoa hasta Tolosa, donde se incorpora con el Rio Oria, y este dirige su curso bastante caudaloso al Puerto de Orio en la Costa de Guipuzcoa.

En la primera bajada desde el alto ó punto divisorio de las aguas hacia el Oceano, sería indispensable una repetición numerosa de Balsas y esclusas para facilitar la navegación, pero este inconveniente se hallará igual o maior acaso por cualesquiera parage que se intentare unir el Canal, y talvez con menos proporcion que en Lecumberri para el acopio de aguas con que divertirlo. Tambien es cierto que aun después de la bajada al Rio de Leceta, corre este con bastante desnivel, y estrechado entre peñas en unas tres leguas lomenos, de modo que sería preciso llevar el Canal por el mismo albeo, formando mui repetidas presas ó esclusas en la porción primera de arriba, y continuando tambien bastantes mas abajo. El resto hasta Tolosa es mas llano y algo mas espacioso, y aun mas desde dicho Tolosa hasta el Mar ó Puerto de Orio. Este ultimo trozo de canal desde la altura de Lecumberri hasta el Mar Oceano será de unas ocho leguas y media de largo, y unida esta distancia a las tres antecedentes se compone la longitud total del Canal, desde la Presa

ó Vocal de Tudela hasta el Mar Cantábrico, de treinta leguas y media poco mas ó menos.

Comparando esta distancia conla de quarenta y tres leguas y media que resulta por los Rios Zadorra y Deba enlazados al Ebro en Zambrana, se descubre la ventaja de haorrarse trece leguas de Canal por el propuesto por Navarra.

Si se mira el coste delas obras que deben construirse enla mina de Lecumberri y enlos trozos de canal próximos por uno y otro lado, situados entre la aspereza depeñascos, se descubrirá que esconden bastante alaque en igual distancia serian precisas por el alto de Salinas que une los ríos Zadona y Deba, pero nunca podra equibaler este esceso al coste delas trece leguas de canal que se escusan por esta direccion de Navarra. Amas de esto esde adbertir que el Canal de Navarra enlas siete leguas primeras desde el Vocal de Tudela hasta el Rio Aragon, es mui facil de construir, y que las diez leguas consecutivas por el Arga no presentan dificultades arduas que vencer, en lugar de que el Rio Ebro enloque discurre por la Rioja, corre por terrenos bastante asperos entre cerros y lomas que no proporcionan llanuras donde establecer el Canal, no sirviendo en cortos trozos separados con repetidas presas, cuio empeño havia de ser sumamente costoso en aquel Rio tan respetable, y si se tomaba en algunos parages el de navegar por su misma madre, no dejarian de ofrecerse grandes dificultades para rebalsar sus aguas de un modo navegable por medio de una multitud de esclusas, agregándose el desmorte ó desenrrono del albeo que siempre quedaría expuesto a posturar y trastornarse por las avenidas, y solo la formacion del Camino ó vanguardia para tirar la sirga por su margen seria un empeño bastante arduo, cuios obstaculos se deberian vencer para facilitar la navegacion conla seguridad y comodidad que sepropone, y en este caso resultará que el Canal por Navarra no solamente es mas brebe como seha explicado, sino tambien demucho menos coste se execucion.

Vien pudiera subceder que sin embargo delo expuesto, practicados los reconocimientos correspondientes, pareciese mas ventajoso el viage por la altura de Salinas, que por la de Lecumberri, y Rio Oria, porque es muiposible que avista delas nivelaciones, medidas y examen delos terrenos que pide la importancia del asunto, se descubriesen por Personas instruidas algunos incombenientes, ventajas ó circunstancias que sepueden ocultar á solo el conocimiento practico delos terrenos enque ha fundado el concepto que seha manifestado. Para este caso combiene tenerse presente que muicerca del Rio Zadorra tiene su nacimiento el Rio de Burunda enlas proximidades dela Villa de Salvatierra, y Lugar de Zalduendo, formándose ambos Rios en terreno bastante llano enque podran acaso unirse sin mucha dificultad y conducir el canal de Deba por el mismo alto de Salinas, sirviéndose el Zadorra unas tres leguas próximas asu origen, y despues por el Rio Burunda cruzando el Valle de su nombre, el de Aranaz y Araquil, hasta Yzurdiaga, donde se incorpora este Rio conel que baja dela parte de Lecumberri, y de cuio punto abajo corre las Riveras



Santos Ochandátegui, Torre parroquial Mendavia.

de Arga y Aragon hasta el Vocal de Tudela, conforme queda explicado. Esta línea esmas larga que la propuesta por Lecumberri y Rio Oria hasta el Puerto de Orio, pero siempre será unas tres leguas mas corta que siguiendo el Ebro por la Rioja, y si se halla la proporcion que se presume para la union de Zadorra y Burunda y para acopio de aguas suficientes en este parage, no hay duda que despues entodo loque discurre esta línea por Navarra es delo mas facil que podrá hallarse, porque los referidos Valles de Burunda, Aranaz y Araquil, forman una Vega continuada y bastante espaciosa enque nose encuentra Montaña ni dificultad considerable para establecer el Canal, y por lo que respecta alas Riveras del Arga y Aragon ya queda sentado que puede facilitarse sin empeño extraordinario respecto dela importancia dela empresa, desuerte que este Viaje comparado con el de la Rioja por el Ebro, y las dificultades que sepresentarán para avilitarlo, promete desde luego mucha facilidad en su execución.

Pamplona a 2 de diciembre de 1788"

El elevadísimo coste que suponía hacer realidad tan faraónico proyecto truncó las ilusiones de muchos. Pero también podemos poner sobre la mesa un importante contratiempo que ocurrió pocos meses después de plantear la idea al rey. Y es que el 14 de julio de 1789 estallaba en Francia la revolución que pondría patas arriba la realidad política de Europa, quedando atrás el tiempo de los reformistas ilustrados y sus mejoras y abriéndose un horizonte de incertidumbre que desde el principio traía consigo vientos de guerra. No había hueco para las ideas de Santos Ángel de Ochandátegui en esa nueva realidad que comenzaba a abrir los ojos. 