

# El camino de San Adrián y los dos mares

por

Joaquín de Yrizar

En uno de los primeros números de nuestro BOLETÍN (1) publicó J. M. de A. (José María de Areilza) un interesante trabajo glosando un raro folleto editado en Santiago el año 1815 y firmado por Don Francisco Llantellas, que trata del camino real a Francia a través de Guipúzcoa y de la posible comunicación del Océano con el Mediterráneo por esta provincia.

Una casualidad, tan feliz como la de Areilza, ha puesto en mis manos dos folletos que tratan del mismo asunto y que aclaran por completo los enigmas del editado en Santiago: uno impreso en San Sebastián por Antonio Undiano en 1807, firmado por Joaquín Ignacio de Zunzunegui, y el segundo de Don Luis de Astigarraga, impreso en Bilbao por Apraiz en 1821. Ninguno de los dos aparece registrado en las Bibliografías de Allendesalazar, Sorarrain y Areitio.

Los caminos y las calzadas fueron la constante preocupación de los pueblos guipuzcoanos por las dificultades que concurrían para su buena conservación. En el "Compendio de las Instituciones forales de Guipúzcoa" (2) escribe Don Carmelo que "los caminos reales o sea de tránsito general que había antiguamente en Guipúzcoa se reducían a tres. Uno de ellos, viniendo de Alava, pasaba por el puerto de San Adrián y seguía por las villas de Cegama, Segura, Villafranca, Tolosa, Hernani, San Sebastián, Rentería e Irún a Francia. El segundo procedía también de Alava y penetrando en Guipúzcoa por el puerto de Arlabán, se dirigía por las villas de Salinas, Mondragón, Oñate, Legazpia, Villarreal y Beasain a unirse con la anterior, a la cual se agregaba en el punto de Yarza. El tercero partía de Pamplona y venía por Berástegui y Berrobi a Tolosa,

(1) **Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País.** Año 1. Tercer Trim. pág. 326. **El canal de los dos mares**, por J. M. de A.

(2) **Compendio de las Instituciones Forales de Guipúzcoa**, por don Carmelo de Echegaray. San Sebastián 1924. Pág. 277.

en donde también se unía con la procedente de Alava, formada ya por la conjunción de las dos anteriores."

Estos tres caminos, a pesar de las constantes reparaciones y mejoras motivadas por los frecuentes viajes de personajes reales, eran de muy mediana categoría y, según el Fuero, su cuidado correspondía a los diversos pueblos que atravesaban. Esta disposición daba motivo a continuas cuestiones y a que algunos "pueblos se oponían a la apertura de nuevos caminos que proyectaban otros, con el fin de defender sus propios intereses impidiendo que se escaparan por las nuevas vías los géneros comerciales que pasaban por su territorio" (3).

En la disposición foral apuntada y en la defensa de los propios intereses pueblerinos se encuentra la causa fundamental de la actitud de las villas y pueblos de la Parzonería (4), capitaneados por la villa de Segura, cuando acordó la Provincia, en 1752, habilitar un camino de coches desde Salinas a Irún, aprovechando en lo posible el trayecto antiguo. El presupuesto de este trazado resultó demasiado elevado para que pudieran costearlo los pueblos afectados, y cinco años más tarde acordó, de nuevo, la Provincia, modificando lo establecido en el Fuero, hacerse cargo de la construcción y conservación del nuevo camino. Hubo fuerte oposición en el país por considerar anti-foral la exacción, y en 1788 tuvieron que establecer barreras o cadenas para recaudar fondos que sirvieran para sufragar los gastos de conservación.

Los pueblos más perjudicados con el nuevo camino fueron, naturalmente, los que disfrutaban del viejo de San Adrián, que desde 1765 quedó casi totalmente abandonado. Las antes alegres calles y plazas de Gegama y Segura, animadas con el diario paso de postas y carruajes, quedaron solitarias y mustias (5).

(3) **Geografía del País Vasco-Navarro. - Guipúzcoa**, por don Serapio de Múgica. Pág. 506.

(4) "Tiene la Villa (Segura) comunidad en varios montes con las mencionadas villas de Gegama, Idiazábal y Gerain, y con éstas y las hermandades de Salvatierra, San Millán y Asparrena, de la provincia de Alava, en los extendidos montes de S. Adrián, Alzania, Olza y Urvia". **Diccionario Geográfico-Histórico de España por la Real Academia de la Historia**. Madrid 1802. Tomo II pág. 362.

(5) "A todas estas desgracias se agregó después la apertura del camino real por el punto de Salinas y el ramal de Navarra por Lizarza; con

Y así pararon los años hasta que la Parzonería general de Guipúzcoa y Alava, por medio del Comandante Militar de Marina de Guipúzcoa, Don José de Astigarraga, en un escrito dirigido al Almirantazgo en 9 de Mayo de 1803, solicitó al Gobierno amparo para reparar y habilitar el antiguo camino de San Adrián, añadiendo que los 35 pueblos de la Parzonería general de Guipúzcoa y Alava se hallaban resueltos a restablecerle a sus expensas. Y que el obstáculo que encontraban era la dificultad de enajenar parte de las fincas, terrenos y arbolados que poseían en comunidad o valerse de otros arbitrios que se consideraran necesarios.

Justificaban, además, su pretensión diciendo que el camino de Salinas alargaba el trayecto a la frontera en tres o cuatro leguas, agravado con la dificultad de tener que salvar dos elevados puertos: Salinas y Descarga. Y que para "un rodeo tan extraordinario y un extraño tan perjudicial a la renta no había habido otra razón, sino la preponderancia de algunos Señores títulos de Castilla y otras familias ricas y poderosas que tenían su domicilio en Villarreal (Barón de Areizaga ?), Vergara (Marqués de Rocaverde?), Mondragón (Condes de Monterrón y Villafranca?) e inmediaciones de Salinas".

El Almirantazgo tomó en consideración el escrito y pasó su representación al Ministerio de Estado, y, en su consecuencia, la Dirección general de correos y caminos expidió a Guipúzcoa y Alava una Real Orden pidiendo informe sobre la conveniencia del nuevo camino. Algo remolones anduvieron en contestar, pero, por último, recibido el informe, el Ministerio, en R. O. del 7 de Abril de 1804, mandó restablecer el antiguo camino de San Adrián.

Por Julio se reunieron las Juntas Generales de Guipúzcoa y acordaron llevar a efecto lo propuesto por la Comisión y lo resuelto por la mayoría conforme a la citada R. O. Lo mismo acordaron las Juntas de Alava.

Después de vencer los mil obstáculos de las intrigas y del papeleo,

---

lo cual se disminuyó mucho el tránsito de gentes y mercaderías por el puerto de San Adrián, que antes era el principal. La importancia antigua de Segura quedó de esta manera notablemente rebajada: varios propietarios de ella trasladaron sus domicilios a otras partes: en fin la población vino cada vez a menos. **Diccionario Histórico-Geográfico-Descriptivo de Guipúzcoa.** Pablo de Gorosábel. Tolosa. 1862. pág. 502.

no pierden el tiempo Don José de Astigarraga y su sobrino Don Luis, representantes de la Parzonería. Buscan, entre los técnicos más especializados en trazados de caminos, uno de plena garantía y se dirigen a un ilustre Ingeniero, que resulta ser uno de sus mejores amigos. Le encargan el "reconocimiento del terreno desde Beasain a San Adrián y el levantamiento del plano necesario para la ejecución del camino proyectado". Cuesta trabajo a los Astigarraga convencer a su amigo. Nuevas presiones del Comandante de Marina hacen, por fin, que el desconocido técnico acepte el encargo.

Con verdadera emoción escribe Don Luis de Astigarraga que por Septiembre de 1804 estaba el Ingeniero en su casa de Segura acompañado de su cuñado Don Fernando María de Izquierdo. Estuvo pocos días en Segura; pasaron a Cegama, al pie del monte San Adrián. Por espacio de quince días recorrieron, los tres, diariamente aquella cordillera, acompañados por algunos mozos auxiliares y a veces por el Escribano de Cegama Don Francisco de Irimo. La mayoría de las noches bajaban a Cegama, parando en casa de Don Mariano José de Arza, caballero de la Orden de Carlos III, "que nos hospedaba espléndidamente, haciendo en nuestro obsequio un gasto considerable, sin más interés que el de contraer este mérito en servicio de la patria". Terminados los trabajos de campo, regresó el Ingeniero, acompañado de Izquierdo, a San Sebastián. "donde en los días y horas que le permitían las ocupaciones de su empleo, acabó de delinear y poner en limpio el plano del camino en el año 1805, juntamente con el cálculo del coste. Escribió también al mismo tiempo una descripción circunstanciada de toda la cordillera de San Adrián, habiéndonosla confiado manuscrita a mi Tío el Comandante de Marina y a mí".

Este manuscrito anónimo vino a parar ese mismo año de 1805 a manos de Don Francisco Llantellas. Intrigado éste quiso conocer a su autor y escribió a un amigo suyo, Don Manuel Echauz, que residía en Cegama. Echauz le contesta, en Abril de 1806, que ha visto "no sólo una copia de dicho papel manuscrito, sino hasta un plano detallado del camino y del canal y que todo ello, fechado en 4 de Octubre de 1805, lo había tenido en sus manos en la vecina villa de

Segura, atribuyéndose el proyecto a Don Joaquín Ignacio de Zunzunegui, que lo firmaba como suyo.

Echaz, sin embargo, advierte que a su juicio no tenía nada que ver Zunzunegui con el asunto, sino que su autor era alguien que *residía en una de las principales ciudades de esta provincia y a quien he pasado a visitar para saber de él lo mismo que U. me pregunta*. El enigmático autor no le autoriza a Echaz a revelar su nombre. *Me suplicó que ocultase su apellido por motivos muy justos que tiene para ello*" (6).

Ante la formal negativa del desconocido ingeniero y para dar autoridad al anónimo escrito, hizo la Parzonería que el Arquitecto Don Joaquín Ignacio de Zunzunegui lo firmara como suyo y poder imprimirlo inmediatamente, como se hizo dos años más tarde (7).

No quiso Zunzunegui pavonearse con un trabajo ajeno y bien clara y honradamente explica su intervención en el asunto: "Un facultativo de notoria instrucción y de mucha práctica en la construcción de caminos y canales, cuya modestia quiere que se oculte su nombre, se ha tomado el trabajo de andar y reconocer con la mayor prolixidad y exactitud toda aquella áspera cordillera. El plano, que se halla ya delineado, y todas las ideas, noticias y proyectos contenidos en este papel, son fruto de sus trabajos y tareas de aquel zeloso e infatigable facultativo; pues confieso con la debida ingenuidad, que ni en lo uno ni en lo otro puedo gloriarme de tener más parte que la de hacer que se publiquen ambos a instancias de los pueblos de la Parzonería" (8).

(6) Arellza, Op., cit.

(7) Descripción / de un nuevo trozo del camino real de / Francia para Madrid, que se intenta construir / por la cordillera de San Adrián en consecuencia / de las Reales Ordenes de 24 de Mayo de 1803, / y 7 de Abril de 1804, adoptando en parte la / ruta que antiguamente seguian las reales pos / tas, carruages, y demás caminantes por las Vi / llas de Segura y Cegama en la provincia de / Guipúzcoa, y por varios pueblos / de la de Alaba. / Disertación / sobre la dirección de este trozo, y puntos que / deben preferirse. / Y proyecto / de comunicacion de los dos mares Océano y Me / diterráneo por las inmediaciones del / mismo camino. / En San Sebastián: / en la Imprenta de Antonio Urdiano, año 1807. / Con las licencias necesarias.

Está firmado por Joaquín Ignacio de Zunzunegui en Segura el 4 de Octubre de 1805, en la última página que es la 66. (De mi Biblioteca.)

(8) Zunzunegui. Op., cit. pág. 11.

Publicado este intrigante folleto, en 1807, llegan los azares de la guerra de la Independencia, y queda paralizado el asunto. En 1815 imprime Llantellas su trabajo, sin que aclare el enigma. Y es, por fin, Don Luis de Astigarraga, Alcalde de Segura los años 1805 al 7, quien reanima el proyecto publicando en 1821 el folleto que aclara ya desde la portada el nombre del misterioso Ingeniero. Se titula así: "MEMORIA / SOBRE EL PROYECTO Y POSIBILIDAD / DE COMUNICAR EL MAR OCEANO / CON EL MEDITERRANEO / POR MEDIO DE UN CANAL / QUE PRINCIPIANDO EN LAS INMEDIACIONES DE SAN SEBASTIAN Y / SIGUIENDO POR HERNANI, URNIETA, ANDOAIN, VILLABONA, TOLO / SA, ALEGRIA, LEGORRETA, VILLAFRANCA, BEASAIN, SEGURA Y CE / GAMA EN GUIPUZCOA, Y POR ALSASUA, VALLE DEL RIO ARAQUIL, / ARTAZCO, Y OTROS PUEBLOS DE NAVARRA, LLEGUE A UNIRSE CON / EL DE TUDELA. / INTERESANTE HALLAZGO / DEL PUNTO DE VERTIENTES A AMBOS MARES. HECHO POR EL BRIGADIER DE INGENIEROS D. CARLOS LEMAUR EN LA ALTURA DE OT / SAURTE CERCA DE CEGAMA, COMO UNICO QUE PRESENTA LA NATU / RALEZA PARA LA CONSTRUCCION DE ESTE CANAL; / E IMPORTANCIA / DE QUE SE RESTABLEZCA DESDE LUEGO EL ANTIGUO CAMINO DE POSTAS / POR DICHS PUNTOS Y POR VARIOS PUEBLOS DE ALAVA; CON EX / PRESION DE LAS REALES ORDENES EXPEDIDAS SOBRE EL ASUNTO, Y / DE LOS PASOS DADOS POR AMBAS PROVINCIAS Y OTRAS COMUNIDADES / POR DON LUIS DE ASTIGARRAGA Y UGARTE, / MIEMBRO DE LA SOCIEDAD DE INSTRUCCION DE PARIS, ETC. / EN BILBAO: / EN LA IMPRENTA DE DON PEDRO ANTONIO DE APRAIZ. / AÑO DE 1821" (9).

Es posible que Don Luis de Astigarraga, ni aun en esa época, hubiera descubierto el misterio si no hubiera creído en el falleci-

(9) Perteneció este ejemplar a don José María de Zurbano y Michelena, Alcalde y Juez ordinario de Segura y Procurador de la misma en las Juntas general de la Provincia de Guipúzcoa el año 1829. (De la Biblioteca de la Diputación de Guipúzcoa.)

miento del Ingeniero: "Don Carlos Lemaury, facultativo muy acreditado por su grande instrucción y práctica en la dirección y construcción de canales y caminos, era en el año de 1804, y en los siguientes hasta el de 1808, Teniente Coronel y Comandante de Ingenieros de la Plaza de San Sebastián. Tengo entendido que sacrificó gloriosamente su vida en la guerra contra los ejércitos franceses; pero ignoro qué graduación tenía cuando murió" (10).

Unas páginas más adelante, el bueno de Astigarraga reconoce su error; pero ya era tarde: "Después de estar impresos los cinco pliegos precedentes, he llegado a saber con mucha satisfacción mía, que el Sr. D. Carlos Lemaury vive aún para felicidad y gloria de nuestra patria y que es actualmente Brigadier de Ingenieros y uno de los Directores Subinspectores del Cuerpo."

¿Qué poderosas razones impulsaron a Don Carlos Lemaury a ocultar su nombre con tantas precauciones, súplicas y cautelas? Ya Areilza apunta que "debió haber, sin duda, mucho revuelo y disgusto entre los distintos pueblos de la provincia afectados por los diversos trazados del camino real y ello llevó la empresa al fracaso. El autor anónimo, deseoso de no producir más perturbaciones, eludía en lo posible la paternidad de la idea y deseaba pasar inadvertido". A estos prudentes motivos para mantener el anónimo podemos agregar otro de orden sentimental. No debemos olvidar que el padre de Don Carlos Lemaury, también Ingeniero militar y de su mismo nombre, fué encargado por el Consejo de S. M. para informar sobre la viabilidad de un proyecto presentado por Mansart de Levy, Conde de Sangone, en 1768, sobre construcción de canales en toda España. "Entre ellos figuraba, dice Areilza, el de los dos mares haciendo que el Ebro se uniese al Nervión cerca de Durango. Lemaury opinó que el proyecto no era viable por donde señalaba Mansart y *sugería, en cambio, que se uniera el Ebro con el río que desemboca en Suances, realizando por allí el canal de los dos mares. El plan de Lemaury se desestimó también.*" Y ahora cabe la conjetura de que Lemaury (hijo), con su descubrimiento del estratégico punto de Otsaurte, no

(10) Astigarraga. Op., cit. p. 9.

quisiera desautorizar la opinión sustentada por su progenitor ante el Consejo de S. M.

No detallo el proyecto de canal y carretera de San Adrián, por haberlo hecho con claridad y exactitud, Areilza, en su trabajo.

El descubrimiento del punto de Otsaurte, produjo verdadera impresión, siendo curioso notar que en el folleto de 1807, se habla del mismo como de un incidente aprovechable hallado al trazar la nueva carretera que era el objetivo primordial de la Parzoneria de Guipúzcoa y Alava. Con el transcurso de los años va aumentando el interés por el canal y en la Memoria suscrita por Astigarraga es el canal lo que más interesa, sin dejar de reconocer la importancia del viejo camino.

Unos años más tarde (1829), habiendo conocido Don José Mariano Vallejo, por los folletos de Zunzunegui y Astigarraga, la existencia del tan ponderado punto de Otsaurte, se dirigió a Segura, acompañado del Conde de Robres, para entrevistarse con Don Luis de Astigarraga. "Este caballero nos hospedó en su casa; nos obsequió muy finamente; y nos proporcionó, para que nos acompañase en dicho reconocimiento, a Don José Resusta, oficial de Marina, sumamente instruido y apreciable, residente entonces en Segura" (11). Recorrieron los montes, examinaron los manantiales y, valiéndose del Mapa de Guipúzcoa de Don Tomás López, fijaron la posición de los diversos pueblos afectados por el futuro canal y sobre todo fijaron el punto neurálgico de Otsaurte. Al encontrar este punto se entusiasmó y emocionó D. José Mariano Vallejo: "Al convencerme yo materialmente de la facilidad, prontitud y economía con que por mi sistema se podría establecer por el paraje 14 (punto de Otsaurte) la unión de ambos mares, prorrumpí lleno de gozo: "¡Feliz hallazgo!" Y rogó al Conde de Robres que en una haya cercana pusiese la siguiente inscripción: "¡FELIZ HALLAZGO! VALLEJO, ROBRES, RESUSTA. JUNIO 19 DE 1829".

No disimulaba Vallejo su entusiasmo por el canal, pero una ope-

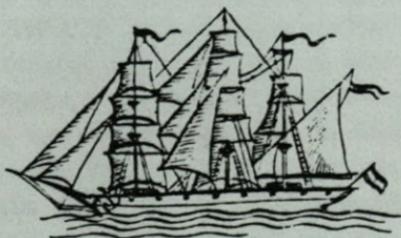
(11) *Tratado sobre el movimiento y aplicaciones de las aguas*, por don José Mariano Vallejo. Madrid. Imprenta de don Miguel de Burgos. 1833. Tomo III pág. 677. Citado por D. Serapio Múgica.

sición tenaz y oscura, similar a la que sufrió su proyecto de navegación por el Tajo, le impidió triunfar en Otsaurte.

Sin ese tropiezo "acaso estuvieran ya (1833) vencidas las mayores dificultades y hubieran podido pasar los barcos desde Orio por el punto de Otsaurte y estar ya en las vertientes del Mediterráneo" (12).

El canal fracasó a pesar de las "utilidades que de la comunicación de los dos mares resultarían a la Nación, las cuales serían tan inmensas como son incalculables el ahorro, comodidad y seguridad que se lograría evitando una navegación larga y penosa de casi la vuelta de toda la Península" (13). Poco más tarde del turbio incidente a que atribuye Vallejo su fracaso, surgió por Octubre de ese mismo año (1833) la primera guerra carlista, que convirtió, durante seis años, nuestras provincias en campos de apasionadas luchas y enterró definitivamente la genial idea de Lemaur.

Algunos años después de terminada la guerra civil, consiguieron Segura y Cegama su ansiada carretera; pero no vino con ella la antigua animación de sus calles y plazas con los cortejos reales y las diligencias plenas de viajeros. El tren del Norte, cosiendo en túneles sus propias demarcaciones municipales, transportaba, con celeridad desconocida para aquellos pacíficos vecinos, a los más distintos viajeros sin que se conmovieran los empedrados de sus calles.



(12) Vallejo.—Op. cit. pág. 675.

(13) Zunzunegui.—Op. Cit. pág. 39.