

Santos Ángel de Ochandátegui y su dictamen sobre un Canal navegable entre la presa del Bocal y el Cantábrico

(Santos Angel de Ochandátegui and his report on a navigable Channel between the Bocal dam and the Bay of Biscay)

Muniain Ederra, Sara
Universidad de Navarra
Dpto. de Historia del Arte. Campus Universtiaro
31080 Pamplona-Iruñea

BIBLID [1137-4403 (2002), 21; 167-177]

Esta comunicación pretende poner de relieve la estrecha relación existente entre la Ilustración y las obras públicas, tomando como base el dictamen que S.A. de Ochandátegui realiza sobre la posibilidad de trazar un canal navegable entre la presa del Bocal de Tudela y la costa cantábrica. Para ello nos hemos centrado en los criterios de economía política enunciados por los políticos reformistas y sobre todo por el más destacado de todos ellos, el navarro F.J. Argáiz, con objeto de analizar la identidad entre el político y el arquitecto. De comprender cómo ese entendimiento previo en torno a unos objetivos bien definidos condicionó la naturaleza de este dictamen.

Palabras Clave: Ochandátegui. Canal navegable. Ilustración. Bocal de Tudela. Costa cantábrica.

Ilustrazioaren eta herri lanen arteko erlazio estua nabarmentzea da komunikazio honen helburua, eta horretarako Tuterako Bocal urtegitik Kantauriko kostalderako kanal nabigagarri bat egiteko bideragarritasunaz S.A. de Ochandáteguik burutu txostena hartzen dugu oinarri. Xede horretan, bereziki politikari erreformistek, batez ere haietan gailena zen F.J. Argáiz nafarrak, ekonomia politikoaz azalduko iritziak hartu ditugu kontuan, politikariaren eta arkitektoaren arteko identitatea aztertu beharrez. Ongi definituriko zenbait helbururen gainean aldez aurretik elkar ulertzeak nola baldintzatu zuen txosten horren izaera aztertu beharrez.

Giltz-Hitzak: Ochandátegui. Kanal nabigagarria. Ilustrazioa. Tuterako Bocal. Kantauriko kostaldea.

Cette communication tente de mettre en relief l'étroite relation qui existe entre l'illustration et les œuvres publiques, en se basant sur le rapport réalisé par S.A. de Ochandátegui sur la possibilité de tracer un canal navigable entre le barrage du Bocal de Tudela et la côte cantabrique. Nous nous sommes centrés pour cela sur les critères d'économie politique énoncés par les politiciens réformistes et surtout par celui d'entre eux le plus éminent, le navarrais F.J. Argáiz, dans le but d'analyser l'identité entre le politicien et l'architecte. De comprendre comment cette entente préalable concernant des objectifs bien définis conditionna la nature de ce rapport.

Mots Clés: Ochándategui. Canal navigable. Illustration. Bocal de Tudela. Côte cantabrique.

“SANTOS ÁNGEL DE OCHANDÁTEGUI Y SU DICTAMEN SOBRE UN CANAL NAVEGABLE ENTRE LA PRESA DEL BOCAL Y EL CANTÁBRICO”

El de las obras públicas es sin duda uno de los mejores exponentes de la mentalidad y aspiraciones de los reformadores del XVIII, en la medida en que está ligado indisolublemente al nuevo concepto de territorio enunciado por las minorías ilustradas. Aquél que tiene por objetivo la búsqueda de la riqueza de las naciones y la felicidad de sus individuos, y que con independencia de las opciones economicistas en las que se sustentara, desde la fisiocracia a la ponderación del desarrollo industrial manufacturero o el despegue comercial y la búsqueda de nuevos mercados, partía de la base de aplicar un cambio de escala al analizar la realidad. Se considera que carecía de sentido emprender un acercamiento focalizado a pequeñas extensiones territoriales porque los problemas casi siempre aparecían imbricados. Se entiende como ineludible por lo tanto, siquiera sobre el papel, abandonar diagnósticos parciales a favor de un tipo conocimiento global, que sirviera de base de razonamiento para insertar intervenciones puntuales de orden político y económico.

Por lo menos en teoría porque es cierto asimismo que se produjo una evidente discontinuidad en la implantación de estos criterios, como consecuencia de los numerosos momentos de *tensión*¹ vividos entre reformistas y grupos conservadores, además de por los inevitables enfrentamientos de las instituciones periféricas con el poder central. En especial si esas instituciones que tratan de salvaguardar su peso específico dentro del creciente centralismo administrativo del Estado Borbónico eran parte integrante de los territorios forales. Entonces estructuras de carácter tradicional como las cortes de Navarra constituían un freno notable no tanto para las medidas promulgadas por los ministros ilustrados, como antes que nada, para las iniciativas reformistas promovidas también por navarros según ha analizado A. Floristán Imízcoz². Eran efectivamente éstos, los propios navarros, los que tenían que dirimir cuál querían que fuera su ordenación económica. A fin de cuentas su exención de la “nueva planta” o la dejación de poder borbónico que supuso la revocación³ del traslado de las aduanas al Pirineo, parecían haber dejado a el Viejo Reino al margen de las grandes decisiones políticas de la corte, e instalado en una privilegiada autonomía. Pero lo cierto es que se trataba de una situación *de facto* insostenible porque el sistema fiscal-aduanero en el que se sustentaba, los llamados “puertos secos” que lo separaban de Castilla y Aragón favorecían como es sabido únicamente el comercio de los valles del norte y de Pamplona con el sur de Francia o el

1. Ese es el gráfico título recogido en el esclarecedor estudio de R. RODRÍGUEZ GARRAZA, *Tensiones de Navarra con la administración central (1778-1808)*, Pamplona, 1974.

2. “...el siglo XVIII se caracteriza por una creciente tensión en torno al gobierno de Navarra y sus instituciones. Tensiones entre el rey y el reino, pero también entre los mismos navarros, que estaban divididos sobre algunos puntos fundamentales”. A. FLORISTÁN IMÍZCOZ, *La monarquía española y el gobierno del reino de Navarra 1512-1808*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1991, p. 193.

3. Tuvo lugar en 1722, tan sólo cinco años más tarde de haber sido aprobada.

trasiego contrabandista, mientras lastraba el resto de una actividad económica por lo demás fundamentalmente agropecuaria.

No es de extrañar por ello que los grupos perjudicados por esa estructura trataran reiteradamente de modificar el sistema de relaciones con los territorios aledaños a la búsqueda de nuevos mercados para los excedentes agrícolas, y tratando asimismo de fomentar un posible comercio con América, o de favorecer el desarrollo de la exigua industria manufacturera. Dicho de otro modo, por encima de la casuística Navarra tenía por delante el reto de tratar de integrarse dentro de los grandes ejes comerciales del norte de la península estudiados por D. Ringrose⁴, y articular dentro de su territorio, así como hacia el exterior, una de esas ramificaciones que se formulan por encima de la latitud del canal de Castilla y del Imperial de Aragón. Se trataba por lo tanto de dotar de contenido a una verdadera propuesta de ordenación del territorio, de un cambio de inercias basado en la potenciación de nuevos ejes económicos que lógicamente a su vez requerían de un esfuerzo paralelo destinado a la mejora o trazado de nuevas infraestructuras viarias. La escenificación de esta asociación de ideas tuvo lugar en las propuestas que los políticos reformistas navarros presentaron a las cortes de 1780-81. Fue en ese momento cuando se hizo hincapié en el tema de los caminos iniciado casi tres décadas antes por el conde de Gages, y se avanzó tanto en los arbitrios oportunos para sostener esa política⁵, como en la gestación de una comisión técnica destinada a planificar sus grandes líneas bajo la dirección de S.A. de Ochandátegui⁶. Pero quizá lo más llamativo fue que tras el estrepitoso fracaso cosechado por las distintas propuestas reformistas en esas cortes, incluida claro está la del traslado de aduanas⁷, esa tendencia fuera seguida por la Diputación durante el resto de la década de los ochenta.

4. D. RINGROSE, *Transportation and economic Stagnation in Spain 1750-1850*. Durham, 1970.

5. Vid. T. MELCHOR MORAL, "Centralismo y autonomía. La construcción de caminos carteriles en Navarra, 1750-1784". *Príncipe de Viana*, nº 176, 1985, pp. 797-815. Id: "Las cortes de 1794-1797: una asamblea preocupada por las comunicaciones". *Príncipe de Viana, Primer Congreso de Historia de Navarra*, Pamplona, 1988. También la colaboración de esta autora en VV.AA. *Historia de las vías de comunicación terrestres en Navarra*, Pamplona, AUDENASA, 1993, pp. 115- 179.

6. Para entonces había reconocido los proyectos de traída de aguas a Pamplona y Mendavia de Genci, y se encontraba asimismo al frente de la construcción de la fachada de la Catedral. Pero además ya había llevado a cabo su primera gran obra, la torre de la iglesia de Santiago de Puente la Reina.

7. Particularmente los discursos anónimos fechados el 1 de marzo y 19 de junio de 1780 sobre el comercio de trigo, cuya autoría J. Astigarraga atribuye a F.J. Argai, la propuesta de "Berriechea y Zarigaiz", que no es otro que Valentín de Foronda, redactado en mayo de 1780, unas Reflexiones anónimas sobre el traslado aduanero, y dos proyectos sobre el mismo asunto debidos al marqués de San Adrián, entre otros. J. ASTIGARRAGA, *Ilustración y economía en Navarra (1770-1793)*. *El Pensamiento Económico de José María Magallón y Francisco Javier de Argáiz*. En *Clásicos del Pensamiento Económico Vasco*, Tomo III, Vitoria, Gobierno Vasco, 1996, nota 159 p.LXXV. En esta obra se hace un magnífico estudio preliminar a la edición crítica de varios escritos económicos de J.M. MAGALLÓN Y MENCOS, marqués de San Adrián, y al escrito inédito hasta esa fecha de F.J. ARGÁIZ, *Breve descripción geográfica, política y económica del Reino de Navarra*.

En efecto se aprecia un evidente continuismo en las ideas, superar el aislamiento económico, pero también en las personas. No en vano S.A. de Ochandátegui fue designado para ocupar el cargo de Director de caminos del Reino, que en la práctica según M. Larumbe era tanto como ser arquitecto de la Diputación⁸. Pero además, y pese a haber cesado como Diputado en 1786, quien lideró la política de infraestructuras de esta institución pero desde un puesto más discreto, el de miembro de Número de la Cámara de Comptos, fue F.J. Argáiz, el más destacado político de la segunda mitad del XVIII. El mismo que desde su brillante trayectoria en la política y en la administración navarras había hecho posible obras tan significadas como la traída de aguas y construcción de fuentes de Pamplona. Por eso si bien escapa a esta comunicación abordar la dimensión de las numerosas colaboraciones de estos dos personajes, sobre cuya importancia ha llamado la atención J. Astigarraga, sí creemos interesante detenernos en una de las iniciativas que ambos alientan. El informe que S.A. de Ochandátegui redacta en diciembre de 1788 bajo el patrocinio de la Diputación sobre la construcción de un canal que uniera el Mediterráneo con el Cantábrico⁹.

El contexto inmediato en el que se enmarca esta iniciativa obedece a las inquietudes que hemos esbozado. Así, del interés de los reformistas por favorecer la salida a la costa cantábrica existían varios testimonios previos. En septiembre de 1778 la propia Diputación ya realizó una petición formal para que se habilitara un puerto guipúzcoano desde el que poder canalizar el comercio con América, si bien fue rechazada sintomáticamente tres meses después por el poder central aduciendo la existencia de las aduanas interiores¹⁰. Inasequibles al desaliento los reformistas también en las cortes insistieron específicamente en la importancia de este eje de comunicaciones, tal y como se deduce de la vehemente petición de V. de Foronda entre otros, y estos deseos acabaron derivando en la conversión del camino de herradura a Guipúzcoa a otro de carretil¹¹. Pero el hecho de que en las

8. M. LARUMBE, *El academicismo y la arquitectura del siglo XIX en Navarra*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1990, p. 118.

9. El título exacto es “Representación de la diputación del Reino al Rei acerca de la posibilidad y conveniencia de comunicar el mar mediterraneo con el oceano continuando el canal de Aragon por Navarra hasta Lecumberri y Guipuzcoa”. A.G.N. Sec. Reino. *Canales y regadíos*, leg. 2, carp. 3. Se han referido a este proyecto F. IDOATE, *Rincones de la Historia de Navarra*, Pamplona, 1979, tomo I, p. 222, y M. LARUMBE, Op.cit. pp. 54 y 141-143.

10. J. ASTIGARRAGA, Op. cit. nota 155, p. LXXIII.

11. La necesidad física de contar con un puerto en la costa cantábrica para exportar excedentes agrarios había sido explicitada por la postura más radical, el *Proyecto de Berriechea*, que se decantaba por el de Pasajes o el de San Sebastián, sin olvidar a su vez la defensa de la construcción de un camino entre Pamplona y San Sebastián. Vid. E. LLUCH, “Cartas sobre Valentín de Foronda”, Prólogo a la obra de J.M. BARRENECHEA, *Valentín de Foronda, reformador y economista ilustrado*. Vitoria, Diputación Foral de Álava, 1984. Y con mayor precisión, E. LLUCH, J.M. BARRENECHEA y J. ASTIGARRAGA, “Valentín de Foronda en Navarra y el proyecto de traslación de aduanas de Berriechea y Zarigáiz”. *Príncipe de Viana*, XLVII, 1986, pp. 203-216.

postrimerías de esa década se planteara siquiera la posibilidad de emprender la construcción de un canal evidenciaba que el objetivo en sí no era tanto alcanzar la costa cantábrica, más factible como la realidad se encargó de demostrar con la finalización de ese camino, sino las ventajas específicas que se asocian a esta infraestructura hidráulica. Y en ese sentido lo que nos interesa de este plan es la identidad que demuestra entre las obras públicas y la Ilustración. Cómo la propia formulación del proyecto que nos ocupa, ajena por completo al terreno de la utopía, demuestra por el contrario una cultura teórica y un análisis de la realidad de carácter práctico y en cualquier caso subordinado a un razonamiento político previo.

En este sentido bajo nuestro punto de vista cabe resaltar dos aspectos: el modo de abordar su planteamiento técnico, o si se prefiere su inserción en lo que C. Sambrició acertó a definir como *la lógica de los canales*¹², y el tipo de pensamiento económico al que responde. No en vano con independencia de la ausencia de *corpus* teóricos sistemáticos que caracteriza a la Ilustración hispana contamos con una fuente de primer orden para abordar esta doble perspectiva, y que complementa la documentación ya conocida del A.G.N. Nos referimos a. la *Breve descripción geográfica, política y económica del Reino de Navarra*, del patriota F.J. Argañiz. Un texto redactado en 1788-89 y que pese a no haber sido publicado en su momento se revela fundamental para la comprensión de la Ilustración en Navarra, tal y como ha demostrado J. Astigarraga en su magnífico estudio preliminar y edición crítica de esta obra¹³. En ella F.J. Argañiz declara su responsabilidad personal en la posible formulación de un “canal navegable” oficialmente gestionado por la Diputación¹⁴. Y además ese carácter individual de la propuesta también concuerda con el tono de la carta que en enero de 1789 se envía a R. Pignatelli¹⁵ para consultar su opinión sobre el dictamen de S.A. de

12. C. SAMBRICIO, *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes e Instituto del Territorio y Urbanismo, 1991, vol. I, p. 67-117.

13. J. ASTIGARRAGA, *Ilustración...*, p. CIII.

14. En la carta remitida por la Diputación al monarca se afirma que “Un establecimiento tan recomendable è interesante a estos Reynos, y a su comun felicidad ha parecido a la diputacion mui digno de hacerlo presente a la elevada comprehension de Vra Mag.d para que si mereciere la idea su real aprobacion se digne mandar hacer el uso que fuere de su real agrado...”. Pamplona a 28 de febrero de 1789. La firmaban D. Francisco Xavier Donamaría, D. Joaquín de Ezpeleta, D. Miguel de Ezpeleta, y D. Fr. Pablo Rodríguez, abad de Irahe.

15. En ella le pedía que comunica “... con una reservada confianza el pensamiento que tengo de proponer al Rey una nueva direccion, y rumbo distinto de los que hasta aquí se han meditado à un canal q.e enlaze la comunicacion de el Mar Mediterraneo con el Oceano Cantabrico encaminandolo p.r este R.no...” y cómo antes de elevarla al monarca ha creído oportuno pedirle que examinara la propuesta realizada por S.A. de Ochandátegui, “... como tan ilustrado en los puntos que comprende se sirva hacerme todas aquellas advertencias, ò prevençiones que su notoria sobresaliente instruccion estimase ser del caso para que sea atendida mi representacion, y pueda merecer la real aprovacion, y el agrado del nuevo soberano...”. Fechada el 24 de enero de 1789. A.G.N. Op.cit.

Ochandátegui¹⁶, y que a su vez el prócer aragonés no tarda en responder¹⁷. Sea como fuere en su *Breve Descripción...*, justifica esta obra por tratarse de “otro medio ventajoso a la prosperidad del Reino”, y tras referir que llevaba varios años “reflexionando sobre la proporción que ofrece nuestro territorio a realizar esa idea “cuya utilidad “la conocen todos”¹⁸, afirma que se le adelantó aquél al que le pidió su acreditada opinión técnica al respecto, S.A. de Ochandátegui¹⁹, “por haberle dado en su imaginación muchas vueltas antes que a mi [se] me ocurriese”²⁰.

Es llegados a este punto cuando F.J. Argáiz comenta un aspecto fundamental: que el Director de caminos del reino tenía reconocidos no sólo los terrenos previsiblemente afectados por ese canal en territorio navarro, sino también los que proyectos destinados a la comunicación de ambos mares habían fomulado por terrenos de La Rioja y Álava “que antes de ahora se han dado al público y de que hacía ventajas al proyecto propuesto por la Sociedad Bascongada hace pocos años”²¹. Una obra de esa envergadura sobrepasaba como veíamos anteriormente los límites y beneficios a corto plazo de la economía navarra. Pero sobre todo ponía de manifiesto la apertura de miras de los reformistas, la fluctuación que de sus propuestas se produjo a lo largo y ancho del país con independencia de las instituciones o de los políticos que las promovieron. No obstante sí nos gustaría hacer una puntualización a esa comunión de ideas, y es que era natural que una persona formada como F.J. Argáiz, que contaba con el grado de alférez de navío y

16. Además de su intervención en el Canal Imperial, R. Pignatelli había presentado a Floridablanca dos posibles proyectos con el mismo fin, que finalizaban uno en el puerto de Deva y el segundo en Laredo. Vid. G. PÉREZ SARRIÓN, *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812*. Zaragoza, 1970.

17. “La idea es muy propia del celo de V.S:Y., y de d.n Santos Angel de Ochandategui en su dictamen confirma el concepto à que le ès devido por su inteligencia, y modo de pensar que explica su dictamen. Yo como no conozco el terreno nada puedo decir a V.S.Y si no que estoy mui persuadido de que el dicho Ochandátegui se habra asegurado de quanto propone, y que me parece muy propio del celo de V.S.Y elevar este pensamiento à los Pies del Trono, confiado de que N.ro soberano lo acogerà, y quizà mandará examinar con el cuidado que propone el mismo Arquitecto, para asegurarse del acierto de un Proyecto de Tanta importancia, y que seria tan util á la Nacion. Repitiendo á V.S.Y mil gracias por la singular confianza de haverme remitido dicho Papel, que es digno de todo aprecio, por las noticias y reflexiones que hace su Autor” Zaragoza, 29 de enero de 1789. A.G.P Op. cit.

18. F.J. ARGALIZ, *Breve descripción...*, p. 310.

19. “Traté este punto como asequible con Don Santos Angel de Ochandategui, que, por su acreditada pericia, talento, celo y demás cualidades que le adornan, ha merecido que tanto el Reino como la ciudad de Pamplona y el Cabildo de esta catedral fiasen a su cuidado, inteligencia y dirección las tres famosas obras de caminos, fuentes y fachada de esta Santa Iglesia, que lleva en el más ventajoso estado”. *Ibidem*, p. 311.

20. *Ibidem*. También la carta de la Diputación daba cuenta “... de su “...satisfaccion de que D.n Santos Angel de Ochandategui con el motivo de dirigir los Caminos Reales de este Reyno, y otras comisiones ha adquirido un conocimiento practico de los terrenos, y reflexionado sobre el mismo proieto ha formado juicio de que pude verificarse por los Rios Arga, y Oría, q. cruzan este Reyno, Y la Provincia de Guipuzcoa”.

21. *Ibidem*.

que llevaba tantos años en la política activa, conociera perfectamente las directrices emprendidas en torno a las comunicaciones tanto por el núcleo de la Bascongada²² –con algunos de cuyos más destacados miembros estaba emparentado– o las ideas y proyectos esbozados por los ministros ilustrados, y particularmente los promovidos por Floridablanca.

En cambio no deja de ser digno de mención ese conocimiento del estado de la cuestión en S.A. de Ochandátegui²³, un artífice que había recibido una formación tradicional, probablemente junto a Francisco Alejo, y que demostró una notable connaturalidad con las obras hidráulicas y no sólo práctica sino también cultural. La suficiente como para acordarse en su reflexión sobre la dificultad técnica de este proyecto de la que había tenido que ser superada en el canal del Languedoc²⁴. Pero debemos reconocer en un plano más general que lo cierto es que llama la atención que fuera capaz a lo largo de su trayectoria de matener unas buenas relaciones y fuera respetado desde la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Y es que S.A. de Ochandátegui se demostró persona inteligente, atenta a las novedades y ágil para asimilar los cambios. Por eso fue, además del amigo e interlocutor válido de Argáiz, un profesional adornado de las suficientes cualidades como para evitar verse afectado por la rápida y progresiva especialización que afecta durante la segunda mitad de la centuria a los ingenieros hasta desembocar en la triple división, arquitectura, fortificación, o caminos y canales, enunciada en 1774 por Pedro Martín Cermeño²⁵. Incluso algunos años más tarde, en 1801, dos después de que se creara un Cuerpo de Ingenieros de Caminos, es tenida en consideración por la Junta Particular de 6 de septiembre de la Academia madrileña, su “Tratado de cañerías y canales para la conducción de fuentes”, presentada por si esta institución consideraba interesante su publicación²⁶. Fue de hecho esa versatilidad la que reconoce

22. Se trataba de la opción que manejara algunos años atrás la Sociedad Bascongada, en torno a que la desembocadura en el Cantábrico tuviera lugar a través de los ríos Zadorra y Deva, y a su vez de las propuestas presentadas por Pignatelli a Floridablanca apostando también en una por el curso del Deva, y en la segunda por la finalización en Laredo. J. ASTIGARRAGA, *Ilustración...*, nota 240, p.CIII.

23. Sobre la personalidad artística de S.A. de Ochandátegui vid. J. YÁRNOZ LARROSA, *Ventura Rodríguez y su obra en Navarra*, Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Madrid, 1944. Con posterioridad J.G. GAZTAMBIDE, “La fachada neoclásica de la Catedral de Pamplona”. *Príncipe de Viana*, 1970, nº 118-119, pp. 5-64. J.L. MOLÍNS MUGUETA, *La Capilla de San Fermín en la iglesia de San Lorenzo de Pamplona*, Pamplona, 1974, pp. 67-77. M. LARUMBE, Op. cit. pp. 116-193.

24. Así empezaba su propuesta “No deja de conocerse à primera vista la grande dificultad, y coste de èsta empresa... pero se sabe que en otros Países se an llevado à efecto proyectos de esta naturaleza como en el celebre canal de Langüedoc y otros, en los cuales, aunque no ès tanta la maior altura del canal sobre el nivel del Mar, se presentaron y facilitaron sin embargo varias dificultades de la misma naturaleza que podran ofrecerse en este País...”. A.G.N. Op.cit.

25. C. SAMBRICIO, Op. cit. p. 83.

26. M. LARUMBE, Op. cit. p. 121, recuerda que en 1805 el tema de las canalizaciones pasó a ser objeto posible de disertación para la obtención del grado de Académicos de mérito. Sobre esta propuesta de Ochandátegui vid. P. GARCÍA ORMAECHEA, “Bethancourt y la Academia de Bellas Artes”. *Revista de Obras Públicas*, 1964, p. 1.109.

tácitamente F.J. Argáiz en la petición que hace, ya que lo que le requiere es algo más que su minucioso conocimiento de la topografía navarra: “Regulé que, reconociendo nuevamente los terrenos y examinándolos con detención, aunque sin tenerse a formar precisamente un plan exacto de las obras (porque esto sería costoso y dilatado y podría hacerse después), explicase su sentir por escrito o formase su proyecto, y lo comparase con los anteriores, porque esto podría ser muy útil para lo sucesivo”, para concluir que “Hízolo así, mejorando y adelantando infinito todas mis previsiones y advertencias”²⁷.

Nos encontramos por lo tanto ante una iniciativa que no constituye propiamente uno de esos prolijos proyectos dieciochescos acompañados de precisos y minuciosos planos coloreados, sino una aproximación previa al posible interés y viabilidad del proyecto. Y tal y como invitaba la lógica y el preciso encargo de F.J. Argáiz la propuesta comenzaba aludiendo a las propuestas anteriores²⁸, pues en una obra de esa envergadura cualquier detalle ya barajado era de crucial importancia. No es necesario recordar que un canal era un tipo de obra que a diferencia de los caminos contaba con un notable carácter específico, una gran dificultad técnica implícita en la obligación supeditación a esa naturaleza que se pretendía dominar. Sortear los problemas de caudal o de orografía en una topografía como la peninsular no era tarea fácil. Pero es que al mismo tiempo y en gran medida relacionado con esta consideración era necesaria una gran solvencia económica para en primer lugar afrontar con garantías su construcción, y después acertar con una minuciosa financiación capaz de justificar su rentabilidad. Algo que no por casualidad se había convertido en un verdadero caballo de batalla en insignes ejemplos como el del Canal Imperial, o los de Castilla, y Andalucía. Por eso parece necesario valorar las dosis de pragmatismo que implica ese enfoque de lo general a lo particular. Una perspectiva que redundó en la agilidad y en los reducidos costes con los que se acometió un estudio preliminar que dado su carácter no requiere profundizar en un aspecto fundamental de este tipo de infraestructuras como es el de los equipamientos. Lo único que se puntualiza, que no es poco, es el uso del mismo: establecer un canal navegable²⁹, y los principales cauces de agua en los que se debía apoyar.

27. F.J. ARGÁIZ, Op. cit., p. 311

28. S.A. de Ochandátegui alude al que siguiendo el Ebro hasta Frespaderne seguía por el río Nela hasta Laredo, que critica por la excesiva altura de las montañas. Una segunda propuesta por el Ebro hasta Zambrana y luego por el Deva y el Zadorra, y del que estima que el problema será conseguir un caudal adecuado. Señalaba asimismo que la longitud de éste último desde el Bocal hasta el Puerto de Deba sería de 43 leguas y media “...poco más ò menos, de à siete mil varas cada una, pues desde dho 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

29. No tenía nada que ver un canal de riego, de abastecimiento de agua a grandes poblaciones, o de comercio de mercancías. Como tampoco era comparable la dificultad objetiva o el coste económico de los distintos proyectos que con mayor o menor fortuna se abordan en el momento.

De este modo se partía desde el Bocal de Tudela hacia el río Aragón siguiendo Murillo Arguedas, Valtierra, y Milagro hasta Villafranca, a lo largo de unas siete leguas y media. A continuación se "... havia de subir por las Riveras del Rio Arga hasta el Lugar de Ybero" por Marcilla, Peralta, Falces, Miranda de Arga, Berbinzana, Larraga, Mendigorria, Puente, Belascoain, Vidaurreta y Echauri. Lo cual sumaba aproximadamente diez leguas. Después "...seguir el otro (río) llamado de Asiáin", no refiere el Larraun, más caudaloso que el Arga y que transitaba por Izurdiaga, Irunzun, Latasa, y Urriza hasta Lecumberri a lo largo de unas cinco leguas pero "mas difcil y costoso para facilitar la navegacion" por contar con menos caudal y más pendiente. Es entonces cuando sus propuestas son más agresivas y propone para evitar esclusas y facilitar el caudal que se minase la "ultima loma al nivel de la Campiña y llanura de Lecumberri, en inteligencia de que su taladro serà accesible, y que el gasto de verificarlo promete ventajas considerables para facilitar la navegacion". Salvado ese inconveniente restarían unas tres leguas en las que se dispondrían sucesivas esclusas para salvar el desnivel, y por el valle de Araiz se conduciría hacia Tolosa. Primero por el propio albeo del río Leceta debido al escaso caudal, y después de esta localidad guipuzcoana sin ningún problema por el Oria hasta el puerto de Orio.

Defendía S.A. de Ochandátegui que este trazado ahorra trece leguas frente al plan de la Bascongada, y que por lo tanto minimizaba el elevado coste de la intervención en Lecumberri y las distintas esclusas. Además reincide en que es "mui facil de construir" los tramos del Aragón y el Arga. La única salvedad que contempla a este itinerario era que "Vien pudiera subceder que sin embargo de lo expuesto, practicados los reconocimientos correspondientes, pareciese mas ventajoso el viage por la altura de Salinas, que por la de Lecumberri y rio Oria, porque ès mui posible que a vista de las nivelaciones, medidas y examen prolixo de los terrenos que pide la importancia del asunto, se descubriesen por Personas instruidas algunos inconvenientes, ventajas ò circunstancias que se pueden ocultar à solo el conocimiento practico de los terrenos en que ba fundado el concepto que se ha manifestado". Complimentada explicación que responde a una duda fundada como era el probable interés de plantear el canal a través de la Barranca, "y si se halla la proporcion que se presume para la union de Zadorra, y Burunda, y para el acopio de aguas suficientes en este parage no hay duda que despues en todo lo que discurre esta linea por Navarra, ès de lo mas facil que podra hallarse, porque los referidos Valles de Burunda, Aranaz, y Araquil, forman una Vega continuada, y bastante espaciosa, en que no se encuentra Montaña, ni dificultad considerable para establecer el canal..."³⁰. Una opción que seguía siendo tres leguas por debajo del proyecto que por el Ebro atravesaba la Rioja.

No obstante ese racionalismo en el planteamiento de F.J. Argáiz no quedó reducido al plano de la técnica. O quizá con más propiedad el plano

30. S.A. de OCHANDÁTEGUI, "Canal nabegable...". Firmado el 2 de diciembre de 1788. A.G.P Op. cit.

técnico fue un reflejo de una claridad de ideas en la que este político se mostraba deudor a una muy determinada corriente de economía política, la del cameralismo³¹. Concretamente reconoce como su principal fuente a una de esas traducciones de textos económicos sobre cuya relevancia en el desarrollo de la Ilustración española llamó la atención J. Reeder³². La obra del barón Bielfeld, *Instituciones políticas. Obra en que se trata de la Sociedad Civil; de las leyes; de la policía; de la Real Hacienda; del comercio, y de las finanzas de un Estado*. Personaje ligado a Federico II el Grande, Bielfeld logró una gran difusión de su pensamiento gracias a publicar en francés. En España Francisco Mariano Nipho o el conde de Aranda en la década de los sesenta fueron algunos de sus primeros y más destacados receptores, si bien la accesibilidad de sus ideas aumentó notablemente cuando los seis volúmenes de este texto en cuestión fueron traducidos de 1767 a 1801 por D. de la Torre y Mollinedo³³. En todo caso y facilidades lingüísticas aparte fue la propia trayectoria biográfica de F.J. Argáiz la que hacía muy previsible su identificación con una doctrina que tenía algunos de sus pilares más definitorios en la importancia concedida a la industria como motor de la economía, la defensa del trabajo de la nobleza tanto en labores comerciales como militares, el destacado papel de la Marina como garante del comercio colonial, la modernización fiscal, o en lo que nos afecta más directamente, el patrocinio de obras públicas con un particular acento en regadíos y canales.

Debía tenerse en cuenta asimismo que poder acudir a la obra de Bielfeld para justificar sus iniciativas en la política navarra era un hábil recurso al criterio de autoridad que no pocos de los ilustrados con acceso a las obras de pensamiento económico que venían del extranjero habían rentabilizado. Pero debemos significar que en el caso de F.J. Argáiz no quedó reducida esta cita a su carácter literario. Lejos de formalismos o de una practicidad empobrecedora el político navarro sintetiza en un párrafo toda una lección del alcance que concede al canal al que está intentando dar forma con S.A. de Ochandátegui. Y lo hace desde un doble razonamiento. Primeramente haciéndose eco de la trascendencia que en Europa, según refleja el barón Bielfeld, estaban teniendo obras de estas características. Menciona también él el canal del Languedoc sobre el Garona emprendido por Luis XIV, pero añade el que por iniciativa del elector de Brandemburgo unió el Oder con el Segra, el trazado entre el lago Ladoga y San Petesburgo, o los canales holandeses. Sin embargo por encima de cualquier consideración erudita se demuestra convencido de que todos esos canales y “otros mucho menos

31. Vid. E. LLUCH, *El cameralismo en España*. En. E. FUENTES QUINTANA (ed), *Economía y economistas españoles*, tomo III. Barcelona, Galaxia, 1999.

32. J. REEDER, “Bibliografía de traducciones al castellano y catalán durante el siglo XVIII desde obras de pensamiento económico”. *Moneda y Crédito*, nº 126, 1973, pp. 57-58. Id: “Economía e Ilustración en España: Traducciones y traductores 1717-1800”. *Moneda y Crédito*, nº 147, 1978, pp. 47-71. L. PERDICES y J. REEDER, *Diccionario de Pensamiento Económico en España 1500-1812*, Madrid, Fundación ICO, Síntesis, 2000.

33. También V. DE FORONDA realizó una traducción de la obra pero seleccionando los pasajes dedicados a España y Portugal. Burdeos, 1781.

célebres” exhiben la magnificencia de sus promotores y son ejemplos destacados del arte y de la técnica. Más aún, en estos casos “el hombre de Estado admira la grandeza del proyecto, la prudencia, la profunda política y la beneficencia de los príncipes que lo idearon e hicieron efectuar; y la posteridad debe un eterno reconocimiento a los reyes, cuyos afanes concluirán las obras de la naturaleza a favor del género humano”³⁴.

En todo caso y es ahí precisamente donde se revela el pragmatismo del entonces miembro de Número de la Cámara de Comptos, de nada servía emprender una obra de este género si se echaba “a perder con economías mal entendidas”. Unos males que cifra de entrada en el establecimiento de peajes excesivos sobre las mercancías que los utilizaran, y que penalizaban la finalidad comercial a la que aspiraban los canales navegables. Como expresa de forma gráfica “esto es convertir en veneno todos los remedios más saludables”, porque como no duda en concluir la grandeza poco tenía que ver con la avaricia. Y es que retóricas al margen todos los objetivos perseguidos con estas infraestructuras desaparecían si por el hecho de pagar esa renta excesiva “los que conducían antes por tierra estas materias, que pierden con esta providencia lo que ganaban para mantenerse, sin que de ellos se aprovechen los demás ciudadanos”³⁵. Pero esa clarividencia acabó con su autor, porque sin tener en consideración los costes del canal, la situación de las arcas forales tras la acometida de la política de caminos, o circunstancias tan coyunturales como graves para la realidad navarra como la guerra de la Convención, parece poco incierto considerar que el fallecimiento de F.J. Argáiz en 1793 supuso un punto de inflexión en la evolución de las obras públicas en Navarra que él había promocionado.

34. F.J. ARGÁIZ, Op. cit. p. 312.

35. *Ibidem*, p. 313.