

MEMORIA

SOBRE EL PROYECTO Y POSIBILIDAD DE COMUNICAR EL MAR OCCEANO CON EL MEDITERRANEO POR MEDIO DE UN CANAL,

que principiando en las inmediaciones de San Sebastian, y siguiendo por Hernani, Urnieta, Andonin, Villabona, Tolosa, Alegria, Legorreta, Villafranca, Lessain, Segura y Cegama en Guipúzcoa, 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 Lemaire en la altura de Otzaurte cerca de Cegama, como único que presenta la naturaleza para la construccion de este canal;

É IMPORTANCIA

de que se restablezca desde luego el antiguo camino de postas por dichos puntos, y por varios pueblos de Alava; con expresion de las Reales órdenes 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.

*Egestatem operata est manus remissa: manus autem
fortium divitias parat. Proverb. Salom. Cap. 10 vers. 4.*

EN BILBAO:

EN LA IMPRENTA DE D. PEDRO ANTONIO DE APRAIZ

AÑO DE 1821.



DE LOS CAPITULOS
CONTENIDOS EN ESTA MEMORIA.

- CAP. I. Reflexiones generales acerca de la importancia de los caminos y canales para la prosperidad de un Reyno. Pag. 1.
- CAP. II. Extracto de la representacion dirigida al Ministerio por el Comandante de Marina de San Sebastian sobre el restablecimiento del antiguo camino de S. Adrian; y real orden expedida en su consecuencia, para que las Provincias de Guipuzcoa y Alaba informasen sobre el mismo asunto. Pag. 10.
- CAP. III. Resumen del informe evacuado por la Diputacion de Guipuzcoa, y de varias representaciones hechas por D. Luis de Astigarraga y Ugarte Regidor de la villa de Segura; y Real orden expedida en su consecuencia mandando restablecer el camino de San Adrian. Pag. 16.
- CAP. IV. Disposiciones tomadas por los pueblos de la Parazoneria general, y por las Provincias de Alava y Guipuzcoa congregadas en Juntas generales, para tratar del restablecimiento del camino de S. Adrian; en cumplimiento de la precedente Real orden. Pag. 26.
- CAP. V. Reconocimiento del terreno desde Beasain á Cegama, y de toda la cordillera de S.

Adrian por el Teniente Coronel de Yngenieros D. Carlos Lemaire en compañía de D. Fernando Maria de Izquierdo, y de D. Luis de Astigarraga, con el fin de fijar la direccion del camino proyectado, y levantar el plano necesaria para su execucion. Pag. 37.

CAP. VI. Interesante hallazgo del punto de vertientes al mar Oceano y Mediterraneo, ignorado hasta esta época, como único que presenta la naturaleza para la construccion de un canal que comuniqué á ambos mares; y posibilidad de este gran proyecto sin tantas dificultades como el canal de Murcia, principiando en la inmediacion de S. Sebastian, y siguiendo por Hernani, Andoain, Tolosa Villafianca, Beasain, Segura, y Uegama en Guipuzcoa, y por algunos pueblos de Navarra hasta unirse con el canal de Tudela. Pag. 45.

CAP. VII. Descripcion del camino proyectado por la falda de Otsaurte; su longitud y ventajas comparadas con los defectos del actual camino de Salinas; y cálculo del coste que tendrá el nuevo trozo que se intenta construir por aquel punto Pag. 51.

CAP. VIII. Cartas de las Diputacionnes de Guipuzcoa, Alava y Navarra; del Virrey de Pamplona, del Corregidor y Comisionado de la Provincia de Guipuzcoa, y de otras varias autoridades y corporaciones á D. Ramon Maria de Zurbano y D. Luis de Astigarraga como

Adrian por el Teniente Coronel de Yngenieros D. Carlos Lemaure en compañía de D. Fernando Maria de Izquierdo, y de D. Luis de Astigarraga, con el fin de fijar la direccion del camino proyectado, y levantar el plano necesario para su execucion. Pag. 37.

CAP. VI. Interesante hallazgo del punto de vertientes al mar Oceano y Mediterraneo, ignorado hasta esta epoca, como único que presenta la naturaleza para la construccion de un canal que comunique á ambos mares; y posibilidad de este gran proyecto sin tantas dificultades como el canal de Murcia, principiando en la inmediacion de S. Sebastian, y siguiendo por Hernani, Andoain, Tolosa Villafraanca, Beasain, Segura, y Cegama en Guipuzcoa, y por algunos pueblos de Navarra hasta unirse con el canal de Tudela. Pag. 45.

CAP. VII. Descripcion del camino proyectado por la falda de Otsaurte; su longitud y ventajas comparadas con los defectos del actual camino de Salinas; y cálculo del coste que tendrá el nuevo trozo que se intenta construir por aquel punto Pag. 51.

CAP. VIII. Cartas de las Diputacionnes de Guipuzcoa, Alava y Navarra; del Virrey de Pamplona, del Corregidor y Comisionado de la Provincia de Guipuzcoa, y de otras varias autoridades y corporaciones á D. Ramon Maria de Zurbano y D. Luis de Astigarraga como

á comisionados de la Parzonería General de Guipuzcoa y Alava acerca de la descripcion de los dos proyectos contenidos en esta memoria. Pag. 66.

CAP IX. *Importancia de que se realizen estos dos proyectos con la posible brevedad, y medios que podrian adoptarse para ello, á imitacion de Durango, Bermeo, y otros pueblos de Vizcaya y Castilla. Pag. 78.*

CAPITULO I.

Reflexiones generales acerca de la importancia de los caminos y canales para la prosperidad de un Reyno.

Siendo un axioma evidente, y recibido en todas las naciones antiguas y modernas, que la abundancia de caminos y canales es uno de los manantiales mas fecundos de la prosperidad y riqueza de los pueblos; ¿ á qué objeto mas interesante pueden dirigir sus miras la gran Nacion Española y su paternal Gobierno? Ya que la providencia Divina, compadecida de nuestros males, nos ha conducido á esta feliz época de nuestra regeneracion política; ¿ en qué empresas mas útiles y productivas podremos emplear nuestros brazos y recursos? Un suelo tan fertil como el de la España, un temperamento tan benigno como el suyo, una situacion peninsular en el extremo meridional de la Europa con muchas costas y buenos puertos en el mar Oceano y en el Mediterráneo, y últimamente la necesidad en que se halla la Nacion de fomentar todo proyecto que pueda redundar en beneficio público; parece que todas estas circunstancias nos instan en que no nos descuidemos por mas tiempo en tan útiles empresas, si aspiramos á evitar la ruina

total de la Patria, que de algunos siglos á esta parte se ha visto condenada á sufrir la mas deplorable pobreza, y el mas vergonzoso menosprecio de las demas naciones, á pesar de la abundancia de minas de Oro y plata de nuestras Indias Occidentales.

No, amados compatriotas, no serémos tan indolentes en lo sucesivo: las minas de la verdadera riqueza se hallan en la superficie de la tierra; y la agricultura, las artes, y el comercio son los instrumentos con que las hemos de beneficiar, para convertirnos, como en otros tiempos, en una Nacion respetable, rica, y poderosa, y pasar nuestros dias con las comodidades y felicidad que son asequibles en esta vida perecedera. Las Córtes en una de las sesiones del año próximo pasado nombraron yá una comision especial de caminos y canales: pues se hallan intimamente persuadidas de que *sin estas obras en vano podrémos esperar felices resultados en ningun ramo de industria y utilidad pública*, como decia el Señor Diputado Florez Estrada, al tiempo de proponer su indicacion. Tambien aprobó el mismo congreso la exposicion del Señor Oliver, para que el Gobierno excitase á las Diputaciones Provinciales á que en desempeño de sus obligaciones promuevan todas las obras públicas útiles á sus territorios respectivos, proponiendo para ello los arbitrios que consideren convenientes, á fin de que de

este modo se proporcione trabajo á los jornaleros; y en su virtud el paternal celo de S. M. mandó circular las órdenes respectivas sobre este importante asunto con fecha 12 de Octubre último.

Nadie puede dudar que los canales, por medio del riego, fertilizan los campos, y producen unas cosechas mucho mas abundantes y seguras que las que se cogen en terrenos que no son de regadío; y si para el transporte de ellas hay unos caminos cómodos y una navegacion interior por canales y rios; la agricultura, las artes, y el comercio se fomentan incalculablemente, aumentándose tambien á proporcion los recursos y comodidades de la vida. ¿Cuanto no contribuyen á la prosperidad y riqueza de la Francia y de otras naciones la abundancia de caminos y la navegacion interior? Una de las empresas que mas honor hacen al reynado de Luis XIV, á quien los franceses dieron el título de Luis el Grande, es la construccion del canal de Languedoc, que habiéndose principiado en el año de 1666, se concluyó en el de 1680, á pesar de las inmensas sumas que costó, y de las muchas y grandes dificultades que hubo que superar, atravesando algunas montañas y un territorio de mas de treinta y tres leguas. Por medio de este canal, que principia en Tolosa, se halla corriente desde aquella gloriosa época la comunicacion del mar Oceano con el Mediterraneo; haciendose esta navegacion interior con

la mayor comodidad, y con unas incalculables ventajas para la agricultura, las artes, y el comercio; á saber, desde Burdeos hasta Tolosa por el Rio Garona, y desde esta última ciudad hasta el Mediterraneo por el referido canal de Languedoc.

En Francia hay tambien una grande abundancia de caminos muy cómodos, y otros varios canales que enriquezen á aquella industriosa nacion; y lo mismo sucede en la Holanda y en otros paises de la Europa, que en los últimos siglos nos han aventajado en todos los ramos de administracion y de Economía política. Conocen muy bien que sin estas obras jamas podrá prosperar una nacion; como que sin ellas la agricultura, las artes, y el comercio interior y exterior se paralizan enteramente, y quedan en una languidez, que no permite se haga el menor progreso. ¿De qué sirve como lo hemos visto en muchas ocasiones, que todas las troxes de ambas Castillas se hallen, por exemplo, atestadas de granos, si por falta de buenos caminos y canales de navegacion, no pueden disfrutar de los beneficios de esta ferazidad las provincias que están situadas á cierta distancia de aquellas, y particularmente las costas de la península? Resulta pues de semejante indolencia un doble perjuicio á la Nacion; esto es, que los Castellanos no pueden vender sus granos ni aun á precios ínfimos, y que los habitantes de las otras provincias tienen que surtirse del extranjero con

un notable menoscabo de nuestra riqueza y numerario.

Hallandose pues la Nacion Española suficientemente ilustrada para conocer las grandes utilidades y ventajas que deben resultar de la abertura de caminos y canales; mi amor á la Patria no me permite diferir ni un momento la publicacion de esta memoria, y particularmente la del interesante hallazgo del punto de vertientes á ambos mares en la falda de *Otsaurte* de la cordillera de *San Adrian*, como único que presenta la naturaleza para la ejecucion de un canal que facilite la navegacion interior y la comunicacion del mar Oceano con el Mediterraneo; sin que en ello tenga yo otro objeto sino el de excitar el celo de todos mis compatriotas, y el de que, tomando las Cortes y el Gobierno en consideracion los dos proyectos que abraza mi *Memoria*, puedan dictar las providencias que juzgaren convenientes á la ejecucion de tan interesantes obras; pues el restablecimiento del antiguo camino que pasaba por Segura y Cegama en Guipuzcoa y por algunos pueblos de Alaba, no presenta la menor dificultad; antes bien resultarán de él unas incalculables ventajas á las mismas provincias, á la Navarra, y Castilla, no menos que á la renta Nacional de correos; y por lo que toca á la comunicacion del mar Oceano con el Mediterraneo, tampoco es ningun imposible para una Monarquía de tantos

recursos como la España, que en nada deve ser inferior á la Francia, y que tiene la felicidad de ser gobernada por un Rey tan amante de sus pueblos, y tan digno como Luis XIV, del renombre de Grande.

*Difficile est fateor; sed tendit in ardua virtus:
Et talis meriti gratia major erit.*

La actual penuria de nuestro erario público no debe tampoco acobardarnos en manera alguna ni retraernos de emprender unos proyectos tan interesantes para toda la Nación. Los caminos, canales, y otras obras de esta naturaleza no se construyen precisamente de onzas de oro y de pesos fuertes: lo que se necesita indispensablemente, es hombres, y víveres, que no faltan en España; y tambien un verdadero celo patriótico que promueva estas empresas, que se valga oportunamente de los arbitrios y recursos que ofrece el pais, y que sepa dirigir las obras con el acierto y economía que se requiere. ¿Acaso, como tan fundadamente lo dice D. José Presas, (1) la grande obra del Vaticano en Roma, la del Escorial, el palacio nuevo de Madrid (que solo él ha costado mas de doscientos millo-

(1) Dictamen sobre el presupuesto de los arbitrios que podrán adoptarse para continuar y concluir los canales de Castilla y de Campos, acompañado de varias observaciones hechas con el fin de fijar la opinion pública sobre la necesidad que hay de llevar al cabo tan importante obra.

Su autor, Don José Presas.— Publicado en Valladolid, en la imprenta de Rodan, año de 1820.

nes de reales) el magnífico Convento de S. Francisco el grande, y otras muchas obras de esta naturaleza, tenían reservados los inmensos caudales que eran necesarios, cuando se dió principio á ellas? Hace sobre seis años que vemos diariamente confirmada esta verdad; pues los Conventos arruinados durante la dominacion Francesa se ván redificando con mucha actividad por toda clase de Mendicantes, que, aunque no tienen dinero, no dejan de encontrar otros arbitrios y recursos.

¿Porqué pues no hemos de imitar el celo de estos Religiosos, cuando el objeto y fin de las obras públicas es tan santo y tan agradable á los ojos de Dios, como el de sacar de la miseria á tantos millones de honrados labradores, artesanos, y demas clases de ciudadanos, que para mantenerse y alimentar sus familias, no tienen otras propiedades ni recursos sino el sudor de sus rostros, el trabajo de sus manos, y su ingeniosa industria? Los que por su indolencia y desidia, ó por algun interes que los deslumbra, juzgaren quiméricos estos proyectos, y creyeren que son unos castillos en el ayre, lean el referido dictamen del benemérito D. José Presas, y allí verán que nada de esto es, no solamente imposible, pero ni aun difícil, para una Nacion bien gobernada. Sobre todo, dejen que las Cortes y nuestro paternal Gobierno tomen las medidas que consideren oportunas al bien general

del Estado; y sepan (entre otras muchas cosas que ignorarán acaso) que el General Mahometano Amrou, sin embargo de estar tan ocupado en sus empresas militares y conquistas, en el siglo séptimo de la Era Cristiana, abrió en pocos meses la comunicacion del mar Rojo con el Mediterraneo, sirviendose de las aguas del Nilo, y construyendo en tan corto tiempo un famoso canal, que fomentó en gran manera el comercio del Asia con la Europa, y que por nuestra desgracia han dejado arruinar los Turcos que posteriormente subyugaron aquel rico Pais.

Por lo que á mí toca, espero que el mayor número de mis Compatriotas me hará la justicia de creer, que en publicar esta memoria, no llebo otro objeto que el bien general de la Patria, y la prosperidad del pais en que tube el honor de nacer. Me tendré por muy dichoso si publicandose de este modo en todo el Reyno el importante hallazgo del punto de vertientes á ambos mares en la falda de *Otsaurte*, se promovieren los dos proyectos, de que trata esta *Memoria*, ó si á lo menos se diere principio al restabecimiento de nuestro antiguo camino de Postas por la parte mas baja de la cordillera de S. Adrian, con arreglo á las Reales órdenes que se han expedido sobre el asunto, y á los pasos dados por las Provincias de Guipuzcoa y Alaba, y por los pueblos interesados principalmente en el proyecto; pues en

cuanto á la comunicacion del mar Oceano con el Mediterraneo, el habil é infatigable Ingeniero D. Carlos Lemaury (1) que tubo la felicidad de encontrar dicho punto de vertientes, asegura en su descripcion impresa en S. Sebastian en el año de 1807, (cuyo manuscrito nos confió á mi Tio el Comandante de Marina y á mí;) *que es el único punto dado por la naturaleza para la expresada comunicacion de los dos mares por estas montañas; que probablemente estuvo desconocido para este objeto hasta el año de 1804, en que él le encontró y reconoció por tal, al tiempo de recorrer aquella cordillera con el fin de levantar el plano para nuestro proyectado camino; y que ni por el Ingeniero D. Coruelio Juan Krayenhorf, ni por el Canónigo Pignateli, que parece recorrieron con el mismo objeto aquellas montañas y las de Vizcaya, fue conocida la altura de Otsaurte; ó que, si la vieron, no alcanzaron á lo menos á distinguir su utilidad para el paso del canal de Aragon que comunicase á los dos mares.*

(1) Don Carlos Lemaury, facultativo muy acreditado por su grande instruccion y práctica en la direccion y construccion 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 S. Sebastian. Tengo entendido que sacrificó gloriosamente su vida en la guerra contra los ejércitos Franceses; pero ignoro qué graduacion tenía cuando murió. Se insertarán en esta memoria algunos trozos de su descripcion, especialmente del artículo concerniente al importante hallazgo del punto de vertientes á ambos mares en la falda de Otsaurte.

CAPITULO II

Extracto de la representacion dirigida al Ministerio por el Comandante de Marina de San-Sebastian sobre el restablecimiento del antiguo camino de San Adrian; y Real Orden expedida en su consecuencia, para que las Provincias de Guipuzcoa y Alaba informasen sobre el mismo asunto

Desde el año de 1800. se hallaba establecido en San Sebastian mi respetable Tio D. José de Astigarraga y Aguirre, Caballero de la Orden de Carlos III, Comandante Militar de Marina de aquella Provincia, Juez de arrivadas de Indias, é Inspector de las fábricas de anclas de Guipuzcoa; cuyos honoríficos encargos tubo á bien conferirle S. M. el Señor Rey D. Carlos IV en atencion á sus dilatados servicios y á los distinguidos méritos contraidos en la Marina y en el empleo de Gobernador y Comandante general de las provincias de Santa Marta y Rio-Hacha en el Reyno de Santa fé de Bogotá. Habiendo tenido el honor de nacer en la Villa de Idiazabal, y criandose en la de Segura y en otras del pais Bascongado; sus constantes y mas vivos deseos eran siempre de contribuir cuanto le fuese posible á la felicidad de los habitantes de estas provincias, fomentando y protegiendo cualquiera proyecto que pudiese re-

dundar en beneficio de ellos y del estado en general. Tenia noticia de que los treinta y cinco pueblos que componen la hermandad ó corporacion conocida con el nombre de Parzoneria general de Guipuzcoa y Alaba, se hallaban resueltos, hacia muchos años, á restablecer á sus expensas el antiguo trozo de camino de postas y carruages llamado de San Adrian; pero que encontraban algunos obstáculos y dificultades, para obtener la Real facultad que era necesaria, á fin de enagenar parte de las fincas, terrenos y arbolados que poseen en comunidad, ó valerse de otros arbitrios que se considerasen convenientes.

Deseoso pues de promover este importante proyecto, de cuyas incalculables ventajas se hallaba plenamente persuadido; y ansioso de coadyuvar á aquellos pueblos en su loable y utilísima empresa, dirigió al Almirantazgo con fecha 9 de Mayo de 1803 una enérgica representacion, en que exponía sucintamente las razones que le ocurrían como á natural del pais y como á comandante de Marina, para que el Gobierno protegiese y facilitase la ejecucion de esta obra, que á un mismo tiempo era sin la menor duda tan asequible como interesante al bien general del Estado.

Hacia presente entre otras cosas, que desde tiempo inmemorial habia existido siempre el antiguo trozo de camino de postas de San Adrian por el centro de las villas de Cegama y Segura, y por territorio de la de Idiazabal; hasta

que en el año de 1765 se abandonó casi totalmente, habiendo dejado aquella ruta los carruages y postas, á causa de haberse construido la nueva carretera ó camino Real de Francia que principia en Irun, y sigue por Villa-Real Mondragon y Salinas hasta Vitoria. Que con esta nueva direccion se habia dado al camino un rodeo de tres á cuatro leguas; y que por consiguiente en la jornada de Beasain á Vitoria se cuentan por esta ruta de once á doce leguas de distancia, siendo así que por la antigua de Segura y Cegama hay poco mas de ocho. Que en el dia es preciso atravesar las dos grandes montañas de Descarga y Salinas; cuando por el antiguo camino no existe mas que la de San Adrian, y que aun esta puede suavizarse mucho mas que aquellas dos, evitando el paso del Boqueron ó peña horadada, y desviandose algo de la antigua ruta hacia una de sus faldas. Que para un rodeo tan extraordinario, y un extravio tan perjudicial á la renta de correos y á todo viagero ó traficante, no habia habido otra razon, sino la preponderancia de algunos Señores títulos de Castilla y otras familias ricas y poderosas, que tenian su domicilio en los pueblos de Villa-Real, Vergara, Mondragon, é inmediaciones de Salinas. Que por consiguiente, rehabilitandose el antiguo trozo de camino, no solo se acortaria de tres á cuatro leguas la jornada de Beasain á Vitoria, y podria ahorrarse

el gasto de una posta; sino que se evitarían también las dos ásperas montañas de Descarga y Salinas, y se abreviaría la llegada de la correspondencia del Norte á Madrid. Y que últimamente, resultarían unas grandes ventajas á las provincias de Guipuzcoa, Alaba, Navarra, Aragon, y Castilla, no menos que á todo viagero y traficante en general; y se minoraría el coste de la conduccion del maderamen y cáñamos que para la Marina se transportan á San Sebastian y Pasages.

Habiendo pues tomado el Almirantazgo en consideracion las razones que exponia mi buen Tio; pasó su representacion al Ministerio de Estado; y en su consecuencia la Direccion general de correos y caminos expidió á las Provincias de Guipuzcoa y Alaba la Real orden que se insertará á continuacion; cuyo contenido circuló la Diputacion á los pueblos en los términos siguientes.

La direccion general de Postas y caminos del Reyno me ha pasado el siguiente Oficio.

„Por medio del Excelentísimo Señor Generalísimo Príncipe de la Paz ha representado
 „á la Superioridad el Comandante militar de
 „Marina de esa Provincia Don José de Astigarraga, la utilidad de un proyecto para ahorrar al Real Erario el coste de una Posta, para
 „la mayor prontitud en la correspondencia del
 „Norte, y alibiar al pasagero en tres leguas de

„camino, y sin gasto de la Real Hacienda. El pen-
 „samiento es la construccion del camino des-
 „de la Ciudad de Vitoria por los pueblos de
 „Galarreta, Cegama, Segura, y Villafranca: ca-
 „mino de uso inmemorial, que dice se aban-
 „donó al tiempo de la nueva direccion de la
 „carretera de Francia, cuando, hace cuarenta
 „años, la construyó esa Provincia, delinean-
 „dola por Escoriaza, Villa-real, Zumarraga, y
 „Ormaiztegui, con rodeo de mas de tres leguas:
 „que de no haberse seguido y executado aquella
 „antigua direccion del trozo que se propo-
 „ne ahora abrir, ha causado desde entonces
 „otros mayores perjuicios, asi al Estado y Real
 „Armada para la conduccion de maderas de
 „construccion, como á muchos pueblos de las Pro-
 „vincias de Alaba y Guipúzcoa en la agricultura
 „y comercio, y á los Reynos de Navarra, Casti-
 „lla, Aragon, y otras Provincias, en el de vino, gra-
 „nos, etc.: que convencidos de las utilidades
 „del propuesto proyecto, ocho ó mas pueblos de
 „Alava y Guipúzcoa, se congregaron por sus re-
 „presentantes en la Villa de Segura en 1801,
 „y resolvieron executar el trozo de camino á
 „costa de los mismos pueblos, tomandose al efec-
 „to á censo los capitales necesarios sobre los pro-
 „pios y arbitrios de aquellos, bajo de Real permi-
 „so, asi para esto, como para el establecimiento
 „de las cadenas de peage necesarias, en los mis-
 „mos términos que las que existen en la Provin-

cia, y en lugar de las que pasan por la carretera
y direccion actual.

»Para poder determinar con acierto sobre el
»pensamiento indicado, se ha mandado por el Ex-
»celentísimo Señor D. Pedro Cevallos en orden de
»24 de Mayo último, comunicada á esta Direccion
»que esa Provincia informe acerca del contenido
»de la mencionada solicitud, y puntos que en ella
»se indican, asi sobre los beneficios que se pro-
»meten con el nuevo camino, ó perjuicios que se
»alegan de no executarse, como los que puedan
»seguirse á la carretera actual, y motivos de la pre-
»ferencia que mereció esta á la Provincia al tiem-
»po de su apertura: y en su consecuencia espera-
»mos que V. S. á la mayor brevedad posible se sirva
»evacuar el citado informe

»Dios Guarde á V. S. muchos años. Madrid
»8 de Agosto de 1803.=Agustin de Betancourt.=
»Señor Diputado general, y Provincia de Gui-
»púzcoa.»

Y considerando muy delicado el asunto que
expresa el oficio que queda inserto, he creido
propio de mi obligacion comunicarlo á Vm. y
demás pueblos á fin de que en su vista se sirva
decirme lo que se le ofrezca y parezca, para que
pueda evacuar el informe que se me pide con
la brevedad que se encarga, á cuyo efecto esti-
maré á Vm. se sirva responderme dentro de quin-
ce dias; porque en defecto, me verá precisada á
caso á hacer dicho informe en vista de los vo-

tos que hayan llegado dentro de aquel término:

Con este motivo remuevo á Vm. el constante deseo que me asiste de servir y complacer á Vm., y pido á Dios le guarde muchos años. De mi Diputacion en la N. y L. Villa de Azpeytia 17 de Agosto de 1803.=D. Agustin de Altuna.=Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa.=D. Bernabé Antonio de Egaña.=N. y L. Villa de.....

CAPITULO III.

Resumen del informe evacuado por la Diputacion de Guipuzcoa, y de varias representaciones hechas por D. Luis de Astigarraga y Ugarte Regidor de la Villa de Segura; y Real orden expedida en su consecuencia mandando restablecer el camino de San Adrian.

Hemos visto yá que la Diputacion de la Provincia de Guipuzcoa circuló á todos sus pueblos con fecha 17 de Agosto de 1803, la Real orden que acabamos de copiar en el capítulo precedente; para que cada uno de ellos expusiese su dictamen acerca de la rehabilitacion del antiguo trozo de camino, llamado de San Adrian. Como la Direccion general de correos y caminos encargaba que se evacuase este informe á la mayor brevedad posible, la Diputacion estrechó tambien á los pueblos fijandoles el tér-

tos que hayan llegado dentro de aquel término:

Con este motivo remuevo á Vm. el constante deseo que me asiste de servir y complacer á Vm., y pido á Dios le guarde muchos años. De mi Diputacion en la N. y L. Villa de Azpeytia 17 de Agosto de 1803.=D. Agustin de Altuna.=Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa.=D. Bernabé Antonio de Egaña.=N. y L. Villa de.....

CAPITULO III.

Resumen del informe evacuado por la Diputacion de Guipuzcoa, y de varias representaciones hechas por D. Luis de Astigarraga y Ugarte Regidor de la Villa de Segura; y Real orden expedida en su consecuencia mandando restablecer el camino de San Adrian.

Hemos visto yá que la Diputacion de la Provincia de Guipuzcoa circuló á todos sus pueblos con fecha 17 de Agosto de 1803, la Real orden que acabamos de copiar en el capítulo precedente; para que cada uno de ellos expusiese su dictamen acerca de la rehabilitacion del antiguo trozo de camino, llamado de San Adrian. Como la Direccion general de correos y caminos encargaba que se evacuase este informe á la mayor brevedad posible, la Diputacion estrechó tambien á los pueblos fijandoles el tér-

mino de quince dias para que diesen sus votos y expusiesen sus razones; sabemos sin embargo que tardó aquella mas de tres meses en evacuar dicho informe; pues que no lo verificó hasta el 28 de Noviembre del mismo año.

Decía pues en suma la Diputacion á la Direccion general de correos y caminos; que desde el año de 1756 se formó el proyecto de abrir el camino real de coches que actualmente existe; y que en el de 1757 se acordó por la provincia á pluralidad de votos que se construyese con la direccion que tiene en el dia por Villa-Real, Mondragon y Salinas. Que para la ejecucion de esta obra se determinó tomar á censo la cantidad de 367382 reales de vellon, en que estaba tasada; pero que no se dió principio á la abertura del camino hasta el año de 1765.

Refería tambien la Diputacion varios incidentes, que no hacen al caso en esta *memoria*; y exponia en fin, que manifestandose descontentos los pueblos con los arbitrios impuestos sobre licores fuertes y vinos generosos del Reyno y extrangeros, y no siendo suficientes sus productos para el pago de réditos de censos, para la conservacion y reparos del camino, y para la luicion de algunos capitales, habia resuelto la Provincia en Juntas generales celebradas en Tolosa el año de 1787 el que con este objecto se estableciesen algunas cadenas ó peages; para to-

do lo cual obtuvo sucesivamente la Real facultad necesaria y los competentes despachos ó cédulas del supremo Consejo de Castilla.

Exponia últimamente la Diputacion, que si se restablecia el antiguo trozo de camino de San Adrian, como lo solicitaba mi Tio el Comandante de Marina, se abandonaria el que existe actualmente por Salinas y Villa-Real, y las cadenas establecidas en este sufririan un *deficit* tan considerable, que la Provincia se veria imposibilitada de atender á las obligaciones, en que se hallaba constituida, con la religiosidad y exactitud á que estaba acostumbrada. Era yo Regidor de la N. Villa de Segura (1) mi Patria, en el año de 1803, y desde el mes de Junio me hallaba en Madrid encargado de varias comi-

(1). En el año de 1796, siendo Ayudante mayor, y estando en virtud de Real orden agregado al cuerpo de Ingenieros de Marina, obtuve mi retiro con fuero militar y merced de Hábito en la orden de Montesa. Aunque en conformidad de los fueros de Guipuzcoa, ningun Militar podia ser elegido para empleos Municipales ni de Provincia, desde el inmediato año de 1797, la N. y L. Villa de Segura me hizo el honor de nombrarme por unanimidad de votos para su Alcalde y Juez ordinario, á imitacion de otros pueblos, que fundandose en la inobservancia de este fuero y en otras muchas razones muy poderosas, hacian el debido aprecio del mérito, idoneidad, y celo patriótico de sus hijos Militares. En los años siguientes me ha dispensado repetidas veces igual honor confiriendome con la misma unanimidad y alternativamente los empleos de Alcalde, Regidor, y Síndico; así como tambien se ha servido honrarme la M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa con sus encargos, comisiones, y empleos, siendo uno de ellos el de Diputado general adjunto en las cri-

siones. Con fecha 19 de Septiembre del mismo año habia yá entregado en mano propia al Excelentísimo Señor D. Pedro Cevallos, como Ministro de Estado y Superintendente general de caminos, una larga representacion, en que por encargo de mi Tio y en calidad de natural y Regidor de la Villa de Segura, manifestaba extensamente las ventajas del camino de San Adrian comparado con el de Salinas. Pero luego que tube conocimiento del informe evacuado por la Diputacion de Guipuzcoa en 28 de Noviembre del referido año; redoblé mis esfuerzos, así en el mes de Diciembre inmediato, como en el primer trimestre de 1804; y habiendo conseguido tener varias conferencias con el mismo Señor Cevallos y el Director general D. Agustin Betancourt, les presenté diferentes planos y memoriales; con cuyos documentos y con las innumerables razones que verbalmente les expuse

tivas circunstancias, en que se hallaba el pais en el año de 1808. Estas honrosas distinciones que debo á mi patria, los deseos que me animan de ser útil á ella, y el anhelo con que aspiro á aliviar la suerte de los pobres vecindarios de Segura, Idiazabal, Cegama y demas pueblos de Guipuzcoa, Alaba, y Navarra, me estimulan á publicar esta Memoria. ¡ Ojalá que mis deseos se realizen; que las Provincias Bascas y toda la Nacion Española lleguen algun dia al alto grado de prosperidad, á que su posicion geográfica, su temperamento, y su fertilidad las han destinado.

tanto en Madrid como en el Real Sitio de Aranjuez, logré convencerlos de las ventajas del camino de San Adrian, y de la justicia con que clamaban y pretendian restablecerlo á su costa los Pueblos de la Parzoneria general de Guipuzcoa y Alaba. Ya se vé; el alegato mismo de la Diputacion, *de que, rehabilitandose este antiguo camino, se abandonaria el de Salinas*, era una prueba evidente de las ventajas que exponiamos, y de que no era justo privar de ellas á la Nacion y al Gobierno, con un perjuicio tan notable de dichos pueblos de la parte Oriental de ambas Provincias, y de los de Navarra, Aragon, y Castilla; pudiendose ademas conciliar este interes general con el particular de la Provincia Madre por los diferentes medios que proponiamos.

Habiendo conseguido pues persuadir al Ministerio estas verdades incontestables, y otras muchas que alegabamos á favor de nuestro utilísimo proyecto, yá por medio de la primera representacion de mi Tio y yá por las que repetí yo mismo en la Corte verbalmente y por escrito; S. M. se dignó expedir con fecha 7 de Abril de 1804 una Real orden mandando el restablecimiento del antiguo camino de S. Adrian, cuyo contenido circuló la Diputacion de Guipuzcoa á sus pueblos insertandolo en el oficio que sigue.

En medio de que á todos los pueblos de mi hermandad les habia señalado el término de quince dias en oficios que les pasé con fecha de 17 de Agosto del año último, comunicándoles el que me pasó la Direccion general de postas y caminos del Reyno, sobre la abertura de la carretera por el Puerto de San Adrian, á fin de que me expusiesen cuanto tuviesen por conveniente en orden á este proyecto: no me respondieron muchos de ellos con la prontitud que deseaba, y otros ni hasta ahora lo han verificado.

Este fue el motivo que me hizo esperar hasta fines del mes de Noviembre siguiente la ejecucion del informe que la misma Direccion me pedia sobre este asunto; y animada del mas vivo deseo de asegurar el acierto, y guiada al mismo tiempo por los sentimientos constitucionales, me ví en precision de extenderlo haciendo relacion de todos los antecedentes que precedieron á la abertura del camino real actual, y poniendo en consideracion de la misma Superioridad las razones que diferentes de mis pueblos me expusieron, así en favor del nuevo camino como contra su abertura. En este estado he recibido otro Oficio de la misma Direccion que dice así:

„En fecha de 7 del corriente ha comunicado
 „el Excelentísimo Señor Don Pedro Ceballos á
 „esta Direccion general de Correos y caminos
 „la Real Orden siguiente.

„Convencido el REY de la innegable utilidad

„general que se sigue de la mayor y mas ex-
 „tensa comunicacion por medio de nuevos ca-
 „minos, siempre que aquellos para su construc-
 „cion y conservacion no sean perjudiciales al
 „estado ni á los pueblos; y de que es igualmen-
 „te incontestable la utilidad y beneficio que pue-
 „de y debe seguirse de la habilitacion del trozo
 „de camino de antiguo é inmemorial uso, car-
 „retera general de Francia desde la Ciudad de
 „Vitoria por los pueblos de Galarreta, Cegama,
 „Segura, á Villafranca, propuesto por el Co-
 „mandante militar de Marina de la Provincia de
 „San Sebastian Don José de Astigarraga, ó sea
 „á nombre de los pueblos de la Parzonería de
 „San Adrian de la Provincia de Guipúzcoa: y
 „para evitar las disputas de desunion de parte
 „de estos pueblos de una misma Provincia Ma-
 „dre, tratando de hacerse dueños del citado tro-
 „zo de carretera, ocurriendo á su construccion,
 „como la Provincia lo es de la otra ruta de ac-
 „tual uso que construyó con Real aprobacion á
 „su costa, de lo cual, á pesar del zelo lauda-
 „ble de los pueblos solicitantes, provendrian da-
 „ños y perjuicios que se recelan por la misma
 „Provincia, ha resuelto S. M., *bien enterado del*
 „*expediente instruido en esta materia*, que es muy
 „conveniente que la Provincia de Guipúzcoa,
 „en cuerpo general, como dueña de la carrete-
 „ra actual, como que puede serlo de la otra
 „ruta que se propone habilitar, y de comun a-

acuerdo con los pueblos de la Parzonería de San
 Adrian y sus comisionados; trate de conciliar
 y calcule los medios y arbitrios que se han
 propuesto por dicha Parzonería, los que ge-
 neralmente pueda obtener la Provincia por sí
 y sus demas pueblos, para encargarse la misma
 de la construccion y habilitacion del trozo de
 carretera enunziado desde Vitoria por los pue-
 blos de Galarreta, Salvatierra, (Puertos de San
 Adrian, é Idiazabal) Cegama, Segura, á Bea-
 sain ó Villafranca, en el punto de union de la
 carretera por el otro lado y de actual uso, y
 desde el cual sigue á Francia, bajo del Plan
 que deberá hacer levantar al tiempo del reco-
 nocimiento que practique por facultativo de pe-
 ricia é imparcialidad, y del cálculo de su cos-
 te, que uno y otro con el Plan de arbitrios que
 se acuerden, se remitirá á esta Superintendencia
 general, para que precedido examen de todo,
 recaiga la Real aprobacion: no olvidando la
 Provincia de conciliar igualmente la contribu-
 cion, ó cuota que debe corresponder á la Pro-
 vincia de Alava por lo respectivo á su territo-
 rio. Por cuyo medio cree S. M. que, beneficia-
 dos los pueblos de la parte oriental de la Pro-
 vincia en el modo y forma que lo desean por
 su facil comunicacion con las provincias inte-
 riores, podrán combinar sus contribuciones á
 favor del fondo general del cuerpo de la Pro-
 vincia para la construccion, conservacion y

«responsabilidad de la carretera por ambos parages
 «y rutas, así como contribuyen con mayor por-
 «cion de intereses los pueblos ó situados ó cer-
 «canos á la carretera actual en la parte occiden-
 «tal de la misma Provincia; y que entonces dueña
 «esta, como lo es, de las cadenas de peage exis-
 «tentes, y como deberá serlo con las que con jus-
 «ticia se establezcan tambien con su Real per-
 «miso en el nuevo trozo de carretera, que será
 «parte de la principal y general y no ramal trans-
 «versal; aprovechará los productos de todo trán-
 «sito y comercio por cualquiera de ambos la-
 «dos que se practique, ó para Francia, ó pa-
 «ra el interior del Reyno, ó en el de la Pro-
 «vincia, segun la mayor conveniencia del públi-
 «co transeunte, quedando, por el trozo actual de
 «ruedas la comunicacion con los puertos de Bil-
 «bao, Motrico, Deva, Guetaria, &c. por las hi-
 «juelas que estos Departamentos han construido,
 «y se proponen construir, y con los Reales es-
 «tablecimientos de Placencia, y Seminario de Ver-
 «gara; y finalmente, que si el tránsito público pre-
 «firiere mas, como es probable, en algun tiem-
 «po la ruta del Puerto de San Adrian, é hi-
 «ciesen sus ventajas mudar la carrera del Correo,
 «no será difícil de combinar entonces el reparti-
 «miento de la correspondencia en la misma Pro-
 «vincia, como el curso de las Reales Postas.
 «Y lo traslado á V. S. de Real orden para
 su inteligencia y gobierno, y para que comuni-

„candola á la Provincia de Guipúzcoa, y de-
 „más cuerpos y personas á quienes correspon-
 „da, tenga su puntual y debido cumplimiento.

„Y la trasladamos á V. S para su inteligen-
 „cia y gobierno, en concepto de que tambien
 „la comunicamos al Comandante de Marina de
 „San Sebastian, representante de los Pueblos
 „de la Parzonería de San Adrian, para que
 „por unos y otros se concurre al cumplimien-
 „to de dicha soberana resolucion en cuanto
 „respectivamente esté de su parte.

„Dios guarde á V. S. muchos años. Ma-
 „drid 16 de Abril de 1804 = Agustín Betan-
 „court = M. N. y M. L. Provincia de Guipuz-
 „coa, y su Diputacion.“

Del contenido del mismo oficio conocerá Vmd.
 que excede los límites de mis facultades el cum-
 plimiento de la Real Orden que queda inserta.
 Por tanto la he remitido á la decision de mi
 primera Junta general; y se la comunico á Vmd.
 anticipadamente, á fin de que examine este asun-
 to, arbitre los medios del cumplimiento de las
 soberanas disposiciones, conciliando el interes
 general del pais; y que los apoderados de
 Vmd. vayan enterados de todo al citado mi
 Congreso.

Con este motivo no puedo menos de ad-
 vertir á Vmd. que en cumplimiento de lo de-
 cretado en las Juntas generales que celebré el
 año de 1792, se sirva darme parte para el dia

primero del mes próximo del Apoderado ó Apoderados que en nombre y representacion de Vmd. deban asistir á las que se celebrarán en Tolosa por el mes de Julio.

Me lo prometo así del acreditado zelo y atencion de Vmd., y ofreciendole las veras de mi verdadero afecto, pido á Dios guarde á Vmd. muchos años. De mi Diputacion en la N. y L. Villa de Azpeytia 12 de Mayo de 1804.= Don Agustin Altuna.= Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa.= Ignacio Vicente de Mandiola.= N. y L. Villa de

CAPITULO IV.

Disposiciones tomadas por los pueblos de la Parzonería general, y por las Provincias de Alaba y Guipuzcoa congregadas en Juntas generales, para tratar del restablecimiento del camino de San Adrian, en cumplimiento de la precedente Real orden.

Luego que en la Secretaría de Estado se me entregó un ejemplar de la Real orden que se ha insertado en el capítulo anterior, remití copia de ella desde la Corte á la N. y L. Villa de Segura; la cual tubo á bien honrarme en contestacion con el oficio siguiente.

„Señor Don Luis de Astigarraga=En el Ayuntamiento celebrado este día he tenido muy presente la puntualidad que Vmd. tubo en remi-

primero del mes próximo del Apoderado ó Apoderados que en nombre y representacion de Vmd. deban asistir á las que se celebrarán en Tolosa por el mes de Julio.

Me lo prometo así del acreditado zelo y atencion de Vmd., y ofreciendole las veras de mi verdadero afecto, pido á Dios guarde á Vmd. muchos años. De mi Diputacion en la N. y L. Villa de Azpeytia 12 de Mayo de 1804.= Don Agustin Altuna.= Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa.= Ignacio Vicente de Mandiola.= N. y L. Villa de

CAPITULO IV.

Disposiciones tomadas por los pueblos de la Parzonería general, y por las Provincias de Alaba y Guipuzcoa congregadas en Juntas generales, para tratar del restablecimiento del camino de San Adrian, en cumplimiento de la precedente Real orden.

Luego que en la Secretaría de Estado se me entregó un ejemplar de la Real orden que se ha insertado en el capítulo anterior, remití copia de ella desde la Corte á la N. y L. Villa de Segura; la cual tubo á bien honrarme en contestacion con el oficio siguiente.

„Señor Don Luis de Astigarraga=En el Ayuntamiento celebrado este día he tenido muy presente la puntualidad que Vmd. tubo en remi-

„tirme copia de la Real orden, que trata del
 „camino de coches por el puerto de San Adrian.
 „He acordado reiterar á Vmd. las mas atentas
 „y debidas gracias por la puntualidad que ha
 „tenido en ello, y *por los muchos pasos que ha*
 „*dado para su consecucion;* por lo mismo no du-
 „do que, haciendo el aprecio que merece mi agra-
 „decimiento, procurará ir continuando en sus ta-
 „reas hasta conseguir nuestros descos. = Nuestro
 „Señor guarde á Vmd. muchos años. Segura, de
 „de mi Ayuntamiento 19 de Mayo de 1804.=
 „José Luis de Aguirreburualde=Por la N. y L.
 „Villa de Segura, Su Secretario de Ayuntamien-
 „tos = José Antonio de Gorrochategui. (1)

Habiendose tambien pasado anteriormente copia de la Real orden por la N. Villa de Segura á la Parzonería particular de Alava, compuesta de la Leal Villa de Salvatierra, y de las Nobles Hermandades de San Millan y Asparrena; esta comunidad en Junta celebrada el dia 29 de Abril, llena de gozo por la obtencion de la Real orden, habia acordado y resuelto, que se continuasen las diligencias necesarias para la ejecucion del proyecto, *hasta ver realizados los pensamientos de ambas Parzonerías,* esperando por

(1) Otras diferentes Villas y aun la Parzonería general, compuesta de un número considerable de pueblos, tuvieron á bien manifestarme su gratitud con el mismo motivo, honrandome con iguales cartas y decretos, que conservo en mi poder.

entonces la determinacion que tomarían las Provincias de Guipuzcoa y Alaba, para proceder de acuerdo con estas; supuesto que S. M. dejaba á su arbitrio y eleccion el restablecer el camino de San Adrian, bien fuese por su propia cuenta, ó bien á expensas de los Pueblos de la Parzonería general,

Por lo que toca á la Provincia de Alava, reunida igualmente en Juntas generales en la Villa de Labastida el dia 5 de Mayo del mismo año, nombró una comision, compuesta de los Señores Don Esteban Ruiz de Olano, y Don Francisco de Vicente, Procuradores generales de las Hermandades de Balderéjo y Zigoitia, para que, de acuerdo con el Consultor de la Provincia, expusiesen su opinion é informe acerca del contenido de la precedente Real orden. En la sesion del dia 7 presentaron estos Señores Comisionados su dictamen firmado con fecha del 6 esponiendo en él, que siendo evidente el que por la ruta de San Adrian se acortaba considerablemente el camino, y que resultaban otras muchas é incalculables ventajas; la Provincia debia pensar en adoptar algunos medios para realizar esta empresa, *la cual no podia menos de ser promovida por el Ministerio; y que en ésta suposicion sería prudencia el tomar á su cuenta el gasto y los productos*, mas bien que no dejar uno y otro al arbitrio de los pueblos de la Parzonería. Conformandose la Provincia con este informe, acor-

dó que *sirviese de decreto en forma*, dando comision para ello al Señor Diputado General Don José Joaquin de Salazar, con encargo de que procediese de acuerdo con la Provincia de Guipuzcoa, y diese cuenta á la de Alava del resultado que hubiese.

En los dias 12 y 13 del mismo mes de Mayo se reunió tambien en Salvatierra la Parzonería general de Guipuzcoa y Alava; á cuyas sesiones asistí como representante de la N. y L. Villa de Cegama. En ellas se trató igualmente del contenido de la referida Real orden, del modo de dar cumplimiento á ella, y de lo dispuesto por la Provincia de Alaba en su junta general celebrada el dia 7 en la Villa de Labastida. En atencion á todo, animado aquel congreso de un laudable celo patriótico y de los mas vivos deseos de ver realizado su antiguo proyecto, decretó se continuasen con actividad las diligencias necesarias al intento, procediendo en todo de acuerdo con ambas Provincias.

Ultimamente, por el mes de Julio del mismo año de 1804, congregada la Provincia de Guipuzcoa en Juntas generales, celebradas en la N. y L. Villa de Tolosa, (á que tambien concurrí como representante de la de Cegama) en la sesion del dia 12 trató del cumplimiento de la expresada Real orden; y para proceder con madurez y acierto, nombró una comision compuesta de los Señores apoderados de la Ciu-

dad de S. Sebastian, y de las Villas de Segura, Cegama, Idiazabal Leniz, Mondragon, Mortrico, Villafranca, Tolosa, Azpeitia, Oyarzun, y Vergara, á fin de que, examinando el asunto con reflexion, espusiesen su dictamen á la Junta.

En la sesion del 13, despues de haberse leído la precedente Real orden de 7 de Abril, estos Señores comisionados, (1) que anteriormente habian discutido y meditado entre sí el asunto á que se refiere, presentaron su informe concebido en los términos siguientes.

„M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa. Los comisionados de V. S. para conferenciar, y proponer el modo y medios de dar el debido cumplimiento á la Real órden de 16 de Abril último que trata de la construccion del Camino real por Segura y monte de San Adrian, hemos discurrido el punto con madurez, y reflexion, y en su consecuencia tenemos el honor de proponer á V. S. que, si lo conceptuase oportuno, puede acordar lo siguiente:

1.^o Que en cumplimiento de la insinuada Real órden de 16 de Abril último, y lo decretado en las Juntas VII. y XII. de las generales celebradas el año de 1796 en la N. y L. Villa de Segura, se tomen las providencias necesarias para poner en execucion con la mayor

(1) Tambien debí á la M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa el honor de que me nombrase por uno de los individuos que componian esta comision.

brevedad, y de luego á luego, á ser posible, el proyecto del referido Camino, que en aquel Congreso, y en otros muchos se ha tenido por tan útil, y necesario.

2º Que en atencion á que por ahora la caja de caminos de V. S. se halla exhausta de medios, se encargue á la Parzoneria execute con la brevedad posible el insinuado Camino de la Parzoneria por Segura, solicitando para el efecto los caudales, y arbitrios necesarios, con arreglo á la insinuada orden de 16 de Abril.

3º Que á fin de que no haya la menor dilacion en tan útil proyecto se sirva V. S. encargar á un perito de su satisfaccion, que con arreglo á lo que se dispone en la insinuada Real orden, levante un plano y diseño correspondientes con la regulacion de gastos: procediendo en todo esto de union y conformidad con los Señores Comisionados de la misma Parzoneria,

4º Que á fin de que la Parzoneria pueda desde luego empezar á trabajar su camino, disponga V. S. encargar eficazmente á su Agente, (1) que coadyube á la consecucion de la aprobacion de los arbitrios que solicite aquella, y principalmente del establecimiento del peage, para que en su virtud pueda recoger los fondos necesarios para el intento, á fin de no malograr, ni un ins-

(1) La provincia ha tenido siempre en la Corte un Agente negocios.

tante la execucion de un Camino tan útil y ventajoso al servicio del Rey, al Estado, y á la generalidad del pais.

5.^o Se formará una caja para el producto de las cadenas, y demas arbitrios propuestos por la Parzonería, para ocurrir á las atenciones del citado camino, y esta caja estará á disposicion de la misma, ó su representacion.

6.^o La representacion de la Parzonería presentará á la de V. S. anualmente cuentas justificadas del producto é inversion de los caudales que entrasen en la referida Caja, y no será árbitra de disponer de ellos, sino para la conservacion del Camino, y pago de réditos de los Capitales que se tomasen para su construccion.

7.^o El sobrante que resultare, cubiertos dichos dos objetos, se destinará por la Parzonería á la decapitacion de la principalidad que se haya tomado por la misma para la execucion del camino con preferencia de los de mayor interes.

8.^o Si en algun año sucediese que en lugar de sobrante resulte deficit, se cubrirá este por el dinero existente en la caja, si és que le haya, y en caso de que no le haya, lo proporcionará la Parzonería, sirviendo de aumento de Capital.

9.^o La Parzonería, ó su representacion acreditará en debida forma á la Diputacion ó Junta de V. S. el capital, ó capitalidades que haya tomado y con qué interes.

10 Si el sobrante del primer quinquenio presentáre el resultado de que dicha capitalidad, ó capitalidades quedarán redimidos antes de los veinte primeros años despues del establecimiento de Cadenas, podrá la Parzonería, de acuerdo con V. S. disminuir los arbitrios, regulandolos de modo que queden luidos los capitales á los veinte años poco mas ó menos.

11 Que despues de luidos los capitales, ó hecha la Provincia dueña del camino por qualquier medio, la Parzonería será árbitra de continuar ó suprimir los arbitrios que se hayan impuesto, precedida Real aprobacion.

12 A luego que se verifique la total extincion de capitales, la Parzonería deberá hacer una entrega formal, y solemne del camino á V. S. sin desembolso alguno suyo, y entregará igualmente el producto que hubiese en la Caja, desde cuya época, quedará V. S. dueña absoluta del Camino, y producto de peages.

13 Las cantidades que se invirtieren en levantar el plan, y las correspondientes á qualquiera otras diligencias necesarias que se hayan practicado ó practiquen para la execucion de este proyecto, se agregarán al capital, igualmente que los intereses que corran desde que se haya recibido el dinero necesario hasta el establecimiento de peages.

14 Que interin se verifique la entrega del Camino á V. S., quede la Parzonería exenta de

1a Contribucion del cinco por ciento, y que llegada aquella época haya de contribuir en adelante con el diez por ciento, como los demas Pueblos del Camino real.

15 Que V. S. confiera sus facultades á dos ó tres sugetos de su confianza, para que en su nombre se entiendan con los Comisionados de Alava, y de la Parzonería.

16 Que si V. S. mejorando el estado de sus fondos quisiere no valerse del modo de decapitacion que vá propuesto, sino reintegrar de una vez á la Parzonería de todos los Capitales que se hayan invertido en el Camino, sea árbitra de poderlo hacer, quedando desde entonces dueña absoluta de él.

17 Que V. S. de acuerdo con los Comisionados de la Parzonería, disponga el modo y forma en que se hayan de verificar las decapitaciones.

18 Los remates de las Cadenas, ó barreras se harán en nombre de la Parzonería por la Justicias, en cuyo distrito se colocaren en la misma forma que se verifica con las del camino actual.

Hemos procurado conciliar los intereses de V. S. con los de la Parzonería, y nos lisonjeamos de haberlo conseguido; pues por los medios propuestos podrá verse V. S. dentro de veinte años, poco mas ó menos, dueña absoluta de un nuevo hermoso camino: sin que se haya extrai-

do ni un solo real de las Caxas de V. S. quedando con esto compensado el perjuicio que de pronto podrá sufrir su Caja de Caminos, y la Parzonería disfrutará tambien del beneficio, que inmediatamente le resulta abriendose así nuevas comunicaciones. y logrando las grandes utilidades que resultan de ello. Esperamos por tanto merecer la aprobacion de V.S. á quien rogamos á Dios la prospere muchos años. Tolosa y Julio 13 de 1804:=*Miguel Joaquin de Lardizabal y Amezqueta.* = *Ramon Maria de Zurbano.* = *Luis de Astigarraga.* = *Francisco de Irimo.* = *Fernando Maria de Izquierdo.* = *Manuel Ignacio de Urreta.* = *Ignacio Vicente de Sarasti.* = *Manuel José de Zavala.* = *Juan Francisco de Moya y Jáuregui.* = *Joaquin Maria de Otalora.* = *José Ignacio de Mendia.* = *Santiago de Ayala.* = *Juan Antonio de Lardizabal.* = *José Ignacio de Altuna.* = *Fernando de Mayora.* = *Evaristo de Echagüe.* = *Manuel Antonio de Urreiztieta.*

Luego que se leyeron los diez y ocho artículos precedentes propuestos por la Comision, el Apoderado de la Villa de Mondragon presentó una breve exposicion, en que solicitaba en suma que la Diputacion se entendiese directamente con la Provincia de Alaba en quanto á la execucion del camino proyectado, sin que se nombrasen para ello Comisionados especiales, como se proponia en el artículo 15; pero la Jun-

ta, desestimando este dictamen, acordó el decreto que sigue.

„ Y habiendo adoptado la Junta en todas
 „ sus partes el descargo de los Señores Comisio-
 „ nados, sin embargo de la exposicion de Mon-
 „ dragon, ordenó que se guarde, y cumpla quanto
 „ contiene aquel, como Decreto suyo, con gracias
 „ á la Comision por sus esmeros, y acierto en
 „ la formacion, y conciliacion del Plan que pre-
 „ senta. La Villa de Beasain dijo, que se ofrece
 „ á hacer el Camino de su jurisdiccion, que debe
 „ enlazarse con el de S. Adrian, y la Junta acep-
 „ tó, y agradeció esta oferta.”

Los representantes de Villareal, Salinas, (1) y otros siete pueblos expusieron tambien algunas razones contra lo que se proponia en el artículo 14; pero la Junta (que se componia de los representantes de las dos únicas Ciudades de la Provincia de Guipuzcoa, que son S. Sebastian y Fuenterrabía, y de 54 Villas), despues de haber discutido el punto por espacio de muchas horas, desestimó dichas razones, y confirmó con toda esta mayoría de votos el decreto anterior en los términos siguientes.

(1) Debe notarse aqui, que por estos pueblos y por el de Mondragon es por donde pasa el actual camino Real, y que sus habitantes tienen algun interes peculiar en que no se verifique nuestro proyecto, á pesar de la utilidad general que ha de redundar de su execucion,

«Y por último sin embargo de las precedentes exposiciones, el Señor Corregidor, en virtud del requerimiento hecho por la N. Villa de Cegama, mandó que se guarde, y cumpla la orden de S. M.: Y la Junta acordó que se lleve á efecto lo propuesto por la Comision, y lo resuelto por la mayoría conforme á la misma Real orden. En consecuencia para la comision de este camino de parte de la Provincia, de que se trata en el descargo, fueron nombrados los Señores Don Manuel José de Zabala, Alcalde de esta Villa, Don Fernando María de Yzquierdo y Aguirre, y Don Agustín de Iturriaga.

«Con lo qual se dió fin á la Junta particular, y por su mandado firmé yo el Secretario.=
Matheo de Heriz»

CAPÍTULO V.

Reconocimiento del terreno desde Beasain á Cegama, y de toda la Cordillera de S. Adrian por el Teniente Coronel de Yngeniéros D. Carlos Le-maur en compañía de Don Fernando María de Izquierdo, y de D. Luis de Astigarraga, con el fin de fijar la direccion del camino proyectado, y levantar el plano necesario para su execucion.

Habiendo tomado las Provincias de Alava y Guipuzcoa las disposiciones que quedan re-

«Y por último sin embargo de las precedentes exposiciones, el Señor Corregidor, en virtud del requerimiento hecho por la N. Villa de Cegama, mandó que se guarde, y cumpla la orden de S. M.: Y la Junta acordó que se lleve á efecto lo propuesto por la Comision, y lo resuelto por la mayoría conforme á la misma Real orden. En consecuencia para la comision de este camino de parte de la Provincia, de que se trata en el descargo, fueron nombrados los Señores Don Manuel José de Zabala, Alcalde de esta Villa, Don Fernando María de Yzquierdo y Aguirre, y Don Agustín de Iturriaga.

«Con lo qual se dió fin á la Junta particular, y por su mandado firmé yo el Secretario. =
Matheo de Heriz»

CAPÍTULO V.

Reconocimiento del terreno desde Beasain á Cegama, y de toda la Cordillera de S. Adrian por el Teniente Coronel de Yngeniéros D. Carlos Le-maur en compañía de Don Fernando María de Izquierdo, y de D. Luis de Astigarraga, con el fin de fijar la direccion del camino proyectado, y levantar el plano necesario para su execucion.

Habiendo tomado las Provincias de Alava y Guipuzcoa las disposiciones que quedan re-

feridas en el capítulo anterior, lo mas urgente era ya buscar un facultativo hábil, que reconociese el terreno desde Beasain á S. Adrian, y levantar el plano necesario para la execucion del camino proyectado. Como mi Tio el Comandante de Marina D. José Astigarraga, y mi hermano político D. Fernando María de Izquierdo, Comisionado de la Provincia de Guipuzcoa, residian en S. Sebastian, y se hallaban noticiosos de los grandes conocimientos teóricos y prácticos del Teniente Coronel de Ingenieros D. Carlos Lemaury, á quien trataban diariamente con la mas fina amistad y confianza, consiguieron de él, aunque con mil dificultades y á fuerza de instancias, el que se encargase de uno y otro trabajo.

Por septiembre del año de 1804 vino pues el hábil é infatigable Lemaury, acompañado del referido Izquierdo á mi casa de Segura; y habiendo tenido yo el honor de hospedarle en ella por muy pocos dias nos trasladamos todos tres á la Villa de Cegama, que está situada al pie del monte de S. Adrian. Por espacio de dos semanas recorrimos diariamente aquella cordillera, llevando en nuestra compañía algunos mozos que conducian las cadenas é instrumentos necesarios para la medicion del terreno y demas operaciones geométricas; y el Escribano D. Francisco de Irímo, que como vecino de Cegama conocía perfectamente todo aquel territorio, tubo tambien la bondad de acompañarnos algunos dias en nuestras correrías. Des-

pues de recorrer diariamente todas aquellas montañas; las mas de las noches bajabamos á Cegama, donde el S. D. Martin José de Arza, Caballero de la órden de Carlos III, y vecino de la misma Villa nos hospedaba esplendidamente en su casa, haciendo en nuestro obsequio un gasto considerable, sin mas interes que el de contrair este mérito en servicio de la patria.

Luego que se concluyeron estas operaciones, y que se reconoció y midió igualmente el terreno que hay desde Cegama hasta el puente de Igarza en jurisdiccion de Beasain; el Ingeniero Lemaure en compañía del comisionado Izquierdo regresó á S. Sebastian; donde en los dias y horas que le permitian las ocupaciones de su empleo, acabó de delinear y poner en limpio el plano del camino en el año de 1805, juntamente con el cálculo de su coste. Escribió tambien al mismo tiempo una descripción circunstanciada de toda la cordillera de S. Adrian, que habiendonosla confiado manuscrita á mi Tio el Comandante de Marina y á mí, la imprimí en S. Sebastian de órden de la Parzonería general, firmada por el Arquitecto D. Joaquín Ignacio Zunzúnguí, por haberlo querido así el mismo Lemaure en fuerza de algunas razones que para ello tubo. En esta descripción, despues de hablar de los inconvenientes que se presentan para dirigir el camino, como anteriormente, por el Boquerón ó peña horadada de S. Adrian, y de los in-

menos gastos ó imposibilidad de ejecutarlo por otros diferentes puntos de la misma cordillera; para demostrar en fin las ventajas que resultarán de hacerlo por la falda de *Otsaurte*, desde la página 31 se explica así:

Idea general de direccion.

„Todas estas empresas, para ser dirigidas en terrenos desiguales, y con particularidad en paisajes montuosos, tienen, como todas, sus principios y reglas, de que no se puede prescindir ni separarse sin exponerse á cometer absurdos de la mayor consecuencia. Hay puntos en los paisajes montuosos que están dados por la naturaleza para el paso y comunicacion de los caminos y canales, los quales es preciso buscar y encontrar, y aun entre ellos conocer los mas cómodos y económicos: tales son los puntos de division de vertientes, los mas baxos en la proximidad á la direccion que debe seguirse. Hay otros, de los quales unos pueden ser determinados por las circunstancias locales ó particulares del terreno, como el paso estrecho de un rio; el cual debe elegirse por la economía que resultará en la execucion de un puente; y otros que deben evitarse, y son un barranco, un terreno pantanoso, un torrente ó aluvion, un gran peñasco, &c. En fin, hay otros que pueden ser accidentales, como el de haber de pasar necesariamente por

ciertas y ciertas poblaciones, &c.; pero así unos como otros nos parece deben exígir gran número de operaciones, y combinar muchas circunstancias, antes de poder llegar á determinar la mejor direccion y traza de cada una de estas empresas.”

Me hallo muy distante de atreverme á decir que sabria fixar algunas de ellas por la exâctitud de estos principios, que desde luego suponen conocimientos teóricos y prácticos, y aquel golpe de ojo, que á fuerza de exercicio suele ser decisivo acercandose á la exâctitud; pero sí, que he leído y visto algo, y que habiendo tratado algunas personas instruidas con la meditacion y observacion que por algun tiempo he dedicado á estas empresas, mi opinion podrá contribuir acaso á que los naturales procedan con mas circunspeccion en ellas, ó á lo menos podrá facilitar unas ideas mas exâctas del terreno á la Direccion general de Correos y Caminos, la qual, reuniendo á los expresados conocimientos su notoria ciencia y práctica, sabrá hacer la eleccion que corresponda.”

„Todos saben que de las varias cordilleras de montañas que dividen la *España*, nacen por cada uno de sus lados diversidad de rios, que van á confundirse en los mares *Oceano* y *Mediterraneo*, los quales tienen cada dos de ellos una loma ó cordillera de segundo orden que les es comun, y cuya mayor elevacion en toda su lon-

gitud es la linea divisoria de sus vertientes. En esta es en donde se encuentran unos puntos mas baxos que otros, y aun se observan varias de estas lomas ó cordilleras estar cortadas, á las quales tambien las atraviesan algunos rios, reconociendose por las laderas ó cortes de estos estrechos ó valles profundos una correspondencia é igualdad en la calidad del terreno, y en las partes que le componen, que no puede dexar la menor duda de haber hecho en otro tiempo un solo cuerpo.»

„La córdillera de *San Adrian* desde las alturas del *Boquerón* hácia *Navarra* no la ofrece tampoco á este respecto; y aunque se ha de confesar que no se halla cortada tan profundamente como otras muchas; se reconoce sin embargo haber padecido, como aquellas, algun trastorno. Toda la parte de *Atabarrate* hasta mas allá de *Apota* se halla cubierta desde cierta altura de una piedra caliza dispuesta en bancos de diferentes gruesos, cuya calidad, color, é inclinacion con el horizonte es la misma que la que se encuentra del otro lado del rio *Burunda* en la cordillera ó montaña llamada la *Barga*, en la continuacion de la qual se halla el puerto de *Olazagutia*, y la peña horadada, término de *Navarra* con *Alava*: como tambien lo son de igual calidad, color y disposicion (y aun su nacimiento ó asiento probablemente á iguales alturas) los que se encuentran en las que con *Aralar* y el

Bequerón se hallan en una línea, llamadas *Anzerquer*, *Garagarza*, y *Gazteluberria*, cuyas alturas con las de *Ichegarate*, así como son las vertientes por la izquierda del valle del río *Urdalur*, así también lo son las de la *Barga* por la derecha del valle del río *Burunda*: formando las otras dos vertientes ó laderas correspondientes á estos ríos la continuación de la montaña, que desde *Atabarrate* y *Apota* va disminuyendo en altura hasta terminarse cerca de *Alsasua*; pero así de un lado y otro de esta, como en las laderas ó cortes de aquellas, que todas forman los valles de dichos ríos, se reconocen por debaxo de la piedra caliza los bancos de pizarra, tosca y tufa, colocados por el mismo orden, de igual calidad, y con una misma inclinación; lo que parece probar sin la menor duda haberse hallado unido este terreno en otro tiempo.”

„Los barrancos sin salida, que manifiestan hundimientos, y las grandes moles de peñascos, que parecen haber sido volcados y desquiciados de su lugar, son también una prueba del trastorno que han padecido estas montañas, lo qual se observa en las inmediaciones de *Atabarrate* y *Apota*, y en este último punto la agua llovediza de uno de ellos se introduce por un agujero, y formando un torrente va á salir al río *Burunda*; pero además de esto, en el valle profundo, cuyo arroyo *Otsaurte* baxa al *Oria*, se

encuentran tres grandes peñascos á diferentes alturas y distancias; de los quales á lo menos los dos llamados *Leizabelz* y *Arbelchoeta* han sido seguramente rodados y caidos de lo alto de la montaña; porque, siendo la misma calidad de peña, sus bancos no guardan el mismo orden de inclinacion, ni entre sí ni con las de las alturas: fuera de que por encima de estos peñascos se ven los bancos de pizarra y tosca, lo que no sucede en todo el resto de ella.»

„Sea lo que fuere de esto; lo que no tiene duda es que la principal cordillera parece hallarse cortada por el mismo valle: porque, subiendo por el arroyo *Otsaurte* hasta su extremo ó nacimiento, sus laderas ó montañas son tan elevadas en este parage, que parece continuar el mismo valle, siendo así que entre las alturas de *Achu* y de *Añabaso* enfrente una de otra, aquella en la continuacion de las de *Echegarate*, y esta en la de la loma de *Sancti Espíritus*, se encuentra el punto, término ú origen de las vertientes al *Urdalur* y al *Oria*, ó por mejor decir á los dos mares *Oceano* y *Mediterraneo*.»

„Este punto de vertientes llamado *Otsaurte*, y del qual toma el nombre el arroyo que baxa al *Oria*, se halla tan baxo con respecto á la cordillera, que el punto *B* de *Aldaola* se encontrará tal vez mas de 300 ó quizás 400 pies mas elevado, y las alturas de *Achu* y *Añabaso* de 600 á 700 pies sobre el mismo punto: de for-

ma que este hallazgo, que proporcionará una comodidad singular y ahorros muy considerables en la execucion de este camino, sería tambien un descubrimiento de la mayor importancia, si la navegacion interior se hallase extendida. Por tanto, y haciendome cargo de las grandes utilidades que proporcionaria al Estado la comunicacion de unos pueblos con otros por medio de canales en nuestra Península (digno objeto á que siempre aspira nuestro benéfico Monarca, que Dios guarde); creemos deber separarnos por un instante del asunto principal de este papel, para manifestar la posibilidad de un canal de la mayor importancia.»

CAPÍTULO VI.

Interesante hallazgo del punto de vertientes al mar Oceano y al Mediterraneo, ignorado hasta esta época, como único que presenta la naturaleza para la construccion de un canal que comuniqué á ambos mares; y posibilidad de este gran proyecto sin tantas dificultades como el canal de Murcia, principiando en la inmediacion de S. Sebastian, y siguiendo por Hernani, Andoain, Tolosa, Villafranca, Beasain, Segura, y Cegama en Guipuzcoa, y por algunos pueblos de Navarra hasta unirse con el canal de Tudela.

Asi como el inmortal Cristobal Colon, fundado en sus grandes conocimientos cosmográfi-

ma que este hallazgo, que proporcionará una comodidad singular y ahorros muy considerables en la execucion de este camino, sería tambien un descubrimiento de la mayor importancia, si la navegacion interior se hallase extendida. Por tanto, y haciendome cargo de las grandes utilidades que proporcionaria al Estado la comunicacion de unos pueblos con otros por medio de canales en nuestra Península (digno objeto á que siempre aspira nuestro benéfico Monarca, que Dios guarde); creemos deber separarnos por un instante del asunto principal de este papel, para manifestar la posibilidad de un canal de la mayor importancia.»

CAPÍTULO VI.

Interesante hallazgo del punto de vertientes al mar Oceano y al Mediterraneo, ignorado hasta esta época, como único que presenta la naturaleza para la construccion de un canal que comuniqué á ambos mares; y posibilidad de este gran proyecto sin tantas dificultades como el canal de Murcia, principiando en la inmediacion de S. Sebastian, y siguiendo por Hernani, Andoain, Tolosa, Villafranca, Beasain, Segura, y Cegama en Guipuzcoa, y por algunos pueblos de Navarra hasta unirse con el canal de Tudela.

Asi como el inmortal Cristobal Colon, fundado en sus grandes conocimientos cosmográfi-

cos, y buscando por mar un paso á la India Oriental, y por consiguiente un viage mucho mas corto y ventajoso que el que antiguamente se hacía por tierra desde la Europa, se llenó de gloria con el descubrimiento del gran Continente de las Indias Occidentales, conocidas ahora con el nombre de la América; del mismo modo el habil é infatigable Ingeniero Lemaure (1) guiado de sus profundos conocimientos, teóricos y prácticos, en la direccion y construccion de caminos y canales, recorriendo la cordillera de S. Adrian en solicitud de una falda por donde mas cómoda y ventajosamente pudiese dirigir nuestro proyectado camino, contrajo un gran mérito en favor de la Nacion con el descubrimiento ó hallazgo del punto de vertientes al mar Oceano y al Mediterraneo, en el origen del arroyo de *Otsaurte*, ignorado hasta esta época, como único que presenta la naturaleza para que pueda construirse un canal de navegacion que comuniqué á ambos mares. Continuando, pues, el Sr. Lemaure su descripcion, desde la página 37 en adelante manifiesta su opinion en los términos siguientes.

Despues de estar impresos los cinco pliegos precedentes, he llegado á saber con mucha satisfaccion mia, que el S. D. Carlos Lemaure vive aun para felicidad y gloria de nuestra patria, y que es actualmente Brigadier de Ingenieros, y uno de los Directores Subinspectores del Cuerpo.

Posibilidad de comunicar los dos mares.

„Es claro que, hallándose, como he dicho, este punto de *Otsaurte* tal vez de 300 á 400 pies mas baxo que el de *Aldaola*, por el qual se hacen verter al *Oria* las aguas del *Iturbeguieta*; se podrán tomar tambien las de este mismo rio á una altura conveniente, y de modo que conducidas por el valle en una acequia, lleguen al mismo punto de *Otsaurte*, desde el qual se podría executar un canal, cuyas aguas en él baxasen de uno y otro lado, hácia esta parte por el valle del *Oria*, y de la otra por el del *Urdalur*. Este canal podría seguir por este último pasando en la inmediacion de *Alsasua*, continuaria por el valle del rio *Araquil*, para atravesarlo en el parage que fuese mas cómodo y económico; y llegaría en la inmediacion de *Artazco*, que es donde entra en el *Arga*. A este punto podría venir á unirse otro ramal de canal que baxaria de *Eugui*, el que seguiria por la derecha del rio hasta incorporarse con el anterior en la inmediacion de *Artazco*: continuarian unidos formando uno solo; baxarian por el valle del rio *Arga* hasta un punto que fuese el mas cómodo para atravesarlo sobre un puente aquíeducto, como asimismo el rio *Aragon*; y entraria en el valle del *Ebro* para incorporarse con el actual canal ó Acequia Imperial hasta *Tortosa*. Por la otra parte, baxaria, como he dicho, desde *Otsaurte* por

el valle del rio *Oria* hasta la inmediacion de *Andoain*, á cuya elevacion vendrian las aguas del rio *Leizaur* sacadas por una acequia á la altura conveniente, que se harian verter á aquel y al *Urumea*: seguiria despues, ó bien el valle de este último hasta cierto punto para introducirlo en el puerto de *Pasages*, ó bien desde cierta altura podrian separarse de aquel para dirigirlo por el de la *Antigua*, terminándolo en el puerto de *San Sebastian*. »

«No se crea que este es un proyecto tan arduo, y que ofrece tantas dificultades como el canal de *Murcia*, porque, si aquel tenía pocas aguas, á este le sobrarian: si sus minas y otras obras magnas eran de un sumo trabajo y de un gasto exorbitante, aquí no habria necesidad de executar ninguna de aquellas, aunque sí muchas esclusas, aqueductos, y puentes: en una palabra, su execucion no tendria obra alguna que fuese insuperable, ó que no pudiese concluirse en el término de un año; pero sí, sería bastante costosa esta empresa particularmente en la Provincia de *Guipuzcoa*; bastando para ello observar, que las aguas de la cordillera de *San Adrián*, ó las que desde *Otsaurte* baxan al *Oceano*, solo tienen un curso de nueve leguas, quando las que se dirigen al *Mediterraneo* desde el mismo punto le tienen de mas de sesenta: de lo qual puede inferirse la extraordinaria rapidéz de los arroyos y rios, la estrechez de sus valles,

y el excesivo declivio de las laderas de las montañas que los forman.”

“Pero, si bien se reflexiona, su gasto no equivale á las utilidades que de la comunicacion de los dos mares resultarian á la Nacion, las quales serian tan inmensas, como son incalculables. El ahorro, comodidad, y seguridad que se lograria evitando una navegacion larga y penosa de casi la vuelta de toda la Península: la conveniencia, seguridad y economía que resultaria á la Marina (particularmente en tiempo de guerra) de conducir á uno, y otro mar las anclas, armas y demas ferreteria, igualmente que las maderas de construccion de los principales montes, en que se inutilizan por no poderse transportar: la facilidad de llevar á los extremos de estos canales todas las municiones de las Fábricas de *Eugui* y *Orbaiceta*: el comercio mas inmediato que tendrian con la mar los Reynos de *Navarra* y *Aragon*, una parte de *Cataluña*, y aun de *Castilla la vieja* por la Provincia de *Alava*: el fomento de la cultura de riego, que asegurando y multiplicando los frutos, les daria siempre una igual estimacion por la mas fácil y cómoda salida; y en fin el aumento de tierras empleadas en el dia en mantener caballerías para las conducciones; la disminucion de estas, y la multiplicacion extraordinaria de brazos, sería el resultado feliz de esta empresa, y de qualquiera otra de su clase.”

No ha sido mi ánimo proponer la comunicacion de los dos mares, para que se piense en ejecutarla desde luego; al contrario, creo que es por donde debería concluirse despues de perfeccionados todos los canales que es posible realizar en el Reyno, como mas fáciles, y menos costosos: mi objeto ha sido solo el de dar á conocer el punto de *Otsaurte* que me persuado ha estado desconocido hasta el dia de hoy con esta idea, para que en los tiempos venideros puedan aprovecharse de él como el único dado por la naturaleza para la expresada comunicacion de los dos mares por estas montañas: debiendo añadir ahora en comprobacion de lo mismo, lo que expresa la Real Provision de S. M., y Señores del Consejo del año de 1777, aprobando el papel de reflexiones, correcciones, y adiciones hechas por el Ingeniero D. Cornelio Juan Krayenhorf para el proyecto y execucion del canal de Aragón, quien en la 2.^a Seccion al párrafo 35, dice lo siguiente: *El mayor beneficio que puede producir mi proyecto es de hacer navegable el Ebro desde la presa mas arriba de Tudela hasta la altura de Azobia en Vizcaya, en donde se abrirá el monte, ya sea por una galeria, ó de otro qualesquiera modo, &c.* Lo qual prueba, sin detenerme á hacer reflexiones sobre la facilidad con que se expresa dicho Ingeniero, que ni por él ni por D. Ramon de Piñateli, que parece recorrió con es-

te objeto estas montañas y las de Vizcaya, ha sido conocida la altura de *Otsaurte*: ó, si la vieron, no alcanzaron á lo menos á distinguir su utilidad para el paso del canal de Aragon, que comunicase á los dos mares; pero ya que la naturaleza la está brindando, así para la direccion del camino, como para la del canal, me serviré de ella por ahora á lo menos para dirigir por aquel punto el nuevo trozo de camino que se proyecta, y cuya descripcion voy á hacer..”

CAPÍTULO VII.

Descripcion del camino proyectado por la salida de Otsaurte; su longitud y ventajas comparadas con los defectos del actual camino de Salinas; y cálculo del coste que tendrá el nuevo trozo que se intenta construir por aquel punto.

Despues de haber manifestado el Señor Ingeniero Lemaun las ventajas que resultarán de dirigir nuestro camino por el punto de *Otsaurte*, desde la página 42 hasta la 58 hace su descripcion del modo que veremos á continuacion.

Descripcion del nuevo trozo de camino.

Este se separará del actual en el puente de *Igarza*; (1) desde donde, dexando el rio á la derecha, seguirá por la vega del mismo valle del *Oria*,

(1) El puente de *Igarza* se halla en jurisdiccion de *Beasain*, contiguo á la ferrería del mismo nombre.

te objeto estas montañas y las de Vizcaya, ha sido conocida la altura de *Otsaurte*: ó, si la vieron, no alcanzaron á lo menos á distinguir su utilidad para el paso del canal de Aragon, que comunicase á los dos mares; pero ya que la naturaleza la está brindando, así para la direccion del camino, como para la del canal, me serviré de ella por ahora á lo menos para dirigir por aquel punto el nuevo trozo de camino que se proyecta, y cuya descripcion voy á hacer..”

CAPÍTULO VII.

Descripcion del camino proyectado por la salida de Otsaurte; su longitud y ventajas comparadas con los defectos del actual camino de Salinas; y cálculo del coste que tendrá el nuevo trozo que se intenta construir por aquel punto.

Despues de haber manifestado el Señor Ingeniero Lemaun las ventajas que resultarán de dirigir nuestro camino por el punto de *Otsaurte*, desde la página 42 hasta la 58 hace su descripcion del modo que veremos á continuacion.

Descripcion del nuevo trozo de camino.

Este se separará del actual en el puente de *Igarza*; (1) desde donde, dexando el rio á la derecha, seguirá por la vega del mismo valle del *Oria*,

(1) El puente de *Igarza* se halla en jurisdiccion de *Beasain*, contiguo á la ferrería del mismo nombre.

sosteniendosele á la altura conveniente, de modo que no puedan perjudicarle las mayores avenidas, hasta atravesar el rio *Idiazabal* sobre un puente que se construirá de nuevo; desde el qual empezará á subir á la Villa de *Segura*, la que atravesará en su longitud, y á su salida empezará á bajar, dejando el rio á la derecha, y abandonando el actual camino, hasta volverlo á encontrar del otro lado del puente llamado *Inshausti*. Desde allí seguirá la direccion del camino viejo pasando por la Villa de *Cegama*; á cuyo extremo y cerca del molino atravesará el rio sobre un puente, que tambien deberá construirse nuevo. Continuará despues subiendo por la direccion antigua hasta la salida del barrio de *Idiaquez*, donde volverá á atravesar el rio, y desde allí seguirá subiendo por la ladera de la montaña hasta el alto del puerto de *Otsaurte*. Deberá luego continuar por el valle del rio *Urdalur*, que dejará bajando siempre á la izquierda; siendo preciso por consiguiente entrar en *Navarra* á poca distancia del mismo puerto, y continuar por el confin de aquel Reyno, dexando á la izquierda á *Alsasua*. Pasará al pie de la Texería de *Zigordia*; se dirigirá al pueblo de este nombre, en donde sobre el actual puente atravesará el rio *Burunda*; y desde allí empezará á subir hasta el término de *Navarra* con *Alava*, á poco mas de media legua de distancia.

„El camino en la Provincia de *Alava* no ofre-

ce la menor dificultad, ni en su direccion ni en su gasto: no obstante, creo deberia pasar por *Munain*, continuar bajando por la inmediacion al rio de este nombre, el qual podria atravesar antes de llegar á *Salvatierra*, y pasando por cerca de esta Villa, dirigirse desde ella al *Burgo*; donde atravesando el rio *Alegria* sobre el actual puente, tomaria su direccion hasta la Ciudad de *Vitoria*. Pero, como á la Provincia de *Alava* es á quien en este terreno corresponde determinar su direccion, me abstengo de hacer reflexion alguna acerca de la que dejo indicada, ciñendome á tratar solamente de la señalada por *Navarra* y *Guipuzcoa*."

"Todo el camino, empezando desde el término de *Alava* con el Reyno de *Navarra* hasta el puerto de *Otsaurte*, ó muy cerca de dos leguas de largo, será en lo general de fácil execucion, y al mismo tiempo muy cómodo para los carruages y viajeros: porque en algunos parages su mayor declivio será de $\frac{1}{10}$; en los mas de $\frac{1}{60}$; y porciones habrá tambien que se hallaran de nivel: dependiendo estas variaciones de la localidad y circunstancias particulares del terreno, con el fin de evitar por su medio las grandes excavaciones, y otras dificultades que suelen ocurrir; de modo que, sin quitar nada á la comodidad, seguridad, y hermosura del camino, se consiga no hacer gasto alguno superfluo."

"En la altura del puerto de *Otsaurte* habrá

de hacerse una excavacion, cuya mayor profundidad sea de 12 á 15 pies, la qual se terminará en cero por uno y otro lado en un largo de 40 varas; á fin de evitar, no solo un pequeño repecho demasiado agrio, sino tambien para formar con las tierras que saldrán de ella el camino á la salida de la misma por esta parte: lográndose por este medio no hacer un recodo que sería excesivamente pronto, y tambien muy ridículo é incómodo. El declivio del camino desde este punto hasta el primer puente sobre el rio *Oria* poco antes de llegar al barrio de *Idiaquez*, ó en algo mas de media legua, será en lo general bajando $\frac{1}{20}$; no debiendo variar este sino en la proximidad á los tres peñascos conocidos con los nombres de la *Peña grande de Otsaurte*, *Arbelchoeta*, y *Leizabelz*, que son tres puntos dados, al pie de los quales deberá pasar el camino, de modo que se eviten los gastos de mayor consideracion."

"Del mismo modo continuará á *Cegama*, y aun mas allá por el actual camino hasta el puente de *Inchausti*; pero no obstante, su declivio será alternando el de $\frac{1}{20}$ con el de $\frac{1}{30}$ hasta aquel pueblo, á fin de evitar las mayores excavaciones; y debiendo en lo general ensancharse todo él, aun en la parte que sigue por la vega desde la salida del expresado pueblo, habrá que levantarlo, y suavizar algunos recodos demasiado prontos para los carruages. Desde dicho puen-

te el camino empezará á subir imperceptiblemente variando de $\frac{1}{100}$ y de $\frac{1}{20}$, segun que mas convenga, hasta entrar en la Villa de Segura; pero á su salida en lo bajo del valle, será preciso levantar una parte formandolo en terraplen, y de modo que el declivio de esta bajada de solas 350 varas de largo sea el de $\frac{1}{20}$. Continuará despues bajando muy suavemente hasta el puente sobre el rio *Idiazabal*, á la salida del cual se formará tambien el camino en terraplen de una altura igual á aquel y en una longitud de 160 varas para dirigirlo á la orilla del rio, y evitar una subida que de otro modo seria muy agria, como tambien la bajada por el otro lado, donde el nuevo volverá á encontrar el actual. Finalmente desde este punto hasta el puente de *Igarza* el camino seguirá, como he dicho, por la vega del valle; y por consiguiente no habrá en él ni subidas, ni obras de consideracion.

Por esta sencilla narracion cualquiera se persuadirá facilmente no solo de la extraordinaria economía en la ejecucion del camino por esta direccion respecto al excesivo gasto que hubiera tenido por cualquiera de las otras cuatro, sino tambien de la suma comodidad que se logrará por él comparándolo con lo penoso que habria sido por aquellas, y aun con el actual. (1) Pero antes de tratar con individualidad de cada una de estas ventajas y de otros beneficios, que se conseguirán por esta direccion, debô hacer ob-

(1) Habla del actual camino de Salinas.

servar una particularidad muy esencial.

Longitud de este Camino

Cuando se trata de dirigir un camino, y mucho mas siendo en pais de montaña, no tanto se ha de buscar el acortarlo ó abreviarlo en su longitud, cuanto el disponerlo ó dirigirlo de modo que, al mismo tiempo que el público logre de las conveniencias de su buena direccion, consiga tambien por el comercio una economía en el exceso ó aumento de géneros, que por el mismo podrán transportarse. Bien que sin haberse solicitado el llenar mas que esta segunda idea en todas sus partes, se han reunido las dos en toda la extension que podria desearse; porque la distancia desde el puente de *Igarza* hasta mas allá del puerto de *Otsaurte*, ó hasta el término de *Guipuzcoa* con *Navarra* es solo de 23,189 y $\frac{1}{2}$ varas: añadiendo á estas la longitud que tendrá, por este reyno ó hasta su límite con *Alava* de 13,303, será todo el largo del trozo de *Guipuzcoa* y *Navarra* de 36,492 varas. Si á esta suma se agregan 14,335 que hay hasta *Salvatierra* compondrán todas 50,827 varas; ó poco mas de seis leguas de largo, que con quatro que habrá hasta *Vitoria*, serán diez leguas el todo de la distancia entre esta Ciudad, y el expresado puente de *Igarza*; de forma que siendo la de doce por el actual camino de *Salinas*, resulta

rá un ahorro de dos leguas por el nuevo que se propone.

Ventajas del nuevo trozo de camino.

La primera economía que desde luego se presenta á la vista es la que por la disminucion de esta distancia resultará á la Real renta de Correos en la conduccion de la correspondencia que viene á esta Provincia, y de la que pasa á *Francia*; siendo la mas considerable en la que se dirige á *Navarra* de cuya conduccion podrá ahorrarse la mitad; porque el conductor que en el dia la dexa en *Vitoria*, podrá entonces transportarla hasta *Alsasua*, y desde este pueblo seguir como en la actualidad hácia *Pamplona*, ganandose por consecuencia todo el gasto que ocasiona la distancia de siete leguas, que median entre dicha Ciudad de *Vitoria* y el expresado pueblo de *Alsasua*. Tambien será de bastante consideracion la rebaja que harán los maestros de postas que se trasladen ó establezcan por esta carrera en razon de la mayor duracion de los caballos por la suavidad y comodidades que disfrutarán por ella.

Una de las grandes ventajas que producirá tambien será la de poderse conducir las maderas de construccion existentes en el valle del rio *Urdalur* á bastante estension de uno y otro lado, y desde el puerto de *Otsaurte* hasta muy

cerca de *Alsasua*; cuyos corpulentos árboles se inutilizan por falta de una comunicacion cómoda. Pero á mas de estas hay otras muchas ventajas, de las cuales se han representado algunas á la superioridad por el Comandante Militar de Marina de San Sebastian Don José Astigarraga, y por su sobrino Don Luis de Astigarraga, Regidor de la Villa de *Segura*.

El camino deberá pasar por la inmediacion á un bosque de diez y media leguas cuadradas de extension llamado de *Andia*; en el cual, me han asegurado, se pudren las maderas por no poderse sacar, y se permite á los particulares el cortar varios árboles con el único objeto de aclarar el bosque, y facilitar sin duda por este medio una vegetacion mas vigorosa á los que quedan; habiendose me tambien añadido que solo el ramage que existe en tierra, bastaria para mantenerse por espacio de dos años las ferrieras de estas Provincias. ¡Júzguese pues de aqui cuales y cuantas serán las utilidades y ventajas de este camino!

Finalmente resultarán muchas á los pueblos de la *Burunda* y *Rioja* porque se les proporciona, como á otros paises, una comunicacion mas cómoda é inmediata con el mar; y el carretero, al arriero, y todo viajante no solo experimentará por la disminucion de la distancia una economia que será transcendental á todo el Estado, sino que disfrutará de una comodidad

que no tiene ni jamas podrá tener por el actual camino de *Salinas, Villarreal &c.*

Descripcion y defectos del camino actual por Salinas

«Nos es preciso hacer una descripcion clara del camino actual por *Salinas*, para que los que no lo han visto, formen una idea de él, y los que lo han pasado juzguen mas claramente de sus defectos, así en su direccion como en otros puntos, y del ningun remedio de corregirlos.

El camino que vá actualmente por el puerto y Villa de *Salinas*, se separa del valle del rio *Oria* en el puente de *Igarza*, y se dirige por un valle lateral á buscar la altura del pueblo de *Ormaiztegui*, que es la de las vertientes á dicho rio y al *Urola*: baja á este pasando por *Zumarraga* y *Villareal*; y desde esta poblacion vuelve á subir para ganar la altura del puerto de *Descarga*, que es la de las vertientes al ultimo de dichos rios y al *Deva*: baxa á la orilla de este para encontrarlo en la inmediacion á *Vergara* pasando por *Anzuola*, y se dirige despues subiendo por el valle del mismo rio á *Mondragon* y *Salinas* á buscar el alto ó puerto de este nombre.

Desde luego se reconoce que, si se imagina una linea recta tirada desde el puente de *Igarza* á *Vitoria*, separandose el camino de la verdadera direccion, forma desde dicho puente hasta *Vergara* casi un ángulo recto con aquella; ó, lo que es lo mismo

en una longitud de cuatro leguas no se adelantará una en la verdadera direccion: que habiendo ido á buscar las alturas de *Ormaíztegui* y *Descarga* para baxar á *Villarreal* y á *Vergara*, llevando el camino por un despoblado, donde se cometen frecuentes excesos, se atraviesan unas cuestas sumamente incómodas, y en las cuales es indispensable atar las ruedas: que el punto del camino donde se une con el que vá á *Vergara* en lo baxo del valle del rio *Deva*, es muy probable se halle mas baxo que el de donde se separó en el valle del *Oria*, de forma que sin haber ganado tal vez ni una sola pulgada para la altura de la principal cordillera, queda aun que subir á la de *Salinas*; cuesta muy penosa, y expuesta á desgracias.

Este actual camino, de cuya direccion decidió sin duda el error, la pasion ó el interés particular de llevarlo por los expresados pueblos, olvidandose de la comodidad pública, y de las ventajas del comercio, se halla sujeto á composiciones costosas, tan frecuentes, como inútiles, casi todas; porque con su excesivo declivio, basta una sola lluvia para que arrastre los reparos que se hacen, y lo dexé quizás en peor estado del que se hallaba antes de haberse emprendido la composicion. Deben añadirse á esto las muchas alcantarillas y pequeños puentes que ha sido preciso redificar, y aun habrá que repetir, por haberlos arrastrado la impetuosidad de las a-

guas de los arroyos; como tambien las porciones de paredes y murallones que ha sido necesario reparar, y han debido construirse para poder sostener las tierras y dar anchura al camino. Estoy persuadido de que si la Provincia exáminase las cuentas de los gastos hechos en las varias obras y reparos ejecutados desde su construccion, principiando solo de *Igarza*, hasta el término con *Alava*; encontraria que en algunos años, ó tal vez en los mas de ellos, el producto de las cadenas establecidas en la misma longitud no ha sido suficiente á cubrir los gastos; y que cotejados estos y aquellos desde la misma época, se verá tal vez que cuando hayan podido alcanzar hasta aqui para su conservacion, no ha producido, ni producirá jamás lo necesario para el pago de los intereses del capital desembolsado en su ejecucion, ni aun con mucha diferencia: de forma que este camino puede ser ruinoso á la Provincia, como se está ya experimentando.

Estas deben ser necesariamente las consecuencias de toda empresa, cuya direccion sea determinada por la voluntariedad ó la ignorancia; por lo cual, conociendo sus defectos, deben evitarse en lo posible en el nuevo camino que se propone. Creo pues que ninguno de cuantos han ponderado la brevedad por el *Boquerón* é *Idiazabal*, ni de los que han imaginado la facilidad por *Atabarrate* y *Apota*, dejará de es-

tar convencido de las ventajas de la direccion del nuevo que se propone por el puerto de *Otsaurte*; pero aun los mismos vecinos de los pueblos situados en el de *Salinas*, no podrán menos de confesarlas, sobre todo aquellos que tengan conocimiento del terreno. En efecto ¿qué comparacion podrá hacerse con un camino largo incómodo, expuesto á desgracias, y aun sumamente costoso en su conservacion, con otro mucho mas corto, mas suave, y mas cómodo por todas circunstancias, cuyas reparaciones serán de corta entidad y poco gasto? Catorce varas de ancho; ninguna subida ó bajada que sea mas larga de cinco mil varas; el declivio mas suave que el de la puerta de *San Vicente* en *Madrid*, ó que el de la cuesta de *San Bartolomé* en *San Sebastian*, y el cascajo en la inmediacion de toda su longitud, serán los principios que constituirán la comodidad de este camino, y la economía en su construccion y conservacion. Mas sin embargo, podrán hacerseme dos objeciones, cuya solucion daré antes de hablar sobre el cálculo de su gasto.

La primera es que desde el barrio de *Idiazquez* hasta *Alsasua* ó poco mas de legua y media hay un despoblado bastante largo y de un bosque alto y espeso, en el cual podrán cometerse robos y otros atentados en los pasajeros; pero, si se atiende á que este terreno es sumamente fértil, y se observa la superabun-

dancia de cultivadores que tiene la Provincia; facilmente se comprenderá que, dando esta, como tambien el Reyno de *Navarra*, varias porciones de terreno para ser cultivado con la obligacion de edificar casas á la orilla del mismo camino, y de ser estas habitadas, no solo se encontrará quien las egecute, consiguiendo estorbar toda clase de excesos en el camino, y proporcionando al mismo tiempo la subsistencia á varias familias necesitadas; sino que estas, aumentando el producto de la tierra en beneficio del público, podrán ademas mirar por la conservacion del camino: de forma que esta objecion, lejos de producir un inconveniente, será una ventaja muy apreciable por todas circunstancias.

La segunda es, que creeran algunos de los vecinos de este pais (1) que pasando el camino por *Navarra*, pretenderá este Reyno exigir cierto derecho que parece percibe de lo que entra en él; pero, á mas de ser muy tenue segun tengo entendido, este derecho; creemos se cargará solo á lo que se consume en el mismo Reyno, y no en los efectos que pasen á otra Provincia, átravesando por él; pues, ¿por qué hemos de pensar que un gobierno tan ilustrado como el de *Navarra* pretenda cobrar un de-

(1) Notese aqui que el Señor Lemaur escribió esta descripcion en Guipuzcoa,

recho de todos los géneros que solamente transiten y atraviesen por su territorio, y que no hacen mas que pasar por él de unas Provincias á otras? Y caso que así lo pretendiese, y que por esta causa los pueblos de la *Parzoneria general de Guipuzcoa y Alava* se retragesen de executar á sus expensas un proyecto tan ventajoso aun al mismo Reyno de *Navarra* y á todo el *Estado*: ¿como se puede creer que S. M. ni quisiese privar al público de sus beneficios, ni que consintiese en que las demás Provincias de su Reyno fuesen en cierto modo tributarias de *Navarra*? Esta objecion no creo tenga lugar de modo alguno, debiendo esperar en todo caso que sería allanada al menor recurso que hiciese esta Provincia: por consiguiente lo dejamos á su cuidado para pasar á tratar del coste que podrá tener este camino.

Del calculo de su gasto.

Todo cálculo ó presupuesto de una empresa de esta clase debe hallarse fundado en razon de los precios que tengan los materiales y jornales en el pais donde ha de executarse, y con un conocimiento aproximado de las distintas calidades del terreno en que se han de hacer las excavaciones, á fin de que con el de aquellos y el de éstas se pueda fixar el coste de cada vara cúbica de excavacion en cada clase de terreno, como tambien el de cada una de mamposteria y silleria que podrán executarse. De

este modo es como se halla fundado el cálculo del gasto á que podrá ascender la execucion de este camino, el cual dispuesto en forma de estado se ha colocado en el mismo plano.

Este cálculo se halla dividido por pequeños trozos mas ó menos largos, segun las dificultades y variedades de la calidad del terreno entre dos ó mas alcantarillas ó puentes, y en la suposicion de que las tierras ó escombros que salgan de las escavaciones formen una parte del ancho del camino; pero no aseguro que la cantidad de varas cúbicas en cada uno de estos trozos sea exacta; porque para ello hubiera sido necesario tomar los perfiles transversales á la direccion del camino; lo cual para un mero proyecto habria alargado demasiado la operacion en el campo, y aumentado considerablemente el gasto de su formacion; pero sí, es preciso confesar que, habiendo tenido motivo de exercitarme en esto mismo, he podido graduar con algun fundamento los declivios de las diferentes laderas donde deberán hacerse las escavaciones, para poder deducir segun ellos el total de varas cúbicas en cada trozo: de modo que, si puede haber errores en mas, tambien los habrá en menos; y las diferencias en unos y en otros podrán quedar compensadas en el total, ó cuando mas la que resulte al final no podrá producir una alteracion que sea considerable.

Fundado pues en estos principios el expre-

sado cálculo, resulta que el coste del camino comprendido desde el puente de *Igarza* hasta el término de *Guipuzcoa* con *Navarra*, será de seiscientos quarenta y cinco mil treinta y dos reales, veinte y cinco y medio maravedis de vellon; y desde este término hasta mas allá de *Ziordia*, ó hasta el de *Navarra* con *Alava* de doscientos noventa y cuatro mil cuatrocientos treinta y cinco reales, y entre los dos puntos extremos ascenderá á la suma de novecientos treinta y nueve mil cuatrocientos sesenta y siete reales veinte y cinco y medio maravedis de vellon: con cuya cantidad me persuado con algun fundamento podrá executarse este camino, y que cuando hubiese alguna diferencia, no deberá exceder ni llegar á una décima del total calculado, si la obra se executa con la debida economía y direccion, y con arreglo al plan que me propongo».

CAPITULO VIII.

Cartas de las Diputaciones de Guipuzcoa, Alava y Navarra; del Virrey de Pamplona, del Corregidor y Comisionado de la Provincia de Guipuzcoa y de otras varias autoridades y corporaciones á D. Ramon Maria de Zurbano y P. Luis de Astigarraga como á comisionados de la Parzonería General de Guipuzcoa y Alava acerca de la descripcion de los dos proyectos contenidos en esta memoria.

Immediatamente que por encargo de la Par-

sado cálculo, resulta que el coste del camino comprendido desde el puente de *Igarza* hasta el término de *Guipuzcoa* con *Navarra*, será de seiscientos quarenta y cinco mil treinta y dos reales, veinte y cinco y medio maravedis de vellon; y desde este término hasta mas allá de *Ziordia*, ó hasta el de *Navarra* con *Alava* de doscientos noventa y cuatro mil cuatrocientos treinta y cinco reales, y entre los dos puntos extremos ascenderá á la suma de novecientos treinta y nueve mil cuatrocientos sesenta y siete reales veinte y cinco y medio maravedis de vellon: con cuya cantidad me persuado con algun fundamento podrá executarse este camino, y que cuando hubiese alguna diferencia, no deberá exceder ni llegar á una décima del total calculado, si la obra se executa con la debida economía y direccion, y con arreglo al plan que me propongo».

CAPITULO VIII.

Cartas de las Diputaciones de Guipuzcoa, Alava y Navarra; del Virrey de Pamplona, del Corregidor y Comisionado de la Provincia de Guipuzcoa y de otras varias autoridades y corporaciones á D. Ramon Maria de Zurbano y P. Luis de Astigarraga como á comisionados de la Parzonería General de Guipuzcoa y Alava acerca de la descripcion de los dos proyectos contenidos en esta memoria.

Immediatamente que por encargo de la Par-

zonería general imprimí en San Sebastian en el año de 1807 la descripción de nuestros dos proyectos, cuyo manuscrito tubo á bien su autor el Sr. Lemaire confiarnos en el año de 1805 á mi Tio el Comandante de Marina y á mí el Señor D. Ramon Maria de Zurbano (1) y yo, como comisionados de la misma Parzonería general, dirigimos varios exemplares de dicho impreso á las diputaciones de las Provincias de Guipuzcoa y Alava y á la del Reyno de Navarra igualmente que á otras muchas corporaciones y autoridades. Insertaré pues á continuacion las contestaciones con que algunas de ellas nos honraron, para que el público se convenza de la importancia de ambos proyectos, y de lo mucho que su ejecucion ha de contribuir á la prosperidad de estas Provincias, no menos que á la de Navarra, Aragon, Castilla, y Cataluña y aun á la de toda la nacion.

Carta de la Diputacion de Guipuzcoa.

Con el oficio de Vs. de haver recibido el ejemplar que se sirven enviarme, relativo á la direccion

(1) Don Ramon Maria de Zurbano, ya difunto, respectable padre de la Patria, vecino de Segura, conocido en Guipuzcoa y Alava por su talento, su ilustracion, y patriotismo, y que toda su vida me honró con su amistad y favores, era en aquella época uno de los comisionados de la Parzonería general á una con mi difunto Tio el Comandante de Marina y conmigo, para promover los dos utilísimos proyectos del camino de San Adrian y canal de comunicacion á ambos mares.

del nuevo trozo de Camino Real que se intenta construir por la Cordillera de S. Adrian. = Esta atencion de Vs. propia de los sentimientos filiales que los caracterizan; me estimula á manifestarles sin pérdida de momento mi particular reconocimiento; y á darles, como lo hago, las mas atentas y expresivas gracias. = La lectura del ejemplar, en que espero ver confirmado cuanto me indican Vs. en su oficio, me impondrá sin duda la gustosa obligacion de, no solamente contribuir con arreglo á lo acordado por mi Junta á que se realizen los útiles proyectos contenidos en la disertacion, sino tambien de hacer un distinguido aprecio del celo patriótico que acreditan Vs. = En el interin y siempre renuevo á Vs, las seguridades de mi maternal afecto, y pido á Dios los guarde muchos años. De mi Diputacion en la N. y L. Villa de Azcoitia 17 de Abril de 1807. = Rafael de Palacios. = Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa. = Manuel Joaquin de Uzanga. = Sres. D. Ramon Maria de Zurbano, y Don Luis de Astigarraga.

Del Señor Diputado General de Alava

Con el oficio de V. V. de 8 del corriente he recibido el impreso del discurso sobre la direccion del camino Real que se intenta construir de Francia para Madrid por la cordillera de S. Adrian, y proyecto de comunicacion de

los dos mares, Oceano y Mediterraneo, por las inmediaciones del mismo camino. Aprecio, como debo este obsequio, y no duden V. V. de que contribuiré por mi parte á que se realice un pensamiento tan importante al bien general de la Nacion, y con particularidad á nuestras provincias. Lo haré presente á esta de Alava en las próximas Juntas generales, y tampoco dudo que conspirará á la verificacion del proyecto en los términos que tiene acordado. = Dios guarde á V. V. muchos años. Vitoria 15 de Abril de 1807. = Pedro de Echeverria. = Sres. Don Ramon Maria de Zurbano, y Don Luis de Astigarraga.

De la Diputacion del Reyno de Navarra.

Aunque los conocidos talentos de V. S. S., su ilustracion, y distinguido celo me tenian prevenido el juicioso concepto que debia formar del discurso que se sirvieron remitirme en su apreciable pliego de 8 de Abril próximo, tocante al importante proyecto de la comunicacion de los dos mares, Oceano y Mediterraneo; quise con todo disfrutar de la satisfaccion de examinarlo con exactitud para poder insinuar, como en el dia lo ejecuto, que es produccion digna de las luces y patriotismo de V. S. S., y que haré de él la estimacion á que es acreedor el proyecto por la combinacion de circunstancias que

reune; y no me resta sino el suplicarles que si, como lo considero, V. S. S. tratan de levantar un plano que indique con claridad los puntos, terrenos de direccion, y demas objetos necesarios para darle la última mano, tengan la bondad de dirigirme una copia de él. = Nuestro Señor guarde á V. S. S. muchos años. Pamplona 8 de Junio de 1807. = La Diputacion de este Reyno de Navarra, y en su nombre, = Don Antonio Maria de Sarasa = Con acuerdo de S. S. I. = Don Diego Maria Banet, Secretario. = M. I. S. S. D. Ramon Maria de Zurbano, y Don Luis de Astigarraga.

Del Señor Corregidor de Guipuzcoa.

He recibido el exemplar de la discripcion de un nuevo trozo de camino Real de francia para Madrid que se intenta construir por la cordillera de San Adrian, que V. S. S. han tenido á bien de dirigirme: doy á V. S. S. las mas expresivas gracias, y podrán vivir bien asegurados de que por mi parte no quedará diligencia que pueda contribuir á la efectucion del proyecto, que no se verifique en cuanto me sea posible, siempre que V. S. S. me manifiesten el modo con que yo pueda concurrir desde luego á que se realizen unos proyectos tan útiles é interesantes como los que contiene el discurso. = Dios guarde á V. S. S. muchos años. Capuchin

nos de Renteria 1.º de Mayo de 1807, = Pascual Rodriguez de Arellano = Señores D. Ramon Maria de Zurbano; y D. Luis de Astigarraga.

Del Señor Conde de Villafuertes (1) Comisionado de la Provincia de Guipúzcoa.

He recibido con mucho aprecio el exemplar que se sirven V. S. S. dirigirme en oficio de 8 del que rige, del discurso relativo á la abertura del nuevo camino por el puerto de *Otsaurte*, y al hallazgo de un punto de vertientes, cómodo para la direccion de un canal comunicable con el Mediterraneo y Oceano, buscado en vano hasta ahora. Doy á V. S. S. las mas expresivas gracias por la atencion que han querido usar conmigo, como por las expresiones con que me honran en su oficio; y desearia corresponder á sus favores contribuyendo en cuanto me fuese posible á la realizacion de los proyectos tan útiles á esa Parzoneria, al pais, y al Estado.

=Ofrezco á V. S. S. con esta ocasion mi fina voluntad para cuanto gusten ejercitarla; y ruego

(1) El Señor Conde de Villafuertes (en el dia dignísimo Gefe político de Guipúzcoa) es el mismo D. Manuel José de Zabala, á quien en 1804, siendo Alcalde de la Villa de Tolosa, nombró la Provincia por Comisionado para el proyecto del camino de S. Adrian juntamente con mi hermano político, ya difunto, D. Fernando Maria de Izquierdo y Aguirre, y D. Agustin de Iturriaga, benemérito Oficial de Marina retirado. Véase la página 37 de esta memoria.

á Dios guarde su vida muchos años.=Tolosa
16 de Abril de 1807=El Conde de Villafuertes.

*Del Señor D. Agustín de Iturriaga, comisionado
de la Provincia de Guipuzcoa.*

Señores D. Ramon Maria de Zurbano, y D. Luis de Astigarraga=Anoche recibí el atentísimo oficio de V. S. S. y el impreso que se sirven dirigirme acerca del utilísimo hallazgo del punto de vertientes, que facilita la comunicacion del Oceano con el Mediterraneo.=No podré manifestar á V. S. S. el particular aprecio con que los he recibido, y la singular gratitud á que me obliga la fineza de V. S. S. sino con la sinceridad de mis patrióticos sentimientos; y por tanto pueden V. S. S. contar con mis cortas facultades para la execucion de tan loable y ventajoso proyecto.=No he tenido hasta ahora tiempo de poder hacerme cargo del exemplar impreso; mas no puedo menos de creer que estará fundado sobre principios ciertísimos, y bases muy seguras, supuesto que son V. S. S. los que lo dan al público, y que son conocidos la ilustracion particular y el sumo celo patriótico de V. S. S., á quienes deseo una larga vida para la prosperidad del pais.=Marquina 16 de Abril de 1807=Agustín Iturriaga.

De la Ciudad de S. Sebastian.

Con particular aprecio he recibido el ejemplar impreso que ha acompañado al atento oficio

de Vms. de 18.º del corriente, y copia de los oficios del Señor Diputado general de Alaba y la Diputacion de esta M. N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa sobre la direccion del camino real que se intenta construir de Francia para Madrid por la cordillera de *San Adrian*, y proyecto de comunicacion de los dos mares' Oceano y Mediterraneo, por las inmediaciones del mismo camino; y desde luego dando á Vs. expresivas gracias por su celo patriótico, no debo dudar del beneficio general que ha de producir su ejecucion.= Deseo que Vs. ejerciten mi propension para cuanto fuere de su agrado, y pido á Dios guarde á Vs: muchos años. De mi Ayuntamiento á 20, de mayo de 1807.=La M. N. y M. L. Ciudad de San Sebastian=Joaquin Gregorio Goycoa= Fermin de Urtizberea=Por la M. N. y M. L. Ciudad de San Sebastian=Antonio Angel Ventura de Arizmendi=Señores D. Ramon Maria de Zurbano y D. Luis de Astigarraga.

Del Consulado de San Sebastian.

Con el pliego de V. V. de 18 del corriente he recibido el ejemplar impreso que me acompañan y tiene por objeto la construccion del nuevo trozo de camino Real por la cordillera de San Adrian y proyecto de comunicacion de los dos mares, Oceano y Mediterraneo, por las inmediaciones del mismo camino con ventajas del Estado, de

la Real Armada, del país, y del Comercio. Las contestaciones de las dos Nobilísimas Provincias son el testimonio mas auténtico del grande mérito de unas ideas tan interesantes, y las expresiones de qué estan llenas me hacen creer la mucha parte que una y otra toman en favor del proyecto. = Estoy convencido del celo patriótico que anima á V. V. y de sus deseos en beneficio de la nacion: veo esta prueba en el envio que me hacen del impreso, cuyo obsequio obliga mi gratitud á ofrecerles mis servicios para cuanto fuere de su agrado. = Dios guarde á Vs. muchos años. De mi casa de Contratacion y Consulado de esta Ciudad de San Sebastian á 22 de Mayo de 1807. = La Ilustre Casa de Contratacion y Consulado de esta Ciudad de San Sebastian = Francisco Antonio de Barandiaran = Francisco Antonio de Echagüe = Martin Antonio de Echave = Por la misma Ilustre Casa de Contratacion y Consulado = Sebastian Ignacio de Alzate = Señores D. Ramon Maria de Zurbano y D. Luis de Astigarraga.

Del Capitan general de Marina del Ferrol.

Ferrol 24 de Abril de 1807 = Muy Señor mio: doy á V. muchas gracias por su atencion y fineza de remitirme un ejemplar del impreso que manifiesta el modo de poder facilitar la comunicacion del Océano con el Mediterraneo, cuya obra produciria seguramente inmensos bie-

nes al Estado y á la Armada. = Celebraré que su Tio de V. consiga su completo restablecimiento con los baños, é igualmente su Señora; y correspondiendo á sus atenciones y á las de V., queda á su disposicion S. S. Q. B. S. M. Feliz de Texada = Señor D. Luis de Astigarraga.

*Del S. D. Martin Fernandez de Navarrete,
Secretario del Almirantazgo.*

Madrid 6. de Abril de 1807. = Muy estimado Sr. mio: Tanto agradezco la fina atencion de V. en remitirme la disertacion sobre el nuevo trozo de camino real en esas Provincias y el proyecto de comunicacion de los dos mares, como aplaudo su celo y patriotismo ilustrado en promover ideas tan ventajosas á la prosperidad pública, en la cual somos todos interesados; y yo me tendré por feliz si en mi nuevo destino puedo promoverla en los particulares ramos del Almirantazgo. = Estimo pues muy deveras la atenta enhorabuena que merezco á su favor, y deseando la salud de su Señor Tio, á quien doi finas expresiones; ruego á V. se persuada del afecto con que es su mas atento y seguro servidor Q. S. M. B. = Martin Fernandez de Navarrete = Señor D. Luis de Astigarraga.

Del Consultor de la Provincia de Alava.

Por ausencia é indisposicion de mi Compañero el Señor D. José Nicolas de Seguro la ha

recibido el apreciable oficio de V. V. de 8 del corriente con el impreso del discurso sobre la direccion del nuevo trozo de camino por la cordillera de S. Adrian, y comunicacion de los dos mares por sus inmediaciones.=Seguramente el proyecto es grande y digno de la atencion de todo buen patricio, por los incalculables beneficios que presenta. Si mis cortas luces pueden contribuir á su realizacion, tendré la mayor complacencia en emplearlas, por ser una obligacion inherente á mi destino, y á la gratitud con que me compromete la memoria de V. V., cuya vida ruego á Dios guarde muchos años.=Vitoria 16 de Abril de 1807=Manuel de Idiaquez=Señores D. Ramon Maria de Zurbano y D. Luis de Astigarraga.

Del Señor D. Juan José de Zuaznabar (1).

He recibido con sumo aprecio el ejemplar impreso que acompañaba á la estimada carta de Vs. de 8 del corriente, y no puedo menos de rendirles las mas atentas y expresivas gracias por el buen rato que se han servido proporcionarme con la lectura de un discurso tan luminoso é interesante al público, pudiendo asegurarles con toda verdad que tendré la mayor

(1) D. Juan José de Zuaznabar, propietario de Hernando ya difunto, respetable Padre de la Patria, era muy conocido en Guipúzcoa por su ilustracion y celo patriótico.

satisfaccion en que, como Comisionados de la Parzoneria general de Guipuzcoa y Alava, lleguen Vs á realizar tan útil proyecto. = Con este motivo me ofrezco gustoso á la disposicion de Vs. para cuanto gustaren mandarme, y ruego á Dios guarde sus vidas muchos años = Hernani y Abril 27 de 1807 = Juan José de Zaznabar = Señores D. Ramon María de Zurbano, y D. Luis de Astigarraga.

De la Compañia de Filipinas.

Señores D. Ramon María de Zurbano, y D. Luis de Astigarraga = Madrid 20 de Abril de 1807 = Adjunto á la favorecida de V. S. S. de 8 del corriente nos ha llegado el apreciable discurso sobre la comunicacion de los dos mares, Oceano y Mediterraneo, cuyo nuevo descubrimiento no dudamos traerá mucho beneficio á la navegacion y comercio de la Península. A su tiempo daremos parte á esta Junta de Gobierno de la mencionada obra, para que tome en consideracion los proyectos que abraza, y de sus resultas avisarémos á V. S. S.: entre tanto les damos las mas expresivas gracias por su fina atencion y nos ofrecemos con la mejor voluntad á sus órdenes. = Dios guarde á V. S. S. muchos años = Por la Real Compañia de Filipinas: sus Directores = Martin Antonio de Hui-zi = Bernardo de Lizaur.

CAPÍTULO IX.

Importancia de que se realizen estos dos proyectos con la posible brevedad, y medios que podrian adoptarse para ello, á imitacion de Durango, Bermeo, y otros pueblos de Vizcaya y Castilla.

Otros muchísimos documentos y cartas que pruevan la importancia de los dos proyectos comprendidos en esta memoria, se hallan en mi poder á mas de los que se han copiado en el capítulo anterior; pero considero superfluo insertarlos aquí. Solamente añadiré, que en los años de 1805 y 1806, en que consecutivamente tube el honor de ser Alcalde de la Villa de Segura, y aun en el de 1807, seguí una larga correspondencia con varios pueblos de Guipuzcoa, Alava, Navarra, y otras Provincias, igualmente que con algunas Autoridades y diferentes empleados, con el fin de promover estos dos utilísimos proyectos; y que apesar de las calamidades y pérdidas de los años siguientes, que impidieron continuar nuestros esfuerzos, conservo todabia entre mis papeles un gran número de cartas y oficios muy satisfactorios de los Ayuntamientos de Vitoria, Pamplona, Echarrí-Arañaz, Barcelona, &c. del Señor Diputado general de Alava D. José Joaquin de Salazar; de los Generales de Marina y Consejeros de Almirantazgo D. Ignacio María de Alava, D. Antonio Es-

caño, y D. José Justo Salcedo; del Director general de Correos y caminos D. Agustín Betancourt; de los Administradores de correos de Vitoria y Villarreal D. Luis Antonio Candano y D. Santiago de Aguillo; del Alcalde de Salvatierra D. Gregorio Luzuriaga; del Intendente de Soria D. Mateo Díez y Duran; y en fin de otros muchos empleados y sugetos de ilustracion conocida. Todos estos Señores, convencidos de los incalculables beneficios que han de resultar al Estado de la ejecucion de estas dos empresas, manifiestan en sus cartas el celo patriótico que los anima, y sus ardientes deseos de que se realicen ambas con la posible brevedad, á fin de promover la prosperidad general de la Monarquía y sacar de la miseria á tantos desgraciados pueblos que no tienen otro recurso tan eficaz como este para salir de la infeliz situacion, en que la indolencia de algunos años ó siglos los ha sumergido, á pesar de los dones que la naturaleza les prodigó. *Egestatem operata est manus remissa: manus autem fortium divitias parat, Proverb. Salom. cap. 10. vers. 4.*

Pero me reconvendrán algunos con varias dificultades, y me dirán por ejemplo: ¿como es posible que en la actualidad, ni los pueblos de la Parzoneria general y de Navarra, ni el gobierno hallen medios de atender á los gastos que han de ocasionar estas empresas? Mas yo les responderé en primer lugar; que solamente los pue-

blos de la Parzoneria general de Guipuzcoa y Alava componen tres Comunidades distintas, á saber las Villas de Segura é Idiazabal una; estas mismas dos y las de Cegama y Cerain otra, y en fin estas cuatro juntamente con Salvatierra y otros muchos pueblos de Alaba la tercera, y que cada una de estas tres Comunidades, que en término provincial llamamos *Parzonerias* posee separadamente unos terrenos inmensos de pastos, bosques, y arboledas, que en poder de ellas van desmereciendo y menguandose cada año de un modo increíble; los cuales en manos de particulares prosperarían considerablemente con un incalculable beneficio de los compradores y del público.

Les diré en segundo lugar, que Alsasua, Zigordia y los demas pueblos de Navarra, igualmente que Munain, el Burgo, Salvatierra, Vitoria y otras muchas poblaciones de Alava, que tanto interesan en los dos proyectos de esta memoria, tienen grandísimos recursos, y poseen además unos terrenos inmensos de pastos, bosques y arboledas, que serian de un valor casi incalculable, si, procediendo todos con fraternidad, patriotismo, desinterés, y celo, y desistiendo de toda intriga é interés particular, pensasen unánimes en sacar de su grande poblacion y posesiones todo el partido, ventajas, y recursos que son asequibles. Les diré en fin que las Villas de Durango, Bermeo, Mundaca, Pedernales,

Guernica y otros pueblos de Vizcaya han dado ya principio á un camino de seis leguas de distancia, cuyo coste está regulado en mas de dos millones y medio de reales, que hace muchos años tenían proyectado para la comunicacion y comercio de la Villa de Durango al puerto de Bermeo, y cuya ejecucion se hallaba entorpecida por la indolencia de muchos y por el interes particular de algunos pocos. Las Córtes generales, enteradas de que este camino puede contribuir al interesante objeto de abrir la correspondencia de las provincias limítrofes; de promover la industria de la pesquería y manufacturas de fierro y acero, á que se dedican los naturales del pais; y facilitar el transporte de las producciones de diferentes territorios del Reyno; se han servido acordar que se destinen á su construccion, y á la seguridad de las sumas que se tomen por via de préstamo para ello, los setenta mil reales con que los pueblos de la Provincia han contribuido hasta ahora para la vereda de Orduña; los arbitrios asignados para los caminos de Bilbao á Pancorbo y Durango, luego que se extingan los respectivos capitales á que están afectos; los impuestos voluntarios de un real en cántara de vino y otro en azumbre de aguardiente, con que se han gravado los pueblos del tránsito desde Durango á Bermeo; los contingentes particulares que en metálico pagarán la Villa de Durango y la Ante-Iglesia de Yurreta; y últimamente los peages (que se estable-

cerán cuando esté concluido el camino.

Alentados pues estos pueblos con la poderosa proteccion que el Congreso Nacional y nuestro paternal gobierno han tenido á bien concederles, han conseguido desde el año próximo pasado que la Diputacion Provincial haya dictado las providencias necesarias para la pronta ejecucion de este camino; y habiendo rematado sus trozos con arreglo á las condiciones que para ello se han publicado impresas, se hallan ya con el consuelo de haberse dado principio á tan interesante obra. Con el fin de reunir por medio de un préstamo los fondos necesarios para subvenir á estos gastos, ha dispuesto y acordado la misma Corporacion en sesion de 10, de Noviembre del referido año de 1820 un proyecto de subscripcion sabiamente combinado; el cual dividido en 23, artículos se ha publicado impreso; y sus bases principales son las siguientes.

Se pagará un cinco por ciento de interes anual por todo el dinero que se prestare, y á los subscriptores ó prestamistas se les dará por cada dos mil reales un villete ó accion que represente esta cantidad.

Se reunirá anualmente una Junta presidida por el Gef: político, y compuesta de un individuo de la Diputacion provincial, del Secretario de ella, de un Comisionado de los pueblos situados en el camino, y de todos los subscriptores ó accionistas cuyos préstamos asciendan

á diez mil reales de capital; la cual queda encargada de la buena administracion é inversion de estos fondos bajo las reglas que se prescriben en dicho proyecto.

Los terrenos comunes que ocupe el camino se darán gratuitamente por los pueblos á quienes correspondan; pero los de particulares se tasarán, y su capital quedará impuesto sobre el mismo camino al rédito de tres por ciento.

La Junta de accionistas dispondrá anualmente que con las sumas que existieron en la caja, procedentes del referido préstamo, y de los productos de peages, arbitrios, y contingentes mencionados, se atienda á los gastos que se ofrezcan para la buena conservacion del camino, al pago de réditos é intereses de capitales, y á la estincion de las acciones, sorteandolas á la conclusion de cada Junta á proporcion del sobrante que haya para redimirlas.

Estas acciones serán endosables y se podrán negociar: cada una de ellas representará el valor de dos mil reales; y el pago de réditos ó intereses, y la redencion de capitales se realizarán siempre en dinero metálico, y no en vales Reales ni en otro papel creado ó por crear.

Una de las condiciones con que se han rematado todos los trozos de este camino, es que solamente la cuarta parte del importe se ha de pagar en dinero metálico al tiempo del otorgamiento de las escrituras, previas fianzas abonadas;

y que no se han de satisfacer sino en acciones las otras tres cuartas partes; á saber, una cuando esté ya ejecutada la mitad de la obra; otra á la conclusion y primera entrega, que debe hacerse al año de la fecha de dicha escritura; y la última cuarta parte al tiempo de la segunda entrega, que se verificará dos años despues de la primera. Sin embargo, tales son los recursos y el crédito de unas Comunidades respetables, cuando hay una buena administracion, que, como llebo dicho, se ha dado ya principio á la obra, y deve estar enteramente concluida dentro de un año, segun se ha convenido con los rematantes.

El Capitan de Fragata de la Armada Nacional D. Francisco Echezarreta, Capitan del puerto y Juez de Arribadas de Bilbao, y Director de la Asociacion formada para la ejecucion de este camino, es quien ha tenido la bondad de suministrarme estas noticias; y pareciendome que así las condiciones de los remates como el proyecto de subscripcion para el préstamo, (1) no solo son unos planes muy juiciosamente combinados, sino que aun podrán servirnos de guia en nuestro camino de *Otsaurte*; he creido conveniente

(1) Las condiciones de los remates, impresas en dos pliegos, se hallan divididas en 28 artículos; y el proyecto de subscripcion en 23, como va dicho.

indicar aquí sus principales bases, como lo he hecho ya. Todo Ciudadano, por pocas que sean sus luces, tiene derecho y aun obligacion de decir y publicar su opinion y las demas noticias que adquiriera, en todo cuanto crea que interesa á la patria; pero sin embargo no ha sido mi idea la de que para nuestro camino de *Otsaurte* se adopten precisamente los mismos medios de que se han valido estos pueblos de Vizcaya para el suyo. Los territorios de Guipuzcoa, Alava y Navarra que mas interesan en la ejecucion del de *Otsaurte* ó *San Adrian*, encontrarán incalculables recursos en su mucha poblacion y en los grandes terrenos, bosques y arboledas que poseen. Las Diputaciones provinciales respectivas sabrán tambien adoptar, y proponer á las Cortes, los medios que conceptuen menos gravosos á los pueblos y mas convenientes al intento; (1) y yo, confiado en su ilustracion y celo patriótico, no pongo la menor duda que empezarán desde luego á tomar las medidas necesarias, para que por ahora se dé principio á lo menos á nuestro camino, cuyo coste no llega ni aun á la mitad del de Durango á Bermeo.

Por mi parte, como natural de la Villa de Segura, y como propietario de la misma y de

(1) Vease en la página 30 y siguientes de esta memoria lo dispuesto por la Provincia de Guipuzcoa en su Junta general de Tolosa.

otros varios pueblos de Guipuzcoa y Vizcaya; careciendo de medios pecuniarios, siendo padre de una familia numerosa, y viendome cargado de otras muchas obligaciones, lo mas que puedo hacer en servicio de la patria, es ofrecer, como desde luego ofrezco, á disposicion de la Diputacion Provincial de Guipuzcoa, la mitad de los dos cortos vínculos que poseo, para que, vendiendose, se imponga su valor en una subscripcion de Préstamo para la ejecucion de nuestro camino á imitacion del de los pueblos de Vizcaya; bien entendido que, si no hubiere compradores, y se adoptase un medio de esta naturaleza para encontrar fondos con mas facilidad; asignaré gustoso algunas de mis fincas, á fin de que sirvan de hipotecas secundarias á los prestamistas á falta de los bienes comunes, peages, y de mas arbitrios que se establecieren. No dudo que habrá otros muchos propietarios generosos que de diferentes modos harán mayores sacrificios por la patria; ¡y ojalá que por mí solo pudiese desde luego presentar á la Diputacion Provincial el millon de reales, que á lo mas costará nuestro camino de Otsaurte!

En cuanto al canal, debo confesar que es una obra mayor; pero nada tiene de imposible. Ahora setenta años en las Islas Británicas no habia ni uno; y en poco mas de medio siglo se han construido en Inglaterra, Escocia e Irlanda 150. canales de navegacion que sir-

ven para la comunicacion de unos rios á otros ó para seguir paralelamente el curso de los que no pueden ser navegables sino con mucha dificultad. ¡Considerese el impulso que habrá dado este grande número de canales á la agricultura, y á toda especie de industria, y comercio, de que dimana la riqueza de una nacion!

La Divina Providencia privilegió y dotó á la España con una inmensidad de recursos, que escaseó á otras naciones; y ha habido siglos en que ha sido mas rica, mas poderosa y mas opulenta que todas ellas. ¿Cuales son pues las causas de nuestra decadencia y miseria? Yo no encuentro otras sino la indolencia y desidia que hemos tenido para semejantes empresas, y la mala administracion. Animémonos pues; las Córtes y nuestro paternal Gobierno han tomado yá en consideracion este importante punto: en las sesiones del año próximo pasado han dictado varias providencias relativas á él; y aun el Señor Diputado Flores Estrada hizo una indicacion, para que, interin las Córtes señalasen las bases para el sistema de las obras de pública prosperidad, se señalasen 50 millones anuales destinados únicamente á este objeto.

Si la reunion de voluntades, como opina el Conde Alexandro Laborde en su apreciable obra sobre el espíritu de *Asociacion*, produce tantas utilidades en beneficio público; ¿porqué no hemos de esperar que en Guipuzcoa, Alaba, Viz-

caya, Navarra, Castilla, Aragon, y Cataluña, ó acaso en todas las provincias del Reyno, se forme, de acuerdo con el Gobierno, una Sociedad que pueda arrostrar á la empresa de este canal? La Compañía de Filipinas, que en su última Junta general parece ha tratado de disolverse, ó de continuar bajo otro nombre y diferentes reglas que hasta ahora, estendiéndose á toda especulacion útil, como cualquiera casa de comercio; ¿no podria tomar parte en la construccion de este importante canal, y acaso con utilidad propia, por medio de un comisionado en S. Sebastian ó Tudela; así como se han visto varias casas de comercio encargarse de la ejecucion de algunos puentes, caminos y otras obras públicas? Si este pensamiento mio pudiese tener lugar de cualquiera modo que sea; desde luego ofrezco á la disposicion de la misma Compañía ó de su Junta de Gobierno 27. acciones de á 250. pesos que tengo en ella; y mi voto siempre será que, abandonando las largas y arriesgadas expediciones que constantemente ha hecho á las Indias Orientales y á la América, se dedique exclusivamente á empresas de esta clase y al comercio interior del Reyno; de lo cual ha de redundar tanto bien á la nacion, y quizás un lucro mas seguro que hasta ahora á los accionistas de la misma Compañía.

Ultimamente, cuando se trata de un canal tan importante como este, que ha de facilitar la co-