

El río como vía de comunicación.

Por FAUSTO AROCENA ARREGUI

Cronista de la Diputación de Guipúzcoa

Guipúzcoa ofrece un panorama que pudiéramos llamar arterial, por lo que su representación cartográfica llega a tener algo de lámina de fisiología. Ya lo llegó a ver Iztueta, gran captador de la naturaleza de su país. “*Ur zoriontsu oec —decía— jaiotzen dira Guipuzcoan; ongarritzen dute Guipuzcoa, beraren bazter guztietan gira-bira dabiltzala; eta azquenean itsasoratzen dira Guipuzcoaco mugapean*”. Con ello da además por sentado que nuestros ríos son autóctonos, porque, a excepción del Bidasoa nacido en una comarca muy afín, todos los demás nacen en el suelo provincial (puesto que no hay que tomar demasiado en cuenta a los manantiales de Ezcurra) y discurren sin excepción por él.

Mucho debemos a las aguas fluviales: la electricidad de hoy, la fuerza hidráulica de ayer. Por virtud de su poder dinámico se mueven hoy nuestras fábricas, como se movían antes más directamente nuestraserrerías y molinos. ¡Gracias sean dadas, pues, no ya al hermano río, sino al padre río, por quien, con el supremo impulso de Dios, tenemos el pan nuestro de cada día!

Pero no es al río productor de fuerza a quien quiero referirme, sino al río-camino, al río elemento de comunicación.

Lo más elemental dentro de ese orden es el viaje de las almadías a lomo de las aguas. Hoy no las vemos como no sea en Navarra. De todos modos es el sistema más primitivo de emplear la comunicación fluvial. Pero, si las almadías no hacen más que dejarse llevar, no hay tampoco obstáculo demasiado serio para la navegación contra corriente. Unos remos convenientemente accionados o unas pértigas bien ahincadas en el légamo, producen la fuerza motriz necesaria, quiéralo el río o no lo quiera.

Los archivos municipales están llenos de referencias a la navegabilidad de nuestros ríos. El mismo Padre Larramendi alude a las “gabarras que llaman alas” como surcadoras de corrientes fluviales. Y lo cierto es que las “alas” y los “aleros” llenan no pocas pá-

ginas de nuestros archivos, con la particularidad de que se hace constar que algunas de esas embarcaciones participaban, a la vez, como los salmones, del elemento fluvial y del elemento marítimo. Fué tal su difusión, que hasta llegaron a tener los remeros de nuestros pequeños "volgas" su danza específica: la danza de los aleros que no llegó a registrar Iztueta, pero que aparece concretamente determinada en la documentación de Rentería.

Bonifacio de Echegaray especula concienzudamente sobre las comunicaciones fluviales, pero no se fija tanto en los ríos mismos cuanto en la vecindad de los caminos, sempiternos enamorados de los ríos, cuyas riberas les prestan cómodas explanaciones. Eso es así: a la vera del río va siempre el camino, como no sea un camino romano refractario por sistema a las hondonadas. Más concretamente se fijó en la intrínseca navegabilidad de nuestros ríos Ricardo Izaguirre quien señaló múltiples puertos fluviales, testigos irrecusables de esa navegabilidad. Y ciertamente nuestros topónimos a base del elemento "portu", prestado pero antiguo, jalonan muchos de nuestros valles.

El uso fluvial como elemento de comunicación es, se comprende, antiquísimo, y hasta hay quien señala para los canales el hito del siglo XI. He dicho para los canales artificiosos, porque por lo demás no dejarían los hombres primitivos de servirse de tan elemental medio de comunicación. Tenemos por lo tanto que los canales llegan casi a "no datar", y bien cerca se ofrece el ejemplo de Francia surcada de ellos de mar a mar.

En Guipúzcoa prendió también el entusiasmo por esas obras de tanta importancia para la economía del país. Nada menos que a 1531 remontan los intentos de hacer navegable el Bidasoa hasta los poblados baztaneses de Navarra. Se interesó naturalmente este reino por la obra y hasta llegó a depositar mil ducados en oro para iniciar la empresa; pero intereses encontrados asfixiaron el para entonces ambicioso intento. Después, concretamente en 1582 y 1596, se trató seriamente por nuestras Juntas de hacer navegable el río Oria entre Tolosa y Orio, proyecto que estaba presupuestado en doce mil ducados. Tampoco prosperó.

Sin embargo, se llegó a constituir en 1750 una Comisión que entendiese en la navegabilidad de los ríos de la Provincia, y la primera idea que acometió fué la de hacer viable el referido proyecto que tampoco entonces obtuvo éxito. Pero volvió a retoñar en 1722 bajo nuevas formas, toda vez que no se trató entonces de abrir la navegación entre Tolosa y Orio, sino entre Tolosa y San Sebastián mediante la unión de los ríos Oria y Urumea. Se dijo entonces en

nuestras Juntas que el primitivo proyecto había fracasado a consecuencia de las malas condiciones de la barra de Orio, y a cuenta de ese fracaso se hizo esta pregunta: "¿No se podría mudar de término y pasar de Orio a la ciudad de San Sebastián, juntando para el efecto el Río de Oria con el de Urumea (distante como tres cuartos de legua) y haciéndole navegable hasta la villa de Hernani?" Y aun se añadió, que eso podría lograrse fácilmente sangrando el Oria en la villa de Andoain, de modo que no perjudicase la sangría a las herrerías y molinos que existían hasta la desembocadura de Orio. Este proyecto, que tampoco llegó a realizarse, hubiese hecho que, tomadas las aguas del Oria en el meandro de Andoain, viniesen a recorrer sobre poco más o menos el actual curso del ferrocarril y, salvando como éste por medio de un túnel el collado de Azkonobeta, viniesen a desaguar en el remanso de Osiñaga inscrito en el curso del Urumea. Volvió a suscitarse el tema en 1852 cuando el ingeniero de la Provincia Peyroncelli presentó un minucioso estudio, también fracasado, en el que se preveían cuarenta esclusas y un costo de seis millones y medio de reales.

No se vaya a creer que el sucesivo fracaso de todos estos intentos llevase el desaliento a nuestros hombres. Reaccionaron con empuje y pusieron la vista sobre proyecto mucho más ambicioso. Claro está que quienes tomaron la iniciativa fueron nada menos que los esforzados sucesores de los Caballeritos de Azcoitia, los cuales, según nos hace saber Yrizar, consideraron la trascendencia del establecimiento de una comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo y encomendaron al Amigo Echanove la redacción del proyecto.

Desde entonces los intentos, siempre platónicos, se sucedieron sin interrupción y puesta la vista en todo momento sobre el gran canal que había de unir los dos mares.

Zunzunegui presentó en 1807, no como propio sino como ajeno, un proyecto que resultó ser de Lemaury. De éste es también el que presentó Llantellas en 1815, de que nos ha hablado Areilza, y asimismo el de Astigarraga, en 1821.

Vallejo, matemático autorizadísimo, realizó un estudio muy concienzudo de esos problemas en su clásico Tratado de las Aguas que no reseño porque me he propuesto huir de la erudición. Recoge allí todo lo habido sobre el tema, mientras él pone todo lo "por haber". Reconoce el buen sentido de Lemaury y la paternidad a su favor del hallazgo del punto de Otsaurte; pero difiere en detalles sobre todo en su propósito de realizar la obra mediante el original sistema de obras hidráulicas ideado por él y que haría rebajar considerablemente el presupuesto del proyecto de Lemaury.

Así fué como recorriendo con Robres y Rezusta los parajes de Otsaurte, se fijó en la proximidad del nacimiento del Urdalur o Borunda (luego Araquil), con la de otro brazo fluvial que desagua en el Oria. En Otsaurte hizo cincelar en una piedra caliza tres cruces "ad perpetuam rei memoriam". Y en el punto clave de equidistancia entre los cursos de agua divergentes hacia el Atlántico y hacia el Mediterráneo, hizo grabar en la corteza de una haya joven esta inscripción: ¡Feliz hallazgo! Vallejo, Robres, Rezusta, junio 19 de 1829.



¿Subsistirá ese ejemplar de haya o habrá sido sacrificado al Moloch de la industria? Por si es o no es, ahí va un croquis de situación basado en el que hace acompañar Vallejo a sus descripciones. Montañeros tiene Guipuzcoa que lo sabrán resolver.