

Don Francisco Antonio de Echánove y Echánove

(1797-1895)

(Historia de un Caballero Seminarista de Vergara, enraizado en
las tierras de Burgos)

He aquí la biografía, no exenta de interés, de un hombre sencillo y bueno. Ingeniero y Agricultor, cuya incesante actividad se prolongó en una vida de casi un siglo y que en el Real Seminario de Nobles de Vergara se había asimilado durante sus años mozos todo el espíritu de la «Sociedad Económica Vascongada de Amigos del País». Al proponerse ésta, según dicen sus propios Estatutos, estrechar la unión de las provincias vascas, era «con el fin de servir a la Patria perfeccionando la agricultura, promoviendo la industria y extendiendo el comercio». Y esto fué precisamente lo que constituyó siempre el elevado ideal de don Francisco Antonio de Echánove y Echánove, quien resulta con su vida ejemplar un verdadero tipo representativo de los educados en Vergara, descendientes directos en algún modo de los tan famosos como discutidos Caballeritos de Azcoitia.

De familia oriunda de Mañaria (Vizcaya) (1), nació en Vitoria el año 1797. Su nombre figura en una «Lista» de los Caballeros Seminaristas del Real Seminario de Nobles de Vergara, por antigüedad, en el año 1816, que manuscrita conservó él toda su vida. Llevaba ya cursando estudios allí cinco o seis, cuando esa lista se formó.

(1) El Jefe que fué del Archivo de la Chancillería de Valladolid, D. Alfredo de Basanta de la Riva, en el tomo 1.º de su paciente y meritorio «Catálogo Genealógico de Vizcainas» (Adición a la obra «Nobleza Vizcaína», impreso en 1934, incluyó la referencia al expediente terminado con Real Provisión de Hidalguía el 24 de Abril de 1780 a favor de cinco hermanos, ECHANOVE Y ÁRZUBIA, uno de ellos Manuel Casimiro, bautizado en Arechavaleta, en 1759, y residente en Mañara, fué el padre de nuestro biografiado. Hasta los quintos abuelos —todos netamente vascos— alcanza la información de hidalguía extractada por Basanta.

En 1820, restablecidos el Cuerpo de Ingenieros de Caminos y Canales y su Escuela especial, ingresó en ésta, previo examen.

Una vez terminada la carrera, su primer trabajo profesional fué como agregado a la Sección que debía formar el proyecto de Canal de union de las cuencas de los ríos Duero y Ebro. Mas apenas empezados los trabajos se suspendieron sin pasar del pueblo de Ibeas, a dos leguas y media de Burgos, por dominar las partidas realistas la Sierra burgalesa. Desde entonces conocía muy de cerca, según él mismo escribió en unos apuntes autobiográficos: «el pobre estado de la agricultura de Palencia y Burgos y las escaseces y miserias que experimentaba el labrador, por lo que siempre manifesté deseos de contribuir a su mejora».

En el Señorío de Vizcaya, su Diputación General patrocinaba una «Comisión de mejoras en la elaboración del hierro», y Echánove nombrado el año 1829 Director de la llamada «Labranza experimental» de ensayos» para proponer mejoras y fomentar la industria de las viejas ferrerías, entonces en crisis. En enero del año siguiente comenzaron en la de Anuncibay las experiencias por él dirigidas, que en Agosto se trasladaban a la ferrería de Bedia. La Junta general de Guernica acordó (Julio de 1831), Imprimir por cuenta del Señorío, las diversas Memorias que Echánove escribió sobre la cuestión a él encomendada, y fué la respuesta más satisfactoria que el joven Ingeniero vascongado podía recibir por el feliz éxito de sus trabajos en un problema que tanto interesaba a Vizcaya.

Sin duda para realizarlos con el mayor conocimiento de los adelantos sobre la materia, debió de ser un viaje iniciado en Octubre de 1829 desde Vitoria, en el que recorrió detenidamente el mediodía de Francia, caminando hacia Italia. Dejó durante él escrito en dos cuadernos interesantísimos un diario lleno de numerosas observaciones. Con letra diminuta iba anotando cómo eran los caminos y su construcción, el paisaje, la indumentaria campesina, los cultivos e instrumentos agrícolas, los puentes, las fábricas, la estructura y construcción de casas, tanto de campo como de las ciudades, la descripción de éstas... Todo le interesaba. En Pau, lo mismo el Palacio de Enrique IV, que el enorme cuartel para 2.000 infantes que se estaba construyendo en las afueras de la ciudad y aun subsiste.

Visitó en Olorón una fábrica de peines de boj, cuya maquinaria describe con cuidado, y en Ste. Marie d' Olorón, otra de curtidos. Pero lo que más llamaba la atención de Echánove eran, naturalmente, las fundiciones, teniendo ya el encargo de estudiar la mejora y modernización de las viejas ferrerías vascongadas. En Urdex se separa por un mal camino de herradura, hasta una gran fundición al pie de las mayores alturas del Pirineo, cerca del puesto por donde se pasa a Canfranc. Era lá fundición que en 1813 quemara la división del General Mina y que en 1828 se había reconstruido, Una instalación entonces modernísima.

Desde Herrere, hacia el valle de Arudi, admira la ganadería. las repetidas manadas de centenares de gansos; de Pau a Tarbes, el sistema de riegos, y en Tarbes un magnífico establecimiento para caballos sementales. trazando en el mismo cuaderno croquis de la planta de este edificio y de la de un cuartel para 400 caballos, que también allí se construía.

Le eran inevitables las comparaciones con España, acompañándole siempre el recuerdo de su amado país nativo. «*Amaneció —escribe— en Aubinet; el aspecto del terreno desde este pueblo hasta pasar Yle en Jourdain, es muy parecido al de la Vega de Alava; se presentan algunas colinas suaves... debe ser un país tan frío como mucha parte de Alava...*» Al bajar a la vega del Garona vió un arado inglés que motiva un minúsculo pero muy preciso dibujo en el cuaderno. con explicaciones circunstanciadas de todas las piezas que le componen. Nada se escapaba a su perspicacia: Los palomares esparcidos por el campo y cuyas formas muy diversas va describiendo, los molinos harineros sobre el Garona... «*Para el regadío de las huertas de Toulouse, anotó, se usa la misma regadera de las de Vitorta, con sólo la diferencia de ser la palanca y vara cuasi el doble, por tener que extraer el agua de mayor profundidad; el brazo de apoyo de la regadera tiene de altura por lo menos nueve pies*». Por tales detalles se comprende lo que Echánove aprovecharía con tantas enseñanzas nuevas como pudo ofrecerle aquel largo viaje. Estuvo en Foix. De Toulouse le interesen asimismo: el matadero —cuya planta dibujó— y la elevación mecánica del agua con su distribución a numerosas fuentes, pero sobre todo, las fundiciones y fábricas de objetos de hierro. Pasó a Narbona. Vió cómo en Perpignan se hacía un pozo artesiano; visitó Montpellier, Nimes... Sigue a Pont de St. Esprit. Le parece inmensa la longitud del puente de 2.900 pies. Se asombra, entusiasmado, de los enormes plantíos de moreras para obtención del gusano de seda, en la zona de Lyon. En la Tour du Pin visita una fábrica de tejidos de algodón, y en Grenoble anota con cuidado cómo se cultiva el cáñamo, de vigor y abundancia extraordinarios. Por entonces la ciudadela de Grenoble se reconstruía. Descubre como principal industria de aquella ciudad la fabricación de guantes muy estimados, no sólo en Francia sino en Londres e Italia. «*Se acaba de establecer*» —dice (28 de noviembre de 1829)— *una Escuela de aplicación a las Artes*. Y se detiene a transcribir el cuadro completo de asignaturas que comprende y el régimen de enseñanza.

Siguió a Ribes, donde halló que fabricaban acero nada menos que en doce ferrerías. No consiguió que le enseñaran la maquinaria en una gran fábrica de papel sin fin, de calidad muy superior, ni tampoco la de una importante sedería. A nadie se las dejaban ver. Y antes de salir de Ribes escribió, sin duda despechado: «*Malisimas posadas y gente poco atenta*». También desde Grenoble fué a Allivard, pueblo muy industrial, y a

Chambéry. Cerca de la Aduana halla el magnífico camino ejecutado por Napoleón, que le encantó, así como un hermoso Hospital General para imposibilitados y enfermos crónicos de todo el Ducado de Saboya. No todo iban a ser observaciones de utilidad para el Ingeniero. El Teatro y Sala de Baile los describe igualmente con sumo detalle. Señala el régimen de una Escuela de Dibujo «*muy bien montada*» y de la Biblioteca pública. Recorre las diversas fábricas de paños y de papel. Deja descrita la impresión del paisaje de los Alpes, los animales que en estos montes se crían y hasta los nombres de varias especies de perdices que en ellas se cazan. Y llegó a Turín, donde termina la redacción de tan curioso viaje.

Descubren estos pequeños cuadernos un gran temperamento analítico sobre la base de muy atenta observación y una afición absorbente, adquirida en el Seminario de Nobles de Vergara, por la agricultura, la industria y las obras públicas. Asombra el enorme contraste entre aquellos viajes emprendidos antes de amanecer para aprovechar el día, en coche o a caballo, y detenerse ante cualquier cosa que ofreciera interés, con los actuales, en los que la velocidad al realizarlos, la prisa por llegar y la acumulación de todas las comodidades apetecibles para el viajero, privan a éste de la posibilidad de contemplar cuanto hay en el camino. Las gentes de ahora no viajan. Se transportan. Otros varios cuadernos análogos dejó escritos Echánove, con recuerdos útiles de cada viaje que hacía.

Nombrado en Marzo de 1833 Ingeniero en la continuación de los *Canales de Castilla*, principió los trabajos para el plano y proyecto del *Desagüe de La Laguna de la Nava de Campos*, en la provincia de Palencia, trascendental obra que también tenía a su cargo la misma Empresa concesionaria de la terminación de aquellos canales. Dos fines perseguía tal desecación: poder cultivar más de dos mil hectáreas de tierra que periódicamente se inundaban y librar a 4,000 vecinos de los pueblos inmediatos de fiebres desarrolladas por el estancamiento de las aguas.

Se establec Echánove en Grijota —(una de las cinco villas lindantes con la laguna)— en Mayo de aquel mismo año, y estudió el problema del desagüe cuya realización había de embargar después gran parte de su vida.

Por su destino al servicio de la Empresa de los *Canales de Castilla*, pudo observar la rudimentaria obtención de harina en los molinos del *Canal de Campos*, donde aún se cernían las moliendas en cedazos cilíndricos movidos a brazo, y estudió y propuso, sin conseguirlo entonces, la transformación de tan elemental procedimiento por el sistema que llamaban *americano*, con el que la limpia, molienda y cernido clasificado se hacían sin intermitencia, mediante maquinaria movida por ruedas hidráulicas o

fuerza de vapor. Intentó convencer, también sin éxito, al año siguiente a la Dirección de la Empresa en que servía, para establecer cerca de Valladolid una de tales fábricas de harinas, aprovechando el salto de una esclusa del Canal.

Los canales de Castilla fueron una de las grandes ideas del Marqués de la Ensenada para fertilizar los campos y lograr fácil transporte a sus productos.

En 1752, había comunicado Ensenada su plan al famoso Capitán de Navío Don Antonio de Ulloa que, con otros, reconoció terrenos, hizo nivelaciones y estudió la realización de la idea.

Resolviose empezar el vasto proyecto por la ejecución del Canal llamado *de Campos*. Su apertura dió comienzo en Julio de 1753, encargándose de la ejecución el Ingeniero Don Carlos Lemauz, subordinado a Don Antonio de Ulloa, a quien se encomendó la Dirección, y a final del año siguiente, dejando ya la obra bien orientada, Ulloa pidió a Su Majestad permiso, que le fué concedido, para reanudar sus servicios en la Real Armada.

El canal *de Campos* iba desde el río Carrión hasta Paredes de Nava. Tenía ya 33.800 varas de longitud en 1774, y desde Paredes había de continuar a Fuentes de Nava, Castromocho, etc, hasta Medina de Rioseco. Pero su construcción se dilataba lamentablemente. Ya Don Leandro Fernández de Moratín, desde Narbona, el 28 de agosto de 1787, en una de aquellas famosas cartas que formaban su interesante *Epistolario*, comunicó a Jovellanos la incontenible admiración sentida hacia Luis XIV, no como creador de numerosos ejércitos y triunfador en cien batallas, sino por haber hecho construir el canal de Languedoc. «He venido —escribía Moratín— embarcado desde Tolosa a Narbona y en toda mi navegación no ha cesado mi admiración y mi envidia, ni se me ha podido quitar de la memoria el famoso *Canal de Campos*, que se empezó, como todo lo bueno que se empieza en España, para no concluirse jamás...».

Ochenta años después de comenzada esta obra se encargó Don Francisco Antonlo de Echánove y Echánove de continuarla como Director facultativo, desde 1834 a 1839. En ella trabajó al mismo tiempo, y también como Ingeniero, Don Francisco de Echánove y Guinea, primo de aquél, con quien por parentesco y compañerismo mantuvo siempre relaciones fraternales. Para distinguirse firmaban siempre ambos con sus dos apellidos.

Las dificultades que presentaba la Dirección técnica de las obras y su ejecución se aumentaban por estar encomendadas principalmente a reclusos, y por los incidentes a que daba lugar la primera guerra carlista. Así, en Julio de 1835 el Comandante Principal del Presidio trasladó a Don Francisco A. de Echánove como facultativo del *Real Canal de Campos*, para que

la cumplimentase, una Orden que dió el Gobernador Civil de Palencia porque «amenazando el rebelde Merino una excursión a toda esta provincia» —(se hallaba el famoso Cura guerrillero en las inmediaciones de Baltanás)— «era preciso tomar disposiciones conducentes para repeler cualquier ataque y evitar sublevaciones o movimientos de los confinados».

De cómo Echánove desempeñaba la dirección da idea una *Instrucción* detalladísima que escribió entonces, conteniendo todas las *Obligaciones de los Aparejadores de Obras*.

Y demuestra la importancia que tenía aquella empresa, el hecho de que habiadesde antiguo un *Juzgado privativo del Real Canal*, jurisdicción que se suprimió en junio de 1836, dando ello lugar a que los pueblos creyeran equivocadamente que ya eran suyos los pastos y arbolado que circufan al Canal. Como también los vecinos de los pueblos lindantes con la laguna de La Nava cometían desórdenes destruyendo con sus ganados los cauces hechos para el desagüe. Tiempos difíciles para la dirección, menudeaban los incidentes desagradables.

En agosto de 1836, la dirección de la «*Empresa del Real Canal de Castilla la Vieja*», como entonces se la llamó, felicitaba a Don Francisco Antonio de Echánove por el estado de progreso que habían tenido las obras durante Junio anterior, y en Septiembre, atendiendo a sus buenos servicios, le elevaban espontáneamente el sueldo a 24.000 reales al año, cantidad muy estimable en aquella época.

Por Febrero del año siguiente, la Empresa del Canal publicó mediante un anuncio a los labradores, poder darles ya en arrendamiento las 4016 obradas de tierra obtenidas para el cultivo por desecación parcial de la laguna de la Nava. Parecía comenzar la realidad del beneficioso proyecto. Pero los pueblos colindantes, enemigos acérrimos de la concesión a la Empresa y pretendiendo ser dueños de los terrenos desecados, destruían por venganza las obras, con lo cual el agua se extendía. Un año después de aquél anuncio el Marqués de Casa Irujo, del Consejo Superior de la Empresa del Canal, tenía que acudir a Echánove, cursándole desde Madrid las comunicaciones recibidas sobre la consiguiente inundación de la Laguna, para que explicara el suceso.

Durante aquel mismo 1837, sobre la Dirección facultativa que desempeñaba hubo de interinar Echánove la Jefatura económica de los Canales y ello le dió ocasión de realizar por fin su proyecto, acariciado hacía años: se construyó una fábrica de harinas sistema *americano* en una de las esclusas, en Dueñas. El mismo dirigió la edificación, así como la instalación de maquinaria. Principió a funcionar en Diciembre de 1838 esta fábrica; la primera que, abrazando todas las operaciones de la elaboración de harinas, se estableció en Castilla movida por agua. Satisfecho al visitarla el Director

de la Empresa, accedió a construir otras dos análogas. Fueron tales los resultados de economía y perfección al elaborar harinas, que desde el momento empezaron a convertirse en fábricas, no solamente todos los molinos del Canal, sino los de los ríos y cauces inmediatos, creando grandes beneficios a la agricultura, a los fabricantes y a la navegación en aquél. Un verdadero adelanto logró aquella región por la iniciativa y tenacidad de Echánove, verdadero precursor de las modernas fábricas de harinas en Castilla.

En 1838, con la experiencia que le daba el haber dirigido ya algunos años aquellas obras donde, además de operarios jornaleros, trabajaban, como queda dicho, brigadas de reclusos, escribió un interesante estudio de carácter práctico que tituló «*Apuntaciones sobre el empleo de presidiarios en las Obras Públicas*»; proyecto que, sin duda, elevó a la Superioridad sobre tan complejo problema, que siempre es actual.

Por aquellos años era miembro de la *Sociedad Económica Palentina de Amigos del País*.

En 20 de julio de 1838 emprende nuevo viaje a Toulouse pero como no podía atravesar el país vasco en plena guerra carlista—la de los siete años—fué por Burgos a embarcarse a Santander. Análogo al cuaderno antes referido dejó otro, escrito también en forma de *Diario*, con todas las observaciones de este segundo viaje. Se detiene en Burgos describiendo el Monasterio de Las Huelgas, el viejo Castillo, bien ignorante entonces Echánove de que algunos años más tarde había de arraigar él y crear una familia en aquella ciudad, donde después vivió medio siglo. También en Briviesca describió con precisión la Colegiata y el Convento de Monjas, fundación del Condestable y después el campo y todo el camino, anotando modificaciones de que cree susceptible a éste para acortarle y mejorarle, así como algunas observaciones geológicas. El 27 llegó a Santander, donde permaneció una semana, advirtiendo las grandes mejoras logradas desde 1823, en que debió de conocer esta ciudad por vez primera. Se construía un faro sobre la roca del Cabo Mayor. Expone cómo iba a ser y las obras que a su juicio debieran hacerse en la bahía. Consigna el proyecto que hay de mejoras del puerto. Dice de éste: «Para aumentar una gran parte de su actual actividad, exige mejorar las líneas de comunicación y que no se establezca otra más corta para la extracción de harinas y trigos de Castilla y que se conserve obediente a la metrópoli la isla de Cuba; sin estas circunstancias, el puerto de Santander, aunque de los mejores de la costa de Cantabria, será poco concurrido, pues que su provincia y las limítrofes no pueden darle productos naturales e industriales de extracción, por ahora, ni consumos de consideración. Es de creer, por lo mismo, que su estado más floreciente sea

durante la actual lucha, y que después decaerá al límite que le señalan la extracción de granos y harinas de Castilla... El comercio de lanas, más conocido en Bilbao, y el de bacalao, se trasladarán, con la paz, a dicha Villa, que con los productos industriales del país y otros que se creará con su actividad, sostendrá la antigua concurrencia».

Estos razonados presentimientos al recordar el puerto de Bilbao comparando su porvenir con el de Santander, se han cumplido.

En Santander llamó su atención un casino, tal vez el primero que veía: «Existe un círculo —escribe— sostenido por suscripción, en el que se encuentran la mayor parte de periódicos nacionales, algunos extranjeros, salas de juego y billar».

Se embarcó el 4 de Agosto y al día siguiente desembarcaba en los muelles de San Sebastián, «estrechos y miserables, pues no tienen capacidad más que para lanchas pescadoras y goletas pequeñas». La Concha es desabrigada y no puede fondearse en ella sino con buen tiempo... Sólo puede estar al abrigo del Castillo de Santa Catalina. La disposición del puerto de San Sebastián es tal, que ni aun con grandes gastos podría hacerse un mediano puerto...».

Lamenta que al reedificarse la ciudad no se le hubiera dado otro emplazamiento... «en Los Pasajes, puerto seguro y de buen fondeadero...» «La ciudad de San Sebastián —escribe— es muy bonita y de buena planta, pero tan pequeña, que no es nada»... «Las caserías de las inmediaciones de San Sebastián hasta Hernani, Astigarraga, Lezo y Rentería, y las bonitas casas de campo, han desaparecido en todo o en parte con sus manzanas y bosques, por efecto de la indisciplina y barbarie de los soldados ingleses de la Legión... a la vista de la línea que divide las posiciones de las tropas de la Reina y las facciones se nota el respeto que éstas guardan a las propiedades de su territorio; en él todo se va conservando, en el de la Reina todo destruido... Es valioso por imparcial este elogio que un testigo hace del modo de proceder los soldados de Don Carlos, pues Echánove no era carlista.

Recorrió las líneas de defensa de San Sebastián, Hernani e Irún, con sus fuertes. En Hernani, que tenía tres, le parece inexpugnable el de Santa Bárbara, verdadera ciudadela.

Construíanse entonces un camino nuevo para unir Andoain e Irún, pasando por San Sebastián y Rentería, y anota: «trabajan en él los presentados de la facción».

El 7 de Agosto salio de San Sebastián a Irún, por muy mal camino, acompañado de dos *chapelgorris* de Betelu. Uno había perdido en aquella guerra al padre y al hermano. El mismo día, pasa la frontera y le asombra lo que ha crecido Beobia en unos años. Advierte, desde luego, «las mjeoras».

introducidas en Francia desde 1829 en la conservación de caminos, pues habiendo adoptado el sistema de Mac-Adam, lagran tener su pavimento suave y unido con menos material que antes». Y hace minuciosísima anotación de los servicios, salarios, herramientas, emplazamiento, etc., de los peones camineros, con un dibujo explicado de la carretilla que usan. Todo el sistema de conservación de caminos en Francia quedó expuesto al detalle en el cuaderno de viaje de Echánove.

«La agricultura en esta parte de los Pirineos no adelanta», fué la apreciación que hizo como resumen de numerosas comparaciones con sus recuerdos del anterior viaje. Después de varias notas sobre Ciboure, San Juan de Luz y Ustáriz, donde dedica un párrafo a explicar la organización de un excelente Colegio de Religiosas para educación práctica de niñas; llegó a Bayona y al describir la ciudad extensamente se detiene, sobre todo, en las condiciones de su puerto. Pasa por Orthez, Pau, Tarbes, consignando siempre cuanto le interesa acerca de cultivos, conservación de caminos, puentes, fábricas, etc., con referencias a su viaje de 1829 por los mismos lugares. Nota, entrando en la vega de Tarbes, que allí la agricultura ha mejorado, así como Toulouse, en edificaciones y desarrollo de su industria. Visita detalladamente una fábrica de papel continuo y varias de construcción de maquinaria, una de las cuales producía máquinas de vapor de 60 caballos. Los entonces nuevos talleres de la Compañía Cardailhac et Malet fabricaban máquinas de vapor, prensas hidráulicas, máquinas de hilar, molinos de oliva, linaza y trigo, etc. La adquisición de maquinaria en dichos talleres para las fábricas de harinas de tierra de Campos debió de ser principal motivo de este viaje. En carta de Cardailhac et Malet a Echánove tratan estos fabricantes de barcas rápidas y de transporte, muy probablemente proyectadas para el Canal de Castilla. Termina el cuaderno manuscrito con un detenidísimo estudio lleno de datos relativos al Canal de Languedoc, sus espaciosos embarcaderos, diques, esclusas, guardas, puentes, etc., mas algunas observaciones en relación con el de Castilla. Sintió la misma admiración comparativa —pero como técnico—, que años antes tuviera Moratín.

El año 1839, por Septiembre, cambió sus actividades. Llegó a Oviedo, encargándose de la dirección de un camino carbonífero de Asturias, pero chocó pronto su criterio con el de otros elementos de la *Compagnie des Mines de Espagne*, Empresa constructora. Mantuvo Echánove con firmeza sus puntos de vista, y a fin del mismo año cesó en tal destino.

Diéronle en 1841 colocación del Estado como Ingeniero de Obras Públicas en Burgos. En este su nuevo cargo oficial, redactó un *Proyecto de Reglamento para el servicio de los camineros empleados en la conservación de los cami-*

nos». Es trabajo completísimo y concreto. Aparece su redacción articulada y complementada con modelos de formularios para la «libreta del caminero». Sin duda trataba de introducir en la conservación de los caminos de España todos los adelantos apreciados por él mismo en las carreteras de Francia.

En Burgos contrajo el año 1845 matrimonio con Elena de Arcocha y García-Suelto, hija de Don Santiago de Arcocha y López de Novales, caballero acaudalado y principal en la ciudad y perteneciente a familia de abolengo vascongado que, procedente del valle de Orozco, afincó en Burgos en el siglo XVIII (2). Tuvo en su matrimonio Echánove diez hijos.

Había llegado, al mediar el siglo XIX, el momento de la construcción de Ferrocarriles en España. No podía dejar Echánove de intervenir de algún modo en ellos. De nuevo se acordaron de él sus queridos paisanos. El Gobierno tenía concedida a cierta Empresa de Bilbao una línea del Ebro al Bidasoa y por Bilbao. Otra Empresa estudiaba diferente línea más directa. Del Ebro al Bidasoa, pasando por Vitoria y Alsasua. Habíase reunido en Vitoria, el 6 de Agosto de 1851, el *Ayuntamiento General*, compuesto del ordinario y de los vecinos que hubieran sido concejales. Nombró una Comisión de su seno compuesta de seis personas destacadas de la ciudad (señores Don Juan de Mendivil, Don Ramón Ortiz de Zárate, Don Manuel de Ciosraga, Don Juan M. de Maturana, Don Benito de Casas y otro). Y esta Comisión había de proponer si se prestaban o no auxilios materiales a la línea del Ferrocarril del Norte, concedida a la Empresa bilbaína. Pero antes de informar, acudió a «*las luces y conocimiento de las personas más competentes*». Entre ellas contaban con Don Francisco Antonio de Echánove y Echánove, a quien, en escrito de 11 de agosto de 1852, sometió aquella Comisión tres cuestiones: «1.^a *Cual será la línea más corta del Ebro al Bidasoa, pasando por esta ciudad (Vitoria).* 2.^a *Cual la de más fácil ejecución y más económica facultativamente.* 3.^a *Cual la más conveniente bajo todo aspecto*». Reconoce la Comisión que no habiéndose practicado los previos estudios necesarios, es aventurado emitir un parecer con seguridad. Pero alude «*al ojo práctico y perspicaz de quien posee la ciencia del ramo de caminos. Y en especial si, como V., ha recorrido científicamente el país...*».

Estaba entonces destinado Echánove en Vitoria como Ingeniero-Jefe del Distrito; emitió gustoso el informe que le pedían, y en 16 del mismo mes los individuos de la Comisión del F. C. del Norte le escribieron haber «*recibido con muchísimo aprecio*» la respuesta «*muy importante bajo todos con-*

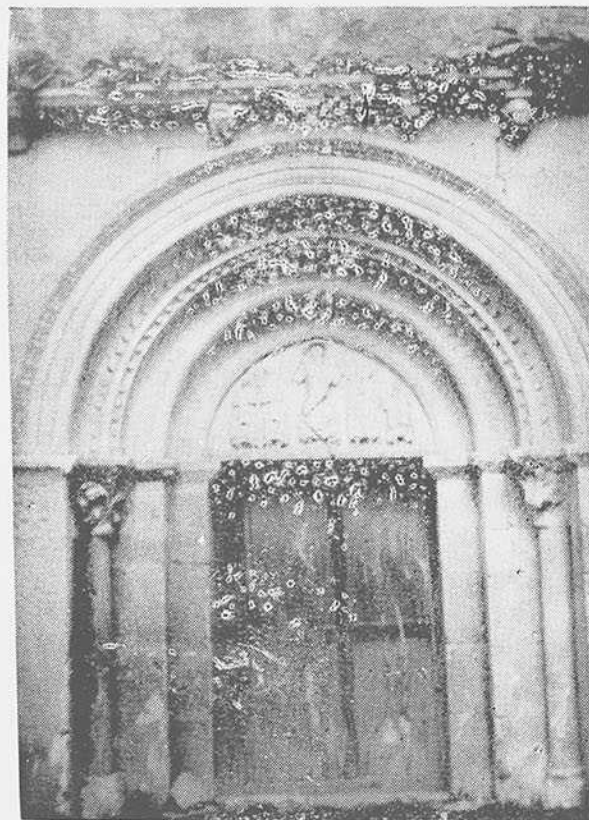
(2) También Basanta, en su citado «Catálogo Genealógico», extracta el expediente de hidalguía terminado por Real Provisión de Enero de 1793, a favor del vecino de Burgos, bautizado en San Martín de Albizu Elejalde (Valle de Orozco), Don Domingo de Arcocha y Goiri, padre de Don Santiago.



Retrato de D. Francisco Antonio de Echánove y Echánove, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Miniatura por Ferrán. Hacia 1830)

(Corresponde al artículo del Sr. Sanz y Díaz)



Portada de la ermita de Tablada del Rudrón (Sedano)

Fot. Manero

(Corresponde al artículo del Sr. Monteverde)

ceptos para ilustrarla, especialmente en la parte científica... con los preciosos datos que V. la suministra».

El Ayuntamiento de Vitoria, en sesión extraordinaria de 3 de abril de 1853, comisionó a Echánove para que, en unión del Sr. D. Manuel de Arana y Borica y el Teniente Alcalde Don Juan M. de Maturana, gestionara la concesión de la línea del ferrocarril del Norte, por Vitoria, que era la propugnada por Echánove, de quien el Ayuntamiento esperaba «que con sus superiores luces podía ilustrar la cuestión, envuelta hoy, al parecer, en obstáculos e inconvenientes».

También el mismo Ayuntamiento de Vitoria, en noviembre del mismo año, nombró una «Comisión de personas activas, celosas y de conocidas afecciones a la ciudad», que bajo la influencia del Excmo. Sr. Don Pedro de Egaña, Diputado a Cortes por el Distrito, promuevan las gestiones encaminadas al logro de varios asuntos pendientes entonces y «cuantos otros puntos se tengan por convenientes para reanimar esta abatida población y evitar la completa decadencia que la amenaza...». Tales asuntos eran: la pronta instalación de la Silla Episcopal, el establecimiento de una Audiencia para administrar justicia en el Norte de la Península, etc. Y Echánove formó parte de esa Comisión.

1854. El Alcalde de Vitoria le envió en 2 de marzo, expresivo escrito de agradecimiento por la exposición que al Ministro de Fomento elevaron de los representantes de Alava, a fin de que el Gobierno acordase que el ferrocarril pasara por Vitoria. La Junta Consultiva de Caminos había informado en favor de esta solución, a la cual contribuyó eficazmente Echánove.

Ascendido a Ingeniero Inspector del Distrito de Valladolid tuvo a sus órdenes en 1854 a Don Práxedes Mateo Sagasta, que estaba destinado en Zamora. Nadie podrá pensar al leer las comunicaciones y cartas que Sagasta escribía a Echánove durante aquel año sobre el presupuesto de una obra o el estado del personal subalterno o un inventario de documentos, que quien se ocupaba de asuntos tan pacíficos era en los mismos días Jefe de la Junta Revolucionaria de la provincia de Zamora. Una carta de Sagasta a Echánove, fechada en dicha ciudad el 4 de Noviembre de 1854, decía: «Mi querido D. Francisco: Hace cuatro días que fuí proclamado Diputado, pero desde entonces no he tenido ni un momento mío, etc...». Es una carta histórica para la biografía de Sagasta y señala en la vida de este hombre público una hora decisiva. Iniciaba entonces su carrera política el joven Ingeniero que llegaría a ser el revolucionario activo de 1868 y el Jefe constante e indiscutible del partido liberal después de la restauración monárquica hasta que murió en 1902.

Voluntariamente se jubiló Echánove en su carrera de Ingeniero de

caminos (1855). Contaba más de treinta años de servicios al Estado, y por su edad y puesto que en el escalafón tenía aún hubiera llegado a las más elevadas categorías del Cuerpo, pero no le interesaba ser Inspector General ni Consejero de Obras Públicas. No era de su agrado vivir en Madrid. Prefirió dedicarse a trabajos de iniciativa particular, teniendo grandes proyectos de explotaciones agrícolas en las provincias de Palencia y Burgos, lo que en definitiva vino a constituir su más fuerte afición.

En terrenos rústicos, propiedad de su mujer, situados en las proximidades de la ciudad de Burgos, estableció una Granja, que aún subsiste, denominándola «*Granja del Pasatiempo*». Construyó, proyectada por él, una casa sencilla con habitaciones cómodas, para vivienda suya y de su familia. Levantó algunas edificaciones complementarias, dedicando a la labor la mayor parte del terreno, donde hizo experiencias de cultivos; instaló también ganado lanar y vacuno. Allí residía varios meses cada año. Allí, levantándose con el alba, seguía personalmente en el mismo campo las faenas de la recolección cuando llegaba el verano, y allí, auxiliado de su escogida biblioteca de agricultura, escribió alguno de los varios, interesantes y oportunos folletos que publicó en Burgos.

Nunca intentó hacer trabajos propiamente originales, ni dedicarse a la pura investigación. Lejos de tan ambiciosas miras, se propuso simplemente, con sus reiterados escritos divulgar entre la clase labradora, tan ignorante y rutinaria entonces, conocimientos que creía necesarios y eran siempre de inmediata aplicación práctica. Así, en «*Granja del Pasatiempo*», 8 de Enero de 1859, firmaba un folleto que se imprimió con el título: «*Memoria sobre el cultivo de la remolacha*», por D. Francisco Antonio de Echánove, Vice-Presidente de la Junta de Agricultura de la provincia de Burgos. Nada decía que no hubiera antes comprobado él allí con sus experiencias de cultivo. Enfocó el de la remolacha como planta forrajera para alimento de ganados. No podía entonces presentir la industria azucarera en Castilla, cuando aún Cuba surtía espléndidamente a la Metrópoli de este artículo y de otros que por su procedencia recibieron los nombres genéricos de *coloniales* y *ultramarinos*.

Alude claro es, al carácter industrial de la planta productora de azúcar y de alcohol, pero por la circunstancia dicha, no le interesaba en ese aspecto, del cual prescinde. Conocía el problema que era lograr buena alimentación para el ganado durante el largo invierno de Castilla y auguraba (sin duda como consecuencia de la desamortización civil), que en breve deben desaparecer del «aprovechamiento vecinal los prados y dehesas de propios». La solución estaba en dar al ganado remolacha, planta muy poco utilizada entonces en la meseta central. Todo lo concerniente a su cultivo y aplicación está explicado en este folleto: Terrenos apropiados, labores

preparatorias, calidades y elección de semillas, épocas y métodos de siembras, riegos, almacenaje, suministro al ganado, producción y coste....

Del mismo tono sencillo fueron otros folletos al alcance de labradores e industriales para vulgarizar conocimientos útiles como: *Medios prácticos para la fabricación de vinos tintos y claretos por D. F. A. de Echánove. Propietario Agricultor en las Provincias de Palencia y Burgos*.—Burgos 1865. Imp. de D. T. Arnáiz.

Así también en *El Diario Palentino* publicó el año 1884 diversos artículos con insistencia en los mismos temas: *Reformas urgentes para la mejora de la Agricultura en España*. En el titulado. «*Los intereses de Castilla*» excitaba a la fundación de *Bodegas sociales*, especies de sociedades vinícolas cooperativas, propias para comarcas donde la propiedad está muy repartida. Se dirigía a los vinicultores de las márgenes del Pisuerga. Ya en 1877 había presentado a la Junta de Agricultura un Reglamento básico para una *Asociación vinícola* que en 1880 volvió a proponer a los vinicultores castellanos.

Al celebrarse en Valladolid el año 1859 una Exposición Agrícola reunieron los representantes en ella de provincias de Castilla con objeto de «fundar sobre bases solidas y permanentes la unión de las once provincias castellanas» y a tal fin decidieron por unanimidad crear una *Sociedad de fomento*, idea de la que ya antes se habían ocupado D. Gabino Herrero, representante de Valladolid, y D. Francisco Antonio de Echánove, que lo era de Burgos, ambos verdaderos iniciadores del proyecto.

Nombróse una comisión que formulará las bases. De ella formó parte Echánove y se vé la intervención principal de su mano en la redacción minuciosa y detallada de un proyecto de «*Estatutos de la Sociedad Castellana de emulación y de fomento*», impreso en Valladolid. 1860. El espíritu de esta sociedad era: la unión hace la fuerza. Su divisa «*Todos y cada uno*». Parece una clara imitación de la Sociedad Vascongada de amigos del país que tanto conocía Echánove. Ignoramos si el proyecto se aprobó y si llegó a tener vida eficiente la Sociedad. Fué quizás un empeño hartamente ambicioso. Once provincias constituían un conjunto demasiado numeroso, resultaban muy distintas unas de otras, agrupadas por la sola preocupación de los antiguos reinos históricos de Castilla la Vieja y León y demarcaciones oficiales administrativas. Era un caso diferente al de las provincias Vascongadas, bien llamadas hermanas. Ni era fácil hallar siempre intereses y problemas comunes para provincias muy dispares, como las de Santander, marítima y la de Avila, ni hallar analogías entre la agricultura de Logroño y Salamanca. Tampoco el régimen y situación política que tenía España entonces se prestaban a realizaciones de aquella índole, en Castilla. Pero quede

el dato como rasgo de noble empeño por parte de Echánove y exponente valioso para caracterizar sus ideas y propósitos.

Asociado con otro agricultor de Palencia adquirió hacia 1852 el antiguo Monasterio Benedictino de San Isidro de Dueñas con toda la extensa posesión de tierras —cereales y viñedo— anejas a él. Y fué durante bastantes años otro lugar donde pudo dedicarse intensamente a sus aficiones dirigiendo tan importante explotación agrícola. Acondicionó sencillamente algunas de las antiguas celdas de los Monjes exclaustros y allí habitaba cada año larga temporada.

Su voluntaria separación de la política activa y de toda actuación pública y su afán de no perder el tiempo se manifestaron con ocasión de nombrarle el Gobernador de la Provincia de Burgos (noviembre de 1856) Regidor del Ayuntamiento de la capital. Una Real Orden de aquel mes facultaba al Gobernador para tales nombramientos. Al aprobarse las Comisiones Municipales figuró Echánove en la de Obras y Aguas, y en la de Paseos y Arbolados, muy acordes ambas con su profesión y sus aficiones. Pero, a pesar de ello, tan a disgusto se halló en aquel cargo que fué incesante su forcejeo por cesar en él. Alegó primero no ser elegible en Burgos por haberse inscrito como vecino de Dueñas (Palencia) desde 1853. No prevaleció el ardid administrativo pues que tenía también Echánove su domicilio en Burgos, ocupando con su esposa e hijos casa propia en el Paseo del Espolón. Enterado el Gobernador de que Echánove no había asistido después de la primera sesión del Ayuntamiento a ninguna otra, le exhortó a que cumpliera sus deberes, pero aquél desde su *Granja del Pasatiempo* alegó la distancia grande que le separaba de la ciudad y haber establecido allí su residencia durante seis meses, cada año no por capricho, «*Me he propuesto —contestaba a la primera Autoridad de la Provincia— dar a conocer nuevos útiles y prácticas agrícolas, cuya realización sin mi presencia sería imposible... hago un servicio práctico tan útil a la Agricultura como al Estado...*» No se convenció el Gobernador que le recordó disposiciones legales vigentes Echánove alegó después haber cumplido 60 años de edad y «*renunciaba al honorífico cargo de Concejal de la Ciudad*». Replicó el Gobernador que para ello tenía que haberlos cumplido antes del día en que se constituyó el Ayuntamiento a que pertenecía. Elevó Echánove una instancia a S. M. la Reina por conducto del Ministerio de Fomento ponderando los grandes perjuicios que le ocasionaría el abandono de interesantes faenas y experiencias agrícolas emprendidas en su Granja.

JOSE SANZ Y DIAZ

(*Coucluirá*)