



PATRIMONIO Y OBRAS PÚBLICAS

Luis Villegas Cabredo

Es doctor ingeniero de Caminos, catedrático jubilado de la Universidad de Cantabria, miembro del Centro de Estudios Montañeses, Hispania Nostra y Grupo Alcada, y autor del proyecto editorial 'Un viaje por los caminos y puentes de Cantabria'. Es autor de numerosas publicaciones sobre el patrimonio de las obras públicas en Cantabria.

LA CARRETERA DE LOS SEIS RÍOS

La vía que une Entrambasmestas y Vega de Pas se construyó a finales del siglo XIX y contaba con seis bellos puentes de piedra

En 1884, dentro del plan general de carreteras del Estado, se concibió una vía de tercer orden que enlazaba con la carretera de Burgos a Peñacastillo-Santander (de segundo orden). Iba desde Entrambasmestas hasta Villasante de Montija, punto estratégico de las comunicaciones del norte de Burgos, en su comarca de Las Merindades. Esta vía iría por Vega de Pas, puerto de las Estacas de Trueba (1154 metros) y Espinosa de los Monteros y sería fundamental para comunicar, siguiendo al río Pas, los municipios de Vega de Pas y San Pedro del Romeral con el valle de Toranzo. La longitud total de la carretera era de unos 50 kilómetros, de los cuales la mitad discurrían por Cantabria. Aquí constaba de dos tramos, uno de 11 kilómetros hasta Vega de Pas y el segundo de 14 km hasta el paso de la cordillera.

El primer tramo, de Entrambasmestas (200 m) a Vega de Pas (358 m), iba por la margen izquierda del río Pas y debía superar el paso de seis ríos que de sur a norte descendían de la cordillera cántbrica a confluir en el cauce principal. La cota a superar no era excesiva, 158 metros, pero la carretera iba encajonada entre el río y los montes del Somo (con Cotero la Brena, de 1500 metros, entre otros) que descendían con fuertes pendientes. Esta carretera fue construida a finales de los años 80 del siglo XIX y en lo que sigue se comentarán las características y evolución de sus puentes.

El segundo tramo, de Vega de Pas al puerto de montaña, debía superar 796 metros, y seguía al río Yera por su margen derecha en sus primeros 7 kilómetros, cauce que cruzaba después con puentes en tres ocasiones, hasta alcanzar su cabecera; el gran desnivel a salvar obligó a seis importantes revueltas o tornos en esta parte final antes del puerto. Esta carretera estaba en construcción a finales del siglo XIX y fue terminada a principios del XX.

En la obra intervino activamente el ingeniero Javier González de Riancho Ceballos, que conocía bien el territorio. Había nacido en Ontaneda en 1825, siendo el proyectista de sus puentes (Vega, 1997). Además, este técnico intervino en las obras de los ferrocarriles de Santander a Alar y de Santander a Bilbao, entre otras.

En el tramo inicial, el primero de los puentes se encuentra en Entrambasmestas, donde la nueva carretera debía pasar el río Luena (o Magdalena), poco antes (unos 200 metros) de que éste confluya con el Pas, y lo cruzaba con una bella estructura pétrea de tres bóvedas escarzanas, de 10 metros de luz y 2 metros de flecha. Sus pilas tienen tajamares semicilíndricos y sus sombreretes son de cuarto de esfera. El aspecto global de la obra es semejante a la de los puentes de esta época. Desde aquí hasta Vega de Pas la vía se encuentra cinco afluentes de este curso fluvial: los ríos

Aldano, Troja, Barcelada, Viaña y Yera (a este último lo cruza a la entrada de la citada villa pasiega). Cada uno de estos puentes, de un único vano, estaba resuelto con una bóveda pétrea escarzana, de 10 metros de luz y 2 metros de flecha. Tres de estos puentes (los que cruzaban los ríos Troja, Viaña y Yera) fueron destruidos durante la guerra civil y reconstruidos posteriormente.

La obra de cantería de los tres puentes pétreos originales que siguen en servicio es de buena calidad y se ha mantenido en adecuado estado durante más de 120 años. Merece la pena observar el buen trabajo realizado en los arcos de emboadura, tímpanos, impostas, pretilos e intradós de las bóvedas. Debe pensarse que este tipo de puentes de piedra dejó de hacerse en los años 20 de la siguiente centuria, por su alto coste y una vez que las estructuras de hormigón irrumpieron con fuerza en la construcción de estas importantes infraestructuras viales, por lo que los mismos quedan como ejemplo del modo de construir en la época finisecular del XIX.

El ingeniero Javier González de Riancho, nacido en Ontaneda, fue clave en las obras



Puente pétrea de Entrambasmestas sobre el río Luena. / LVC

A LA VISTA



TRES ESTRUCTURAS ORIGINALES

La carretera entre Entrambasmestas y Vega de Pas cruza seis ríos: tres de los puentes existentes permanecen como fueron construidos a finales del siglo XIX.



Intradós de la bóveda del puente pétreo del barrio de Riolangos (al norte del municipio de San Pedro del Romeral) sobre el río Aldano.

RECONSTRUCCIÓN DE LOS PUENTES DESTRUIDOS EN LA GUERRA

En los tres puentes destruidos en 1937, su reconstrucción se hizo ya con soluciones de hormigón. Así, en el que salva el río Yera a la entrada de Vega de Pas, sobre los estribos pétreos originales, se construyó una bóveda de hormigón, pero para mantener el espíritu primigenio de la obra, los tímpanos y su imposta de remate son de fábrica pétrea. Además, buscando ganar anchura de paso, en vez de pretilos de cantería tiene barandillas metálicas. Para más información, puede consultarse el libro 'Un viaje por los caminos y puentes de las comarcas centrales de Cantabria' de Luis Villegas Cabredo (2020), <https://bit.ly/3nuhd4m>



El puente sobre el río Yera en Vega de Pas fue reconstruido, después de su destrucción en 1937 durante la guerra civil, con bóveda de hormigón sobre los estribos pétreos primigenios.



VEHÍCULOS DE OCASIÓN

AUTOS ALFONSO

Tlf. 607117050
C/ Ramón y Cajal 102
Guarnizo, Astillero

SE ALQUILA MESÓN - RESTAURANTE

EL CAZADOR

TOTALMENTE REFORMADO

SAN VICENTE DE TORANZO TEL 606 575 092