

Domingo 26.01.25
EL DIARIO MONTAÑÉS

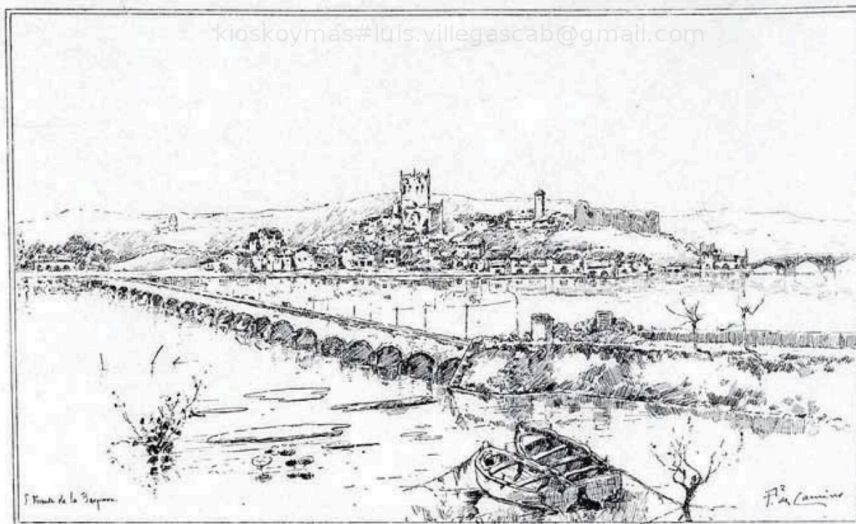
LA CUARTA

Los caminos carreteros de Cantabria, siglos XVIII y XIX

LUIS VILLEGAS CABREDO

Catedrático de la Universidad de Cantabria, Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

En poco más de 150 años nuestra región construyó su red viaria básica



La Montaña, San Vicente de la Barquera

Desde mediados del siglo XVIII a principios del siglo XX se construyeron en Cantabria los caminos de largo recorrido que comunicaban este territorio con Castilla y León, Asturias y el País Vasco; y las vías de ruedas que comunicaban las diferentes comarcas de la región. Los mapas de Tomás López de Vargas (1774), R. Alabern y E. Mabon (1847) y Francisco Coello (1861) nos muestran sus itinerarios y la incorporación de las nuevas carreteras a lo largo del tiempo. Ya en el plano de 1900 de la Diputación de Santander aparece la red viaria básica de la entonces provincia, que viene a coincidir con la infraestructura de transporte que hoy utilizamos, si bien notablemente mejorada en el siglo XX para adaptarla al tráfico de vehículos motorizados y convertirla en una malla de vías asfaltadas. Cinco de esos caminos carreteros, construidos entre 1750 y 1870 pasarían a ser, a mediados del Novecientos, otras tantas carreteras nacionales que comunicaban Cantabria con las provincias vecinas, y a ellos se dedicará este artículo. Ya en la parte final de esta centuria se construirían las autovías del Cantábrico A-8 y de la Meseta A-67.

Todo comenzó en el ecuador del siglo XVIII, en el reinado de Fernando VI, con la construcción del camino real entre Santander y Reinosa, como parte de la

vía que comunicaría con Burgos y, después, con Palencia. Se trató de una obra viaria emblemática de la monarquía borbónica que se llevó a cabo entre 1749 y 1753, al nivel de los caminos de mayor calidad que se estaban construyendo en Europa, su ancho fue de 6,7 metros (8 varas), lo que permitía el cruce de dos carros y era casi el doble del existente, y se construyeron o reformaron 18 puentes de piedra, varios de los cuales están en uso. La dirección técnica de la vía corrió a cargo del ingeniero flamenco Sebastián Rodolphe y su ejecución recayó en Marcos de Vierna, un reputado contratista de obras y maestro cantero trasmerano. Debe señalarse la trascendencia que esta vía supuso para el desarrollo de Santander, las principales localidades de la cuenca del Besaya y Reinosa, en su entorno se crearon varias fábricas de harina, lo que impulsó el transporte de sus productos con carros, y que a la citada infraestructura se la denominara 'el camino de las harinas'. En esta carretera se cimentó la primacía del puerto de Santander sobre el resto de nuestra costa, facilitó que esta Villa recibiera el título de Ciudad en 1755 y que a finales de la

La aparición de los vehículos de motor exigió la reconversión de las vías decimonónicas

centuria hubiera duplicado su población. La carretera de Santander al Puerto del Escudo y el norte de Burgos fue la segunda vía de ruedas que se construyó en la Montaña, ya al comienzo del siglo XIX. En 1778 el puerto de Santander consiguió, junto a otros pocos españoles, la liberalización del comercio con América, lo que condujo a la posibilidad de exportar los vinos de La Rioja, esto conllevaba la necesidad de un camino entre el puerto de Santander y el Valle del Ebro. En 1788 se autorizó la construcción de esta vía con cargo al erario público, su ancho fue de 8,4 metros («30 pies») y se conocería como 'el camino de los vinos'. Este facilitaría, también, la comuni-

cación con Burgos, por Pesadas y Cernégula; y sobremanera cuando se abrió, desde la falda sur del puerto del Escudo, la vía directa por Escalada, Valdelateja, Masa y Ubierna, infraestructura que se terminó en 1848 y se convirtió en el itinerario habitual para ir a la capital castellana.

El tercer camino carretero se desarrolló en los años 20 de la centuria decimonónica y enlazaba Laredo, por el valle del Asón y su afluente el río Calera, con el Puerto de Los Tornos y el norte de Bur-

gos. Esta importante vía, con una larga historia, era muy deficiente en la parte final del siglo XVIII y hubo peticiones, por parte de la villa laredana, para su mejora y conversión en carretera. A lo largo del nuevo itinerario se hicieron varios puentes y desde Lanestosa se construyó un nuevo trazado por el oriente de Soba, hasta alcanzar el paso de la cordillera, lo que puso fin a la subida por el empinado 'sendero enhiesto' medieval, o antiguo puerto de Los Tornos, con numerosas revueltas.

La vía de Unquera a Potes se hizo en los años 60 del Ochocientos y fue de gran trascendencia para Liébana. Tenía una longitud de 39 kilómetros, atravesaba el complejo desfiladero de La Hermida (21 km), y fue construida por el Estado. Se trató de una obra de titanes, que se llevó a cabo con éxito y que causó la admiración de los contemporáneos a su ejecución, fue objeto de numerosos escritos de viajeros ilustrados y todavía hoy nos sorprende y asombra. Tenía un ancho del orden de los ocho metros y un firme de piedra machacada tipo macadam. Deben destacarse sus cuidadas obras de fábrica, entre ellas cuatro importantes puentes sobre el río Deva, con luces de 16 a 18 metros, cuyo proyecto se debió al ingeniero de Caminos santanderino Cayetano González de la Vega. Es interesante el comentario que hicieron sobre esta carretera dos viajeros ingleses, Mars Ross y Stonehewer-Cooper, que, en su libro 'Las montañas de Cantabria o a tres días de Inglaterra', de 1884, escriben: «... un desfiladero respecto del cual puede afirmarse con conocimiento de causa que, en cuanto a grandeza, carece de rival en Europa (...). No es el nuestro el sentimentalismo del viajero inexperto, sino el sentimiento sincero de quienes saben qué es la belleza, el de quienes acaban de hallar algo excepcionalmente majestuoso (...). Hemos dicho que la carretera es perfecta (...). Los elegantes puentes de piedra que cruzan el río y otras corrientes son un modelo de los de su especie (...). Esta carretera se terminó hacia 1868, ciertamente honra al Gobierno español».

Finalmente, también en los años 60, se construyó la carretera que, paralela al litoral cantábrico, iba desde Ontón a Unquera. Hasta que se hizo esta vía la comunicación de Santander con Bilbao o Gijón era bastante difícil, a lo largo de su recorrido tenían que cruzarse con barca varias rías y el mejor modo de hacer el viaje entre estas ciudades era por barco de cabotaje. La construcción de esta carretera supuso el hacer varios puentes importantes y en todo el itinerario sólo quedó un paso de barca sobre la ría del Asón entre Colindres y Treto, que sería superado, ya a comienzos del siglo XX, con un gran puente metálico. Una vez construida esta infraestructura se potenció el desarrollo de las villas de Castro Urdiales, Laredo, Torrelavega, Cabezón de la Sal y San Vicente de la Barquera y los lugares próximos a la nueva carretera.

A modo de epílogo, señalar que de 1750 a 1900 se construyó la red viaria básica de Cantabria para el tráfico rodado, lo que impulsó el transporte de mercancías y, mediado el siglo XIX, el viaje de personas en diligencias. La aparición de los vehículos de motor en los primeros años del siglo XX exigió la reconversión de estas vías decimonónicas a las nuevas exigencias que impuso la mayor velocidad de los automóviles.

OPINIÓN | 31