

hasta el

# TUÉTANO

Revista cultural  
Número 19

SEPARATA OFICIAL

Madrid, España  
Enero 2025

An abstract painting featuring bold, expressive brushstrokes in shades of green, yellow, and pink. The composition is dynamic and textured, with various colors layered and blended together. The text 'DIGNIDAD Y CULTURA' is overlaid on the left side of the painting.

DIGNIDAD  
Y  
CULTURA

Número 19.

Enero 2025

Sexto año

**Revista Cultural**

Sin ánimo de lucro

Edición ejecutiva y

Maquetación final:

**Agustina Gutierrez**

**Fundador:**

**Fernando Criado**

Edita:

Castellón Digital SL

Caballeros, 13

13001 Castellón

Imprime:

Llar digital

Depósito Legal:

CS 1188-2019

ISSN: 2695-5997

Es un proyecto de



Tarifa, 21.

Fresno de la Vega

24223 León.

Casa de Fresno

casadefresno@crijuar.com

Los autores y colaboradores son propietarios y responsables independientes de sus escritos e ilustraciones.

Queda prohibida sin autorización escrita previa, cualquier tipo de copia o reproducción, por cualquier medio, de los artículos e ilustraciones contenidas en esta revista

## SUMARIO

### 2/ Editorial

Dignidad y cultura

### 4/ Adolfo J. Domínguez Monedero

Odiseo y el mar

### 18/ Pedro Vacas Moreno

La odisea de mi tierra

### 22/ Fernando Criado

Espacios y tiempos en Homero

### 34/ Diego Rodríguez Reis

Paisaje y naturaleza en La Iliada

### 39/ Fernando Criado

Los libros de mis amigos

### 41/ José Miguel Noguera Celdrán

Revisitando Cartagena

### 45/ Francisco Pérez-Fernández y Francisco López-Muñoz

Hécate, madre de brujas

### 53/ María José Fernández Martín

Reinas de Jerusalén

### 68/ Cervantes y "La tia fingida"

Jorge García López

### 73/ Fernando Criado

José de Salamanca y la ciudad de Salamanca en el estado de Nueva York

### 79/ Antonio Manuel Ramos Martín

El origen del personaje del jándalo

### 82/ Francisco A. Marcos-Marín

El árbol de navidad en Madrid

### 86/ Alberto Yagüe

El zaguán de Alberto Yagüe.  
Poemas.

### 91/ En el estudio de Jorge Yagüe

### 92/ Fernando Criado

Alfarería milenaria de Pereruela

### 97/ Entrevista a Marisol Garrote Ramos

### 99/ Elisa Belmonte

La BNE celebra Santa Cecilia

### 104/ H. Salvador Martínez

Ficción. Entre medievales y renacentistas

### 118/ Eva Celada

La hipocondría de los no pensantes

## ESPECIAL SOBRE PUENTES

### 123/ Horacio Temple

Construyendo puentes

### 124/ Manuel Durán Fuentes

¿Por qué los puentes romanos son romanos?

### 133/ Luis Villegas Cabredo

Paisajes y puentes

### 139/ Víctor Yepes Piqueras

Puentes y ciudades

### 150/ Joaquín Gallego García

Riotinto y los puentes

### 155/ M. Ruiz-Bedia

Construir junto a viejas obras públicas

### 162/ Alberto Yagüe

Puentes amigos en el Camino de Santiago

### 174/ Carlos Nardiz Ortiz

El puente de Tui

### 182/ Fernando Criado

Puentes y cañadas

### 191/ Felipe Collazos

El arte de conectar mundos

### 198/ Fernando Criado

Viajar por los libros

## Portada

Fragmento Cuadro de Constanza López-Schiliting, *Anuncio de Paz*.

## Contraportada:

Fernando Criado, *Árbol espejo*

## Interior de portada

Constanza López-Schiliting, *Jardín*. Oleo sobre lienzo, 130 x 60 cm. 2022  
*Anuncio de Paz*, obra completa

## Interior de Contraportada

Para leer

*Luis Villegas Cabredo*

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Cantabria

# PAISAJES Y PUENTES

## PRIMERA PARTE

LOS PUENTES CERCANOS AL EMBALSE DEL EBRO,  
al norte de Las Rozas de Valdearroyo en Arroyo, Renedo y Arija (Burgos)

En 1890 se otorgó la concesión del ferrocarril entre La Robla (León) y Valmaseda (Vizcaya) de 284 km. Esta línea de ancho métrico, primordialmente pensada para el transporte de carbón de las cuencas del norte de León y de

Palencia, destinado a la siderurgia vizcaína, recorre 38 km del sur de Cantabria y fue construido entre 1891 y 1894.

Posteriormente, en 1902, se conectó Valmaseda con la capital de Vizcaya a través de la línea del FC Santander- Bilbao que pasaba por Aranguren (en el municipio de Zalla, de la comarca de Las Encartaciones) donde se encontraban ambos trazados. Finalmente, en 1923 se estableció un ramal de conexión entre Matallana y León.

En este artículo se describen tres importantes y bellos puentes de esta línea férrea a su paso por la zona central de la comarca cántabra de Campoo-Los Valles, en concreto dos se ubican al norte del municipio de Las Rozas de Valdearroyo, y otro en el vecino pueblo burgalés de Arija, los mismos pueden contemplarse desde las carreteras que discurren próximas a la ferrovía.

### El puente del ferrocarril de La Robla sobre el río Ebro.

El paso de esta infraestructura de transporte sobre el citado curso fluvial, cerca de Arroyo y de La Aguilera, se hace a través de un espectacular puente metálico de unos 50 metros de vano, que cruza el río a bastante altura sobre su cauce y es digno de verse.

Durante la Revolución de Asturias, en octubre de 1934, este puente fue destruido por seguidores de la Alianza Obrera y, posteriormente, reconstruido en 1935.

Además del vano principal, existe un segundo pequeño tramo que permite al ferrocarril salvar un camino local.



*Los puentes del ferrocarril de La Robla al norte de Las Rozas de Valdearroyo (Mapa de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria y LVC).*



*Puente del FC de La Robla sobre el río Ebro cerca de Arroyo en Las Rozas de Valdearroyo (LVC).*

Esta estructura está conformada con dos potentes celosías tipo Warren, compuestas por dos cordones longitudinales y diagonales formando triángulos, que en este caso se refuerzan con montantes verticales adicionales en cada nudo en que convergen las barras inclinadas. Estas jácenas principales están dispuestas bajo la plataforma por donde circula el tren, y el cordón inferior de las mismas sigue una directriz curva en forma de “vientre de pez”, con mayor espesor o altura en el centro de su luz, donde los momentos de flexión son máximos. Las dos vigas se unen entre sí por piezas perpendiculares y oblicuas al plano de aquéllas formando un conjunto espacial tubular, cuyos múltiples perfiles y chapas están unidos con roblones; todo el conjunto apoya sobre un estribo y una gran pila hechos de fábrica de sillares y mampostería pétreo.

En 1949, durante las obras de construcción del embalse del Ebro, hubo que hacer modificaciones del trazado de este ferrocarril en la zona del perímetro sur del futuro gran almacenamiento de agua, por donde iba la vía férrea original, esto conllevó la necesidad de construir algunos puentes que salvaran los entrantes de agua del pantano proyectado que interferían con el nuevo trazado, entre ellos los dos que se describen a continuación.

### Los puentes del ferrocarril de La Robla sobre el embalse del Ebro en Renedo y Arija.

Pasado el primer pueblo, yendo hacia el oriente, y antes de alcanzar el apeadero de Llano, la ferrovía salva la cola de un brazo del embalse, donde desagua el río Ballurbio, con un viaducto de 123,6 metros de longitud. Se trata de un bello puente de bóvedas de hormigón que apoyan en pilas del mismo material y que están forradas con una hoja pétreo hasta la altura en que arrancan los arcos, los tímpanos y la imposta de coronación están materializados con piedra.



*Puente del FC de La Robla sobre el embalse del Ebro cerca de Renedo en Las Rozas de Valdearroyo (LVC).*



*Puente del FC de La Robla sobre el embalse del Ebro cerca de Arija en Burgos (LVC).*

Después de Llano, el ferrocarril llega a Bimón y nada más dejar Cantabria salva el embalse del Ebro, en Arija (Burgos), con un viaducto de 138,3 metros de largo y 11 bóvedas de hormigón, de similares características al anterior de Renedo y en un enclave de gran belleza.

Este tramo férreo lindante con el gran pantano, de unos 11 kilómetros de longitud, que pasa sobre los tres puentes descritos, es uno de los hitos paisajísticos que disfrutan en la actualidad los viajeros del tren turístico Expreso de La Robla que recorre durante el verano esta línea entre Bilbao y León, y que evoca el encanto de los viajes clásicos en ferrocarril.

Aprovechando esta excursión, puede disfrutarse del rico patrimonio protegido con que cuenta esta zona; a saber: el castro cántabro de Las Rabas en Celada Marlantes, la ciudad romana de Juliobriga en Retortillo, tres bellas iglesias románicas (una en este último pueblo, y otras dos en Bustasur y en Cervatos) y el monasterio de Montesclaros.

## SEGUNDA PARTE

### TRES PUENTES SOBRE EL EBRO AL SUR DE VALDERREDIBLE En Quintanilla de An, La Puente del Valle y Báscones de Ebro (Palencia)

Vamos a recorrer nueve kilómetros de la carretera CA-272 desde Polientes, capital del municipio de Valderredible, hacia el occidente, siguiendo la margen izquierda del Ebro y aguas arriba de este gran río. En este recorrido van a describirse tres interesantes puentes de hormigón armado, construidos en los años 40 del siglo XX, que cruzan el citado cauce hacia su orilla derecha donde se ubican varios pueblos vallucos. Las dos primeras estructuras se encuentran en Cantabria y la tercera se haya en el municipio palentino de Berzosilla que es un singular enclave de esta provincia castellana que linda con las de Burgos y de Cantabria.



*Situación de los tres puentes sobre el río Ebro al sur de Valderredible (Mapa de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria y LVC).*

#### Puente en Quintanilla de An.

A 3,5 kilómetros de Polientes, y una vez atravesado Campo de Ebro, entronca en la CA-272 una vía que cruzando el Ebro alcanza Quintanilla de An. El paso del río se hace con una estructura de hormigón armado de dos vanos con una tipología constructiva típica de mediados del siglo XX. Su tablero está constituido por dos potentes vigas rectangulares sobre las que descansa una losa con voladizos. Esta estructura horizontal apoya en sendos estribos y una pila central, también de hormigón. Su estado de conservación, después de ochenta años de servicio, es bueno, lo que prueba la calidad de su ejecución. La imagen que presenta este puente es la de una estructura bien resuelta, racional, de calidad óptima y bella.

#### La Puente del Valle.

En este lugar existe un puente de tres tramos rectos que salva el río Ebro y comunica con las carreteras que llevan a Sobrepenilla, Montecillo y Quintanilla de An. Se trata de una estructura de hormigón armado de los años 40 del siglo XX, de una tipología similar a la del puente anterior.

Pasado el puente se encuentra un humilladero de ánimas del siglo XIX. Según información que facilita el ayuntamiento de Valderredible sobre La Puente del Valle: "Su topónimo hay que vincularlo con la importancia



*Puente de Quintanilla de An (Valderredible) sobre el río Ebro: Vista general del puente de hormigón armado (LVC)*



*Puente de Quintanilla de An: Detalle del apoyo de sus dos vigas en la pila central (LVC).*



*Puente de hormigón armado sobre el río Ebro en La Puente del Valle (LVC)*

ministro de Trabajo, el falangista palentino José Antonio Girón de Velasco, siendo sus obras realizadas por presos políticos. En la parte superior de una de sus pilas está el escudo de Palencia. Durante muchos años existió en el puente una placa con la leyenda "Puente Girón", según me contó un vecino.

En suma, una buena oportunidad para disfrutar de tres interesantes puentes y de los pueblos y patrimonio natural, paisajístico y cultural del impar Valderredible.

clave que tuvo esta población en la Edad Media como uno de los pasos más antiguos para cruzar el Ebro y vendría a significar el 'asentamiento en la puente o vado del valle sobre el Ebro'. Es interesante notar que La Puente conserva aquí género femenino, ya que en época medieval era frecuente diferenciar los vados de madera (la puente) de los pétreos (el puente)."

#### **Puente de Báscones del Ebro - Palencia**

La carretera que nos ocupa atraviesa durante 2,6 Kilómetros el municipio palentino de Berzosilla y pasa por Báscones de Ebro.

Desde aquí parte una vía que comunica esta localidad con el resto del municipio, hacia Olleros de Paredes Rubias, y cruza el río Ebro con un espectacular y bello puente de unos 90 metros de longitud total y tres bóvedas escarzanas de hormigón, cuyos arcos de embocadura, tímpanos, imposta de remate y pretiles son de sillería pétreo. Su construcción es de mediados de los años 40 del siglo XX, fue proyectado por el ingeniero Vicente Almodóvar Rodríguez en 1943, y constituye una remarcable obra de la ingeniería de caminos.

Antes de la Guerra Civil existía en este lugar un bonito puente que fue destruido en la contienda, y fue reconstruido por orden del



*Puente de Báscones de Ebro (Berzosilla – Palencia) sobre el río Ebro: Obra de hormigón y de cantería de los años 40 del siglo XX (LVC).*

## TERCERA PARTE

### EL CAMINO REAL DIECIOCHESCO POR EL VALLE DE IGUÑA

Dos bellos puentes y otros restos recuerdan su trazado

En 1748, una Real Orden de Fernando VI aprobó, a iniciativa del Marqués de la Ensenada que era Secretario de Estado, la construcción del tramo de Santander a Reinosa del Camino Real a Burgos. 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. El proyecto y 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, que intervino posteriormente en la construcción de puentes, otros caminos reales y alcanzó el cargo de Director de Puentes y Caminos del Reino. El ancho del camino fue de 6,72 metros (8 varas), lo que permitía el cruce de dos carros y era casi el doble del existente. Esta vía, junto a la que se construyó en la misma época salvando el puerto de Guadarrama, fueron modelos para otros caminos reales que abordaron posteriormente los monarcas borbones.

Desde el primer momento esta obra fue admirada, un escrito de 1808 del oficial Franz Xaver Rigel, que servía en el ejército napoleónico, estando en Reinosa durante la Guerra de la Independencia y refiriéndose a Santander manifestaba "... adonde conduce una maravillosa carretera señorial, de reciente trazado, que resiste la comparación con las grandiosas obras de los tiempos de Augusto". Este camino real, tras sucesivos acondicionamientos, se convirtió en los años 80 del siglo XIX en la única carretera de primer orden con que contaba la provincia. En los años 40 del siglo XX pasó a denominarse carretera nacional N-611, vía que une Santander con Palencia. En los años 80 de la pasada centuria, dentro del Plan de Accesos a la Meseta, se llevaron a cabo una serie de proyectos de variantes, de ensanchamientos de la carretera y de eliminación de pasos a nivel, lo que mejoró su nivel de prestaciones. Finalmente, el continuo incremento de la circulación condujo a la necesidad de construir la autovía Cantabria-Meseta A-67, inaugurada en 2008 y que discurre paralela a la citada carretera.

Desde Torrelavega el camino real seguía al río Besaya hasta sus fuentes en Cañeda, cerca ya de Reinosa. En este itinerario, una vez superada la larga hoz de Cieza, recorría el antiguo y amplio Valle de Iguña, de 189 kilómetros cuadrados, y en lo que sigue va a seguirse el trazado de esta histórica vía por este territorio recogiendo varios de sus hitos constructivos.

#### El puente de Las Fraguas

Al final de la citada hoz, el camino real entraba en el valle iguñés por este pueblo, donde pasaba junto a su ermita del Carmen, también edificada a mediados del siglo XVIII, y, seguidamente, atravesaba el río de Los Llares mediante una bella estructura pétreo que se encuentra en buen estado, después de 270 años de servicio, y permite verificar la gran calidad de los puentes de esta infraestructura de transporte. Es de



*El camino real del siglo XVIII atraviesa varios pueblos del histórico Valle de Iguña que se ubican junto al río Besaya, cercanos a la actual carretera nacional N-611 (Mapas Cantabria y LVC).*



*Puente del camino real de Santander a Reinosa sobre el río Los Llares en Las Fraguas (LVC)*



*Hitos pétreos del camino real a su paso por el valle de Iguña: Leguario en Las Fraguas y guardarruedas al sur de Molledo (LVC).*

tres arcos de medio punto, de unos 9 metros de luz, y presenta tajamares de sección triangular frente a la corriente del río, y rectangular al otro lado del puente, en ambos casos llegan a la calzada y sirven de apartaderos de la misma. De estos comentaba Vierna: “Sirven para que las gentes de a pie se puedan guardar de los carruajes, y caballerías, que continúan este paso, y como balcones sobre el río”.

Siguiendo hacia el sur, a quinientos metros del puente nos encontramos con un leguario, que se encuentra en la margen izquierda de la actual carretera local que está asentada sobre el antiguo camino, el mojón no conserva marcada la distancia, pero corresponde al situado a “8 leguas y media de Santander”, se trata del único hito de este tipo que se conserva de la vía en el valle de Iguña. El camino real continuaba por Arenas, la Serna y Santa Cruz. En Molledo pasaba junto al Santuario de la Virgen del Camino, contemporáneo de la vía, cerca de este lugar y a la salida del pueblo hacia el sur se conservan un gran número de guardarruedas, o postes de piedra que buscaban evitar la caída de los carros en los desniveles.



*Puente del camino real en Santa Olalla (estrecho de Portolín) sobre el río Besaya (LVC).*

### **El puente de Santa Olalla**

En el estrecho de Portolín la vía cruzaba el río Besaya con un puente de dos vanos de unos doce metros de diámetro. Este bello puente se conserva en buenas condiciones y su contemplación nos produce la satisfacción que dan las obras bien hechas, sabiendo que lleva en este sitio, dando servicio al paso de la carretera, desde mediados del siglo XVIII. Si nos acercamos a verlo, podemos apreciar la estupenda obra de cantería, el cuidado detalle de sus pretilos y las grapas de bronce que conectan sus diferentes sillares bien biselados, sus tajamares y apartaderos. Finalmente, el camino alcanzaba Bárcena de Pie de

Concha, límite sur del valle de Iguña. A continuación, debía de enfrentarse a un tramo de especial dificultad las “hoces de Bárcena”. La nueva vía fue construida paralela al río Besaya, superando los 333 metros de desnivel que existían entre la citada población y Pesquera, ya en la comarca de Campoo. Previamente, a este pueblo se ascendía desde Pie de Concha, cercano a Bárcena, por el antiguo “camino de las conchas”, siguiendo la cuenca del río Bisueña.

Añadir que, a lo largo de este gran camino carretero ejecutado en el ecuador del siglo XVIII, el viajero puede disfrutar de un bello patrimonio edificado. Así, cerca de Las Fraguas, la iglesia románica de San Juan de Raicedo (Bien de Interés Local, BIL), del siglo XII y con construcciones adosadas en épocas posteriores, junto a la cual puede visitarse una necrópolis altomedieval (de los siglos IX y X); y la casa-torre de Arenas de Iguña del siglo XVI (Bien inventariado, BIN). En el municipio de Molledo, en Silió la iglesia románica de San Facundo y San Primitivo, del siglo XII y Bien de Interés Cultural (BIC), y en San Martín de Quevedo la torre de Quevedo del siglo XV (BIC). Y ya en Bárcena de Pie de Concha, la iglesia románica de San Cosme y San Damián, del siglo XII y BIL, o en el pueblo de Pie de Concha su iglesia de los siglos XVI y XVII (BIN) y su singular rollo jurisdiccional o picota del XVI (BIC).