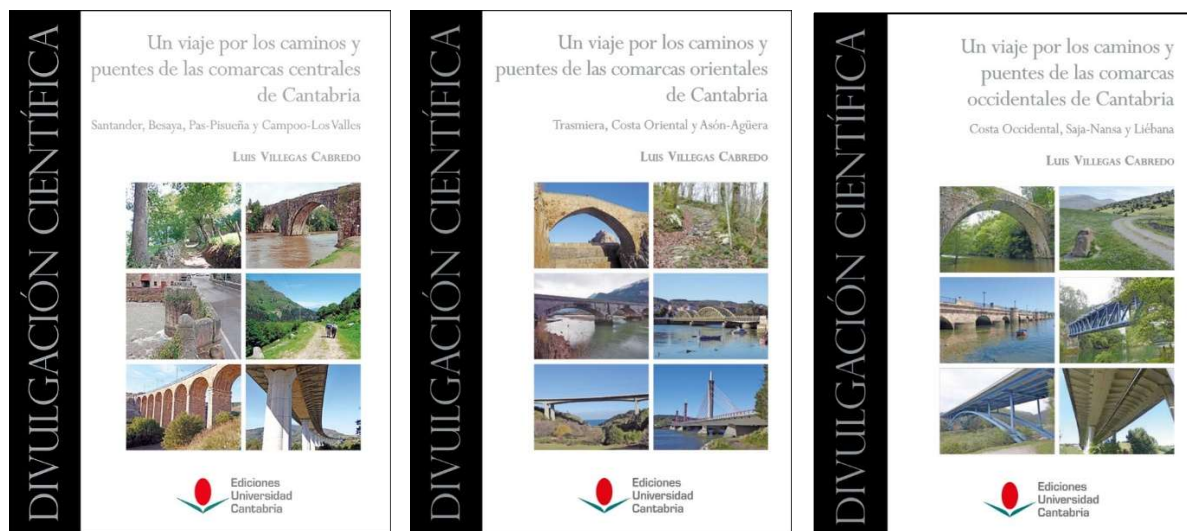


## RESUMEN DE LA TRILOGÍA DE LIBROS

### “UN VIAJE POR LOS CAMINOS Y PUENTES DE CANTABRIA”

Luis Villegas Cabredo.

Editorial de la Universidad de Cantabria



Esta obra cuenta con unas 1700 páginas escritas, 1800 fotografías, 180 mapas, 80 tablas y recoge más de 500 puentes. Ha sido publicada entre 2020 y 2024.

## CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA

Esta trilogía es un proyecto editorial promovido por la Universidad y el Gobierno de Cantabria en que su autor, el profesor Ingeniero de Caminos Luis Villegas Cabredo, presenta la historia de las vías de comunicación terrestre (de carretera y de ferrocarril) y de los puentes más notables de esta Comunidad Autónoma.

El autor ha dedicado a esta temática de los “caminos y puentes de Cantabria”, y su estrecha ligazón con la “historia regional”, varios años de trabajo. Para ello ha consultado un gran número de libros, artículos y mapas, ha recorrido los caminos de las diferentes comarcas y ha visitado sus puentes, al tiempo que los ha fotografiado, que se incluyen en la obra, junto a otras construcciones del patrimonio cultural. Después, ha analizado y sintetizado la documentación y la ha presentado en los capítulos que contiene cada libro.

La obra pretende ser divulgativa y busca una primera aproximación a la temática tratada. Contempla la historia y desarrollo de las vías de transporte en Cantabria de un modo ordenado y didáctico, pero deliberadamente no lo hace con el detalle minucioso que es habitual en los historiadores; ahora bien, la amplia bibliografía que se recoge permite profundizar en la temática de este estudio si el lector lo desea.

Está escrito pensando en un “viajero” que va recorriendo Cantabria en las diferentes etapas de la Historia y se va encontrando los diferentes lugares, las dificultades orográficas del paso de los puertos de montaña y collados asociados, los ríos y estuarios a atravesar, y los hitos del camino (iglesias, humilladeros, cruceros, torres, casonas, puentes, ventas, fuentes, etc.). A lo largo del texto, diferentes personalidades que han visitado Cantabria nos contarán sus experiencias en los caminos y cómo eran éstos en el momento que ellos los transitaban.

Para facilitar la lectura y mejorar la comprensión de la temática que se contempla, el libro contiene un amplio material de tipo gráfico, que trata de favorecer el seguimiento y el disfrute de los caminos que se presentan. Así, se recogen numerosos mapas, ortofotografías y perfiles altimétricos, unas mil ochocientas fotografías (la mayoría son del autor) que ayudan a conocer los puentes y otros hitos del camino (leguarios, miriámetros, monumentos viarios, miradores, etc.) e imágenes de edificaciones del patrimonio cultural, que ambientan el texto, ponen en contexto el momento histórico de que se trate y son referencias del escenario por donde discurren los caminos. Asimismo, se han preparado tablas resumen de datos e información que permiten integrar y facilitar su comprensión.

Todo ello hace que esta obra pueda utilizarse, también, a modo de “guía de viaje” y de apoyo para plantear una excursión a lo largo de una comarca concreta e ir recorriendo sus caminos, contemplando sus puentes y viendo y disfrutando del patrimonio construido más notable de un periodo histórico concreto.

En los libros se expone la formación temporal de las diferentes vías de comunicación que han tramado Cantabria a lo largo de la Historia y trata de poner de manifiesto la importancia que tienen los caminos en la ordenación y funcionamiento territorial, a modo de “sistema circulatorio vital”, y cómo han sido claves en el desarrollo de sus pueblos y villas. Además, estas rutas han sido testigos principales de su historia y constituyen una parte importante de su patrimonio, siendo sus construcciones asociadas (puentes, ventas, muros, etc.) y demás jalones del camino (puertos de montaña, vados, revueltas, etc.) hitos paisajísticos de primer orden y referencia sustancial de la memoria de sus gentes.

## DESARROLLO DE LA OBRA

El contenido de estos libros se ha estructurado en siete capítulos, que describen la temática que es su objeto al ritmo del devenir histórico. El primero de ellos muestra el escenario geográfico donde se implantarán los caminos; así, después de exponer las características generales de las diez comarcas en que se divide Cantabria, se analiza la geografía física del territorio contemplado, prestando atención a su orografía e hidrografía, que son los condicionantes que explican el porqué de los trazados que los constructores de los caminos han elegido en los diferentes momentos históricos.

El segundo capítulo se dedica a los **caminos antiguos**, primero se describen los “caminos de altura” que utilizaban los cántabros de la Edad del Hierro y se desarrollan algunos de ellos, en concreto los dos que siguen los cordales que bordean el cauce del Besaya, y se detalla el interfluvio entre este valle y el de Toranzo (ríos Luena y curso medio del Pas), que constituye la “vía prerromana del Escudo”.

Seguidamente, se presta atención a las “calzadas romanas”, que comunicaban la Meseta castellana y las vías principales del Imperio en Hispania con los puertos de la costa de Cantabria. Después de su descripción se detallan las dos calzadas más importantes, que enlazaban Herrera de Pisuerga (“*Pisoraca*”) con el litoral: la que se dirigía hacia “*Iuliobroga* y *Portus Blendium*” (los actuales Retortillo y Suances) y la que se dirigía a “*Flaviobriga*” (Castro Urdiales).

El tercer capítulo contempla las **vías del Medioevo**, importante periodo histórico donde se densifican los caminos de la región, interconectando las centenas de pueblos que van ocupando los valles interiores y la zona litoral de Cantabria, y se ponen las bases de la red de vías que hoy conocemos; al tiempo que la “*ruta jacobea del norte*”, que une las villas costeras más importantes de la región, se configura como uno de sus grandes ejes viarios.

El capítulo cuarto se dedica a los **caminos de la Edad Moderna**, cuando se mejoran sustancialmente las vías anteriores, especialmente las que sirven los itinerarios principales,

y se aborda ya la construcción de importantes puentes de varias bóvedas de piedra que permiten cruzar los ríos más caudalosos y algunos de los estuarios costeros (los dos brazos de la ría San Vicente de la Barquera y la ría de Tina Menor). En el siglo XVIII, de la Ilustración, con la llegada de la dinastía borbónica aparece un tiempo nuevo para las vías de la región, con el planteamiento de proyectos más ambiciosos de caminos carreteros de largo recorrido.

A mitad del Setecientos, en 1753, se finaliza la primera vía carretera de la región, el “camino real entre Santander y Reinosa”, como parte de la conexión entre el puerto santanderino y la ciudad de Burgos. Esto supone un gran paso para el desarrollo del corredor del Besaya y muestra un tipo de infraestructura viaria antes no conocida, con un trazado cómodo, una plataforma de gran anchura y buen acabado y unos magníficos puentes pétreos. Todo ello de una alta calidad, que tiempo después, durante la guerra de la Independencia hace comentar, en 1808, a un oficial del ejército napoleónico que se encontraba en Reinosa y refiriéndose a Santander: “... *adonde conduce una maravillosa carretera señorial, de reciente trazado, que resiste la comparación con las grandiosas obras de los tiempos de Augusto*”.

El capítulo cinco contempla el **desarrollo viario en el siglo XIX**, es en esta centuria cuando se desarrolla la red carretera y ferroviaria básica de Cantabria. Es este un periodo importante en que aparecen novedades que van a mejorar las comunicaciones, así: la incorporación de los Ingenieros de Caminos en la planificación, proyecto y ejecución de las obras de carreteras y de ferrocarriles; la erección de numerosos puentes pétreos y los primeros de estructura metálica de luces importantes; la generalización de los firmes de “macadam”; y, mediada la centuria, el uso de las “diligencias” para el transporte de personas, entre otras.

En el Ochocientos contamos con una serie sucesiva de guías y mapas de caminos que nos permiten seguir la evolución de éstos; al tiempo, el famoso diccionario de Madoz (1845-50) nos ofrece una panorámica de los mismos y del nivel de las comunicaciones en los pueblos de la provincia. A finales del siglo, el número de kilómetros de carretera y de vías férreas que se han creado es importante y conforman el mallado viario que se ha venido utilizando durante una buena parte del siglo XX.

En las dos primeras décadas del Ochocientos se construye, vía el paso de montaña del Escudo, el camino real de la Rioja, que junto al camino carretero a Reinosa y su prolongación por el puerto de Pozazal, abren la comunicación de la zona central de Cantabria hacia el valle del Ebro, Burgos, Palencia y Valladolid. También, es en la primera mitad del siglo XIX cuando se ejecutan las vías principales de la zona oriental regional: las de Laredo y Castro Urdiales hacia Castilla y la que une La Cavada con Ramales.

Ya a partir de los años sesenta del siglo XIX se construye la carretera que, paralela al litoral Cantábrico, va desde Ontón a Unquera y que mejoró sustancialmente la comunicación con Vizcaya y Asturias. Y, también, las vías del occidente regional: la que atraviesa el desfiladero de La Hermida y conecta Potes con la vía costera, lo que resultó decisivo para romper el aislamiento de la comarca de Liébana; la que va desde Cabezón de la Sal, a la vera del río Saja, hasta el puerto de Palombera y luego sigue hacia Reinosa; la que siguiendo al río Nansa alcanza el paso de montaña de Piedras Luengas; la que desde este puerto baja hasta Potes; y en la parte final de esta centuria se inicia la carretera que desde Potes se dirige hacia León, vía el puerto de San Glorio, uno de los pasos más elevados de la cordillera cantábrica.

El capítulo seis se dedica a describir cómo, en la segunda mitad del siglo XIX, se desarrolló la construcción de la **infraestructura ferroviaria en Cantabria** y a constatar que en poco más de cincuenta años se tendieron unos 350 kilómetros de vías; red férrea que, con las lógicas renovaciones, todavía utilizamos en la actualidad. Se expone la ingente obra

que, a mitad del siglo, supuso la ejecución de la línea entre Santander y Alar del Rey, atravesando la cordillera cantábrica, lo que permitió a la provincia, pasado el ecuador de la centuria, la conexión por tren con el interior de España.

En la última década del Ochocientos se abordó la conexión ferroviaria a lo largo de la costa, conectando la región con Vizcaya y Asturias. En ese mismo periodo, se construyen otras dos líneas en la zona central de Cantabria, a saber: la del ferrocarril de la Robla a Bilbao, que atravesaba, por el sur de la provincia, la comarca de Campoo-Los Valles y la conexión entre Astillero y Ontaneda. Asimismo, en esta zona central se recogen los ferrocarriles mineros que existieron y el proyecto fallido del ferrocarril entre Santander y el Mediterráneo. También, se hace referencia a otros proyectos que se desarrollaron en el área de Castro Urdiales, como la línea de Castro a Traslaviña y los singulares cargaderos de grandes voladizos asociados a los ferrocarriles mineros.

Finalmente, en el capítulo siete se aborda la **evolución de la red viaria de Cantabria en los últimos ciento veinte años**. El siglo XX comienza con la aparición de unos nuevos vehículos sobre las carreteras, los de tracción mecánica que pueden alcanzar altas velocidades, esto va a condicionar la renovación y mejora de la red existente. En la Guerra Civil, durante la batalla por la toma de Santander y en la retirada del ejército republicano hacia Asturias, en agosto de 1937, se destruyeron un gran número de puentes. Pasado el ecuador del siglo XX hubo una época desarrollo económico y de cambios en el modo de vida de la sociedad y se produjo un incremento continuo del tráfico, que condujo a que la red de carreteras existentes resultara insuficiente, y a que se sucedieran sucesivas acciones sistemáticas de acondicionamiento de la misma a las crecientes exigencias.

Es a partir de la Constitución de 1978 y del Estatuto de Autonomía de Cantabria de 1981 cuando el gobierno regional adquiere competencia exclusiva en las carreteras de ámbito provincial y promueve una serie de planes de mejora continua que hicieron que al principio del siglo XXI Cantabria cuente con una densa y excelente red de carreteras autonómicas, que llega hasta los pueblos más alejados.

Además, en los años 80 del siglo XX el Estado mejoró sustancialmente la red de carreteras nacionales, realizando múltiples variantes al paso de éstas por los pueblos y otras acciones de mejora del trazado, del pavimento y de la señalización, que pusieron estas vías en unas condiciones adecuadas.

Por último, entre 1990 y 2015 se han construido las autovías que cruzan la región de este a oeste (A-8), de norte a sur (A-67) y las de conexión de Santander y su área metropolitana (S-10, S-20 y S-30) con el resto de carreteras. Y ya desde la segunda década del siglo XXI se están haciendo mejoras en la carretera N-621 entre Unquera y el puerto de San Glorio, principalmente en el tramo del desfiladero de La Hermida.

A modo de epílogo, señalar que esta enciclopédica obra se convierte en una obligada referencia para los técnicos y personas interesadas en el patrimonio caminero y sus puentes, y para los amantes de los viajes. Añadir, que el autor ha dedicado unos seis años de lecturas y recorridos por la red viaria de Cantabria para completar la obra y con ella ha pretendido prestar un servicio a su querida región natal y donde vive, tratando de compilar la historia y características de sus caminos y puentes más importantes.

**Luis Villegas Cabredo**  
**Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos**  
**Catedrático de la Universidad de Cantabria – Jubilado**  
**Correspondiente de la Real Academia de Doctores de España**