



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 Alceda, 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.

UNA ENCRUCIJADA DE CAMINOS

La Cavada representa la confluencia de varias vías históricas, cuenta con dos interesantes puentes sobre el Miera y patrimonio muy relevante

La Cavada, a orillas del río Miera y capital del municipio de Riotuerto, se desarrolló a partir de la instalación de la Fábrica de Artillería en los años 30 del siglo XVII, que devendría en 'real' con Carlos III en 1763, y que estuvo operativa cerca de 200 años.

Después, en la segunda mitad del siglo XIX, sobre parte de los terrenos de la antigua factoría de cañones, se puso en marcha la fábrica de tejidos 'La Montañesa Textil', que funcionó durante una centuria y que, con más de cuatrocientos empleados, dio un nuevo impulso al crecimiento de la población. En la actualidad, el 'Lugar de la Real Fábrica de Cañones de La Cavada' es Bien de Interés Cultural (BIC) de Cantabria, categoría que también ostenta la 'Portalada de Carlos III', de 1784, que daba acceso al complejo fabril.

Este pueblo es una encrucijada de varias vías cuyo devenir va a recogerse en este artículo, junto con los dos puentes que permiten el paso sobre el citado cauce fluvial. Su desarrollo viene produciéndose desde la Edad Moderna, se consolida en el siglo XIX y ya en las últimas décadas, de finales del siglo XX y comienzos del XXI, se producen sustanciales mejoras en las cuatro carreteras autonómicas de la zona, al tiempo que existen proyectos para su mejora continua.

PUENTE CARRETERO DE LA CAVADA

Es un bello y sólido puente de piedra que fue construido en el siglo XVII, para dar servicio al recinto artillero, y se encuentra a unos 30 metros y alineado con la citada portalada monumental de entrada. La estructura que cruza el río Miera tiene una longitud total de 24 metros y está conforma-

da por dos bóvedas de medio punto de diferente luz, siendo la principal de unos 12 metros. De este puente el diccionario de Madoz (1845-1850) expone "este es de dos arcos de piedra labrada con unos 30 pies de altura en su parte media, y la anchura suficiente para dar paso a un carruaje mayor, tiene soberbios tajamares, algunos de ellos de cañones de hierro y lo que presenta de más notable es su gran fortaleza, pues nada ha desmerecido a pesar de las fuertes avenidas que ha sufrido".

A finales del siglo XX, para ampliar la anchura del paso, se retiraron sus pretilos pétreos y se dispusieron vo-

El puente carretero fue construido en el siglo XVII para dar servicio al recinto artillero

ladizos que permitían a su calzada alcanzar el largo total de su pila central, incluyendo sus apartaderos. Además, junto a su alzado de aguas abajo, se construyó una pasarela con vigas metálicas de celosía que permitían un paso seguro a los peatones, al tiempo que, en la margen derecha del río, se organizó junto al puente una agradable zona de estancia y mirador sobre el cauce fluvial.

LA VÍA HACIA ALISAS

En el mapa de Tomás López de 1774, que recoge esta zona de Cantabria, aparece un camino que viniendo del 'valle de Ruesga', por el puerto de Alisas, alcanza Riotuerto, como previamente se denominaba el lugar que nos ocupa, y sigue hacia Navajeda y Entrambasaguas, en el valle del río

Aguanaz. Esta vía, en sentido al sur, desde La Cavada hacia Arredondo y, luego hacia el este, siguiendo al río Asón hasta Ramales de la Victoria, se transformaría en un importante camino carretero en la segunda mitad de los años 30 del siglo XIX, cuando el indiano Antonio Gutiérrez Solana adelantó su financiación a cambio de un peaje, revirtiendo posteriormente al Estado. Se convirtió de esta forma en una alternativa de conexión de Santander con Bilbao por el interior, vía Valmaseda, hasta que se finalizó, en la parte final de los años 60 de la centuria decimonónica, la unión de estas dos ciudades por la carretera de la costa. En 1872, Agustín Monterde recoge, en la revista de Obras Públicas, la vía de Solares a Bilbao por La Cavada y Ramales y en la memoria de carreteras de 1883 se nos informa que es de tercer orden y de 46,6 kilómetros dentro de los límites provinciales. En la actualidad esta vía es la CA-261.

LA VÍA HACIA SOLARES

El excelente mapa de Francisco Coello de 1861, dedicado a la provincia de Santander, ofrece en detalle los "contornos de La Cavada". Este documento, además de los dos caminos citados, los que van a Entrambasaguas y a Ramales, recoge dos caminos carreteros que se dirigen hacia el norte siguiendo las dos márgenes del río Miera.

El que discurre por la orilla izquierda es de largo recorrido y fue hecho para el servicio de la fábrica de cañones y poder exportar su producción por barco, vía la bahía de Santander. Conecta Liérganes, donde existían instalaciones artilleras ligadas al complejo de Riotuerto, La Cavada, Ceceñas, Solares y Heras, donde se encontraba



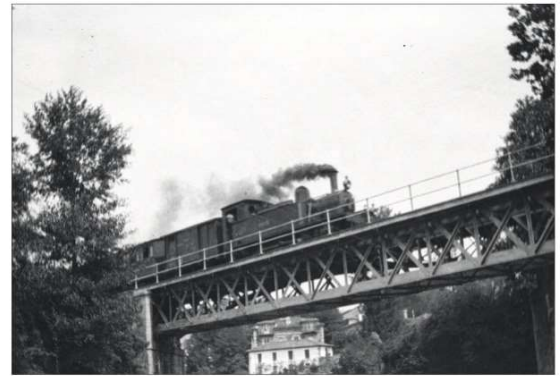
el parque y muelle de Tijero, al fondo de la ría homónima, en donde se embarcaban los productos militares. El otro camino, por la orilla derecha, va desde La Cavada hasta la zona de Baldelazón, donde se ubicaba la fábrica textil. Esta vía se prolongaría hasta el sur de Ceceñas donde cruzaría el río Miera por el nuevo puente pétreo de Gamonal, una bóveda escarzana de 19 metros de vano, y se unía a la citada vía de la margen izquierda que iba hacia Heras. Esta estructura es por donde hoy pasa la carretera regional CA-161 de Solares a La Cavada.

LA VÍA HACIA LIÉRGANES

Estaba recogida en el mapa de Coello y recibiría una mejora en los años 60 del XIX, al hacerse la carretera estatal desde la estación de Torrelavega a La Cavada, por Vargas, Sarón y Pámanes. Es la base de la actual CA-162.



Red viaria de La Cavada-Riotuerto, con cuatro ejes carretero's y el trazado ferroviario desde Orejo-Solares a Liérganes.



A la izquierda, puente metálico original sobre el río Miera del ferrocarril entre Orejo-Solares y Liérganes. Sobre estas líneas, el puente primigenio. Fueron construidos a principios y finales del siglo XX. A la derecha, puente de piedra del siglo XVII sobre el Miera, que daba acceso a la Real Fábrica de Artillería de La Cavada / LVC



FERROCARRIL DE OREJO A LIÉRGANES

A principios del siglo XX se construiría este ramal, que entró en servicio en 1909 y que conectaba en el primer lugar con el ferrocarril Santander- Bilbao. Iba desde Ceceñas a La Cavada por la margen izquierda del río Miera, contigua al citado camino carretero de la fábrica de armamento, y en el pueblo que nos ocupa cruzaba el río para dirigirse a Liérganes, yendo ya por su orilla derecha, a través de la Vega de Rucandío.

PUENTE FERROVIARIO DE LA CAVADA

Inicialmente fue un puente de vigas de hierro laminado de 25,8 metros de longitud total, se trataba de dos celosías de 12 recuadros y 2,45 metros de altura, con dos diagonales en cada uno de

ellos formando cruces de San Andrés. Estas vigas se unían entre sí por marcos, formando una estructura espacial tubular, de perfiles metálicos y chapas unidos por roblones; sobre ella iba la plataforma por donde circulaba el tren. Con el tiempo, hacia finales del siglo XX, esta estructura fue sustituida por otra con dos potentes vigas de acero de alma llena de 1,8 metros de altura y constituida por chapas soldadas entre sí (dos alas horizontales, arriba y abajo, y un alma vertical) y que cuentan con rigidizadores adecuados. El puente metálico se encuentra a unos 150 metros aguas arriba del de piedra

del siglo XVII, y de la comparación de ambos se deduce que el primero salva el cauce con un solo vano, con las ventajas que ello conlleva en un mejor desagüe hidráulico, y mucho menos material que el consumido por el puente de la Edad Moderna, lo que muestra el avance tecnológico en los más de 250 años que separan las dos estructuras de paso, gracias al material utilizado, más resistente, y a un mayor conocimiento del diseño estructural. Aprovechando la visita a La Cavada, además de los dos BIC relacionados con la Real Fábrica de Artillería, pueden

verse el interesante museo relacionado con esta factoría de cañones, la iglesia de San Juan Bautista (siglos XVI y XVII) y varias construcciones decimonónicas. No lejos de aquí, podemos acercarnos a Rucandío donde se ubica la magnífica iglesia barroca de Santa María Magdalena (BIC), de mediados del siglo XVIII y planta octogonal. Además, en el Barrio de Arriba, se encuentra la Casona de los Cordero (de mediados del XVI), un humilladero (XIX) y el Caserío La Redonda que es una construcción ganadera peculiar y Bien Inventariado de la región. Para más información, puede consultarse el libro 'Un viaje por los caminos y puentes de las comarcas orientales de Cantabria' de Luis Villegas Cabredo (de próxima edición): <https://bit.ly/3nuhd4m>.

La vía a Alisas se convirtió en una alternativa de conexión entre Santander y Bilbao por el interior

Contamos con todas las medidas para tu seguridad - Amplia terraza

MESÓN

Menús a elegir
Carta
Picoteo
Chocolate con churros

Juan Curtius, 33. Liérganes. Teléfono: 942 528 201

En el centro histórico de Liérganes

LIÉRGANES

Uno de los PUEBLOS más BONITOS de España

Liérganes: un pueblo bonito con leyenda

Ayuntamiento de Liérganes