

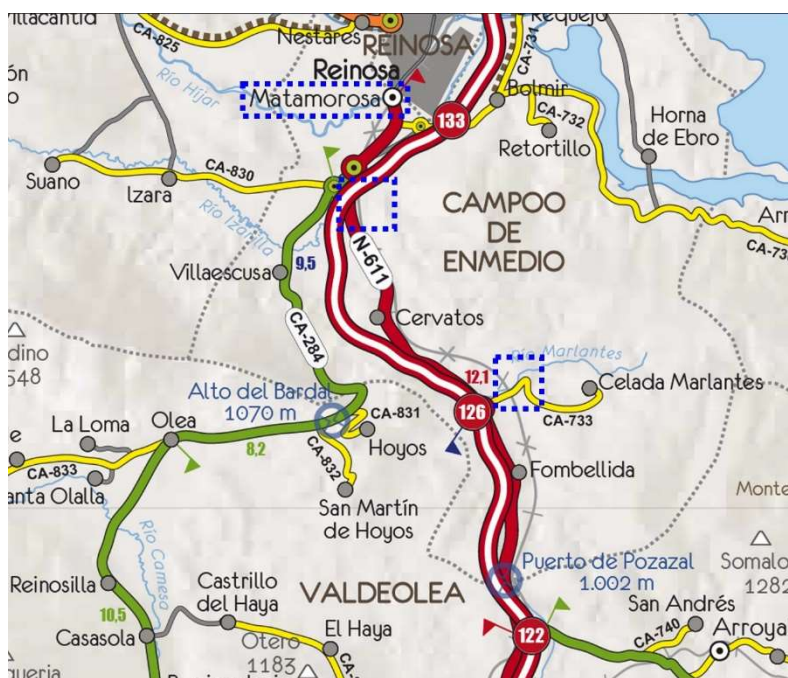
## Tres puentes ferroviarios en Campoo de Enmedio

Dos de ellos se conservan como fueron construidos en el ecuador del siglo XIX.

LUIS VILLEGAS CABREDO

La infraestructura ferroviaria entre Santander y Alar del Rey se ejecutó entre 1852 y 1866 y a partir de este momento fue posible la conexión de Cantabria con Castilla y Madrid. Su puesta en servicio fue, y es, trascendental para la economía regional. El proyecto inicial de las obras fue redactado por el ingeniero de caminos Juan Rafo Tolosa en 1846 y de una buena parte de su construcción se encargó el contratista inglés George Mould, siendo responsable de las mismas el ingeniero civil Alfred Jee. En la definición del proyecto definitivo participaron activamente tres ingenieros de caminos nacidos en la provincia de Santander: Calixto Santa Cruz, Carlos Campuzano y Cayetano González de la Vega.

En esta línea los puentes en arco de fábrica pétreo fueron los predominantes, pero ya se construyeron varios con vigas metálicas; tipología habitual en las líneas férreas que se hicieron en Cantabria entre finales del siglo XIX y principio del XX. El tramo entre Alar y Reinosa, a través de Campoo de Enmedio, fue el primero que se finalizó, inaugurándose en 1857. Cuenta con un impresionante viaducto de piedra y otros dos bellos puentes que se describen en lo que sigue.



*Situación de los tres puentes ferroviarios en Campoo de Enmedio (Mapa de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria y LVC).*

**Viaducto de Celada Marlantes.** De las obras entre Alar y Reinosa debe destacarse esta significativa estructura de piedra. Tiene una longitud de 123 metros y está situado en una curva de 350 metros de radio y con una pendiente de 1,5 milésimas. Está formado por diez vanos de 9,7 metros de luz y su altura máxima sobre el terreno es de unos 25 metros, siendo el primero construido en España de esas dimensiones. Sus sillares son de piedra arenisca de grandes dimensiones y están asentados a hueso (sin mortero) en las pilas, siendo la calidad de la estereotomía, o despiece de las piezas, y de la cantería muy buena.

Este imponente viaducto se sitúa en el municipio de Campoo de Enmedio sobre la carretera comarcal CA-733 (que da acceso al pueblo de Celada Marlantes desde la N-611 y la Autovía de la Meseta A-67) y el río Marlantes. Nos lo encontramos viniendo por la carretera desde la Meseta hacia Reinosa, una vez superado el Puerto de Pozazal (989 metros), a mano derecha y pasado el pueblo de Fombellida. Por sus dimensiones, belleza y espectacularidad,

marcando el valle del río Marlantes, puede considerarse la obra más emblemática del Ferrocarril de Isabel II.

Por la importancia histórica y simbólica de este viaducto, hito principal de los trabajos de esta primera y trascendental infraestructura ferroviaria para Cantabria, por sus cualidades estéticas y el haberse constituido en una referencia visual del paisaje de Campoo, por sus valores técnicos y constructivos, y por el servicio que ha prestado y proporciona actualmente a las comunicaciones por ferrocarril con Castilla y Madrid, esta grandiosa obra pública debiera ser declarada Bien de Interés Cultural de Cantabria.



*Viaducto ferroviario de Celada Marlantes (1857) del ferrocarril de Santander a Alar del Rey (LVC).*

**Puente sobre el río Izarilla en Matamorosa.** Es una notable estructura que cruza oblicuamente este afluente del Ebro, poco antes de que el ferrocarril entre en dicha localidad. Está conformado con fábrica pétreo y compuesto por cuatro bóvedas rebajadas, o escarzanas, de 12 m de luz sobre tres pilas de 1,5 m de ancho que poseen tajamares cilíndricos a ambos lados y rematados con sombreretes. Su fábrica de sillería es de gran calidad y sus bóvedas esviadas dignas de ver, una verdadera obra de arte. En este tipo de puentes la directriz de la vía se cruza oblicuamente con el curso fluvial, y no perpendicularmente como suele ser lo habitual, lo que obliga a un detallado despiece de los diferentes sillares que componen las bóvedas pétreas.

**Puente sobre el río Híjar entre Matamorosa y Reinosa.** Poco después, el ferrocarril salva el río Híjar, afluente del Ebro, cerca del límite entre los municipios de Campoo de Enmedio y de Reinosa. Inicialmente, en 1856 se construyó un puente de vigas de celosía con madera y tirantes metálicos. Después, hacia 1862 se cambiaron por vigas metálicas armadas con perfiles y palastro (chapa de hierro). Finalmente, en 1942 el tablero se construyó de vigas de hormigón armado de sección TT, que es el que actualmente contemplamos.



*Puente ferroviario de mediados del siglo XIX, con bóvedas pétreas esviadas, sobre el río Izarilla en Matamorosa (LVC).*



*Puente ferroviario sobre el río Híjar entre Matamorosa y Reinosa: Sus pilas, de fábrica pétreo, son de 1857 y su tablero, con vigas de hormigón armado, es de 1942 (LVC).*

En el área en que se encuentran estos tres puentes pueden visitarse los cuatro Bienes de Interés Cultural con lo que cuenta este municipio: sus dos monumentos románicos del siglo XII, la impar Colegiata de San Pedro en Cervatos y la iglesia de Santa María en Retortillo, y sus dos zonas arqueológicas, el Castro de Las Rabas o de Celada Marlantes, datado en el siglo I a.C. y cercano al viaducto homónimo que se ha descrito, y la ciudad romana de Julióbriga en Retortillo, fundada por la Legio IV Macedónica entre los años 15 al 13 a.C., al final de las guerras cántabras, muy posiblemente sobre un castro indígena preexistente. Para más información, puede consultarse el libro *“Un viaje por los caminos y puentes de las comarcas centrales de Cantabria”* de Luis Villegas Cabredo: <https://bit.ly/3nuhd4m>.