

Cien años del puente de hormigón armado entre Unquera y Bustio

Fue proyectado por el reputado ingeniero de Caminos José Eugenio Ribera, pionero de las obras de hormigón en España

ANÁLISIS

LUIS VILLEGAS CABREDO

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Catedrático de la UC



La comunicación entre el occidente de Cantabria y Asturias debe salvar las desembocaduras de los ríos Nansa y Deva. Hasta el último tercio del siglo XIX, esto se hacía con dos «pasos de barca» y la vía que transitaba este territorio era difícil. Dos testimonios de esto los tenemos en la crónica del primer viaje del joven Carlos I a España, que el 29 de septiembre de 1517 recorrió la zona entre Colombres y San Vicente de la Barquera, y el narrador del itinerario recogió «dos leguas de muy malo y penoso camino»; o en el diario del ilustrado Jovellanos, que el 10 de agosto de 1791 lo hizo a caballo y escribió sobre la «málisima calzada» y el paso en barca de las rías Tina Mayor en Unquera y Tina Menor en Pesués.

Habría que esperar a la década de 1860, cuando se construyó la nueva carretera de Torrelavega a Oviedo, para que estos ríos se salvaran con puentes. En relación al paso que nos ocupa en este artículo, primero se hizo un puente de madera, de doce vanos y una longitud de unos 80 metros, según proyecto del ingeniero de Caminos castreño José Peñarredonda Llaguno. Fue inaugurado en 1870 y el tablero apoyaba en dos estribos de fábrica de piedra y once palizadas formadas por cuatro postes arriostrados con cruces de San Andrés. Estuvo en servicio, con las oportunas reparaciones, durante 56 años. Fue retirado unos años después de inaugurado el nuevo puente en 1926.

En 1905, aguas abajo de la estructura anterior y a unos 170 metros de la misma, entró en servicio un gran puente de estructura metálica, de 93 metros de largo, que construyó la Compañía del Ferrocarril del Cantábrico para dar paso a la vía férrea que



Puente de hormigón armado entre Unquera y Bustio. **JUANJO SANTAMARÍA**

unía Cabezón de la Sal con Llanes y que completó la línea que esta empresa había iniciado en 1895 con el trazado ferroviario desde Santander a Torrelavega y a la villa de Cabezón. Lo que, vía la infraestructura de los Ferrocarriles Económicos de Asturias que llegaban a Llanes, permitió el viaje en tren entre las dos capitales provinciales.

El nuevo puente de hormigón, situado junto al primigenio de madera y aguas arriba de este, fue proyectado por el insigne ingeniero de Caminos José Eugenio Ribera Dutaste (Lisboa, 1864 - Madrid, 1936), que fundó la Compañía de Construcciones Hidráulicas y Cíviles, fue profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, director de la misma y uno de los primeros investigadores de este nuevo material que se convertiría en esencial en las grandes estructuras de la ingeniería

civil. Entre sus numerosas obras pueden citarse el puente colgante de Amposta (1921) que cruza el río Ebro, con una luz de 135 metros, y el puente de San Telmo (1931) sobre el río Guadalquivir en Sevilla. Sus conocimientos y experiencia quedaron recogidos en decenas de artículos que publicó en la Revista de Obras Públicas y en varios libros sobre 'Puentes de fábrica y hormigón armado' y 'Puentes de hierro'.

En Cantabria, antes del puente de Unquera, este ingeniero había proyectado en 1902 el puente de Golbaro sobre el río Saja, conformado por dos arcos circulares de 30 metros de luz y construido por su citada empresa. Se trata de uno de los primeros puentes de hormigón armado de España, y desde 2002, en el centenario de su ejecución, es Bien de Interés Cultural de Cantabria, con la categoría de Monumento. En esa

época y en Torrelavega, fue el autor y reconstruyó, con una solución similar a la de Golbaro, el primer vano destruido del histórico puente pétreo entre Torres y Ganzo que salva el mismo curso fluvial.

El nuevo puente de carretera entre Unquera y Bustio es una estructura de tres vanos y unos 84 metros de longitud, está apoyada sobre elementos portantes de fábrica pétreo, sus estribos laterales y dos pilas cimentadas en el cauce, cada vano está soportado por dos vigas laterales de celosía de hormigón armado que salvan una luz libre de 26,5 metros y el ancho interior del puente es de seis metros. La obra fue ejecutada por el contratista Nicanor Menéndez. Después de las preceptivas pruebas de carga, fue inaugurado, con gran alegría de los vecinos, el 24 de abril de 1926. Durante la Guerra Civil española, el 30 de

agosto de 1937, los dos vanos del puente más próximos a Unquera fueron dinamitados por el ejército republicano y sus cuatro vigas cayeron al río; se buscaba con ello retrasar el avance de las tropas nacionales. Pronto se restableció el paso con una estructura temporal apoyada sobre las pilas del puente y ejecutada por los zapadores del Arma de Ingenieros Militares. Posteriormente, para poder reconstruir el puente dañado se hizo una estructura provisional junto a este, para lo que se utilizaron los cimientos del antiguo paso de madera, y en 1941 se reanudó el servicio del puente de hormigón a la carretera nacional N-634.

Dado el incremento del tráfico en esta vía, en los años 70 del siglo XX se construyó una variante al paso de esta importante infraestructura por Unquera: la nueva carretera cruza la ría de Tina Mayor aguas abajo del puente de ferrocarril, a 75 metros de este, la estructura que salva el cauce tiene 111 metros de largo y tres vanos, cada uno de estos está conformado por siete vigas prefabricadas de hormigón pretensado. Desde entonces, el puente centenario sirve a la comunicación entre las dos localidades vecinas separadas por el Deva y, dado el aumento del paso de peatones por el mismo, para mejorar su seguridad, en la primera década del siglo XXI se dispusieron dos pasarelas por la parte exterior de las vigas trianguladas.

Finalmente, en 2001, al norte de la carretera N-634 y junto a ella, se construyeron otros dos puentes que salvan la ría, tienen 126 metros de longitud y tres vanos, resueltos con vigas prefabricadas de hormigón, y sirven a las dos calzadas de la Autovía del Cantábrico a su paso por Unquera y Bustio, aunque el tramo entre esta localidad y La Franca no se inauguró hasta finales de 2014, cuando se completó la A-8 a su paso por Asturias.

El Ayuntamiento de Val de San Vicente está conmemorando esta efeméride de los cien años del puente de hormigón armado con varios actos y ha publicado un tríptico que resume la historia de esta singular estructura. El último de sus apartados se refiere a la importancia de la misma para la unión entre las dos comunidades vecinas y resume que «sigue siendo un elemento clave para la comunicación, el comercio y la convivencia entre las dos orillas del río Deva».