

HISTORIA DE LOS PUENTES DE ARENAS DE IGUÑA SOBRE EL RÍO BESAYA

LUIS VILLEGAS CABREDO, Dr. Ingeniero de Caminos, C. y P.

SITUACIÓN DE LOS PUENTES ANTIGUO Y ACTUAL. En la *figura 1* se muestran las trazas de dos puentes, de los que tenemos noticia, que han existido en Arenas de Iguña salvando el cauce del río Besaya y que comunicaban al pueblo con San Juan de Raicedo, Bostronizo y los Valles de Anievas y de Toranzo. En esta imagen de 1946 se aprecian los trazados de la carretera actual, de principios del siglo XX, y del camino antiguo. Puede verse que en los años 40 no existían edificaciones al norte de la nueva vía, en La Molina, ni en la margen derecha del río, en la zona de El Achero.

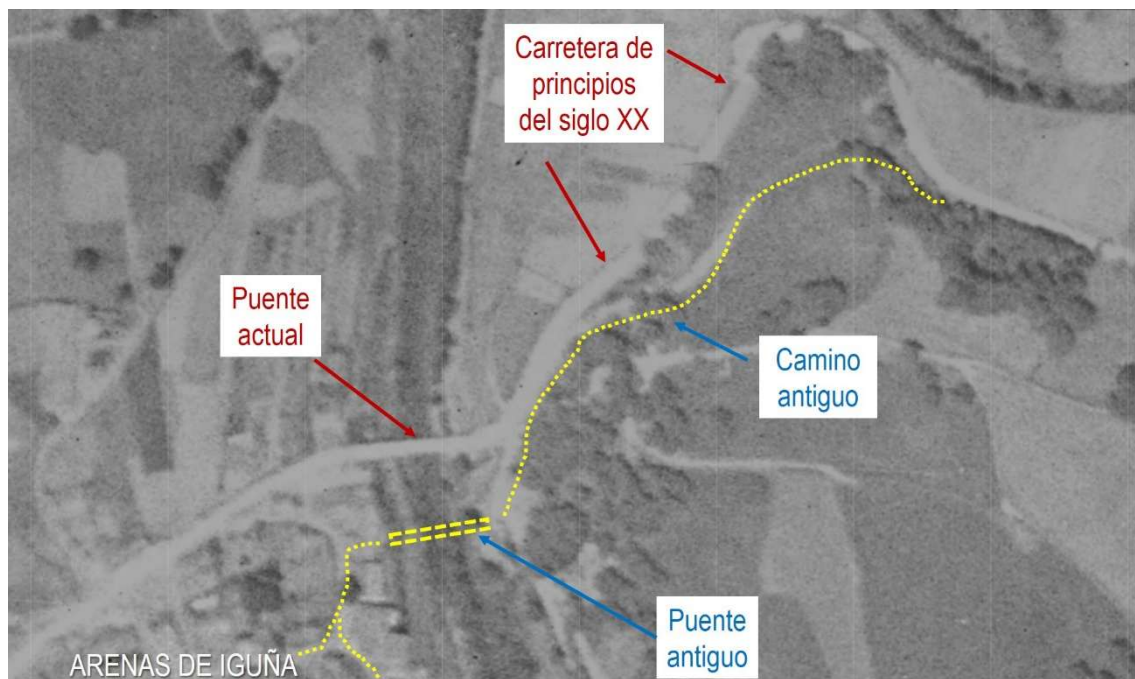


Figura 1. Situación de los puentes antiguo y actual en una ortofoto de 1946 (mapas.cantabria y textos de Luis Villegas Cabredo - LVC).

LOS PRIMEROS PUENTES DE CONEXIÓN DE ARENAS DE IGUÑA CON EL TERRITORIO AL ESTE DEL RÍO BESAYA.

La presencia de lugares habitados en este territorio a levante de Arenas se remonta al Medioevo. En San Juan de Raicedo se cuenta con un cementerio de los siglos IX y X y una iglesia románica del XII. En Bostronizo, la iglesia prerrománica de San Román de Moroso es del siglo X. En Cotillo de Anievas se encuentra la iglesia románica de San Andrés del siglo XII.

Es obvio que, desde muy antiguo, existió una comunicación entre Arenas y estos pueblos separados por el río Besaya. El paso de este curso fluvial se hacía con puentes de madera. Esto sería de este modo hasta tiempos recientes.

Hacia 1850, en el ecuador del siglo XIX, el diccionario de Madoz nos ofrece para "Arenas": "Las aguas del expresado Besaya le fertilizan en gran parte... en su curso le atraviesan algunos pontones de madera que suelen desaparecer en las avenidas, particularmente en la estación lluviosa". Como veremos, la situación cambiaría en la segunda parte de este siglo cuando tenemos noticias de la existencia de un puente de vigas de hierro.

EL PUENTE AL FINAL DEL SIGLO XIX. De esta estructura, y en los últimos años de la centuria decimonónica y comienzos de la siguiente, se tiene más información, hay varios escritos al efecto y se cuenta con el testimonio de algunos vecinos que recuerdan por donde iba el “puente viejo”. Se sabe que era un paso de dos vanos de tramo recto y todavía son visibles los muros estribos en que apoyaban las vigas que daban soporte a su tablero horizontal.

La *figura 2* muestra en planta la situación del puente decimonónico y el que se construyó aguas abajo, a unos 36 metros, del puente antiguo. Este tenía una longitud total de unos 40 metros entre los muros estribos. En la margen derecha puede observarse que hay una zona rellena del cauce para acercar el estribo de esa orilla hacia el río, con ello se consiguió que la distancia a salvar fuera algo menor.



Figura 2. Situación del puente de finales del siglo XIX (mapas.cantabria 2007 y textos de LVC).

Un documento de finales del XIX, *figura 3*, pone de manifiesto que en esta época este puente era de dos vanos, uno de madera y otro de hierro, tal como se expone seguidamente: “En Arenas a 27 de Marzo de 1898, reunida la Junta administrativa de este pueblo, de la que es presidente D. Manuel Castañeda, acordó la reparación del Puente que basa sobre el río Besaya y pintura y demás que falta le hiciese. Con tal motivo contrató dichos arreglos con D. Emilio González maestro carpintero y vecino de La Serna, bajo estas condiciones.

1ª El D. Emilio se compromete en darle la pintura o sean dos manos de albayalde y chapapote a la parte de que se compone de madera y lo mismo lo hará al que se compone de hierro que es la otra mitad de dicho Puente y también chapapote a las traviesas que sirven de encajonamiento al balastro o carga que tiene dicho Puente y también lo mismo y pintura a las barandas o costados de madera de que se compone parte del Puente”.

siguientes datos: son dos vanos de 25 y 11,6 metros de longitud y una anchura de 3,6 m. Señalar, que en esta fecha ya estaba en servicio el nuevo puente de piedra y era lógico la venta del puente antiguo.

Esta última información apoya la hipótesis que hemos recogido en la *figura 2*: de que existía una pila de piedra en el borde izquierdo de la lámina de agua del río; de que el vano corto iba desde el estribo izquierdo hasta ese pilar y salvaba el canal de desagüe o socaz de un molino que se encontraba en esa margen, aguas arriba y cerca del puente; y que el tramo largo (de 25 metros) cruzaba la corriente del río desde citada pila hasta el estribo de la margen derecha.

Antes de describir los estribos, se muestra una planta, *figura 6*, de los dos puentes y su interacción con el canal de desagüe o socaz del molino que se encontraba aguas arriba. Citada imagen muestra la presa o azud desde la que se derivaba el agua hacia el molino, esta estructura fue demolida en la primera mitad de los años 10 del siglo XXI, dado que el molino estaba sin uso y en estado de ruina, y la voluntad de las Confederaciones Hidrográficas, por una política europea, de restablecer la continuidad longitudinal del curso de los ríos para favorecer los desplazamientos de la fauna piscícola.

Como puede verse en la *figura 6* el canal de desagüe o socaz pasa por debajo de los dos puentes, el viejo y el nuevo. El primero salvaba este canal con el vano corto de hierro y la estructura de piedra, de principios del siglo XX, presenta en la margen izquierda del paso, como veremos, una pequeña bóveda que salva el socaz. Además, estos vanos cortos aumentan la capacidad de desagüe hidráulico que es necesaria en las grandes avenidas del Besaya, cuando el río ocupa todo el cauce.



Figura 6. Molino que se encuentra aguas arriba de los dos puentes y cuyo socaz desagua por debajo de los vanos cortos que presentan sendas estructuras (mapas.cantabria 2007 y textos de LVC).

EL ESTRIBO IZQUIERDO DEL PUENTE ANTIGUO. De este apoyo del puente se ofrecen seis imágenes. La primera, *figura 7*, es de 1935 y está tomada desde el puente nuevo, en ella se observa, en primer término y a la derecha el citado muro de apoyo del vano corto de hierro; al fondo del río se ve el azud o presa que retenía el agua del Besaya para derivarla al referido molino; el edificio que se ve por detrás del estribo tiene en su parte inferior un arco pétreo de medio punto, corresponde a la fachada trasera del molino y limita con su cárcavo donde se ubicaban los rodeznos o ruedas hidráulicas cuyo giro permitía la molienda. Por ese arco, desaguaba el ingenio hidráulico.



Figura 7. El río Besaya a su paso por Arenas de Iguña. La imagen está tomada desde el puente nuevo. Al fondo de la misma puede verse la presa desde la cual se derivaba agua al molino que aparece a la derecha de la foto. Delante del edificio aparece el estribo izquierdo del puente decimonónico (De Tomás Quintana - SAMOT- y Alejandro Quintana en “Lo admirable de Santander”, 1935.

La *figura 8* muestra una vista actual del citado estribo izquierdo, en su parte superior ahora apoya la pared de una caseta construida con fábrica de bloques de hormigón, de cara vista. El ancho de este estribo es de unos 5 metros, que permitían el paso al tablero del puente, de 3,6 metros de ancho, y tener espacio para ubicar los pretilos de acceso al puente. Su altura puede ser similar a su anchura, de unos 5 metros.

El muro que nos ocupa tiene sus primeras seis hiladas de fábrica de sillares pétreos, lo mismo que sus aristas laterales que suben hasta su coronación, el resto del muro es de mampostería careada. En los bordes de su lado superior hay dos muretes de piedra que tienen en su cabeza sendos huecos o mechinales, donde se embutían los largueros superiores o pasamanos de madera de la baranda que protegía de caídas a los usuarios del puente.

La *figura 9* muestra otra vista reciente de este estribo y del lateral del camino que llegaba desde el pueblo hasta el puente, se aprecia una verja antigua de hierro que separaba el camino de la finca y casa que se encuentra al norte del mismo. En esta imagen se ve al fondo la pared del molino, todavía se mantiene el arco pétreo de medio punto, como puede apreciarse éste se ha tapiado con mampostería, y de la fachada del molino sólo queda el muro de planta baja. Además,

en esta figura se aprecia bien el socaz de desagüe, que se encuentra limitado en su lado izquierdo por los muros de piedra que canalizan las aguas en caso de riadas.



Figura 8. Alzado del estribo izquierdo del puente antiguo, en su parte superior se ve una caseta construida sobre el acceso al paso y dos muretes de piedra donde apoyaba la baranda de protección del puente sobre el río (foto de Cruz Pardo).



Figura 9. Muros, entre ellos el estribo izquierdo, que canalizan las aguas del Besaya en caso de avenidas. Se aprecia el socaz del molino y al fondo el arco cegado de su cárcavo (foto de Lino Mantecón Callejo).

Las figuras 10 a 12 ofrecen detalles adicionales a los expuestos previamente para este estribo izquierdo.



Figura 10. Se ve el frente del estribo izquierdo y los dos muros laterales que acuerdan oblicuamente con él (foto de Víctor. Cassi).



Figura 11. Murete del pretil y en su frente se aprecia el mechinal donde apoyaba la barandilla de madera del puente (V. Cassi).



Figura 12. Murete del pretil y verja de hierro que marca el borde del camino de acceso al puente (V. Cassi).

EL ESTRIBO DERECHO DEL PUENTE ANTIGUO. El muro de este estribo aparece en la *figura 13*, puede verse que está conformado con nueve hiladas de sillares de piedra, tiene una longitud de unos 12 metros, que es el ancho de la citada plataforma previa al puente, en su coronación es donde apoyaban las vigas de hierro que soportaban el tablero del paso.

En esta imagen, sobre la obra de cantería aparecen unas pocas hiladas de mampuestos dispuestos sin orden, formando un murete de poca calidad, probablemente fueron colocadas cuando en los años 20 se retiró definitivamente el tablero del puente, de modo se servir de parapeto y límite a la zona vecina.



Figura 13. Muro de sillería del estribo derecho del puente antiguo (V. Cassi).

La *figura 14* muestra la esquina sur de encuentro de la pared frontal del estribo, paralela al río, con la perpendicular a éste y que forman en planta una “U” que permite contener las tierras de su trasdós y materializar la plataforma de acceso al puente desde el camino de la margen derecha. En esta figura se aprecia el notable acabado de la obra de cantería. Debe señalarse que la calidad de este estribo es superior a la del izquierdo, en que parte de su alzado está resuelto con mampostería.

La *figura 15* muestra, en la zona derecha del muro de este estribo, un tramo de unos 5 metros en que existe el arranque de un arco. Parece como si, en un principio, hubieran pensado hacer un puente de bóvedas de piedra, pero que, probablemente por su alto costo, se abandonara la idea y se decidiera hacer un puente de tablero horizontal y de dos vanos rectos. Refuerza esta idea el hecho que en la margen izquierda no hay rastros de arcada alguna y la sencillez con que se ejecutó el muro estribo de esta orilla del río.

La *figura 16* muestra la zona por donde se accedía al puente desde la margen derecha del río, ahora existe una bionda metálica que evita la caída al cauce fluvial a las personas o vehículos que se acerquen a esta área.



Figuras 14 y 15. Esquina del encuentro entre los muros frontal y lateral del estribo derecho, puede apreciarse la buena calidad de la obra de cantería. A la derecha se muestra la zona del alzado que presenta una zona arqueada, a modo de arranque de una bóveda (fotos de Víctor Cassi).



Figura 16. Plataforma en que desembocaba el puente decimonónico en la margen derecha del río y permitía el acceso al camino que bordea esta orilla (Google maps).

LA NUEVA CARRETERA DE CONEXIÓN DEL VALLE DE IGUÑA CON EL DE TORANZO. En Villegas (2020) se recoge que es una vía de tercer orden de 15,7 kilómetros que el Estado aprobó en 1892 y que facilita la conexión transversal entre los valles del Besaya y del Pas. Esta carretera va desde Arenas de Iguña a San Vicente de Toranzo, y en el mapa de la Diputación de Santander de 1900 aparece “en estudio” el tramo de Arenas al Puerto del Portillón (de 570 metros de altitud, en la divisoria de aguas de las dos cuencas) y “construidos” los 6,5 kilómetros que van desde este paso de Montaña hasta San Vicente de Toranzo, en la carretera de Santander a Burgos. La vía se completaría en los primeros años del siglo XX.

EL NUEVO PUENTE DE ARENAS DE IGUÑA SOBRE EL RÍO BESAYA. Villegas (2020) narra que en este pueblo la vía hacia el valle de Anievas cruzaba el cauce fluvial con un importante puente de dos bóvedas pétreas, proyectado en 1898 por el ingeniero de Caminos José Pardo. La *figura 17* muestra la cara norte de esta gran estructura cuya longitud total, incluyendo los muros de acompañamiento hacia el cauce, es de 73 metros; en ella pueden verse los citados dos vanos. La anchura del puente es de 5 metros.

La bóveda de menor luz es de medio punto, se ubica junto a la margen izquierda del río, la más próxima al núcleo histórico de Arenas. Como se ha adelantado, permite incrementar la superficie de desagüe del río en caso de grandes riadas; además, cuando el citado molino estuvo en servicio, por este vano discurría el socaz del ingenio hidráulico.



Figura 17. Alzado norte del puente nuevo de Arenas de Iguña sobre el río Besaya en la carretera que, a través del valle de Anievas, conduce a San Vicente de Toranzo (LVC).

La bóveda principal (*figura 18*) era un gran arco rebajado de 21 metros de luz y una flecha de 2,9 metros (Vega, 1997) y que fue terminado a principios del siglo XX. Este vano del puente fue dañado durante la guerra civil, en 1937, y se reconstruyó con una bóveda de hormigón (*figura 19*), aunque para entonar esta nueva estructura con la original, los arcos de embocadura y los tímpanos sobre ellos se han ejecutado con obra de cantería pétrea. El resto del puente se mantiene como fue construido y presenta una obra de cantería de notable calidad.



Figura 18. *Bóveda principal del puente actual de Arenas de Iguña sobre el río Besaya (LVC).*



Figura 19. *La bóveda principal del puente de Arenas, destruida durante la Guerra Civil, fue reconstruida con hormigón y su fachada se hizo con piedra para conservar la estética de la estructura global (LVC).*



Figura 20. *Bóveda de menor vano del puente de Arenas de Iguña. Debiera retirarse la vegetación (LVC).*



Figura 21. *Fachada sur del puente de Arenas y bóveda principal. Debiera retirarse la vegetación (LVC).*

Finalmente, el autor de este estudio recomienda que la vegetación que cubre el puente (*figuras 20 y 21*) sea retirada, de modo que esta bella estructura pétreo, de principio del siglo XX, luzca en todo su esplendor y sea un motivo de orgullo para Arenas de Iguña. Al tiempo, una adecuada iluminación potenciaría la misma por la noche y proporcionaría una bonita visión.

AGRADECIMIENTOS. Este artículo está motivado por el interés mostrado y la colaboración prestada por Cruz Pardo Riaño y Víctor Cassi Fondevilla, del Movimiento Cultural Iguña, su empeño en conocer la historia de estos puentes ha sido un estímulo para abordar este estudio; además, la mayoría de las fotos de los estribos del puente antiguo han sido tomadas por ellos. Asimismo, agradezco a los vecinos de Arenas de Iguña que aportaron información sobre la situación de los restos, entre ellos el nieto de Josefina Piñera.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

QUINTANA, Tomás (SAMOT) y QUINTANA Alejandro. Son los autores de las 152 fotografías que aparecen en *el libro "Lo admirable de Santander"*. 1935, Hecograbado Arte. Obra en la que hay varios escritos de personalidades destacadas de la región.

VEGA ZAMANILLO, Ángel: *"Puentes y túneles históricos de Cantabria"*. América Grafiprint. Santander, 1997.

VILLEGAS CABREDO, Luis: *"Un viaje por los caminos y puentes de las comarcas centrales de Cantabria: Santander, Besaya, Pas-Pisueña y Campoo-Los Valles"*. Editorial de la Universidad de Cantabria, Santander 2020. <https://www.luisvillegas.org/>

oooOOooo