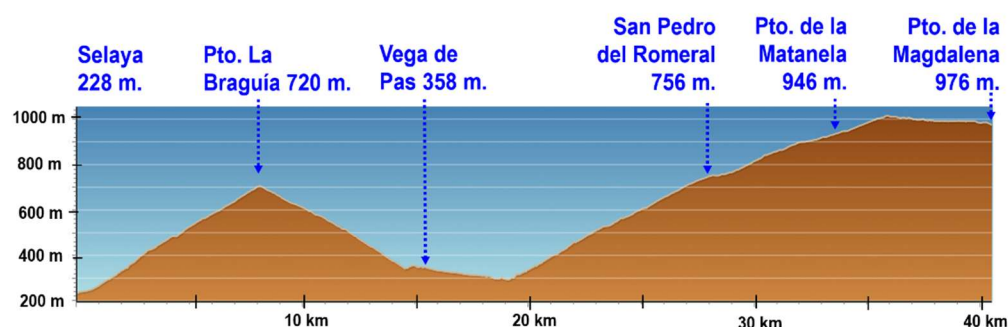


La carretera de Selaya a “Peñas Pardas”.

Una bonita excursión a través de las villas pasiegas de Vega de Pas y San Pedro del Romeral, y el hayedo de Resconorio.

LUIS VILLEGAS CABREDO

Una ley de 9 de marzo de 1883 incluyó en el Plan General de carreteras del Estado, una vía que partía del sur de Peñas Pardas (otra denominación que se usaba para la Sierra del Escudo), en la zona de Cabañas de Virtus (Burgos) y Corconte (Cantabria), e iba por San Pedro del Romeral y Vega de Pas, hasta terminar en Selaya. Esta nueva carretera comenzaba en un punto estratégico de comunicaciones, donde confluyen dos vías nacionales N-623 (de Burgos a Santander) y N-232 (que conduce a Bilbao y Logroño) y la vía comarcal que se dirige a Reinosa; y finalizaba en la parte alta del valle del Pisueña, posibilitando a través de la carretera que recorría éste y el municipio de Villaescusa, alcanzar en Astillero el sur de la Bahía de Santander.



Mapa de la ruta y perfil altimétrico de la misma (Mapas Cantabria y LVC).

La nueva carretera, de dirección sur – norte, junto la que se hizo primero, a finales de los años 80 del siglo XIX, desde Entrambasmestas hacia la zona pasiega, en sentido oeste – este, fue fundamental para articular las comunicaciones de las villas de Vega de Pas y de San Pedro del Romeral y sus áreas de influencia. Añadir, que la carretera que enlazaba Reinosa con Peñas Pardas se había construido en la década de los setenta de dicha centuria.

La carretera que nos ocupa estaba ya operativa parcialmente en 1904, desde su enlace con la carretera a Burgos hasta la Vega de Pas, y a comienzos de la segunda década del siglo XX se finalizó el resto. Esta vía ofrece múltiples atractivos a lo largo de sus 44 kilómetros, de los cuales cinco discurren por la provincia de Burgos, y en lo que sigue va a recorrerse de norte a sur.

En el primer tramo de unos 16 kilómetros, entre Selaya y Vega de Pas, se ha de superar el puerto de La Braguía (720 m) y en el trayecto hay varios miradores, desde donde disfrutar de unas magníficas vistas sobre las cabeceras de los valles del Pisueña y del Pas. Al principio y fin de esta etapa, nos encontramos con dos bellos puentes construidos para esta carretera y que salvan estos ríos. Estas estructuras fueron proyectadas en 1890 por el reputado ingeniero de caminos Eduardo Miera (Madrid 1837 – Santander 1893), que fue jefe de Obras Públicas de Santander desde 1880 a 1891 y, entre otras obras, fue el responsable del proyecto del gran puente metálico, con un tramo giratorio, sobre el estuario del río Asón entre Treto y Colindres.



Puentes de piedra, de comienzos del siglo XX, de Selaya y de Vega de Pas (LVC).

Se trata de dos puentes pétreos conformados por una bóveda escarzana de 15 metros de luz y 2,5 metros de flecha (Vega, 1997). El que salva el río Pisueña se encuentra al sur de Selaya y fue construido hacia 1902, y en los años 90 de esta centuria sus pretilos iniciales fueron retirados para ampliar su plataforma con voladizos de hormigón armado, buscando mejorar sus prestaciones frente al tráfico de vehículos y permitir un paso seguro a los peatones. El puente de Vega de Pas se encuentra sobre este río, al norte de esta villa, habiendo sido ejecutado hacia 1912, siendo su estado actual, tal como fue concebido. Ambos puentes muestran, en sus diferentes elementos, la calidad de la obra de cantería y han prestado un buen servicio por más de cien años.

El segundo tramo, de unos 13 kilómetros, comunica las dos villas pasiegas citadas, que alcanzaron su estatus a finales del siglo XVII, y bien merecen un paseo por sus hermosas plazas con sus iglesias del siglo XVIII, de Nuestra Señora de la Vega y de San Pedro, y otros bellos edificios con carácter; asimismo, cuentan con lugares donde poder almorzar un sabroso cocido montañés o comprar unos dulces, sobaos y quesadas.

La última etapa, de unos 16 kilómetros, destaca por sus bellezas naturales. A unos 5 kilómetros de San Pedro se entra brevemente, durante unos 2 kilómetros, a la provincia de Burgos, aquí la vía pasa junto a un parque de aerogeneradores, y en este trecho se encuentra, labrado en piedra, el antiguo “miriámetro de 10 kilómetros” de la carretera original y en dos de sus caras unos textos tallados, en una pone “A Burgos 109 Kilómetros” y en la opuesta “A

Santander 66 Km". Poco después, se alcanza el Puerto de la Matanela (946 m) y se entra de nuevo a Cantabria.

Ahora, durante unos 6 kilómetros, se recorre el sureste del municipio de Luena, en cotas por encima de los 900 metros, y se bordea la cabecera del río Magdalena (o Luena) y el Monte Resconorio: nos encontramos en la ladera norte de la divisoria de aguas y límite con Burgos, con Otero Mayor de 1200 metros, en una zona fresca, húmeda y con una altitud que ofrece unas condiciones idóneas para un hayedo; así, durante varios kilómetros pasamos a la sombra de bellas hayas, las "reinas del otoño".

Continuando, se alcanza el Puerto de la Magdalena (976 m), que se encuentra a levante y enfrente, y a no mucha distancia (1,5 kilómetros), del famoso Puerto del Escudo (1011 m); y se entra ya en el extenso Valle de Valdebezana, al oeste de la comarca burgalesa de Las Merindades y, a poco más de 3 kilómetros, se enlaza con la carretera de Burgos a Santander.



Testigos pétreos en la carretera de Peñas Pardas a Selaya: miriámetro de su kilómetro 10 y coronación de un muro de contención cerca de su enlace con la carretera de Burgos a Santander (LVC).

Este último tramo tuvo una mejora al final de los años 40 del siglo XX, cuando se planteó una variante de unos diez kilómetros al paso de la carretera nacional por el puerto del Escudo, que trataba de evitar sus fuertes rampas una vez superado hacia el norte el paso de montaña. Para ello, se utilizaría el itinerario burgalés citado hasta el Alto de la Magdalena y desde aquí, girando hacia el noroeste, se descendería por debajo de Penilla y Sel del Manzano hasta encontrarse de nuevo con la citada vía principal en la zona denominada La Dehesa; de esta variante se llevó a cabo la mejora citada, en su inicio, y algunas obras de fábrica puntuales cerca de su final, pero no se avanzó más y a mediados de los años 50 se desistió de su realización (carreterucas.blogspot).

En los tres kilómetros que nos ocupan se rectificaron algunas curvas y se ensanchó su plataforma: en la imagen adjunta se recoge la parte superior de un largo muro de contención, que se hizo para contener las tierras de un nuevo terraplén, donde puede observarse el buen trabajo de cantería realizado; desafortunadamente, un número importante de sus albardillas de coronación han sido sustraídas, lo que es indignante. No obstante, al fondo de esta obra, el gran embalse del Ebro nos alegra la vista.

En resumen, una bonita excursión. Para más información, puede consultarse el libro "Un viaje por los caminos y puentes de las comarcas centrales de Cantabria" de Luis Villegas Cabredo (2020), <https://bit.ly/3nuhd4m>.