

## Ojos en los caminos del Pas y el Pisueña

### The roads crossing the Pas and Pisueña rivers

**María Luisa Ruiz Bedia.** Lda. en Historia y Dra. Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos.  
Profesora de Historia y Patrimonio de las Obras Públicas. E.T.S. Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Santander.  
Universidad de Cantabria. ruizm@unican.es

**Manuel del Jesus Clemente.** Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Director General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria. deljesus\_md@gobcantabria.es

**Resumen:** Con el objetivo de divulgar el patrimonio de la ingeniería civil, en concreto el relacionado con las estructuras de paso en la comunidad de Cantabria, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria patrocinó en el año 2006 la publicación de un pequeño catálogo de puentes construidos a lo largo del tiempo para salvar los ríos Pas y Pisueña. Son estructuras de distintas tipologías y épocas, unas conservadas y otras modificadas para su adaptación a las actuales exigencias. De algunas de ellas, hitos en el tejido histórico de la red caminera de la región, trata este artículo.

**Palabras Clave:** Cantabria; Pas; Pisueña; Puente; Patrimonio; Ingeniería

**Abstract:** In order to publicise our civil engineering heritage and, specifically that related to road structures in the Cantabrian region, the Public Works and Housing Department of the Cantabrian Government sponsored, in 2006, the publication of a brief catalogue of the bridges built throughout the years to cross the Pas and Pisueña rivers. The publication revealed structures of different types and ages, with some remaining intact and others modified to adapt to current requirements. This article discusses some of these structures that trace the historic development of the road network in the region.

**Keywords:** Cantabria; Pas; Pisueña; bridge; heritage; engineering

#### Por los caminos del Pas y del Pisueña

Cantabria atesora un rico patrimonio en obras de ingeniería, y los puentes son un buen ejemplo de ello. Muchas son las razones que obligan a defender esta herencia recibida, y también las que impulsan a su conservación. Para cumplir con ellas se da a conocer aquí una selección de estas insignes obras públicas, conscientes de que solo lo que se conoce se cuida y aprecia. Hasta no hace muchos años, en Cantabria disponer de un puente era un lujo que no todos los pueblos se podían permitir; muchos ingenieros de los siglos XIX y primeras décadas del XX justificaban en las memorias de sus proyectos la necesidad de estos pasos aludiendo a los peligros que corrían las gentes tratando de vadear los ríos.

Hace décadas que ha cambiado la consideración sobre los viejos puentes. Para evitar el abandono a que estarían abocados al quedar en desuso, se están actualizando en su funcionalidad mediante remodelaciones que además de dotarles de las capacidades técnicas necesarias les proporciona una nueva fisonomía, dando lugar a una nueva estética que combina lo antiguo con elementos modernos. Aunque la piedra es el material estructural antiguo más longevo y todos los puentes aspiraban a estar hechos con ella, la realidad es que en Cantabria los primeros que se construyeron fueron de madera. Esto les hacía especialmente vulnerables a las frecuentes y terribles crecidas de los ríos Pas y Pisueña, que periódicamente los arrasaban. En tiempos de bonanza económica se hacían de sillería, o mixtos con apoyos de piedra y





1. Puente Arze.
2. Puente de Oruña.
3. Puente de La Ventilla.
4. Puente de Renedo.
5. Puente Viesgo.
6. Puente de El Soto.
7. Puente de La Esperanza.
8. Puente de AlcEDA.
9. Puente de Villacarriedo.
10. Puente de Santa María de Cayón.



tablones de madera para el paso, a la espera de otro tiempo de bonanza que permitiese completar la obra. Cada puente ha requerido siempre labores de conservación y reparación, y es por ello que no son tan antiguos como nos parecen.

Para estos *Ojos en los Caminos* se han recogido ejemplos que reflejan las diferentes tipologías de puentes presentes en este valle, abarcando todas las épocas. Ha sido inevitable seleccionar unos en detrimento de otros, para lo que se ha atendido a diferentes criterios, como su interés simbólico, histórico, científico o funcional. Todos responden a uno o varios de estos valores, y aunque aquí sólo se muestran unos pocos, se dispone de un catálogo exhaustivo de todos los de la cuenca, y también de otros valles. Ahora es por los caminos del Pas y del Pisueña, pero el propósito es recorrer la comunidad de Cantabria de puente en puente.

### Características del ámbito del trabajo

La cuenca del Pas está situada en la zona central de la región de Cantabria y conforma uno de los valles de más definida personalidad en la región. La cuenca hidrográfica comprende una superficie de unos 650 km<sup>2</sup>, lo que la convierte en una de las de mayor extensión superficial en Cantabria. El río Pas, el curso principal y el que da nombre a la cuenca, tiene una longitud de 60 km. hasta su desembocadura en el mar Cantábrico por la ría de Mogro. Aguas abajo de la localidad de Puente Viesgo, y por su margen derecha, el Pas recibe la aportación más importante, que son las aguas del río Pisueña. Este curso tiene una longitud de unos 35 km y una cuenca vertiente que supera los 200 km<sup>2</sup> de superficie.

El clima de la zona permite que el Pas tenga un caudal relativamente abundante durante todo el año, pero convive con épocas de sequía. Existen numerosas referencias sobre crecidas fluviales indicándonos que al menos tres o cuatro veces por siglo el Pas desbordaba su cauce habitual e inundaba tierras adyacentes. Estas avenidas se suelen producir en los meses estivales, tras unas intensas precipitaciones de tipo torrencial cuya duración no suele ser superior a veinticuatro horas. Los efectos generalmente también eran los mismos: destrucción de casas, puentes, molinos, caminos... y vidas humanas.

En general, todos los términos municipales que conforman esta zona tienen sus primeras referencias históricas en la Edad Media. Fueron territorios de *betuería* que progresivamente pasaron a depender de la jurisdicción de diversos señoríos eclesiásticos y civiles, unas veces de linajes locales y otras de familias que excedían el ámbito regional. En el caso de las villas pasiegas durante el antiguo régimen permanecieron incluidas en la jurisdicción de los Montes de Pas, pertenecientes a la provincia y partido de Burgos, con las que participó en las juntas para constituir la provincia de Cantabria, a la que se integraron a finales del siglo XVIII. Cuando se establecieron los ayuntamientos durante el Trienio Constitucional se constituyeron los municipios con los límites actuales.

### Puentes sobre el río Pas

#### Puente de Arze

En la cuenca baja del Pas, a su paso por el término municipal de Piélagos, el río es cruzado varias veces por diferentes estructuras. Del viejo Puente de Arze ya hay referencias en el siglo XV y empezó siendo, como tantos otros, un puente mixto de madera y piedra. Arruinado y vuelto a levantar en numerosas ocasiones, tantas como riadas experimentó el Pas, en el siglo XVI su reedificación ilustra el modo en que se contrataban las obras públicas en la época, en un acto solemne llamado "subasta a la candela", porque las ofertas estaban abiertas hasta que se apagaba la llama de una vela. La subasta del puente de Arze se adjudicó así:

*"Se asigna el día de Todos los Santos, desde las seis horas después del mediodía hasta la tarde del mismo día. Y una vez pregonadas y leídas las condiciones y mostrada la traza, publicándose por voz de pregonero público, se encenderá una candela (media) o un pedazo para que añada mayor fe. Mejor tomar juramento formal, sobre una señal de la Cruz, de los señores maestros de cantería. Y habiendo hecho sus manos la señal de la cruz jurarán por Dios, por San Damián con palabras de los Santos Evangelios, que bien fielmente harán las trazas y condiciones como más convenga a la fortaleza y bondad de la obra. En su juramento dirán: Sí, juro. Y amén que lo harán".*



### **Puente de Arze**

Época: S. XVI (Años 1585-1595).

Declarado B.I.C en 1984

Tipología: Cinco bóvedas de medio punto de fábrica de sillería y mampostería sobre cuatro pilas y estribos a distinta cota, con lo que resulta un perfil de doble rasante. Pilas protegidas por tajamares que en planta forman apartaderos.

Longitud total: 350 pies (\*).

Luz libre: 80 pies + 70 pies + 50 pies + 40 pies + 30 pies.

Espesor de las pilas: entre 22 y 15 pies.

Anchura del tablero: 18 pies.

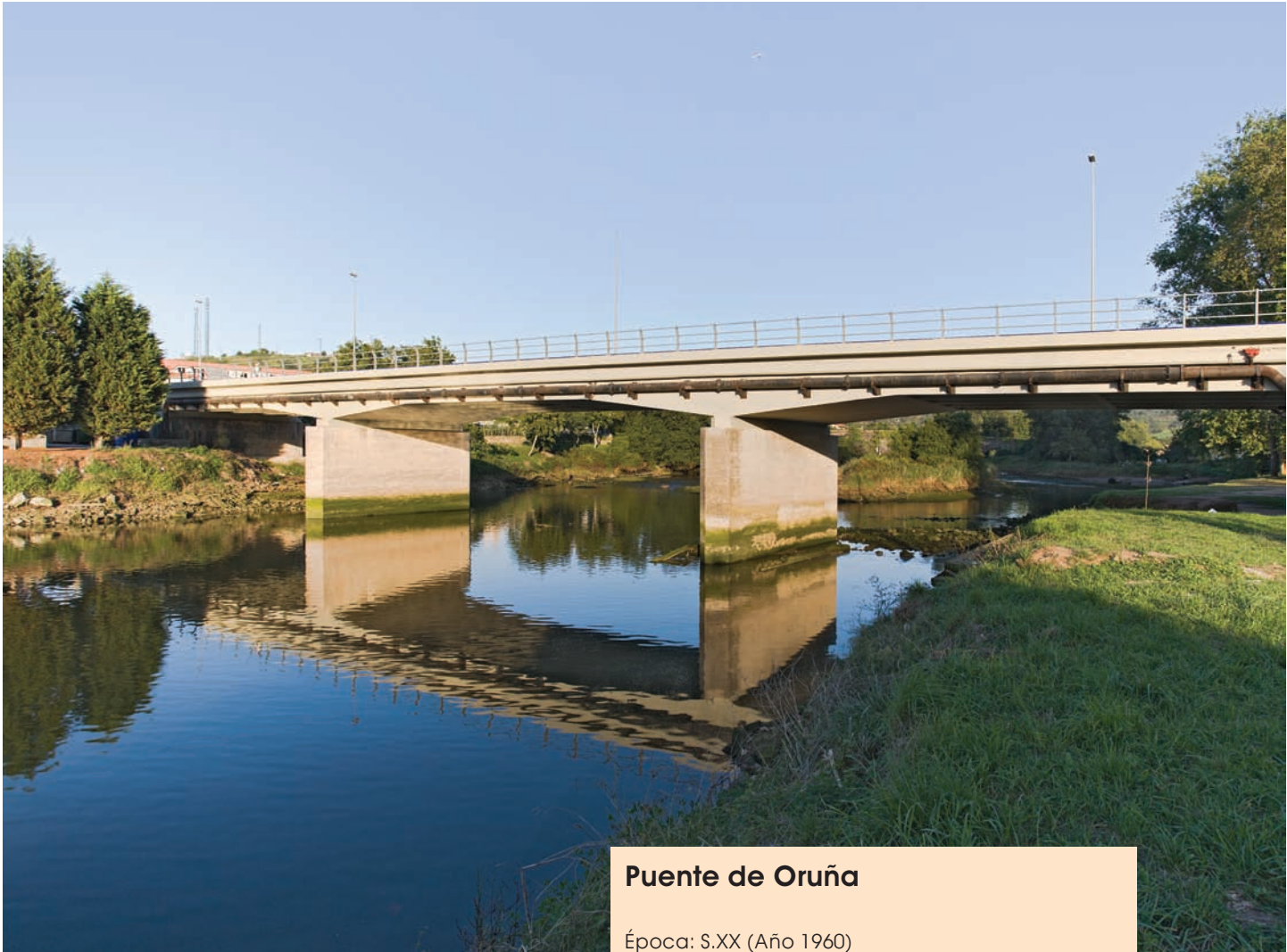
Altura máxima de la rasante: 35 pies.

Uso: paso de vehículos y peatones.

(\*): 1 pie castellano = 30,5 cm.







### Puente de Oruña

Época: S.XX (Año 1960)

#### Puente de Oruña

Agua abajo del viejo puente de piedra el ingeniero Carlos Fernández Casado eligió uno de su *Colección de Puentes de Altura Estricta* para el paso de carretera nacional, así nació el Puente de Oruña. En la primavera de 1956 una Orden Ministerial acordó estudiar los accesos por carretera a Santander, valorándose la conveniencia de construir una autopista para enlazar Santander con Torrelavega. La necesidad de una cuantiosa inversión animó a escalonar en el tiempo esta tarea y también estimó oportuno incluir en la primera etapa la construcción de un nuevo puente sobre el río Pas, a causa de las precarias condiciones en las que se encontraba el viejo puente de Arce: anchura insuficiente para el cruce de vehículos, escasa capacidad de desagüe, excesiva anchura de las pi-

Tipología: estructura de hormigón armado de tres tramos rectos a base de vigas contrapesadas mensularmente. Los tramos son nervados con cinco vigas longitudinales de canto variable y estructura en cajón en los acartelamientos. Las pilas son de tipo tabique, esbeltas para favorecer las condiciones hidráulicas del puente y los estribos están aligerados para permitir la circulación a lo largo de las márgenes.

Longitud total (sin estribos): 78m.

Luz libre: 22,5m. + 30m. + 22,5m

Espesor de las pilas: 1,5m.

Anchura del tablero: 12 m.

Altura máxima de la rasante: 13,33m.

Uso: paso de vehículos y peatones.



las lo que disminuía sus condiciones hidráulicas. Además el incremento del tráfico rodado y el desarrollo urbano e industrial de la zona dificultaban el tráfico. Para decidir su ubicación se hicieron sondeos y se estudió el régimen hidráulico, aconsejando estos emplazar el nuevo puente unos 200m. aguas abajo del antiguo. Se valoró la posibilidad de construir un puente de arco de hormigón armado pero finalmente se creyó más conveniente la solución de dinteles, ya que por la topografía local llana los arcos obligaban a elevar desmesuradamente la rasante y esto encarecía la obra. Dentro de las estructuras de dinteles se eligió la de tramos mensulares porque era más barata al utilizar menos hierro y además contribuía a integrar la obra en el paisaje.

## Puente de La Ventilla

Época: Siglo XIX- siglo XX – siglo XXI (1865 (puente de madera), 1930 (primer puente de hormigón), 2003 (puente actual))

Tipología: puente de vigas prefabricadas y pretensadas apoyadas en pilas y estribos de hormigón armado.

Longitud total: 68,60m.

Luz libre: 22,85m. + 22,90m. + 22,85m

Espesor de las pilas: 2,10m.

Anchura del tablero: 10m.

Altura máxima de la rasante:  $\approx$  5,25m.

Uso: paso de vehículos y peatones.

## Puente de La Ventilla

En Vioño de Piélagos se ubica el Puente de La Ventilla, que recibió este nombre por estar emplazado junto al edificio de una pequeña venta. Se decidió su construcción formando parte del Plan de Carreteras de la Diputación Provincial del año 1860, para servir a una vía que enlazase Torrelavega con el pueblo de Renedo. Este primer puente fue de madera y cons-





### Puente de Renedo

Época: siglo XX

Longitud total: 170m.

Luz libre: 5m.+20m./tramo+5m.

Anchura del tablero: 5m.

Altura máxima de la rasante: 4m.

Uso: paso del ferrocarril (RENFE)

truido entre los años 1864 y 1865. Casi veinte años después fue inspeccionado por la Diputación para dar continuidad por él a la *Carretera Provincial de Renedo a la Estación de Torrelavega*, entonces en construcción, pero su estado de ruina era tan pronunciado que se acordó elaborar un proyecto de reparación y otro de nueva construcción en piedra y elegir el más adecuado. En 1884, el ingeniero provincial José R. Cereceda presentó varias soluciones acompañadas de un estudio comparativo de precios. Un puente de hierro de un solo tramo formado por una viga de celosía, un puente colgado – así se llamaba en el siglo XIX a los puentes colgantes- también de tramo único, y un puente de bóvedas rebajadas de sillería, que fue la preferida. Finalmente esta estructura de piedra no se construyó por falta de recursos económicos, a cambio se reparó el paso de madera, cuyas obras quedaron terminadas en el año 1886. Y así, sometido a distintas reparaciones, permaneció hasta el año 1927, cuando se urgió la construcción de un nuevo paso, emplazado aguas arriba del existente.

El nuevo puente, terminado de ejecutar en junio de 1930, era un puente de tres tramos rectos de hormigón armado de 21,20 metros de luz cada uno, apoyados directamente en estribos y pilas de fábrica de hormigón moldeado y hormigón en masa, y cimentadas estas mediante el sistema de cajones sin fondo. Esta solución de tablero de hormigón armado de tipo pertenecía a la *Colección Oficial de Tramos Rectos de Hormigón Armado* y fue aplicada con las adapta-

ciones necesarias en varios puentes de la región.

El puente permaneció en uso hasta el año 2000 cuando se decidió su sustitución porque pese a que no presentaba grandes deficiencias estructurales la limitada anchura del tablero (6,20 m.) dificultaba la fluidez de un tráfico de vehículos y peatonal muy intenso debido a la existencia de instalaciones fabriles en la zona, además ninguno de sus elementos era ya adecuado a las normativas vigentes.

### Puente de Renedo

La línea férrea Alar del Rey – Santander necesitó construir numerosas obras de fábrica para dar continuidad al trazado. Una de ellas fue el Puente de Renedo, formado por diez bóvedas de sillería de 14 m. de luz cada una, una solución frecuente para resolver las estructuras de los primeros ferrocarriles. Los días 16 y 17 de septiembre de 1862 una extraordinaria e inesperada avenida del río Pas arruinó el puente e interrumpió la circulación ferroviaria. La Compañía reaccionó con celeridad para buscar una solución, no en vano se trataba de una vía de comunicación que en ese momento transportaba más de 1000 toneladas diarias de trigos y harinas. La originalidad, rapidez de

ejecución y buen resultado de la solución adoptada hizo que los puentes provisionales de Renedo y el nombre del ingeniero de la Compañía, Cayetano González de la Vega, alcanzasen una inusitada fama.

Tal y como ha quedado documentado en la *Revista de Obras Públicas*, la solución consistió en construir un puente para transbordo de pasajeros y otro para el paso de los trenes. El primero, que a punto estuvo de ser una barca, fue un puente flotante de madera de 64 m. de longitud y 2,40 m. de anchura apoyado sobre doce flotadores, compuesto cada uno por cuatro toneles vacíos sujetos con ligaduras de cuerdas de dos en dos. Fue construido en tres días y permitió restablecer la circulación seis días después de la avenida. Aunque resistió varias crecidas, finalmente sucumbió en la extraordinaria sucedida dos meses después de la riada que destruyó el puente de piedra. El puente provisional para el paso de trenes, también de madera, se eligió teniendo en cuenta que debía ser de fácil y rápida construcción y además satisfacer unas condiciones de resistencia poco comunes para este tipo de estructuras. La solución adoptada consistió en un puente de madera de 178 m. de longitud dividida en 16 tramos de 10 m. y otros dos extremos de 9 m. de luz. La prueba de carga –realizada con una locomotora de mercancías que arrastraba un tren de 16 vagones cargados con un peso total de 250 toneladas- y la recepción oficial de las obras reunieron a numeroso público y dieron fama a una solución estructural recogida por las publicaciones técnicas más sobresalientes de la época.

### **Puente Viesgo**

El nombre de la población, Puente Viesgo, alude inequívocamente a la existencia de un paso muy antiguo, *la puente de Viesgo*, del que cuenta la tradición que fue conquistado a los moros por Iñigo Fernández a quien en reconocimiento por ello se concedió el honor de añadir a su apellido el término “*de la puente*”. Desde el siglo XV hay documentadas varias reparaciones, y todas permitieron llegar a la mitad del siglo XIX “*un hermoso y sólido puente de arco, de 40 pies de alto y 74 de largo, con dos óvalos a derecha e izquierda para dar salida a las aguas en tiempo de las avenidas, así que en la del año 1834 quedó intacto: al pie y detrás del estribo derecho nacen las aguas termales que dan*

*origen a los baños llamados de Viesgo...*”, como lo describió Pascual Madoz. El puente se mantuvo en perfecto uso hasta el mes de agosto del año 1937, fecha en que fue destruido por acción de guerra. Se estableció entonces un paso provisional que estuvo en uso hasta la construcción del puente actual.

Gracias a la memoria redactada por el ingeniero encargado de elaborar el proyecto se sabe hoy que fue un puente de piedra de mampostería y sillería de unos 66 m. de longitud y tres vanos, el central formado por un arco de medio punto de 18 m. de luz, y los laterales escarzanos de 15 m. de luz y rebajamiento de 1/3 que arrancaban de un plano superior al de los arranques del arco central. Coincidiendo sus centros con los ejes de las pilas existían unos allgeramientos circulares de 3.5 m. de diámetro interior que además de disminuir el peso sobre los arcos desempeñaban una función hidráulica y decorativa.

La anchura total del puente era de 3.80 m., de los cuales quedaban libres para el tránsito 2.80 m., ya que el resto estaba ocupado por los pretilos de sillería. Dada la insuficiencia de esta anchura en el año 1918 se realizó una obra para ampliar el paso, de modo que se dejaron 3 m. para el tráfico rodado y se construyeron unos andenes en voladizo a cada lado de 1.20 m, formados por un forjado apoyado sobre la fábrica del puente y sobre unas viguetas, que a su vez se apoyaban en unas ménsulas empotradas en la fábrica y enlazadas de dos en dos mediante vigas pasantes. Estos andenes se remataron con una barandilla formada por montantes de tubos de acero forjado.

Para sustituir a este puente destruido la Diputación decidió la construcción de otro de hormigón armado, tal y como sucedió con otros muchos que corrieron la misma suerte durante la guerra. Según expresaba el ingeniero,

*“...razones de carácter económico nos han hecho prescindir desde el primer momento de la idea de reconstruir el puente conservando sus características, es decir: bóvedas de sillería, tímpanos llenos de mampostería concertada, pretilos de sillería, etc. La exigüidad de los recursos de la Diputación y la pequeña entidad del auxilio económico que el Estado pudiera prestar en todo caso, dadas las cargas enormes que sobre el mismo pesan en estas circunstancias, obligan a elegir la disposición más económica, prescindiendo de cualquier consideración de índole estética”.*





## Puente Viesgo

Época: siglo XX (año 1942)

Tipología: puente de hormigón armado de 5 vanos, el central es un arco de directriz parabólica rebajado formado por dos bóvedas gemelas de hormigón armado con cerchas rígidas. Se corresponde con el modelo de puente con tímpanos aligerados de la *Colección de Modelos Oficiales de Puentes en Arco para Carretera*.

Longitud total: 65,56m.

Luz libre: 6,8m. + 6,8m. + 19,4m. + 6,8m. + 6,8m.

Anchura del tablero: 6,25m.

Altura máxima de la rasante: 9,70m.

Uso: paso de vehículos y peatones.

Y en ese momento la disposición más económica para la estructura era la de tramos rectos de hormigón armado. Lo que no se varió fue el emplazamiento, tanto por las óptimas condiciones del perfil transversal del río en ese punto como por razones urbanísticas, que obligaron a conservar el eje del antiguo puente y a fijar la rasante en un valor similar a la del anterior, solo que se cambió el perfil alomado por una sola rampa de pendiente continua. Pero al estudiar el vano fueron conscientes que la altura de la rasante en ese punto obligaba a tener una cimbra que permitiera la colocación de un tramo recto de 20 m. de luz, y la carestía de esta les hizo desistir. Por ello decidieron emplear un tramo en arco constituido por dos bóvedas gemelas de hormigón armadas con cerchas rígidas de resistencia suficiente para soportar el peso propio de las bóvedas y que permitieran, disponiendo los moldes suspendidos de las cerchas, el hormigón sin cimbra, resultando con ello un coste muy poco superior al de las vigas pero con la ventaja de conseguir *“... de esta manera una considerabilísima mejora en el valor estético de la obra y de haber conservado, aunque de manera muy reminiscente, algo del estilo que tuvo el puente primitivo”*.

En previsión del considerable tráfico de peatones y vehículos que soportaría el puente decidieron que tuviera la anchura correspondiente a los tramos de doble vía para carretera, lo que en realidad no hacía

otra cosa que conservar la anchura total del tablero (6.20 m.) que tenía el antiguo puente aunque con una nueva distribución entre la calzada y los andenes, favorable ahora para la primera.

La obra del puente quedó terminada en el año 1940 y una foto del acto de inauguración salió publicada en los periódicos de tirada nacional de la época, como el ABC.

## Puente de El Soto

La primera referencia sobre el puente de El Soto es del año 1682, y alude a un puente de madera fundado en el sorriego del Pas, bajo el Convento, construido con la limosna de todos los vecinos y que era usado para *“el transporte del Correo Real que transita de la villa de Santander a la Reinosa, con su balixa”*. Diez años después fue destruido por una de las frecuentes *“llenas”* del Pas.

En el año 1712 el maestro carpintero Manuel Vega de la Guerra levantó otro entre el Soto y el concejo de Socueva, lo que no fue del agrado del vecino de Penilla Francisco Ventura de Bustillo, que consiguió la suspensión de las obras. Varios testigos declararon entonces que el puente era necesario

*“...para que pudieran acudir los niños a recibir escuela en el Convento...y que otras veces que fue*



## Puente de El Soto

Época: Siglo XIX (década 1890)

Topología: Puente de piedra con cinco bóvedas rebajadas apoyadas sobre pilas y estribos.

Longitud total: 86 m.

Luz libre: 13m. + 13m. + 13m. + 13m. + 13m.

Espesor de las pilas: 1,5 m.

Anchura del tablero: 5 m.

Altura máxima de la rasante. 7 m.

Uso: paso de vehículos y peatones

*llevada la puente por el río siempre fue reedificada con la ayuda de los circunvecinos".*

Finalmente, la intervención del síndico y los monjes del Convento fue determinante para la construcción de otro paso de madera, que era necesario para mantener la comunicación entre los lugares del valle y de éste con Castilla y con el mar, y también

*"... para no privar a los devotos del Santuario de Nuestra Señora del Soto en dicho Convento del*

*consuelo de oír Misa todos los días, horas canónicas y palabra divina, que con tanta puntualidad, aseo y devoción se frecuenta, que todo lo embarrasa lo rápido de las corrientes del Pas".*

Este nuevo paso estuvo en pie hasta 1737, cuando una nueva riada arruinó en el valle 18 puentes y 22 pontones y causó un desastre tan grande que el Rey declaró al valle libre de tributos durante doce años. Al menos en dos ocasiones más, en los años 1762 y 1834, fue nuevamente destruido y reparado.

En 1862 se proyectó la carretera de *Tercer Orden de Selaya al puente del Soto por Villacarriedo* –también denominada carretera del Convento del Soto a Selaya– perteneciente al Plan General de Carreteras de la provincia de 1860, que aprovechó la estructura existente para cruzar el río. El del Soto era entonces un puente de cinco tramos de madera de 13 m de luz cada uno sobre estribos y pilas de fábrica de sillería, con las dimensiones suficientes para poder cargar sobre ellos, en el futuro, bóvedas de piedra, aunque finalmente no sucedió así. El proyecto de la carretera se modificó en el año 1875 y con ella el paso por el río. Se decidió entonces levantar otro de piedra compuesto por cinco arcos escarzanos de 13 m de luz ci-





mentado directamente sobre la roca, que sustituyó al existente de madera. Según anotó el ingeniero este paso sería de gran importancia para

*"... los pueblos riberiegos ... porque el río citado no es badeable y además son muy pocas las obras de fábrica que le atraviesan. En prueba de la necesidad que tienen del puente los citados pueblos bastará decir que próximamente en el mismo sitio en que se ha de erigir el que se proyecta tienen uno de madera que conservan a su costa a pesar de que todos los años se ven obligados a hacer en él grandes reparaciones porque los árboles que el río arrastra destruyen las palizadas en que se apoyan los tramos".*

El puente de El Soto quedó terminado en la última década del siglo XIX, tal y como ha permanecido hasta la actualidad, permitiendo el paso de la carretera CA-270 sobre el río Pas.

### Puente de La Esperanza

Esta viga metálica es una de las evidencias materiales que quedan del antiguo ferrocarril de Astillero a

### Puente de La Esperanza

Época: Siglo XX (año 1902)

Tipología: puente tubular de circulación interior formado por vigas metálicas tipo Howe, un tramo recto con dos luces sobre estribos de sillería (rótulas) y apoyo intermedio fijo.

Longitud total: 113m.

Luz libre: 44m. + 44m.

Espesor de las pilas: 1,2m.

Anchura del tablero: 4,80m.

Altura máxima de la rasante: 5,40m.

Uso: vía verde (peatones, bicicletas)

Ontaneda, de 35 km. de longitud y vía estrecha, construido en 1902, y que formó parte de un proyecto más ambicioso de enlazar Santander con Madrid por Burgos, configurando así una alternativa al eje ferroviario existente entre Santander y Alar del Rey (Palencia).

Esta idea de *Ferrocarril Meridiano* planteada en las últimas décadas del siglo XIX se abandonó y fue reemplazada por otra más modesta consistente en construir en fases sucesivas el ferrocarril Santander –



## **Puente de Alceda**

Época: siglo XX (año 1955)

Tipología: Puente de hormigón armado de cuatro tramos rectos apoyados directamente sobre pilas y estribos. El tablero está formado por vigas longitudinales de tipo  $\text{I}$ , solución perteneciente a la Colección Oficial de Tramos Rectos de Hormigón Armado.

Longitud total: 114 m.

Luz libre: 20,40 m. + 20,40 m. + 20,40 m. + 20,40 m.

Espesor de las pilas: 1,40 m.

Anchura del tablero: 6,56 m.

Altura máxima de la rasante: 6,75 m

Uso: paso de vehículos y peatones

Burgos, con un trazado económico acomodado al perfil del terreno. La primera y única fase de ese proyecto fue la unión entre Astillero (donde enlazaba con la ruta Solares – Santander del Ferrocarril de Santander a Bilbao) y Ontaneda, el punto intermedio del valle del Pas elegido para el posterior acceso a la Meseta. En su origen se estableció para trasladar viajeros hacia los balnearios de Ontaneda, Alceda y Puente

Viesgo, aunque posteriormente adquirió un carácter más industrial a causa del desarrollo minero de la zona que atravesaba.

Pese a los propósitos iniciales este tramo ferroviario agotó pronto sus perspectivas de continuidad, lo que le hizo quedar aislado y relegado frente al auge del transporte por carretera. En 1961 FEVE se hizo cargo de su explotación, cada vez menos rentable, hasta que se decretó su clausura en la década de 1970. Posteriormente la línea fue desmantelada y los terrenos revertidos a los ayuntamientos, la traza en algunas zonas se ha adecuando como ruta verde para peatones y bicicletas, y en otras se ha ido degradando hasta desaparecer, lo mismo que ha sucedido con estaciones, almacenes y estructuras de paso. Por fortuna, no ha sido este el final del puente de La Esperanza, el más llamativo de toda la línea, que en 1993 fue acondicionado para permitir el paso de una ruta verde.

### **Puente de Alceda**

El paso sobre el río Pas entre Alceda y Vejorís se construyó para dar respuesta a una antigua petición de los vecinos del valle, que reclamaban un paso se-



guro y expedito todo el año sobre el curso del río. En 1736 reunidos los diputados del valle en Junta General acordaron que sería un puente peonil de madera emplazado en el lugar de *La Rabia* entre los pueblos de Vejorís y Alceda.

Estas dos poblaciones vivían separadas por los 125 m. de anchura que entonces tenía el cauce del río, pero compartían tierras de labor y el derecho de uso de los mismos pastos y montes comunales, además al núcleo de Ontaneda, inmediato a Alceda, era necesario acudir para ir al médico, a la botica y a proveerse de artículos de primera necesidad en su comercio. Por todo ello los habitantes de ambas márgenes se veían obligados a vadear el río continuamente.

No hay constancia de que la construcción aprobada en la primera mitad del siglo XVIII fuese ejecutada, pero sí que un siglo después no existía ningún puente entre El Soto y Entrambasmestas, y que se discutía sobre la ubicación idónea del mismo. En 1862 el contratista José María Ortiz escribía que no podía continuar las obras de un puente peonil de madera que estaba levantando entre Alceda y Vejorís porque *"... la última crecida del Pas arruinó las obras por tercera vez y se llevó la madera..."* y que los ayuntamientos de Corvera y Santiurde se negaban a proporcionarle más.

Este puente sí debió finalizarse, aunque sus condiciones resistentes no eran las adecuadas. Es por ello que en 1866 el ingeniero provincial José López del Rivero acometió la tarea de proyectar y construir un nuevo puente también de *madera de roble del país* de 120 m. de longitud repartidos en 20 tramos horizontales de 6 m. de luz cada uno. Su terminación demoró varios años porque la contribución de los ayuntamientos a la construcción, consistente en mano de obra y provisión de madera de sus bosques, se retrasó, especialmente la segunda, porque consideraban que no merecía la pena talar tanto árbol para un puente que a buen seguro iba a durar poco tiempo, y además no estaban conformes con el emplazamiento del mismo, ya que solo beneficiaba a las poblaciones de Alceda y Vejorís. Finalmente quedó concluido al terminar la década.

Este puente peonil de madera fue sustituido por uno nuevo de hormigón al comenzar el siglo XX, aunque no puede precisarse el año en que el nuevo se construyó. En 1922, cuando el entonces ingeniero provincial Juan Arrate Ormazóbal proyectó un camino

vecinal para unir Vejorís con la carretera del Estado de Santander a Burgos en Ontaneda, se inspeccionó el puente. Por el informe emitido se sabe que era un paso formado por tres tramos en arco de hormigón armado de 19,5 m. de luz cada uno apoyados en pilas y estribos de mampostería ordinaria, y que tenía 3,10 m. de anchura repartidos en una parte afirmada para el paso de vehículos (1,90 m.) y dos andenes de 0,60 m. cada uno para peatones. El 6 de diciembre de 1926 una avenida extraordinaria del Pas provocó, además de la apertura de un nuevo cauce en el río, socavaciones en el estribo izquierdo que quedó inestable y volcó arrastrando con él el tramo al que daba apoyo.

Al ingeniero Gonzalo Santamaría Imaz le correspondió elaborar el proyecto de reparación del puente y dirigir las obras, que consistieron en construir un anillo de hormigón en masa para envolver el cimientado de la pila, reconstruir el estribo y levantar dos tramos en arco de hormigón armado de 20,5 m. de luz unitaria, uno en sustitución del caído y otro para salvar en nuevo cauce abierto. Aún no había concluido la reparación cuando una nueva riada produjo daños que obligaron a esperar al verano de 1928 para realizar una concienzuda inspección de todos los apoyos, después de la cual se decidió recalzar también la pila central y plantear la conveniencia de encauzar el río, mientras, se defendieron las márgenes con gaviones metálicos. El puente estuvo en servicio hasta el año 1952, ese otoño una riada destruyó el tramo de la margen izquierda. Se utilizó un paso provisional de madera mientras se construía el puente actual, de distinta tipología, hasta su inauguración en el año 1955.

En esa época el río discurría por el cauce central, pero desde entonces el Pas experimentó notables variaciones desviándose el flujo hacia la margen derecha, que fue profundamente excavada. Según consta en el informe realizado por el ingeniero Fermín Madrazo Revilla, las aguas infiltraron el muro de acompañamiento del estribo derecho arrastrando el material de relleno lo que provocó en junio de 1973 un gran socavón y el hundimiento de la carretera, obligando al corte de la circulación, interrumpida durante tres días. La reparación de este apoyo y el encauzamiento del río Pas, que implicó la corrección del cauce a su paso bajo el puente, parecen haber garantizado definitivamente la estabilidad de esta estructura.



### **Puentes sobre el río Pisuëña**

#### **Puente de Villacarriedo**

El puente de Villacarriedo tal y como ahora lo contemplamos es una construcción de finales del siglo XIX que fue necesario ensanchar en los últimos años del siglo XX. Pero sus antecedentes son mucho más remotos y están íntimamente vinculados con las periódicas grandes crecidas que sufrió el río Pisuëña en siglos pasados.

Del antiguo valle de Carriedo, uno de los de la Merindad de las Asturias de Santillana, se tienen noticias desde el año 1000 y durante la Edad Moderna insignes carredanos vinculados a la Cofradía de Santa Ana ocuparon los puestos de correos de a ca-

#### **Puente de Villacarriedo**

Época: Siglo XIX (Año 1880),  
reformado en el siglo XX (Año 1995)

Tipología: puente de tres bóvedas escarzanas de fábrica sillería y rasante horizontal sobre pilas y estribos. Tablero ensanchado con voladizos ejecutados mediante encofrado y cimbra.

Longitud total: 41,4m.

Luz libre: 12,20m. + 12,20m. + 12,20m.

Espesor de las pilas: 1,70m.

Anchura del tablero: 11m. (4,5m.  
antes del ensanche)

Altura máxima de la rasante: 5,40m.

Uso: paso de vehículos y peatones.



ballo de los reyes de España. De esta época datan también documentos que aluden a puentes de madera que necesitaban de continuas reparaciones, uno de ellos ubicado en las inmediaciones del actual paso de Villacarriedo.

Las mejores descripciones de estos primitivos puentes son posteriores, datan de la mitad del siglo XIX cuando se elaboró el proyecto de *Carretera de Tercer Orden del Convento del Soto a Selaya por Villacarriedo*, perteneciente al Plan General de Carreteras de la provincia de Santander (1860). La minuciosa descripción del ingeniero provincial, Cayetano González de la Vega ha permitido conocer que en 1834 el puente de Villacarriedo era una estructura de madera de 30m. de longitud, repartidos en cinco tramos de poco más de 2m. de altura y 78cm. de anchura. Estaba apoyado sobre estribos de mampostería en seco de cantos rodados y cuatro "tijeras" intermedias de madera sobre un zampeado de morrillo. Este año sucedió una de las grandes avenidas del río

*"...más que avenida fue una irrupción agüosa que instantáneamente inundó el hermoso valle de Carriedo, sin respetar, casas, puentes, árboles ni piedras, pues todo lo arrastraba en pos de sí; desde los puntos más bajos del valle hasta los más culminantes de las Sierras por todas partes brotaba el agua en abundancia, todo lo invadía y nada bastaba a contenerla, sembrando el espanto y el terror en el ánimo de aquellos habitantes que veían con dolor desaparecer sus ganados y hasta sus hijos a través de la corriente enfurecida que marchaba a su merced..."*

Lo sorprendente fue que el puente de Villacarriedo

*"...de forma raquítica y endeble construcción (...) trabajo cuesta creerlo, y difícilmente se explica, a no suponer que el río en aquel punto extendiéndose por el valle, abandonó su actual cauce y dirigió su corriente por otro lado sobre dicho puente..."*

Hacia 1850 este puente fue sustituido por un puente peonil, es decir, una pasadera de dos vigas de madera pareadas de 20m. de luz divididas en dos tramos de 10m. por un apoyo intermedio de madera y 3m. de altura, cuya principal ventaja era ofrecer una me-

jor sección de desagüe que la del anterior puente de cinco tramos. Este puente, que sin duda fue reparado en varias ocasiones aunque no se tenga constancia documental de ello, estuvo en uso durante varios años más, incluso después de ejecutarse la obra de la carretera. En el verano de 1876, cuando ya estaba decidido construir un puente de piedra en Villacarriedo el nuevo ingeniero provincial, Juan López del Rivo, se lamentaba de la demora administrativa que acumulaba la tramitación de la obra y que obligaría a esperar al siguiente estío para comenzar, mientras el tránsito por el puente existente se hacía en condiciones cada vez más precarias.

*"El pueblo de Villacarriedo cabeza de partido judicial, con un colegio de Escolapios, muy frecuentado por los habitantes del distrito judicial que concurren a ventilar sus cuestiones y por los padres y allegados de los colegiales que van a visitar a estos, se halla separado del resto de la provincia en que está enclavada la mayor extensión del juzgado, por el río Pisueña, para cuyo paso hay una pasarela que consiste en dos vigas de madera pareadas, que desaparece a poco que el río crezca, dejando aquel pueblo aislado. Es de ver entonces a las personas pobres pasar por el agua remangadas hasta los muslos a los que pueden pagar media peseta y tienen prisa dejarse pasar a cucho, como dicen en el país, a las espaldas de un hombre que especula con este ejercicio y a las señoras que por decoro no se han atrevido a dejarse llevar y a los caballeros, aprovechar una caballería de los coches que allí terminan su viaje, o esperar a que llegue una carreta de bueyes que los pase al otro lado."*

El puente de piedra se construyó finalmente al iniciarse la década de 1880 y en su consecución tuvieron mucho que ver dos frailes del colegio escolapio de la localidad, los padres Narciso Peña y Elías Ruiz, que visitaron a la reina Isabel II durante su estancia en los baños de Alceda.

*"...dícese que la sencillez del anciano Padre Narciso encantó a la Reina y a las Infantas, a las que dio unas estampitas de las que usaba para premiar la aplicación de los niños, y la recomendación fue tan eficaz que aquel mismo año se construyó el puente..."*



### Puente de Santa María de Cayón

El primer antecedente de este puente data de 1590, fecha en que se repartió el dinero para reconstruirlo. Era un paso típico con tajamares en forma de huso y doble rasante. En 1606 aún estaba siendo reparado, y permaneció así por varias décadas más, lo que da idea de lo que costaba mantener estas infraestructuras. El 10 de junio de 1693 una riada se llevó el puente. Por la intervención del Supremo Consejo de Castilla se acordó rehacer la obra y construir un paso provisional de madera; la obra fue encargada al maestro Juan de Solana, natural de Heras.

### Puente de Santa María de Cayón

Época: S. XX (Año 1955)

Tipología: puente de tres tramos rectos formados por vigas longitudinales apoyadas sobre pilas y estribos.

Longitud total: 62.20 m.

Luz libre: 20 m. + 22 m. + 20 m.

Espesor de las pilas:

Anchura del tablero: 6.30 m.

Altura máxima de la rasante: 8.20 m.

Uso: paso de vehículos y peatones

En 1711, cuando ya se habían terminado las reformas y todavía no se había procedido a la entrega de la obra, una nueva riada arruinó el puente, por lo que se negó al constructor el pago de sus servicios. La situación desembocó en un litigio que heredaron sus hijos hasta ser resuelto en 1750.

De mitad del siglo XIX data una carta dirigida por el ayuntamiento de Santa María de Cayón al de Lloreda, en la que le insta a contribuir con la construcción y reforma del puente, ya que tradicionalmente su mantenimiento se asignaba a los pueblos situados veinte leguas alrededor del paso.

Al comenzar el siglo XX existían dos puentes en la localidad, ambos de piedra. En 1917 sucedió otra riada

que hundió uno de ellos, y que ya no se reconstruyó. Nuevamente, el 13 de octubre de 1953, otra avenida más ocasionó el derrumbe del que quedaba en pie, que había sido realizado por el contratista Ángel Ansorena. Otra vez fue necesario un paso provisional de madera mientras se proyectaba el nuevo puente, el actual, que se ejecutó entre los años 1955 y 1958, según proyecto del ingeniero Agustín Gómez Obregón. Como no podía ser de otro modo, en 1957, una nueva riada puso en peligro la terminación de la obra. ♦

#### Referencias:

–ARAMBURU - ZABALA HIGUERA, M. A.: *Las obras públicas en la Corona de Castilla entre 1575-1650: Los puentes*, 1990.

–Archivo del Servicio de Carreteras Autonómicas de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria. Proyectos y expedientes.

–CAMUS, M.: "Extracto de los documentos que hablan de la construcción de la Puente de Arce (1585-1595)", *Revista Altamira. XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, Tomo II, 1976.

–Carlos Fernández Casado. Madrid, Fundación Esteyco, 1997.

–ESCALANTE HUIDOBRO, P.: *Santander y su paisaje en a literatura montañesa*. Santander, Imprenta Provincial, 1964.

–FERNÁNDEZ CASADO, C.: "Colección de Puentes de altura estricta", *Revista de Obras Públicas*, 1934

–FERNÁNDEZ CASADO, C. et al.: *Puentes y pasos elevados para carreteras y vías urbanas*. Barcelona, Editores Técnicos Asociados, 1971.

–FERNÁNDEZ TROYANO, L.: *Tierra sobre agua. Visión histórica universal de los puentes*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, canales y Puertos, 1999.

–FERRER TORÍO, R.: "Ferrocarril Astillero – Ontaneda, primera fase de un magno proyecto no construido", *VIII Congreso Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial*. Madrid, 1992

–"Ferrocarril de Alar a Santander", *Revista de Obras Públicas*, 1874, 22, Tomo I (9).

–GONZÁLEZ DE LA VEGA, C.: "Puentes provisionales de Renedo sobre el río Pas en el ferrocarril de Alar a Santander", *Revista de Obras Públicas*, 1863, 11, tomo I (2).

–GONZÁLEZ ECHEGARAY, M. C.: *Toranzo. Datos para la historia y etnografía de un valle montañés*.

Santander, Centro de Estudios Montañeses, 1974.

–GONZÁLEZ TASCÓN, I. (Ed.): *Felipe II. Los ingenios y las máquinas. Ingeniería y obras públicas en la época de Felipe II*. Madrid, Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998.

–*La imagen de Cantabria en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid*. Madrid, Fundación Santillana, 1997.

–LÓPEZ GARCÍA, D.: *Cinco siglos de viajes por Santander y Cantabria*. Santander, Ayuntamiento de Santander, 2000.

–MADOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Provincia de Santander*. Santander, Estudio, 1984.

–MAZA SOLANO, T.: *Las inundaciones del valle de Toranzo, un rarísimo liego suelto del año 1582, que en 1931 recobra actualidad*. Santander, 1931.