

La carretera de Entrambasmestas a Vega de Pas

Se construyó a finales de los años 80 del siglo XIX y contaba con seis bellos puentes pétreos.

LUIS VILLEGAS CABREDO

En 1884, dentro del plan general de carreteras del Estado, se concibió una vía de tercer orden que enlazaba con la carretera de Burgos a Peñacastillo-Santander (de segundo orden), iba desde Entrambasmestas hasta Villasante de Montija, punto estratégico de las comunicaciones del norte de Burgos, en su comarca de Las Merindades. Esta vía iría por Vega de Pas, puerto de las Estacas de Trueba (1154 metros) y Espinosa de los Monteros y sería fundamental para comunicar, siguiendo al río Pas, los municipios de Vega de Pas y San Pedro del Romeral con el valle de Toranzo. La longitud total de la carretera era de unos 50 kilómetros, de los cuales la mitad discurrían por Cantabria, aquí constaba de dos tramos, uno de 11 kilómetros hasta Vega de Pas y el segundo de 14 kilómetros hasta el paso de la cordillera.



La carretera entre Entrambasmestas y Vega de Pas cruza seis ríos: tres de los puentes existentes permanecen como fueron construidos a finales del siglo XIX (mapa Gob. Cantabria).

Puente pétreo de Entrambasmestas sobre el río Luena, construido a finales de los años 80 del siglo XIX (LVC).

El primer tramo, de Entrambasmestas (200 m) a Vega de Pas (358 m), iba por la margen izquierda del río Pas y debía superar el paso de seis ríos que de sur a norte descendían de la cordillera cantábrica a confluír en el cauce principal, la cota a superar no era excesiva, 158 metros, pero la carretera iba encajonada entre el río y los montes del Somo (con Coteró la Brena, de 1500 m, entre otros) que descendían con fuertes pendientes. Esta carretera fue construida a finales

de los años 80 del siglo XIX y en lo que sigue se comentarán las características y evolución de sus puentes.

El segundo tramo, de Vega de Pas al puerto de montaña, debía superar 796 metros, y seguía al río Yera por su margen derecha en sus primeros 7 kilómetros, cauce que cruzaba después con puentes en tres ocasiones, hasta alcanzar su cabecera; el gran desnivel a salvar obligó a seis importantes revueltas o tornos en esta parte final antes del puerto; esta carretera estaba en construcción a finales del siglo XIX y fue terminada a principios del XX.



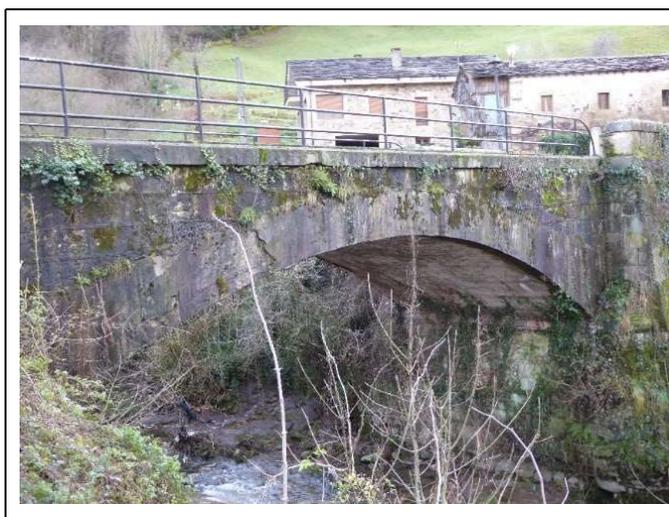
En la carretera intervino activamente el ingeniero Javier González de Riancho Ceballos, que conocía bien el territorio, había nacido en Ontaneda en 1825, siendo el proyectista de sus puentes (Vega, 1997); además, este técnico intervino en las obras de los ferrocarriles de Santander a Alar y de Santander a Bilbao, entre otras.

En el tramo inicial que nos ocupa, el primero de los puentes se encuentra en Entrambasmestas, donde la nueva carretera debía pasar el río Luena (o Magdalena), poco antes (unos 200 metros) de que éste confluya con el Pas, y lo cruzaba con una bella estructura pétreo de tres bóvedas escazanas, de 10

metros de luz y 2 metros de flecha, sus pilas tienen tajamares semicilíndricos y sus sombreretes son de cuarto de esfera; el aspecto global de la obra es semejante a la de los puentes de esta época.

Desde aquí hasta la Vega de Pas la vía se encuentra cinco afluentes de este curso fluvial; a saber, los ríos Aldano, Troja, Barcelada, Viaña y Yera (a este último lo cruza a la entrada de la citada villa pasiega). Cada uno de estos puentes, de un único vano, estaba resuelto con una bóveda pétreo escarzana, de 10 metros de luz y 2 metros de flecha. Tres de estos puentes (los que cruzaban los ríos Troja, Viaña y Yera) fueron destruidos durante la guerra civil y reconstruidos posteriormente.

La obra de cantería de los tres puentes pétreos originales que siguen en servicio es de buena calidad y se ha mantenido en adecuado estado durante más de 120 años. Merece la pena observar el buen trabajo realizado en los arcos de embocadura, tímpanos, impostas, pretilos e intradós de las bóvedas. Debe pensarse que este tipo de puentes de piedra dejó de hacerse en los años 20 de la siguiente centuria, por su alto coste y una vez que las estructuras de hormigón irrumpieron con fuerza en la construcción de estas importantes infraestructuras viales, por lo que los mismos quedan como ejemplo del modo de construir en la época finisecular del XIX.



El puente sobre el río Yera en Vega de Pas fue reconstruido, después de su destrucción en 1937, durante la guerra civil, con bóveda de hormigón sobre los estribos pétreos primigenios (LVC).

En los tres puentes destruidos en 1937, su reconstrucción se hizo ya con soluciones de hormigón; así, en el que salva el río Yera a la entrada de Vega de Pas, sobre los estribos pétreos originales, se construyó una bóveda de hormigón, pero para mantener el espíritu primigenio de la obra, los tímpanos y su imposta de remate son de fábrica pétreo; además, buscando ganar anchura de paso, en vez de pretilos de cantería tiene barandillas metálicas. 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>.

oooOOooo