

ISSN: 1576-7914 - e-ISSN: 2341-1902
DOI: <https://dx.doi.org/10.14201/cuadecici202223107131>

DESARTICULAR UN CAMINO PARA ARTICULAR SU PROTECCIÓN. EL REAL CAMINO DE CASTILLA A SANTANDER, INGENIERÍA VIARIA DEL SIGLO XVIII*

*Dismantling a Road to Articulate its Conservation.
The Royal Road from Castile to Santander, 18th Century
Road Engineering*

María Luisa RUIZ-BEDIA
Universidad de Cantabria. PCD Área de Proyectos

Fecha de recepción: 18/11/2021
Fecha de aceptación definitiva: 30/06/2022

RESUMEN: En la segunda mitad del siglo XVIII quedó concluido el Real Camino de Castilla a Santander, una de las grandes obras públicas que emprendió la Ilustración. Fue concebido como un camino moderno, ejecutado conforme a los criterios técnicos coetáneos y financiado por la Hacienda Real. Superviviente hasta la década de 1980, su huella es nítida en el territorio del valle por el que discurre, y varios de sus elementos integran el catálogo general de bienes culturales de Cantabria.

Palabras clave: caminos históricos; ingeniería de la Ilustración; patrimonio de obras públicas; arte e ingeniería.

ABSTRACT: The Royal Road from Castile to Santander is one of the great public works built during the Enlightenment. It was designed as a modern road, executed according to contemporary technical criteria and financed by the Real Hacienda.

* Este trabajo se ha desarrollado en el seno del Proyecto de Investigación I+D del Ministerio de Ciencia e Innovación *Agua y Luces. Tratados españoles de arquitectura hidráulica en la Ilustración* (PID2020-115477GB-I00).

Surviving until the 1980s, its trace is clear in the territory of Besaya valley. Several of its components make up the general catalog of Cantabria's cultural heritage.

Key words: Historical Roads; Enlightenment Engineering; Heritage Public Works; Art and Engineering.

El conocido como *Camino Real de Reinosa* fue un camino carretero construido en la mitad del siglo XVIII y usado, ya como carretera, hasta los años ochenta del siglo XX¹. Este camino ha tenido gran influencia en la organización del territorio de la actual Cantabria, al señalar de manera inequívoca el pasillo principal de las comunicaciones entre el mar (bahía de Santander) y la meseta castellana, que suceden por el valle del río Besaya, así como en la conformación del conjunto comercial-urbano-industrial más relevante en el contexto regional.

Con la lógica evolución del corredor y el desarrollo de nuevos trazados para comunicaciones, el *Real Camino* fue desarmándose por trozos, unas veces afectado por variantes de población, otras por el acondicionamiento progresivo que experimentó para convertirse en carretera, hasta llegar al momento actual. Hoy, con la autovía Cantabria-Meseta (A-67) canalizando lo fundamental del tráfico rodado, el *Real Camino* es memoria histórica de las dificultades que impone la topografía a determinados territorios y cómo se consigue la accesibilidad²; y se ha convertido también, por partes despedazadas, en un conjunto de bienes del patrimonio cultural de Cantabria.

En ese proceso de desmembramiento la parte del camino que atravesaba la hoz de Bárcena, caracterizada por laderas muy escarpadas y la fuerte pendiente que obliga a un rápido descenso del río Besaya, quedó pronto segregada del resto del trazado, ya en la mitad del siglo XIX. Esta circunstancia ha hecho que no haya experimentado grandes transformaciones, y las acaecidas no han sido tan agresivas como para alterar irremediamente el proyecto original.

Este fragmento del camino, algunas de las estructuras de paso que necesitó para su continuidad, elementos complementarios como piedras leguarias, piedras guardarruedas, así como travesías de núcleos de población o instalaciones fabriles que tuvieron su razón de ser al borde del camino, forman ahora parte del conjunto general de bienes culturales de la región. Analizar en qué modo lo hacen es una oportunidad de reflexionar sobre la gestión de un bien territorialmente extenso e insistir en el necesario enfoque territorial con el que hay que abordar el patrimonio

1. El tramo Reinosa-Torrelavega del corredor del Besaya fue uno de los casos de estudio analizados por Coronado Tordesillas (2003).

2. «Acceso», en la acepción de llegar o acercarse, es un término y concepto cosido a la historia de las comunicaciones en este lugar, tratándose primero de acceder de la Meseta al mar y después del mar a la Meseta («Plan de Accesos a La Meseta», «Acceso a La Meseta»).

viario, un patrimonio enriquecido de manera notable durante la Ilustración al emprenderse una serie de caminos de gran envergadura (Madrado, 1984).

1. EL CARÁCTER DEL CAMINO

La primera vez que se pensó en llevar a cabo una obra de estas características fue en el primer cuarto del siglo XVIII, en un contexto de rivalidad comercial, por controlar los intercambios de las lanas castellanas, entre las plazas de Burgos y Bilbao. Hacerse con su control y con la llave portuaria para su exportación mantuvo en franca pugna a los mercaderes castellanos y vascos durante varios años.

La monarquía borbónica, que no era nada proclive a consentir para su Real Hacienda la fuga de capitales que permitían las exenciones fiscales a las Vascongadas, decidió ponerse de parte de los comerciantes de Burgos e impulsar la apertura de una ruta terrestre hasta un puerto de mar distinto de Bilbao y hacer transitar por ahí las lanas. Así, los mercaderes burgaleses tendrían su camino y la Hacienda sus buenos ingresos.

Este primer proyecto les comitió al ministro José Patiño (Pulido Bueno, 1998 y Pérez Fernández-Turégano, 2004) y a José Campillo (Mateos Dorado, 1993), cuando este último se encargó de revitalizar los astilleros de Santoña y Guarnizo. Sabemos la intención de construir un camino entre Reinosa y Santander a través del valle del Besaya, y hacer transitar por él, además de lanas, las maderas recogidas a lo largo de la ruta, con destino a la construcción naval desarrollada en el Real Astillero de Guarnizo³.

Las obras para abrir el camino comenzaron con brío, pero a la muerte de Patiño, el «promotor directo de la idea» (Palacio Atard, 1960: 68), comenzaron a languidecer. Se correspondían con algunas de las secciones más ásperas del trazado: las hoces de Las Caldas, Iguña y Bárcena, en las que destacaban «cuatro puentes... el de el río Pedríz, el de el termino de santa Olalla, sobre el río Besaia, el de la Buelta de la hoz de Barzena, y el que se halla sobre el río Aguaio...» que permitieron la explotación de este sector del camino al menos entre los años 1731 y 1749⁴.

El definitivo empujón para la construcción de la carretera tuvo lugar bajo el reinado de Fernando VI, con el marqués de la Ensenada al frente de las Secretarías de Hacienda, Guerra, Marina e Indias. Inmerso en ambiciosos proyectos, uno de

3. Sobre el Real Astillero y la influencia del tráfico de maderas y del transporte de estas en el diseño del Real Camino pueden leerse Castañedo Galán (1983) y Fortea Pérez (2005).

4. La fuente en la que se apoya esta apreciación es una anotación sin data cronológica precisa (ca. 1748) integrada en Archivo General de Simancas (AGS), Hacienda, leg. 1917, y aneja a un documento de 1754 en el cual el maestro Marcos de Vierna plasmó las actuaciones llevadas a cabo en tiempos de Patiño. Este reputado constructor, que llegó a ser comisario general de Guerra y director de Puentes y Caminos del Reino, fue también el contratista principal de las obras del Camino Real. Para Vierna, véanse González; Aramburu; Alonso; Polo (1991); Escallada González (2006); Crespo Delgado (2013) y Cagigas Aberasturi (2019).

ellos era un plan de comunicaciones basado en tres grandes propósitos: el primero, construir un camino para el tránsito de carretas entre Castilla y un puerto del Cantábrico, que finalmente fue Santander, atravesando la cordillera Cantábrica; el segundo, construir el camino del puerto de Guadarrama, también apto para el tráfico de carros, que quedó abierto en sus 17 km de longitud a fines de 1750; y el tercero, enlazar los dos puntos de arranque de estos caminos –Reinosa y El Espinar– por una red de canales navegables (Delgado Barrado-Gómez Urdáñez, 2002 y Gómez Urdáñez, 2021). Estos dos caminos se estiman los primeros en ser pensados y ejecutados conforme a las nuevas consideraciones técnicas que estaban recogidas en los tratados sobre planificación y construcción de caminos de la época.

Así nació el Real Camino «para la comunicación y comercio, desde Castilla al Puerto de Santander [...] capaz de poder pasar por el dos carretas a un tiempo»⁵, cuyas obras se iniciaron en 1749 y concluyeron en 1753. Hasta la llegada del ferrocarril, terminado de construir en 1866, esta fue la principal vía de tránsito de los productos castellanos hasta la costa cantábrica.

Antes de proseguir con los trabajos en donde habían quedado detenidos se optó por un reconocimiento sobre el terreno para tantear la conveniencia de otra ruta, o incluso construir dos. No había duda sobre los puntos de origen (Burgos) y destino (puerto costero) elegidos por la Administración Central, pero se precisaba un reconocimiento del terreno por un técnico. Así, el ingeniero militar Sebastian Rodolphe se encargó de recorrer y cartografiar dos itinerarios, uno por el valle del Besaya y Campoo con apoyo en Reinosa –el ya iniciado– y otro por el paso de montaña de Los Tornos que llegaría hasta la costa, a los puertos marítimos de Laredo y Santoña. De este trabajo de campo nació el *Mapa Ydeal en que se demuestran los caminos desde la Ciudad de Burgos a las villas de Laredo, Santoña y Santander, con distincion de los Pueblos que se encuentran en ellos, distancias que hay de unos â otros y significacion de sus terrenos*, una interesante representación territorial de parte de la actual Cantabria en el siglo XVIII⁶.

Diferentes razones dieron preferencia a la ruta del Besaya, de modo que una Real Orden fechada en 29 de noviembre de 1748 decretó la construcción del tramo Reinosa-Santander del Real Camino a Burgos, a costa de la Real Hacienda (Coronado Tordesillas, 2003; Palacio Atard, 1960; Menéndez Martínez, 1987). La dirección de la obra recayó en el ingeniero Rodolphe y el contratista al que se adjudicó la subasta, en el verano de 1749, fue Marcos de Vierna, un personaje clave en la construcción de obras públicas en las décadas centrales del siglo XVIII y todavía faltó de un amplio estudio monográfico⁷. Cuatro años después (noviembre

5. AGS, Hacienda, leg. 917.

6. AGS, MPD, 21, 055. Está fechado en Burgos el 14 de octubre de 1748.

7. Sobre Vierna ver nota 4; sobre Rodolphe, quien tampoco ha merecido hasta la fecha un estudio particular, la semblanza que Juan Carrillo de Albornoz ha escrito para el *Diccionario Biográfico Español* de la Real Academia de la Historia.

de 1752) el *Camino Real* estaba terminado. La descripción de su trazado, conservada documentalment⁸, fue detallada por Palacio Atard en los años sesenta, e interpretada sobre el terreno, con criterio técnico, por el ingeniero de caminos Coronado Tordesillas (2003: 277-280) cuarenta años después. Fue un camino moderno, pensado con los criterios imperantes en su tiempo, trazado por las zonas más bajas, próximo al río y atravesando una sucesión de valles y pasos angostos (hoces) que le hizo cruzar un curso de agua importante, el río Besaya, en tres ocasiones, así como otros menores. La longitud total, contada desde Santander hasta la salida de Reinosa, abarcó unas 12 leguas, en torno a 70 km actuales.

Avanzando desde Castilla hacia la costa, que es como se pensó el camino, partía de Reinosa, muy pegado al terreno, hasta Cañeda. Desde allí descendía a media ladera por la hoz del arroyo Hayal, discurría frente a Lantueno y llegaba hasta Santiurde de Reinosa. Este descenso lo hacía por la ladera oeste, y cambiaba a la otra margen para adentrarse en la hoz de Bárcena, la más larga y compleja, hasta llegar a la zona baja. Cruzaba de nuevo el río, ascendía a Molledo y atravesaba el valle de Iguña hasta Las Fraguas. Una nueva hoz, la de Buelna, la recorría en paralelo al río por la margen oeste y desembocaba en el valle de Buelna, que atravesaba, hasta el último paso estrecho en Las Caldas. Continuaba el descenso paralelo al curso del río, pasaba por las poblaciones de Riocorvo y Cartes, donde volvía a cruzar el Besaya, para dirigirse hacia Torrelavega por Campuzano. La última parte de la ruta discurría por el llano de Barreda, Requejada, Rumoroso y Oruña. Aquí cruzaba el río Pas, el último gran obstáculo antes de llegar a Santander. Atravesaba Bezana e Igollo hasta Peñacastillo y entraba en la ciudad por «las puertas nuevas que en honor de los monarcas reinantes se llamaron San Fernando y Santa Bárbara [...] en granito y mármol, en colores blanco y negro; en cada una iba la efigie de cada uno de los reyes, labrada en piedra blanca» (Palacio Atard, 1960: 75)⁹.

8. *Relazion de las obras que contiene el nuevo camino, qe se ha construido, desde la villa de Santander, asta la de Reynosa, y pasa el rio Ebro, llegando asta el puente de Matamorosa, sobre el rio Yjar; que yncluiie doze leguas comunes de jornada, y entra en Castilla*, en AGS, Hacienda, leg. 917. Véanse igualmente los siguientes planos relativos al camino realizados por Vierna: «Plano que manifiesta el sitio de Becedo sus fuentes lavadero camino ES R[real] y terrenos q[u]e median entre los dos caminos huertas de d. Francisco de Jibaja y herederos de d. Marcos de Vierna p[o]r el sur y por el norte terreno del juego de pe[l]lota y parte de la huerta dela Vobeda y entrada de la Calleja», Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCV), Planos y dibujos, desglosados, 29; «Plano q[u]e manifiesta el sitio de Becedo sus fuentes, lavadero camino R[real] y terrenos que median entre los dos caminos, huertas (de Dn. Francis]co de Jibaja y herederosde Dn. Marcos de Vierna p[o]r el Sur y por el Norte, terreno de Juego de Pelota y parte de la Huerta», ARCV, Planos y dibujos, desglosados, 491; «Caminos principales que bajan a los Puertos desde las Peñas Altas que dividen a Castilla (1748)», Marcos de Vierna, AGS, MPD, 12, 156.

9. Hasta el primer tercio del siglo XIX, hasta su destrucción, los nombres de Fernando VI y su esposa Bárbara de Braganza estuvieron presentes en las puertas de San Francisco y Atarazanas. La actual calle de San Fernando, una de las principales de la ciudad, se corresponde con el Camino de

Recién terminada la construcción el *Real Camino* entró en servicio, soportando un intenso tráfico de carruajes, caballerías, lanas, maderas y otros productos que pagaban un impuesto de paso. Su buen rendimiento animó a mejorar la ruta hacia Burgos, y conseguir así la conexión con cuya idea nació. Pero en la primavera del año 1775 las lluvias provocaron una inundación tan grande que destruyó buena parte del camino. Su reconstrucción se hizo por trozos y ocupó quince años¹⁰. En el tiempo transcurrido el comercio lanero con Burgos perdió relevancia en favor de un nuevo producto, el trigo y la harina, que ahora desde Palencia, Herrera de Pisuegra y Aguilar de Campoo recorrían el camino para llegar hasta el puerto de Santander, lo que conllevó una modificación del trazado, formalmente aceptada en el año 1793.

En un progresivo estado de deterioro y atravesando por variadas vicisitudes en su explotación, el camino siguió prestando servicio a las comunicaciones entre Santander y Palencia a lo largo del siglo XIX. Y hacia 1840 se hizo la primera rectificación del trazado: la variante de la hoz de Bárcena. Fue temprana porque era una incongruencia respecto al criterio general del trazado de discurrir próximo al río para evitar subidas y bajadas malas para los animales de tiro, así que se hizo en cuanto se dispuso de recursos técnicos. Este antiguo tramo, singular por su longitud y dificultad, fue en el que comenzaron las obras del camino y la única zona en la que el trazado se separó del curso del Besaya. De su dificultad informó el ingeniero Rodolphe en el invierno de 1749, al expresar que a la paralización temporal de las obras ya había quedado abierto «lo más difícil y costoso del camino».

En el siglo XX, hasta la construcción de la carretera de los Accesos a la Meseta en los años ochenta, el resto del trazado fue conservado con mejoras localizadas y puntuales, como reconstrucciones, reparaciones y ensanchamiento de puentes, refuerzo de muros, señalización de los puntos más peligrosos, leves mejoras en las travesías, etc., lo que permite afirmar que el trazado de Rodolphe se explotó al máximo (Coronado Tordesillas, 2003: 302). La nueva carretera de los Accesos reutilizó el trazado del Real Camino en las hoces, donde el camino se hace presente en los puentes, pero no en los valles porque aquí se había convertido en la calle principal de los núcleos de población por donde se atascaba un tráfico cada vez más intenso.

En cuanto que obra de ingeniería, el Real Camino fue concebido para la circulación de un vehículo, más o menos largo, tirado por animales, generalmente aparejados. Por ello la geometría del trazado, tanto en planta como en alzado, debía vigilar pendientes (limitadas para la tracción animal) y curvas (inscripción del vehículo). La topografía y la red hidrográfica fueron claros condicionantes, y

Becedo «por el que se inició el tráfico cuando el Estado se hizo cargo totalmente de su conservación como carretera general de Castilla» (Simón Cabarga, 1980: 227-228 y 359-360).

10. Sobre los avatares técnico-administrativos del camino a lo largo del siglo XVIII y XIX, véanse Palacio Atard (1960) e Izquierdo Bartolomé (1996). Hay que anotar que en 1787 la explotación y conservación del Real Camino fue transferida al Real Consulado de Santander.

se eligió, como era común y se recomendaba desde la tratadística, usar el valle para el desarrollo del camino, con la excepción ya advertida de la hoz de Bárcena.

2. PROTECCIÓN Y CUIDADO PATRIMONIAL

La Ley del Patrimonio Cultural de Cantabria clasifica en tres grupos los bienes que integran el patrimonio cultural de la región: Bienes de Interés Cultural (inscritos en el Registro General de Bienes), Bienes Catalogados o de Interés Local (inscritos en el Catálogo General) y Bienes Inventariados (inscritos en el Inventario General del Patrimonio de Cantabria)¹¹. La mayor relevancia la tienen los *BIC*, porque cualifican aspectos destacados de la cultura de Cantabria. Para los Bienes Catalogados, los *BIL*, se reserva la característica de que ponen de relieve la identidad cultural de un municipio o localidad menor. Los Bienes Inventariados, *BIn*, afectan a bienes que merecen ser conservados, pero que no tienen, o se desconoce, la entidad suficiente para formar parte de los anteriores.

Para clasificar los bienes inmuebles que forman parte del patrimonio cultural se utilizan los siguientes tipos de declaración: monumento, conjunto histórico, lugar cultural, zona arqueológica y lugar natural. A su vez, los lugares culturales se clasifican en las siguientes categorías: jardín histórico, sitios históricos, lugares de interés etnográfico, paisaje cultural¹², rutas culturales, museos, archivos, bibliotecas, zona arqueológica y lugar natural .

En este contexto normativo se han protegido con algunas de estas figuras distintos bienes del camino: un tramo de su recorrido, dos cascos históricos, algunas piedras miliarias y un puente. Parece lógico pensar que, existiendo la figura de ruta cultural, al tratarse de una vía de comunicación terrestre, este sería el apartado más indicado. Pero no ha sido así, poniendo de manifiesto la falta de relación, a estos efectos, entre las rutas culturales y las infraestructuras lineales históricas. De hecho, las figuras que se han usado han sido las de monumento y conjunto histórico. Analizaremos seguidamente estos elementos protegidos.

2.1. El Camino Real de las Hoces

En 2005 se declaró bien de interés cultural, con la categoría de monumento, el llamado «Camino Real de las Hoces», en los términos municipales de Bárcena de Pie de Concha y Pesquera¹³. Este Camino Real de las Hoces, de casi 5 km de

11. Ley 11/98, de 13 de octubre, del Patrimonio Cultural de Cantabria. *BOE*, 12/01/1999.

12. Cantabria dispone de una legislación específica de paisaje desde el año 2014, Ley 4/2014, en cuyo preámbulo se hace constar que la categoría de paisaje cultural ya está contemplada en la Ley de Patrimonio Cultural.

13. *BOE*, 25/11/2005.

longitud, «los cinco cuartos de legua, del todo nuevos» del informe del ingeniero Rodolphe, se corresponde, como se indicó más arriba, con una porción de Real Camino, la que quedó desgajada del conjunto tras la variación de trazado sucedida hacia 1840, que se llevó por la parte baja del valle. No hay duda de que el paso por la hoz de Bárcena es una de las secciones con más personalidad de la ruta, por las exigencias constructivas que el medio impuso.

En el siglo XVIII, al elegir la cota de la ladera por la que convenía trazar el camino, se sopesaban las ventajas e inconvenientes de hacerlo discurrir por las zonas altas próximas a las divisorias o por los terrenos bajos del fondo del valle, que es por donde transcurrió. Pero el paso de la hoz de Bárcena tuvo que hacerse a media ladera, pues no fue posible llevarlo por la parte baja a causa de la angostura del valle y por la presencia de un gran macizo rocoso, la peña de la Revoltona, que impedía el paso junto al río y además precisaba de un gran puente para cruzar el arroyo que vierte al Besaya. Así que el camino se elevó sobre el peñasco para seguir a media ladera rodeando el barranco hasta cruzar el río por el fondo del valle, configurando un «balcon sobre el río Besaia; que se eleba sobre el; como trescientas tuesas, formando el terreno desde dicho río asta el camino, un declivio como de sesenta grados de ynclinación, poblado todo de arboles de robre, ayas, y abellanos, y ynterpoladas algunas peñas que parecen torres»¹⁴, magnífica descripción del paisaje a cargo de Vierna. Todas esas masas de vegetación autóctona fueron en cierto modo víctimas del camino, porque fue esta ruta la que posibilitó su tala y transporte hasta los astilleros y ferrerías donde fueron transformados.



Figura 1. La carretera N-611 y el Camino Real (MRB).

14. *Relazion de las obras, op. cit.*

Para poder acomodar en este terreno una buena calzada para la circulación de carros se hacía necesario construir una plataforma horizontal de anchura suficiente, lo que obligaba a mover las tierras, desmontando unas partes para terraplenar otras. En esta compensación de volúmenes, cuando la pendiente de la ladera era muy grande se requería la construcción de muros de sostenimiento¹⁵. Estos muros, poco visibles al estar profusamente tapizados de vegetación, han sostenido hasta hoy el Camino Real de las Hoces. Están formados por mampuestos de gran tamaño dispuestos sin mucho esmero y coronados por losas longitudinales sobre las cuales se dispusieron las piedras guardarruedas. En algunas partes de ese muro también existen obras de drenaje transversal, actualmente inaccesibles por estar cubiertas de tierras y vegetación.

Cuando se perdía la continuidad porque se precisaba cruzar un barranco, los tratados de la época, como por ejemplo el *Traité de la construction des chemins* (1755) de T. Gautier, sugerían la construcción de un puente apoyado en las zonas sólidas de la ladera. Esto es lo que se hizo aquí para salvar el arroyo de La Regata, a veces también llamado de La Revoltona, término este que parece tener origen en la revuelta que hace el camino para entrar en el pequeño valle del arroyo, cruzarlo con una obra de fábrica y continuar por la ladera. En este sentido, puede decirse que el Camino Real de las Hoces es memoria construida de las soluciones indicadas por los tratados teóricos de construcción de caminos del siglo XVIII.

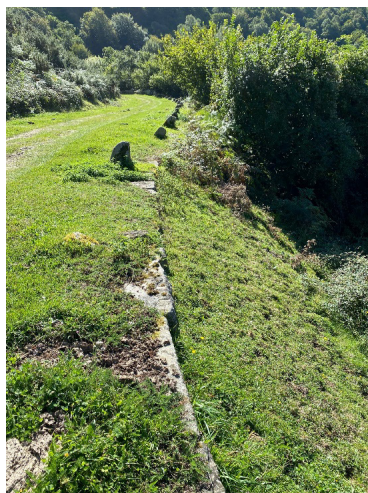


Figura 2. Muros de sostenimiento y piedras guardarruedas en el Camino Real (MRB).

15. Coronado (2003: 312) ha señalado la existencia de dos tipos de muro: los descritos en la hoz de Bárcena y otros de sillaría mejor ejecutados, ubicados en zonas donde el desbordamiento del río podía afectar al camino, como de hecho sucedió. Así que es posible que los de sillaría sean más modernos que los de mampostería, rehechos tras la riada de 1775.

No es azaroso, por tanto, que la descripción del bien que hace la declaración BIC confiera prácticamente toda la relevancia cultural del camino a su originalidad («actualmente se conserva en su original disposición»), al contexto histórico en que se gestó el conjunto de la ruta (política de comunicaciones del marqués de la Ensenada) y a su capacidad para interactuar con el territorio atravesado y generar una adaptación («a esta obra se debe también la creación de molinos, ferrerías y la producción de bienes de equipo de todas clases... la cabaña ganadera creció y se especializó en la producción de bueyes de tracción»), como así sucedió.

La declaración BIC incluye también la delimitación de un entorno de protección que se extiende a lo largo de los casi 5 km de longitud que tiene el monumento, con un tratamiento diferente a cada lado del mismo, en función de las peculiaridades de cada ladera, de modo que por el oeste la delimitación llega al cauce del río Besaya y por el este «se ha optado por mantener una distancia similar», aunque en ningún caso hay una indicación concreta, numérica, del entorno acotado, que incluye también construcciones y espacios vinculados al camino (abrevaderos, áreas de descanso).

Un año después de la declaración, y con el objetivo de conformar un inventario, se llevó a cabo un estudio de sus restos en superficie¹⁶. Hacia el año 2011, en el contexto de la inauguración del Centro de Interpretación *El Camino de las Harinas* en la localidad de Pesquera¹⁷, sito en una de las instalaciones de molienda que nació y creció con el Real Camino, se idearon acciones para la dinamización de las diferentes rutas del tramo montano que recorren el corredor del Besaya, entre ellas este camino. En una parte del museo se ha instalado una exposición con objetos vinculados al mundo del transporte (arriería, carretería, ferrocarril). Se han fomentado también actividades de senderismo, como la llamada «Ruta por la Calzada de Las Conchas», que sigue un camino romano, o la «Ruta del Camino Real de la Hoz de Bárcena», entre la vuelta de El Gorgollón y el pueblo de Bárcena de Pie de Concha. Como apoyo a estas actividades camineras se diseñaron carteles que fueron instalados, en el caso del Camino Real, en el acceso de Bárcena, así como en algunos puntos a lo largo del camino. Lamentablemente, en la actualidad su conservación es muy deficiente.

16. *Descripción física de los restos del Camino Real en la Hoz de Bárcena*, GROMA. Estudio de Arqueología y Patrimonio, 2006. Recogido como Anejo 4 en Ansolá Fernández y Sierra Álvarez (2007).

17. <https://cima.cantabria.es/los-caminos-de-la-harina>. En octubre de 2010 se inauguró este centro de interpretación «del patrimonio industrial y de obra pública» tras muchos años de gestiones que implicaron al Ayuntamiento de Pesquera, a la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, al Colegio de Ingenieros Industriales y al grupo de investigación Geografía Histórica del Paisaje de la Universidad de Cantabria. La maquinaria de la fábrica de harinas La Montañesa, sede del museo, está incluida en la relación de Bienes Inventariados del patrimonio cultural de Cantabria, siendo el objetivo de esta instalación didáctica y divulgativa «la difusión y valoración del patrimonio territorial» (BOC, 15/05/2003).



Figura 3. Cartel informativo en el recorrido del Camino Real de las Hoces (MRB).

No he podido obtener información fidedigna de la afluencia de visitantes al camino, ya que no existe un registro al efecto. En todo caso, se trata de una vía de comunicación viva por la que transitan animales domésticos (vacuno) y salvajes (jabalí), vehículos todoterreno en los que se desplazan los vecinos a sus quehaceres, pero no demasiados senderistas. Años antes de su declaración cultural, este camino del siglo XVIII ya se usaba como recurso didáctico en la formación de estudiantes universitarios, en concreto en las materias de Historia y Patrimonio de Obras Públicas de las titulaciones de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos e Ingeniero Técnico de Obras Públicas¹⁸. En realidad, no solo este tramo, sino el conjunto de la traza a lo largo del valle, que fue reutilizada por las carreteras llevadas a cabo en los siglos XIX y XX (Valladolid-Santander, N-611 y Accesos a la Meseta).

De hecho, el análisis de diversos tramos del Camino Real y de la carretera posterior que en él se apoyó permite reflexionar sobre la evolución de los caminos y cómo abordar su conservación. Por ejemplo, en el término de Molledo, la variante que introdujo la carretera de los Accesos a la Meseta, que no aprovechó el trazado existente porque en los valles el camino se había convertido en la calle principal, permite reconocer perfectamente elementos constructivos del camino

18. Pueden consultarse los planes de estudio Plan de Estudios 82 y Plan de Estudios 99 de los cursos académicos 1999-2000 a 2011-2012, y programas de las asignaturas «Historia de las Obras Públicas» y «Patrimonio de las Obras Públicas» de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Cantabria. <https://web.unican.es/centros/caminos/informacion-general>

del siglo XVIII y su reuso posterior como carretera decimonónica. Al borde de la vía, se levanta un edificio religioso con la advocación de Virgen del Camino, construido en el siglo XVIII. Esta interesante sección del Camino Real, que aquí también es carretera, no goza de reconocimiento cultural oficial, pero no hay duda de los valores que reúne, todos expresivos de la relación de las sucesivas vías de comunicación con la articulación del territorio¹⁹.



Figura 4. Obras de drenaje transversal en el Real Camino a su paso por Molledo (MRB).

2.2. Los conjuntos históricos de Riocorvo y Cartes

A la salida de la pequeña hoz de Las Caldas, que separa el valle de Buelna de Torrelavega, se localiza el término municipal de Cartes, al que pertenecen las entidades de población de Riocorvo y Cartes.

19. Según se observa en el listado de patrimonio de Cantabria, los caminos constituyen un bien a proteger, como sucede, además del *Camino Real de las Hoces*, con la *Calzada Romana del Valle del Besaya*, la *Calzada Romana de Monte Fresneda*, el *Camino de Santiago-Camino de la Costa o Norte*, la *Ruta Lebaniega que enlaza el camino de Santiago de la Costa con el Camino Francés* y con el *Camino del Besaya*, en este caso un bien con una descripción muy difusa, que «sigue en parte el trazado de la antigua calzada romana del Besaya, enlazándose con la principal ruta jacobea por Osorno, en Palencia. El camino está cuajado de monumentos románicos, sin duda alguna el principal foco de este estilo en Cantabria. Ha pervivido hasta la actualidad, aunque a partir de los últimos siglos se ha variado sensiblemente su trazado, discurriendo actualmente la carretera principal por el Pozazal, al Oeste del antiguo trazado». https://www.culturadecantabria.com/listado-patrimonio/-/asset_publisher/nrM6jNdf-QqpO/content/camino-del-besaya?_ Resulta muy llamativo que se empleen diferentes categorías para el mismo tipo de bien: zona arqueológica, conjunto histórico, ruta cultural o monumento.

Riocorvo, *Rucorbo* en los documentos del siglo XVIII, es un núcleo de población anterior al Real Camino, que sirvió como punto de apoyo para su trazado y a la vez se benefició de la actividad asociada al tránsito por el mismo. Creció linealmente acompañando el desarrollo del camino, hasta el punto de que esa carretera era también su calle principal.

La variante de Riocorvo fue proyectada en 1969, y con ella se buscó solventar el paso estrecho de los vehículos entre los edificios alineados en los bordes del camino, además de arreglar una socavación producida por el río y ensanchar el viejo pontón sobre el arroyo Pedriz. Años después esta variante fue utilizada para la carretera de los Accesos, con la consecuencia de dejar desconectada la travesía, que se ha convertido en una calle en fondo de saco, solo para peatones y vehículos residentes. Esto tiene muchos inconvenientes, los derivados de la accesibilidad, y la ventaja de ayudar a delimitar y significar un espacio muy concreto.

Riocorvo fue declarado conjunto histórico-artístico²⁰. En la justificación de la declaración se alude a su estructura organizada en torno al camino, y sobre todo a que en el borde de ese camino «se alinean las principales edificaciones en las que abundan los escudos [...] destacar la iglesia, cuya fachada de gran sobriedad clasicista apenas resalta por su sencillez [...] y la Casa Consistorial, con soportales de medio punto en la planta baja».

En Riocorvo el camino salvaba el arroyo Pedriz con un puente formado por una bóveda de sillería de medio punto, cuyo origen se remonta a las primeras obras, las que se llevaron a cabo desde la década de 1730. Marcos de Vierna lo describió como una estructura de piedra labrada de siete toesas de luz «que allí había construido desde los tiempos de Patiño» (Palacio Atard, 1960: 77). En 1960 se proyectó su ensanche, yuxtaponiendo a la bóveda de piedra otra de hormigón. Dejó de servir a la carretera cuando se llevó a cabo la variante, y ahora se usa para acceder a la zona del balneario de Las Caldas (Coronado Tordesillas, 2003 y *Catálogo*, 1998). El puente queda fuera de la delimitación de protección patrimonial.

Riocorvo ha sido premiado con el distintivo de *Pueblo de Cantabria-2021* que otorga la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria²¹. Su finalidad es reconocer a los ayuntamientos, entidades locales y vecinos sus iniciativas y realizaciones encaminadas a mantener los pueblos «en el marco de la defensa de los valores tradicionales, del entorno natural y ecológico, del patrimonio histórico, cultural y artístico, y de la calidad de vida de los ciudadanos». En este caso se hizo valer que el proyecto usaba el camino, la calle principal, como eje integrador para con los demás elementos del pueblo, incidiendo, por tanto, en la importancia vertebradora de estas estructuras lineales.

20. BOE, 17/07/1981.

21. BOC, 14/06/2005.



Figura 5. El Real Camino a su paso por Riocorvo (MRB).

Cartes experimentó una evolución similar y anterior en el tiempo, ya que constituyó la primera variante de población del corredor del Besaya, llevada a cabo en 1941. La carretera discurría encajada entre los edificios, sobreelevada respecto de la acera y con un gálibo limitado por el paso bajo los arcos de los torreones, así descritos en 1754: «Ecsiste en esta (villa) un castillo antiguo compuesto de cuatro torreones unidos por pequeñas cortinas, y situado sobre la carretera de modo que le atraviesa pasando por sus antiguas puertas»²².

La travesía fue cedida al Ayuntamiento en 1962. En 1999 se recuperó oficialmente el nombre de *Camino Real* para designarla, siendo la calle principal del pueblo. En 1985 fue declarado Conjunto Histórico, y desde 2012 los torreones son Bien de Interés Cultural con la categoría de monumento²³. En la descripción del bien se hace constar que la fortaleza «intencionadamente fue levantada sobre el Camino Real».

2.3. Las piedras leguarias de Buelna

El valle de Buelna, el segundo más importante del corredor por sus dimensiones y desarrollo, está encajado entre los desfiladeros de Somahoz y Las Caldas.

22. *Relazion de las obras...*, *op. cit.*

23. *BOE*, 18/04/1985 y *BOC*, 29/03/2012.

Aquí se conservan tres leguarios de los veinticuatro que tuvo el camino²⁴. Estas piedras eran usadas para identificar el trazado y señalar la distancia, en leguas y medias leguas, entre Reinosa y Santander.

Cuando el Real Consulado de Santander se hizo cargo de la explotación del Camino Real, en el año 1787, puso al arquitecto Hilario Alfonso de Jorganes al frente de las obras de reparación del mismo, y parece que a él se debe el diseño de estos hitos, compuestos de una pilastra de sección cuadrangular con el fuste partido en tres piezas, una moldura y un remate piramidal; el espacio superior era el indicado para tallar la inscripción²⁵.

En el año 2002, la Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria resolvió incluir en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria dos leguarios ubicados en Barros y Somahoz, en el término municipal de Los Corrales de Buelna²⁶. La motivación estribaba en que «estos indicadores de distancia fueron colocados en 1753 con motivo de la construcción del Camino Real». Diez años después a estos dos leguarios se unió otro más sito en el mismo municipio, en la población de Caldas de Besaya, al considerar su vinculación con los inscritos²⁷.

Los leguarios fueron analizados en detalle por E. Nolte, quien trató de comprobar en primer lugar la veracidad de su posición, es decir, si la distancia indicada era la correcta desde el punto señalado; en segundo, su cronología, para saber si se correspondían con la señalización del primer camino (año 1753) o con las reconstrucciones de treinta años después, y en tercer lugar realizó un estudio epigráfico (Nolte y Aramburu, 2004). No puede afirmarse de manera concluyente que estén en el emplazamiento certero ni cuándo fueron colocados. En la actualidad se han restaurado y los tres están unidos por la llamada «ruta cultural de Los Leguarios», indicándose que eran data del Camino Real.

24. Se conservan otras piedras leguarias, al menos, en Mataporquera, Arenas de Iguña y Pesquera. En estos casos no gozan de protección cultural. La cifra de 24 «columnas miliares» procede de un documento de 1789 y está recogida en Nolte y Aramburu (2004) y Ansola Fernández (2007: 52).

25. En el Archivo Histórico Provincial de Cantabria (Consulado, leg. 118) se conservan los planos y descripciones del diseño.

26. *BOC*, 31/07/2002.

27. *BOC*, 8/11/2012. La inclusión en el Inventario General se hizo con la categoría de monumento. OLNA, una asociación ciudadana en defensa del patrimonio y la cultura de los valles de Buelna y Cieza, venía promoviendo desde el año 2000 la restauración de las piezas, así como el traslado al lugar en que fueron encontradas, y desde 2004 su protección.



Figura 6. Piedra leguaría en Las Caldas (MRB).

2.4. Los puentes de Arce, Cartes y Matamorosa

Los puentes fueron un elemento determinante en la continuidad del trazado del Real Camino. En general, su ubicación respondió a razones constructivas y de cimentación, tratando de abaratar costes y evitar añadir dificultades, por lo que se aprovecharon pasos ya existentes. El criterio era mantenerse en la misma ladera, excepto cuando hacerlo era más caro que cruzar el río y cambiar de orilla con un puente. El cauce principal, el Besaya, se cruzó tres veces, pero fue preciso disponer de obras de paso para salvar todos los cauces que vierten a ese río, así como otros cauces importantes, como el Híjar o el Pas, que interceptaron el trazado. De todos ellos, unos han desaparecido; otros permanecen en mayor o menor medida modificados por necesidades funcionales de la carretera, por haber sido destruidos por causa bélica o inundaciones, y únicamente dos –el llamado del Rey en Molledo y el de Las Fraguas– mantienen sensiblemente su hechura original. Junto a estos dos, los puentes de Arce, Cartes y Matamorosa son tres de los más relevantes y muestran diferentes formas de abordar su naturaleza histórica y su uso actual.

La puente de Arze es un buen ejemplo de aprovechamiento de puentes pre-existentes. Este paso se localiza en el término municipal de Piélagos y salva el río Pas. En el trabajo de campo que realizó Rodolphe en 1748 para proyectar el itinerario eligió pasar por Oruña y Arce, pero no debió apreciar que el puente estuviera en mal estado porque no anotó nada al respecto en su relación²⁸. En

28. *Relacion del Reconocimiento hecho de orden de S.M. en los caminos desde la ciudad de Burgos a las villas de Santoña y Santander con el tanteo prudencial del coste que se necesitaria para hacer los segura y comodamente transitables a todo Genero de Carruages*, AGS, Hacienda, leg. 917.

cambio, en el informe sobre las obras realizadas elaborado por el contratista seis años después se anotó que este puente era «de construcción antigua... cuya forma era con cinco arcos, los dos primeros de a trece tuesas de diámetro cada uno; el tercero de diez, el cuarto de siete y el último de cinco tuesas: de los cuales se hallaban arruinados el tercero, y cuarto... los que se han redificado nuevamente uniformes a la construcción de el todo ese puente»²⁹. El peculiar alzado de este puente se debe a que los estribos están a distinta altura, uno de ellos apoyado en un macizo rocoso, con lo que resulta un perfil de doble rasante disimétrica.

El puente de Arce está datado a finales del siglo XVI, pero se rastrea en los documentos desde al menos una centuria antes³⁰. Abundan los pleitos que dejan ver los problemas que dio la cimentación, tanto por la deficiente técnica de pilotaje como por su emplazamiento en el curso bajo del río, donde se acumulan muchos sedimentos y, como anotó Vierna, «el ynconbeniente, de bañarla el flujo y reflujo, de el mar».

Los trámites para su declaración como bien cultural comenzaron en 1980, y de esa década datan algunos estudios que buscaban motivar que presentaba el suficiente interés como para ser declarado monumento nacional. El informe de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando concluyó que tenía «sobrados méritos para serlo», en razón de su estilo y antigüedad, que incluso sugirieron que fuera mayor³¹. Cumplida la tramitación administrativa requerida, en 1984 fue declarado monumento histórico artístico de interés provincial como *Puente del siglo XVII en Arce*³².

En la relación oficial de patrimonio cultural de Cantabria figura con una descripción que destaca únicamente el relato de sus orígenes y vinculación con los maestros canteros trasmeranos que intervinieron en su construcción, fiel a la memoria histórico-descriptiva elaborada para su tramitación, pero no se establece vínculo alguno con el Real Camino.

Hasta el año 1960 sirvió para el tránsito de la carretera N-611. En esa fecha se construyó, aguas abajo, la variante que incorporó un nuevo paso formado por una estructura de dinteles. Con las transferencias autonómicas el *Puente Viejo* pasó a ser competencia del Servicio de Carreteras Autonómicas del Gobierno de Cantabria, ya que por él discurre el trazado de la carretera CA-924, que desde 2019 no permite el paso de vehículos pesados.

En el año 2012 la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria estudió el estado general del puente para valorar si procedía su rehabilitación, y

29. *Relazion de las obras...*, *op. cit.*

30. *Inventario de puentes del término municipal de Piélagos*, Santander, 2000.

31. Expediente de declaración de Monumento histórico artístico a favor del Puente Viejo del siglo XVI de Puente Arce (Santander), Gobierno de Cantabria.

32. *BOE*, 14/01/1985. Puede pensarse que fecharlo un siglo después fuera una errata, pero no lo parece porque el decreto posterior que delimitó el entorno de protección del bien ha seguido manteniendo la misma cronología. *BOE*, 13/07/2004.

en qué modo hacerlo, al tratarse de una estructura funcional. El proyecto puso de manifiesto diferentes patologías, algunas de gran relevancia, como el descalce de la pila central, y otras menos graves como desplome de los tímpanos, deterioro de sillares, filtraciones en las bóvedas y abundante vegetación intrusiva. Se consideró también organizar en sus inmediaciones un centro de interpretación sobre la cantería y la construcción de puentes de piedra³³.

El conjunto de las obras planteadas no se ha ejecutado aún, pero en 2019 se elaboró un proyecto para abordar lo realmente perentorio, que es la estabilización del puente, que se acometerá en breve plazo³⁴. Inspeccionadas al efecto las cimentaciones, se apreciaron erosiones graves en un estribo y, sobre todo, en la pila mayor, por lo que se van a sanear y rellenar con hormigón las cavidades existentes, incluyendo la cepa original. Al tratarse de un bien catalogado la intervención debería contar con la aprobación de la autoridad cultural correspondiente, que no parece ser necesaria porque el aspecto exterior del puente, lo visible, no será modificado.

A la salida de la población de Cartes, el camino cruzaba por tercera vez el río Besaya, y aquí se construyó la que se consideró la obra de paso más importante, el puente de Santiago de Cartes. Vierna anotó que cuando el camino se encuentra con el río Besaya «sobre dicho río se ha construido un puente que llaman de Santiago», pasando a describir las luces de cada uno de los cinco arcos que componen la estructura, así como la altura de pilas, estribos, pretiles, el material, la estereotomía y cada elemento constitutivo del puente³⁵.

El aspecto actual que presenta es el resultado de varias reconstrucciones, lo que hace valiosa la descripción, además, porque tres arcos de este primer puente fueron destruidos en la riada del año 1775. En la inspección llevada a cabo en 1786 se anotó en el informe de obras necesarias que «en dicho Puente de Santiago que parte de él es nueva obra executada el año de 1784 hize un ligero reconocimiento con los dibujos en la manos dispuestos... en el que solo note unas cortas grietas que no merecen nada de atención sino muestran por el exterior un ligero y poco mulido trabajo de la obra»³⁶.

Esa reforma parece que varió la geometría de las bóvedas afectadas, como quedó reflejado en 1845, fecha en que es descrito como un «puente de sillería de

33. *Proyecto de rehabilitación del puente medieval de Puente Arce*, año 2012, Dirección General de Obras Públicas, Consejería de Obras Públicas, Gobierno de Cantabria.

34. *Trabajos de estabilización estructural mediante recalce y consolidación de las cimentaciones de los elementos de apoyo, de puente del siglo XVII de Arce sobre el río Pas, en la carretera autonómica CA-924. Puente Viejo de Puente Arce*, año 2019, Servicio de Carreteras Autonómicas, Dirección General de Obras Públicas, Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo, Gobierno de Cantabria.

35. *Relazion de las obras...*, *op. cit.*

36. Reconocimiento del estado del Camino Real entre Quintanilla y Santander e informe de obras necesarias realizadas por Manuel de Echanove, 1786. Citado por Ansola (2007).

5 arcos tres nuevos carpaneles y dos viejos de ½ punto en buen estado»³⁷. Más de una década después otra descripción del camino informaba que «desde la salida de Cartes baja suavemente la carretera en dirección al río... y atraviesa el Besaya por un solido puente de piedra de moderna y muy buena construcción de 5 arcos de 47 pies de luz, 36 de altura, 300 de longitud y 20 de anchura»³⁸.

En 1941 la variante de Cartes tomó el puente como punto fijo para el nuevo trazado, dando continuidad a la carretera por la parte trasera del pueblo, variante que incluso hoy sigue soportando un tráfico intenso. La necesidad de mantenerlo funcional y conforme a la normativa ha determinado las reparaciones llevadas a cabo en los últimos años, como el ensanche de la plataforma mediante voladizos laterales de acera de hormigón armado. En 1982 se proyectó un refuerzo general, que debió subsanar la pérdida de piezas y las numerosas señales (grietas, desplazamientos, abombamientos...) que indicaban su deficiente comportamiento estructural. A esta intervención responden las tres bóvedas de intradós de hormigón adosadas a las de sillería, apoyadas en muros verticales del mismo material y cosidas con bulones a las pilas de piedra. En ese momento también se protegió la cimentación de las pilas con escollera de canto rodado y aglomerantes, pero esta desapareció en pocos años arrastrada por las riadas.

El puente de Cartes, como sucedió con otros del Real Camino, tuvo problemas de cimentación, el punto más débil de la construcción de puentes en el siglo XVIII, a pesar de emplearse la técnica del pilotaje. Así lo describió Vierna, cuando relata los esfuerzos de doscientos operarios sacando el agua con cubos «asta que se halló un cascajo unido; y sobre el, se sentó un zampeado o enrejado, de madera de roble verde, con mas de un pie de rey en cuadro, ejecutando el correspondiente en cada machon». Esas antiguas cepas se vieron hace dos décadas cuando se llevó a cabo el refuerzo definitivo de las cimentaciones³⁹.

No cabe duda de que el aspecto del puente actual poco tiene que ver con la imagen del viejo puente, pero esto no anula su posible valor como patrimonio de obra pública, aunque ningún aspecto del puente ha sido contemplado en la declaración de interés cultural del conjunto histórico que abordé en un epígrafe anterior⁴⁰. Lo que sí se ha hecho, por iniciativa municipal y con el apoyo de la Administración autonómica, es colocar un cartel informativo relativo al primer paso

37. *Planos itinerarios... de Pedro Celestino Espinosa*, 1875. Citado por Coronado Tordesillas (2003: 134).

38. *Memoria general y observaciones parciales entre Cañeda y Santiago de Cartes del itinerario de la Carretera General de Santander a Palencia en su tramo Canduela-Peñacastillo*, 1858. Citado por Ansola (2007).

39. *Proyecto de rehabilitación. Puente de la CN-611 sobre el río Besaya en el pk 181,5 (antiguo). Puente de Cartes. Inventario de puentes del término municipal de Cartes*, Santander, 2002.

40. En 1867 se incluyó en el *Catálogo Monumental de Don Ángel de los Ríos y Ríos* en razón de su calidad y diseño de la construcción. Ver Cabrales Arteaga (2015).

construido en el espacio verde habilitado junto al río, del que parte una senda peatonal que discurre bajo una de las bóvedas.

El puente de Matamorosa también es anterior al Real Camino, probablemente de origen tardomedieval⁴¹, e igualmente fue elegido como punto de paso. Se localiza en el límite entre los términos de Reinosa y Campoo de Enmedio y salva el curso del río Híjar, que aporta su caudal al Ebro. En 1754 fue reparado para el camino que «sigue asta el puente que llaman de Matamorosa... cuia fabrica es antigua por lo que se hallaba deteriorada, y habiendose reedificado lo que faltaba», como hizo constar Vierna.

Lo que hoy se observa es un puente de sillería arenisca blanda formado por siete bóvedas de medio punto separadas por pilas con tajamares apuntados aguas arriba y rectos aguas abajo, que en planta se ensanchan para formar apartaderos. A comienzos del siglo XX el puente constaba de 8 vanos con luces inferiores a los 10 m y dos arquillos aliviaderos menores en la margen derecha, con una longitud total de poco más de 100 m. Esos aliviaderos ya no existían en 1958, y años después se cegó totalmente uno de los arcos y otro parcialmente, en el lado de Matamorosa, lo que ha acortado la longitud del puente. En este lado se han depositado sedimentos y vertidos que han permitido, por un lado, ganar superficie de suelo, pero, por otro, reducir significativamente su capacidad de desagüe, además de estrechar el cauce⁴².

Otras intervenciones tuvieron lugar a lo largo de los siglos XIX y XX, y en todas ellas se buscó adecuar el puente al tráfico rodado, con vehículos cada vez más grandes y veloces, ya que siguió sirviendo al camino cuando se convirtió en carretera nacional. Es un puente estrecho, con 4,15 m de anchura entre pretiles. En 1958, al observarse grietas y astillamientos en las dovelas del intradós de varias bóvedas, se llevó a cabo su refuerzo mediante rellenos con hormigón y lechada de cemento, y también se mejoró el firme con una rodadura de gravilla y betún asfáltico⁴³. En la memoria del proyecto se hace constar la antigüedad de la estructura y los inconvenientes que causa al tráfico «por lo que habrá que sustituirle por otro».

Esa sustitución no se llegó a producir, y ya como apoyo al trazado de la antigua N-611 (la variante de población cruzó el río con un puente nuevo) en el año 1995 experimentó otra reparación, a la que debe su aspecto actual. Los daños observados fueron de nuevo aberturas y agrietamientos de las bóvedas, de tímpanos

41. Constan evidencias documentales del año 1588, con trazas y presupuesto para construir, o quizá reconstruir, un puente sobre el río Yjar; y del siglo XVII ofertas de canteros para reparar varios puentes, entre los que se cita este. *Inventario de puentes del término municipal de Reinosa*, Santander, 1999.

42. A finales de 2019 sucedió una gran inundación que destapó parcialmente el vano cegado. Ver *Inundaciones río Híjar. 19 de diciembre de 2019. Causas de lo ocurrido*, Reinosa, 2020.

43. «Proyecto de reparación del puerto (sic) sobre el río Híjar», en *Inventario de puentes del término municipal de Campoo de Enmedio*, Santander, 2001. Años antes se rehicieron dos bóvedas que fueron destruidas en la Guerra Civil.

y desplome de pilas, así como un drenaje general muy deficiente. La solución de urgencia optó por grapar con redondos corrugados los sillares de arenisca en aquellos lugares en que estaban desplazados, por inyectar lechada de cemento y por colocar desagües de PVC de amplio diámetro embutidos en la fábrica para canalizar el agua hacia el exterior. También se taladraron mechinales en el intradós de las bóvedas con la misma finalidad de drenaje.

En 2017 se construyó una pasarela peatonal unos pocos metros agua arriba, apoyada en un pilar que se sitúa en el terreno ganado al cauce; una petición largo tiempo ansiada por los vecinos de las poblaciones a uno y otro lado del puente que cada día convivían con el tráfico en su estrecho tablero. En esta misma actuación se extendió una nueva capa de aglomerado en el puente viejo. Varios años antes ya se habían elevado los pretilos mediante una barandilla metálica cosida a su fábrica, necesaria, precisamente, por los sucesivos recrecimientos del firme.

Actualmente, el puente queda dentro del perímetro del *Parque Fluvial Ebro-Híjar* que busca mejorar las condiciones naturales de los cauces, así como incrementar su valor paisajístico y sociocultural⁴⁴. Este puente ha quedado expresamente incluido entre los elementos ambientales significativos del entorno del proyecto, dentro del patrimonio cultural. Ahora se está estudiando la ampliación del tablero para permitir dos carriles, al parecer necesarios para dar servicio al intenso flujo de vehículos hacia el polígono industrial de la zona, lo que ha inquietado a asociaciones ciudadanas de defensa patrimonial, que reclaman que «se respete la visión total de los alzados de esta centenaria estructura pétreo», a lo que ha respondido la Administración que «proteger la estética del puente de Matamorosa es lo que más nos preocupa»⁴⁵. Ya se han realizado los estudios geotécnicos que permitan conocer la respuesta del terreno frente a la ampliación del puente. Todas estas actuaciones han tenido algo en común: nunca han considerado necesario un estudio a fondo del puente no ya como elemento que forma parte de una infraestructura lineal histórica, ni tan siquiera bajo la consideración de monumento singular.

44. BOE, 19/12/2011.

45. Ver «El puente histórico entre Reinosa y Matamorosa», artículo de opinión del Grupo Alceda (*El Diario Montañés*, 29/6/2021). Ver también *El Diario Montañés*, 05/7/2021, donde se «garantiza la visión total de las actuales fachadas de la estructura de piedra».



Figura 7. El puente de Matamorosa tras la reparación de 1995 (MRB).

3. LA PROTECCIÓN DE LOS BIENES CULTURALES TERRITORIALMENTE EXTENSOS

El Real Camino constituye un valor que ha sido y es percibido no solo por los responsables culturales de la Administración regional y local, sino también por otras autoridades como las competentes en asuntos medioambientales, industriales y de obras públicas. Valía de la que también toma conciencia la ciudadanía, en la figura de las asociaciones de defensa del patrimonio cultural, que promueven la conservación de aquellos bienes que perciben como identitarios.

La Administración nacional primero y la autonómica después han hecho uso de los instrumentos de que han dispuesto para otorgar los diferentes reconocimientos que hemos desgarnado: en la década de 1980, antes de la Ley 16/85 del Patrimonio Histórico, Riocorvo y el puente de Arce fueron declarados conjunto y monumento histórico-artístico respectivamente; en 1985 la villa de Cartes, conjunto histórico; en 2005, ya en vigor la ley autonómica, el Camino Real fue reconocido BIC con la categoría de monumento, al igual que las piedras leguarias, estas como bienes inventariados.

El proceso seguido por estos bienes pone de manifiesto lo que es habitual cuando se trata de patrimonio de obras públicas: atender esencialmente a su carácter monumental y singular, y a lo artístico en el caso de bienes declarados antes de 1985. La ley estatal alude explícitamente a las obras públicas al definir la categoría de monumento⁴⁶, y en similar sentido esta figura fue asumida por la ley

46. Monumentos: bienes inmuebles que constituyen realizaciones arquitectónicas o de ingeniería, u obras de escultura colosal siempre que tengan interés histórico, artístico, científico o social. Ley

autonómica. Sucede que esta ley incorporó otra figura denominada ruta cultural, que parece más adecuada para una infraestructura lineal como es el caso, pero la declaración del *Camino Real de las Hoces* prefirió la de monumento.

¿Es esta categoría la más apropiada para comprender el Real Camino? En cuanto que patrimonio de obras públicas, el tratamiento que ha recibido no ha sido consecuente con la dimensión territorial que debiera aplicarse a un bien de esta naturaleza, algo en lo que vienen insistiendo desde hace varias décadas investigadores que han dedicado su quehacer al estudio del valor patrimonial de las infraestructuras de transporte y consideran que el territorio es el marco más adecuado para su tratamiento porque caminos y carreteras han sido fundamentales en la construcción del territorio y vertebran su patrimonio (Nárdiz, 1997 y Ruiz Fernández, 2013).

Comprender bien la naturaleza de lo que se va a proteger es fundamental para programar una consideración patrimonial acertada, y en el caso del Real Camino hay estudios rigurosos que permiten identificarlo correctamente y profundizar en la dimensión cultural de esta obra pública viaria. En la segunda mitad del siglo XVIII, fue el primer hilo que hilvanó las sucesivas hoces y valles que conforman el medio físico del corredor del Besaya. En su trazado se apoyó en algunos puntos preexistentes –como Riocorvo o los puentes de Arce y Matamorosa– y creó otros nuevos –como el puente de Cartes–. Con excepciones, las carreteras de los siglos XIX y primera parte del XX discurrieron también por él, pero para esa fecha las carretas ya eran automóviles, con las consiguientes dificultades para circular. Y muy avanzado el siglo XX se construyó la nueva vía que mutiló definitivamente el camino, aprovechando su traza en unos lugares y desechándola en otros.

Esa mutilación generó varios pedazos, de los cuales algunos se han convertido en bienes culturales declarados, pero con motivaciones incluso alejadas de la propia infraestructura, como se ha visto. En los conjuntos históricos de Riocorvo y Cartes parecen pesar más las construcciones arquitectónicas agrupadas que el camino como elemento estructurante. Es loable la implicación ciudadana que ha exigido a la Administración la salvaguarda de elementos auxiliares del camino como las tres piedras leguarias, cargadas de simbolismo, que no necesitarían recrear una ruta porque están en el camino, aunque a su paso por el valle de Buelna este no haya sido delimitado.

Los puentes de Cartes y Matamorosa, entre otros que sirvieron para el desarrollo del Real Camino, tienen complicada siquiera su consideración como patrimonio digno de ser conservado, en buena medida porque siguen siendo plenamente funcionales como obras de paso y deben responder en primer lugar a esa exigencia. Esto, que conlleva su transformación, no parece fácil de compatibilizar con el excesivo peso que se otorga a la antigüedad, la originalidad o lo visual en las declaraciones BIC. Se hace preciso tomar conciencia de que las obras públicas

16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, título II, art. 15.

no son imágenes fijas, sino procesos cambiantes, y que esto, lejos de ser un demérito, es expresión de su naturaleza. De hecho, como hemos visto, las propias actuaciones dieciochescas utilizaron e incorporaron elementos anteriores para trazar el recorrido del camino.

Por todo ello, frente a los procedimientos habituales en la gestión de estos bienes del patrimonio cultural, cabe reflexionar sobre un enfoque que pretenda recuperar los caminos en su integridad y escala (Ruiz Fernández, 2013: 52). Esta perspectiva también puede ser enriquecedora a la hora de abordar su análisis histórico, estableciéndose un fructífero diálogo y en las dos direcciones entre las aproximaciones historiográficas y las patrimoniales.

4. BIBLIOGRAFÍA

- Ansola Fernández, Alberto y Sierra Álvarez, José (2007), *Caminos y fábricas de barina en el corredor del Besaya. Historia, geografía y patrimonio*, Santander: Consejería de Medio Ambiente.
- Cabrales Arteaga, José Manuel (2015), *Ángel de los Ríos. Estudio crítico*, Madrid: Fundación Ignacio Larramendi.
- Cagigas Aberasturi, Ana (2019), *Canteros de Trasmiera. Historia social*, Santander: Universidad de Cantabria.
- Capel, Horacio *et al.* (1983), *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Castanedo Galán, Juan Manuel (1983), *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid: Editorial Naval.
- Catálogo de puentes del término municipal de Cartes* (1998), Santander.
- Coronado Tordesillas, José María (2003), *Evolución de la relación entre carreteras y territorio: criterios territoriales de trazado. Los casos de estudio de los corredores Reinosa-Torrelavega (N-611) en Cantabria y Puerto Lápice-Santa Cruz de Mudela (N-IV) en Ciudad Real*, Ciudad Real: Universidad de Castilla-La Mancha.
- Crespo Delgado, Daniel (2013), «Un dibujo de 1796 del acueducto de Segovia del académico Pedro Joaquín de la Puente Ortiz», *Estudios Segovianos*, 112, pp. 151-206.
- Delgado Barrado, José Miguel y Gómez Urdáñez, José Luis (coords.) (2002), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba: Universidad de Córdoba.
- Diago Hernando, Máximo y Ladero Quesada, Miguel Ángel (2009), «Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII», *En la España Medieval*, 32, pp. 347-382.
- Escallada González, Luis de (2006), *El linaje de Vierna: fuentes documentales*, Santander: Ayuntamiento de Meruelo.
- Foro de Patrimonio Cultural de la Obra Pública. Libro de Actas* (2019), Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Fortea Pérez, José Ignacio (2005), *Real Astillero de Guarnizo*, Santander: Editorial Cantabria.
- García Alonso, Manuel *et al.* (2017), «La investigación arqueológica sobre caminos históricos en Cantabria. Aproximaciones a la metodología y taxonomía», *Sautuola*, 22, pp. 351-389.
- Gómez Urdáñez, José Luis (2021), *El marqués de la Ensenada. El secretario de todo*, Madrid: Punto de Vista Editores.

- González, María del Carmen; Aramburu-Zabala, Miguel Ángel; Alonso, Begoña; Polo, Julio Juan (1991) *Artistas cántabros de la Edad Moderna. Su aportación al arte hispánico (diccionario biográfico-artístico)*, Santander: Institución Mazarrasa, Universidad de Cantabria.
- Izquierdo, Rafael (1996), *El Real Consulado de Santander y el impulso de las obras públicas (una referencia al camino de La Rioja), 1785-1829*, Santander: Autoridad Portuaria de Santander.
- Madrazo, Santos (1984), *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Mateos Dorado, Dolores (1993), «Estudio preliminar», en José del Campillo y Cossío, *Dos escritos políticos. Lo que hay de más y menos en España. España despierta*, Oviedo: Junta General del Principado de Asturias, pp. IX-LXXXIX.
- Menéndez de Luarda, José Ramón y Soria, Arturo (1994), «El territorio como artificio cultural. Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, II, 99, pp. 63-93.
- Menéndez Martínez, José María (1987), *La construcción y financiación de la red de caminos de España en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid: UPM.
- Nárdiz Ortiz, Carlos (1996), «Las primeras carreteras modernas. El trazado y la construcción de los Caminos Reales en el siglo XVIII», en A. de las Casas et al. (eds.), *Actas del primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid: Instituto Juan de Herrera – CEHOPU, pp. 320-335.
- Nárdiz Ortiz, Carlos (1997), «Los caminos españoles anteriores a 1900», *OP. El Patrimonio de las Obras Públicas*, II, 41, pp. 66-75.
- Nárdiz Ortiz, Carlos (2012), «La estética de lo viejo, treinta años después. El reconocimiento progresivo y limitado del patrimonio de las obras públicas», *Revista de Obras Públicas*, 3531, pp. 19-34.
- Nárdiz Ortiz, Carlos (2014), «El discurso patrimonial de los ingenieros de Caminos», *Revista de Obras Públicas*, 3559, pp. 51-62.
- Nolte y Aramburu, Ernesto (2004), «Los leguarios de Corrales de Buelna y Arenas de Iguña (Cantabria), en el Camino Real de Santander-Reinosa. Algunas notas históricas (s. XVIII)», *KOBIE*, 5, 11, pp. 181-220.
- Palacio Atard, Vicente (1960), *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII (notas para su estudio)*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Pérez Fernández-Turégano, Carlos (2004), *José Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2004.
- Pulido Bueno, Ildefonso (1998), *José Patiño. El inicio del gobierno ilustrado en España*, Huelva: Artes Gráficas Andaluzas.
- Querol, María Ángeles (2010), *Manual de gestión del patrimonio cultural*, Madrid: Akal, 2010.
- Ruiz Fernández, Rita; Coronado, José María y Rodríguez Lázaro, Javier (2013), «La recuperación del patrimonio de las carreteras históricas», *Revista de Obras Públicas*, 3540, pp. 51-58.
- Ruiz-Bedia, María Luisa et al. (2001), «El Camino Real de Reinosa. Primera autopista de acceso a La Meseta», *Cuadernos de Campoo*, 25, pp. 30-34.
- Sambricio Rivera-Echegaray, Carlos (1991), *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, Madrid: Instituto del Territorio y Urbanismo.
- Simón Cabarga, José (1980), *Santander en la historia de sus calles*, Santander: Institución Cultural de Cantabria, 1980.
- Uriol Salcedo, José I. (1992), *Historia de los caminos en España*, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

