

INGENIERÍA VITAL

CARRETERA INTERPROVINCIAL ENTRE BRASOÑERA Y HERMANDAD DE CAMPOO DE SUSO

Un inesperado encuentro de ingenierías viarias

Única carretera interprovincial convencional, de nueva planta, que se construyó en Cantabria durante el siglo XX

En 1974 una nueva Corporación accedió a la Diputación Provincial de Santander. Poco después, el Servicio de Vías y Obras presentó un programa de actuaciones en materia viaria. Además de las ordinarias de conservación y mantenimiento de la red, propuso otras de carácter extraordinario, entre ellas la construcción de una nueva carretera que uniría los municipios de Brañosera (Palencia) y Hermandad de Campoo de Suso (Santander). El Gobierno Civil de Palencia, su Diputación Provincial, el Consejo Económico Sindical y el Centro de Iniciativas Turísticas de Barruelo-Brañosera habían solicitado en diversas ocasiones a la Diputación de Santander la construcción de una carretera que permitiese el acercamiento de ambos municipios palentinos a Reinosa y ayuntamientos limítrofes –centros industriales y de servicios de la comarca campurriana–, a la Estación Invernal de Alto Campoo y, a través de la bellísima ruta del Saja, a las playas y zonas turísticas de Comillas y San Vicente de la Barquera. En enero de 1978, Vías y Obras redactó el proyecto de construcción de la carretera de Salcedillo (Palencia) a Espinilla. Como en aquel momento ya existía el acceso desde Espinilla a Barrio, el citado estudio comprendía la unión entre Barrio y el límite con Palencia, en donde enlazaría con la vía que daba servicio a Salcedillo, Brañosera y Barruelo de Santullán. El entorno geográfico en el que se desarrollaba la obra era la cara Norte de la Sierra Hija, dentro de la provincia de Santander. Todo el trazado se apoyaba en una ladera de monte comunal, de suaves pendientes. Los cruces del río Izarilla y de los arroyos La Braña y Parraozas, todos de escaso caudal, no ofrecían especiales dificultades técnicas. Como el Ayuntamiento de Hermandad de Campoo de Suso había solicitado que la carretera no atra-



Imagen de uno de los puntos de la carretera. DM

EN DATOS

Características técnicas de la carretera provincial de Salcedillo (palencia) a Barrio (cantabria)
Según el proyecto redactado por Vías y Obras en enero de 1978

- ▶ Longitud de la vía: 8.001,25 m
- ▶ Anchura de calzada: 6,00 m
- ▶ Anchura de los arcones: 2 x 1,50 m
- ▶ Radio mínimo en las curvas: 140 m
- ▶ Pendiente máxima: 7,6859%
- ▶ Caños de 0,50 metros de diámetro: 32
- ▶ Caños de 0,80 metros de diámetro: 4

- ▶ Tajeas tipo T-3: 3
- ▶ Alcantarillas tipo A-3: 3
- ▶ Muros de hormigón en masa: 8
- ▶ Drenes longitudinales de junta abierta: 1.519,93 m
- ▶ Cunetas de hormigón: 1.770,24 m
- ▶ Señales verticales: 16
- ▶ Banda flexible de defensa en terraplenes: 548,39 m

Datos de la tramitación administrativa del proyecto y obra de terminación de la carretera

- ▶ Redacción del Proyecto y Dirección de las obras: Servicio de

Vías y Obras

- ▶ Aprobación por el Consejo de Gobierno y autorización del gasto: 22 de junio de 1998
- ▶ Aprobación por el Ayuntamiento: 30 de junio de 1998
- ▶ Adjudicación de la obra en subasta pública: 21 de agosto de 1998
- ▶ Inicio de las obras: 2 de octubre de 1998
- ▶ Acta de Recepción de Obra: 7 de octubre de 1999
- ▶ Presupuesto de Liquidación: 124.690.275 pts.

vesase Barrio, el punto de partida del trazado se eligió a la entrada del pueblo y se inició el itinerario en dirección Oeste para luego desviarse hacia el Sur. Así mismo, se procuró que la nueva vía se acercase lo más posible a La Población de Suso con el fin de acortar el futuro ramal de acceso a dicho núcleo comunicado. El punto final, en el límite de la provincia, venía impuesto por la carretera palentina ya existente. La diferencia de cota a salvar entre Barrio (950 m) y el collado de Somahoz (1.217 m) era de 267 m. Las carencias económicas no permitieron en aquel momento acometer la totalidad de la obra proyectada. En 1979, se autorizó a Vías y Obras a reali-

zar la explanación con medios propios, un buldócer. Posteriormente, a propuesta del Servicio, se aprobaron dos actuaciones imprescindibles para el mantenimiento de dicha explanación: en 1982, unas obras de drenaje, y en 1984, unos muros y la extensión y compacta-

FERMÍN MADRAZO REVILLA
Funcionario Jubilado.
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.



cho que merece la pena relatar. Una tarde, el maquinista del buldócer avisó a la Dirección de Obra que era necesaria y urgente su presencia en el lugar. Al día siguiente, dos ingenieros se personaron allí y comprobaron que, al realizar la excavación en el Collado de Somahoz, habían aparecido unas losas de forma y tamaño singular, muy diferentes al terreno encontrado en el resto del trazado. Inmediatamente, tras detener los trabajos, consultaron con dos expertos: el padre González Echegaray, una eminente autoridad en la materia, y con José María Fonseca, catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid. Ambos opinaron que parecían restos de una calzada romana, que debían ser protegidos para que los estudiaran los arqueólogos. Con el máximo respeto y admiración por el trabajo de sus antecesores en el oficio, los técnicos de Vías y Obras trazaron una amplia variante para alejar la carretera de aquellos vestigios y así preservarlos. Años más tarde, Fonseca publicó en la revista de Obras Públicas y en la Revista de Arqueología sendos artículos en los que menciona esta intervención, gracias a la cual, entabó una larga y afectuosa amistad con el ilustre sacerdote, historiador y arqueólogo santanderino.