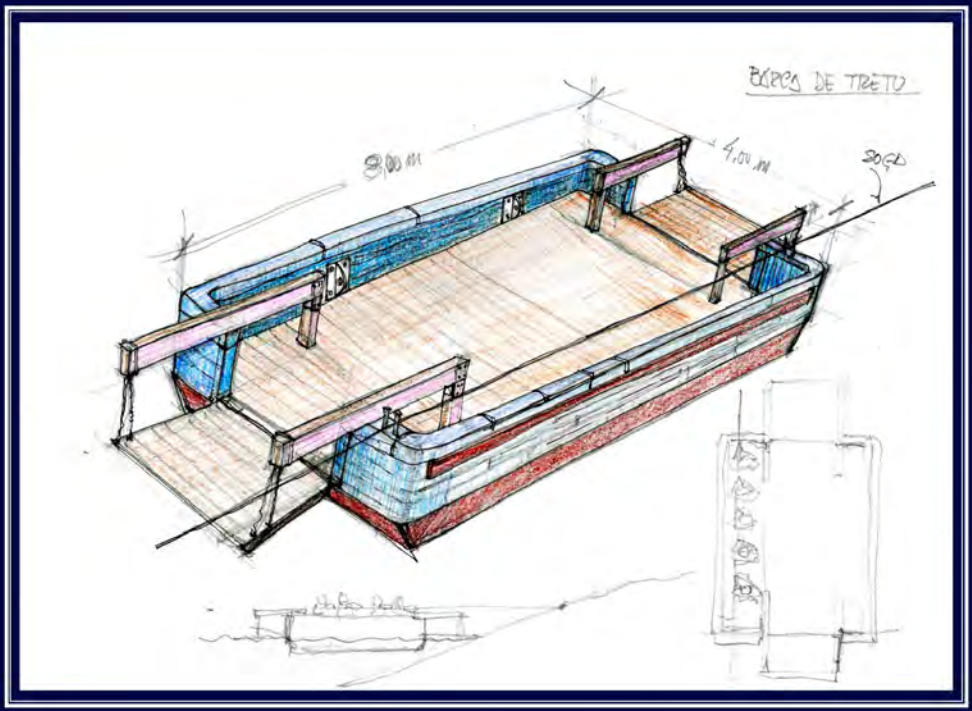
BARCAS, BARCOS Y BARCAJES EN LOS PASOS DE RÍOS, RÍAS Y BAHÍAS DE CANTABRIA ANNÍBAL GONZÁLEZ DE RIANCHO

BARCAS, BARCOS Y BARCAJES

EN LOS PASOS DE RÍOS, RÍAS Y BAHÍAS DE CANTABRIA

ANNÍBAL GONZÁLEZ DE RIANCHO MARIÑAS



ANNÍBAL GONZÁLEZ DE RIANCHO MARIÑAS

BARCAS, BARCOS Y BARCAJES

EN LOS PASOS DE RÍOS, RÍAS Y BAHÍAS DE CANTABRIA

CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES

SANTANDER, AÑO 2022

Edita:
Centro de Estudios Montañeses

Autor:
Anníbal González de Riancho Mariñas

Diseño y maquetación:
Artes Gráficas J. Martínez

Impresión:
Artes Gráficas J. Martínez

Depósito Legal:
SA 756-2022
ISBN: 978-84-126240-0-7

1. CONTEXTO 7
1.1. Geografía de la región 7
1.2. Historia de las barcas 8
1.3. Carreteras 10
1.4. Explotación económica. Peajes 12
1.4.1. Portazgo 12
1.4.2. Pontazgo 12
1.4.3. Barcaje 12
1.5. Tipología de barcas 12
1.6. Los barqueros 13

2. BARCAS 15
2.1. Río Deva 15
Barca de Unquera 15
Barca de Vilde o Molleda 18

2.2. Río Nansa 19
Barca de Pesués 19
Barca de Muñorrodero 22
Barca de Helgueras 24
Barca de Cades o de Rábago 25

2.3. Ría de San Vicente de la Barquera 27
Barca de San Vicente de la Barquera 27

2.4. Ría de la Rabia 29
Barca de la Rabia 29

2.5. Ríos Besaya y Saja 31
Barca de Torres 31
Barca de Caranceja 34
Barca de Villanueva 35
Barca de Barcenaciones 37
Barca de la ría de Suances, de Cortiguera, de Hinojedo o de Santo Domingo 38
Barca de Barreda 42
Barca de Riocorvo 51
Barca de la Barquera 52

2.6. Ríos Pas y Pisueña 53
Barca de Mogro 53
Barca entre Vioño y Renedo 56
Barca de Carandía 57
Barca de Vargas y Castañeda 60
Barca de Castañeda y Socobio 62

2.7. Bahía de Santander 64
Barca de Somo y Pedreña 64
Barca de Pontejos o de Solía 66

2.8. Río Miera 70
Barca de Cubas 70
Barca de Orejo 71

2.9. Ría de la Venera 72
Barca de Ajo 72

2.10. Bahía de Santoña 73
Barca de Treto 73
Barca de Santoña 98

2.11. Río Asón 101
Barca de Ampuero o del Hambre 101
Barca de Ampuero o de Marrón 104
Barca de Carasa o de la Venera 106
Barca de Gibaja 107

2.12. Ría de Oriñón 108
Barca de Oriñón 108

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS 114

1. CONTEXTO

1.1 Geografía de la Región

La Región de Cantabria, desde un punto de vista orográfico y describiéndola de una manera sencilla, se puede asimilar a un modelo de valles y sierras en dirección Norte Sur y perpendiculares a la costa, con una longitud media, en línea recta, de entre 30 y 50 Km. Estos valles desembocan en una penillanura o rasa litoral que recorre la región de Este a Oeste paralela a la costa, de una anchura media, también en línea recta, de entre 15 y 20 Km. Así que las vías de comunicación se organizan en la dirección Norte Sur en el interior de los valles y, cuando son paralelas a la costa, de Este a Oeste en la penillanura litoral.

Esto no quiere decir que no haya conexión entre los valles, existen vías secundarias que los comunican entre sí, lo que ocurre es que estos caminos transversales, todos, tienen que salvar un puerto de montaña al menos.

Dicha circunstancia orográfica hace que los ríos en Cantabria presenten dos características morfológicas diferenciadas. En su curso alto son de montaña y en el bajo de llanura, con lo cual primero se muestran torrenciales y estrechos, sufriendo avenidas estacionales, y después lentos y anchos, con caudal casi permanente, aunque también en esta zona tengan avenidas estacionales. El hecho de cruzar estos ríos en su parte alta no presenta muchas dificultades en invierno si llevan caudal; siempre que no sea una "riada", el cauce no suele ser muy profundo y se pueden encontrar vados naturales, formar atrancos o construir rudimentarios puentes de madera que salven el estrecho cauce. No ocurre así en la parte baja del curso del río, aquí el cauce tiene ya mayor profundidad y anchura y no es fácil encontrar vados ni construir sencillos puentes. Se da la circunstancia de que por ser esta la zona más llana de Cantabria es por donde se trazan las vías principales en la dirección Este Oeste o al menos por donde discurren los caminos más antiguos de la región en tal orientación. Los mismos se topaban con la dificultad del paso de los ríos y rías, puesto que ellos van de Oriente a Occidente y las corrientes fluviales descienden de Norte a Sur, cruzándose ineludiblemente en algún punto.

Cuadro de Agustín Riancho en el que pinta un rudimentario puente de madera para cruzar el río.

Como ya he explicado, en esta zona los ríos son de cauce ancho y profundo, y qué decir de las rías. Así pues, la única forma de cruzarlos era mediante un puente o, en ausencia de este, utilizando una barca. En tiempos pasados la construcción de puentes de piedra resultaba muy costosa y técnicamente complicada, así que cuando parecía factible edificar uno, este generalmente se hacía de madera, lo que salía más barato y era más sencillo, aunque estos ingenios perecían, arrastrados por las "riadas", con mucha frecuencia. Así que lo más usual, en estas zonas, para salvar el paso de los ríos o rías era recurrir a la Barca, el Barco o el Barcaje.

Dibujo de Octavio Bianchi del puente colgante que existió entre Alceda y Bejorís.

Yo guardo entre mis recuerdos de la infancia el de pasar desde mi pueblo, Alceda, en el Valle de Toranzo, a Bejorís por un puente colgante que existió entre ambas localidades y que era muy usado. Asimismo, me acuerdo también de que existía un paso del río Pas, entre Alceda y otra localidad vecina, Bárcena de Toranzo, que se hacía a través de "los atrancos", que así se llamaba el lugar de cruce del río, Los Atrancos. Éstos consistían en grandes piedras, con la superficie plana, que iban alineadas y separadas entre sí mediante una distancia lo suficientemente pequeña como para permitir saltar de una en otra y de esta manera cruzar el cauce sin mojarse. Estos atrancos el día de San Lorenzo, fiesta de Bárcena de Toranzo, eran sustituidos por carros chillones alineados, y sobre ellos cruzábamos el río para ir a la romería de Bárcena. Por supuesto que del puente colgante y de los atrancos no queda nada, solamente el recuerdo. Lo que quiero expresar con estas evocaciones es que para salvar el cauce de un río en su parte alta no hacía falta contar con grandes construcciones ni grandes puentes, el ingenio popular era capaz de resolver unos problemas que no se podían solucionar tan ingeniosamente en los cauces bajos debido a la anchura del río, su profundidad o su caudal.

1.2. Historia de las Barcas

Leyendo un plano de 1774 del Partido del Bastón de Laredo, levantado por Tomas López de Vargas Machuca, vi que en la explicación de las señales figuraba una de Barcas y, ante mi sorpresa, observé que todos los ríos de la región estaban marcados con esta señal en varios puntos. El Deva en cuatro, el Nansa en otros tantos, el Besaya en tres y el Pas en cinco, figurando también la indicación en las rías de San Vicente de la Barquera, la Rabia y Oriñón. Así que me puse a estudiar el tema y sorprendentemente encontré que figuraban en la documentación estudiada treinta barcas en Cantabria, unas de más y otras de menos importancia.

La existencia de barcas para el vado de ríos y de rías es muy antigua, se conocen documentos de los siglos XII, XIII y XIV que hablan de ellas. Es muy posible que este medio de paso se usara mucho antes, pero no hay constancia documental de ello.

A la cuestión de cuándo se han dejado de usar resulta más difícil contestar, pues, de hecho, aún se sigue usando alguna para el pasaje de transeúntes entre lugares de Cantabria separados por un río, ría o rada. Tal es el caso de las lanchas que atraviesan la bahía de Santander entre la ciudad y Pedreña, o las que cruzan la ría del Asón de Laredo a Santoña. Las barcas que quedan en la región actualmente solo se usan para el pasaje de personas. Son de motor y no se parecen en nada a las que antaño hacían este servicio. En ciertas ocasiones aún se utiliza una para pasar de Suances a Cuchía en verano, aunque solamente destinada a los bañistas y al uso de la playa, algo parecido a lo que ocurre con las lanchas del Puntal en la bahía de Santander.

También ha perdurado hasta hace poco la Barca de Pontejos, llamada de Tricio o "la Vikinga", si bien era ya igualmente de motor, y consagrada en exclusiva al paso de personas.

Los barcajes tradicionales para cruzar ríos, rías o bahías estaban establecidos como un negocio, tratando sus propietarios de obtener los correspondientes beneficios económicos de una actividad relacionada con el tráfico de mercancías, animales y personas. Aún hoy día siguen entendiéndose como tales.

En un documento que conserva el Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante, A.H.P.C.), amablemente facilitado por Roberto de la Lastra, que es un testamento de Juan Palazio Herrera fechado en 1676, se dice al folio cuarto:

...y más el día de barca, en la barca de barreda que yo compré a Pedro calderón vezino de barreda ante....

Y más adelante continúa:

...y junto a ello le mando otro medio día de barcaje que tengo en la dicha barca de barreda que compre a Antonio calderón para que ande todo junto al otro medio día compañero deste es del licenciado rumoroso mi cuñado como parecerá de benta que dello tenemos ante Alonso González Benito escrivano vezino de la vega.

Se desprende del texto que los beneficios que se obtenían de una barca, en este caso la de Barreda, podían dividirse en días y, por lo tanto, negociar con ellos como si fueran valores de cambio: un día de barcaje, medio día de barcaje...

La fuerza que antiguamente movía estas barcas era humana. En algunas se usaban los remos, haciéndose así cuando la distancia a salvar era tan grande que no permitía tender una soga de orilla a orilla, o cuando la misma dificultaba la navegación de la ría o río, por ejemplo en la bahía de Santander. En las imágenes conservadas de la barca de Suances se puede ver cómo el barquero sostiene una pértiga. Pero en general se usaba una soga que estaba amarrada en ambas riberas y la cual se jalaba por cuatro, cinco o seis hombres, haciéndose así avanzar la barca entre las dos márgenes. Aún perduran nombres, topónimos y algunos restos materiales derivados de este modo de mover las barcas en las riberas de los ríos y rías de Cantabria. En Carandía hay un pozo salmonero al que se conoce con el nombre de "la Barca" y a una parte de él con el de "la Argolla", y es que allí queda la que se usaba para fijar la soga a una de las orillas.

Como veremos más adelante, a veces el manejo de estos barcajes no era fácil, dependiendo la mayor o menor dificultad del tiempo que hiciera y también de las avenidas o de las mareas, y no era raro que se produjeran accidentes con el resultado de víctimas humanas y pérdidas materiales importantes. Se podían caer al agua carros con su mercancía o diligencias con personas, y asimismo viajeros que iban a pie.

Por costumbre, en las barcas de pasaje no se solía cobrar el peaje a peregrinos ni a indigentes. Eran explotadas económicamente bien por particulares o bien por el concejo correspondiente. Su uso estaba destinado a cruzar aguas de ríos o de rías para unir un camino que se cortaba precisamente por ese agente geográfico. Se hallan todas estas barcas en la franja costera, la llamada rasa litoral, en la parte baja de los cursos, en la que la escasa pendiente del terreno hace que la corriente fluya con lentitud y, como consecuencia de esto, se ensanche formando meandros y por fin el delta.

En un manuscrito de la Real Biblioteca Municipal de Santander (en adelante, R.B.M.S.) referente a la barca de Treto, fechado en 1737, se lee:

Que ningún barco de pasaje haciendo buen tiempo baje de tres marineros prácticos; que si una persona quisiera transitar siendo sola haya de pagar dos reales de vellón, si fueran dos, cada una un real de vellón, si tres a seis cuartos, si cuatro a cuatro y medio, si cinco a cuarto, si seis a tres y medio, si siete a tres, si ocho a dos y medio, si nueve y desde nueve en adelante a dos y medio; de

cada par de bueyes y caballerías dos reales de vellón, de cada cesto o costal con carga un ochavo... (Bando del Alcalde Mayor para cortar los excesos que se cometían).

Dibujo de Victoriano Polanco: "El paso de la barca".

Se tiene bastante documentación gráfica de la barca de Treto, que estuvo en uso hasta principios del XX; hay alguna foto de la de la ría de La Rabia y quedan ilustraciones y cuadros de dibujantes y pintores de la época, como la obra de Victoriano Polanco aquí reproducida. En la orilla de Cicero se ha colocado una reproducción a escala 1:1 de la barca de Treto; aunque difiere en algún detalle de la que se ve en las fotografías de la época, debe ser muy semejante a las que se usaban en el resto de la región. Yo la reproduzco en el dibujo de portada.

Así pues, no hay duda de que las barcas se han utilizado casi hasta nuestros días y aún hoy conocemos alguna variante de ellas. El origen es lo que está más dudoso, pero como ya he dicho anteriormente, yo creo que se usaron desde que las personas comenzaron a comunicarse a través de los caminos y se encontraron con unos elementos hidrográficos que debían salvar como son los ríos, las rías o las bahías.

1.3 Carreteras

Las carreteras siempre han sido un tema de reivindicación y protesta en esta región de Cantabria. No es menos cierto que los relatos de viajeros de tiempos pasados siguen ese criterio, valorando sus autores muy mal a las vías de comunicación que conocieron. Penosas, peligrosas... son calificaciones muy normales que a menudo se leen en estos informes.

En diversas publicaciones del ministerio de Fomento, desde los últimos años del siglo XIX, se incluyeron unas tablas que aluden a los portazgos y a los pasos de río existentes en Cantabria. Generalmente, los portazgos y los barcajes estaban asociados entre sí, lo mismo que las ventas se vinculaban a los pasos de barcas. (1)

Como puede verse en esta tabla, se citan el portazgo de la Rabia, la barca de Mogro, la de Pesués, la de Treto, la de Barreda y el barcaje de Medio Cudeyo.

Provincia	Nº	Carretera donde se halla	Portazgo	Punto de su emplazamiento
	1	Bilbao a Muriedas	Intervención de Arredondo	Arredondo
	2	Valladolid a Santander	Matamorvia	Matamorosa
	3	Ídem	Requejada	Polanco
	4	Ídem	Peñacastillo	Campogiro
	5	Carretera de la Costa	Pontazgo de la Rabia	Comillas
	6	Camino de Cabezón	De los franceses	Comillas
	7	Castro Urdiales a Bercedo	Castro Urdiales	El Hospital
	8	Ídem	Abellaneda	Alto de Abellaneda
	9	Ídem	Valmaseda	Entrada de la Villa
Santander	10	Ídem	Laya	Iruz
	11	Camino de la Costa	Salto Caballo	Salta Caballo
	12	Asturias a Santander	Barca de Mogro	Mogro
	13	Carretera de la Costa	Barca de Pesués	Pesués
	14	Laredo de Bercedo	Agüera Montija	Sur del Pueblo
	15	Ídem	La Nestosa	Norte del Pueblo
	16	Ídem	Limpias	Barrio del Colludo
	17	Entre Adal y Colindres	Pasaje de Treto	Bárcena de Cicero
	18	Provincial	Puente de Torres	Río Besaya
	19	La Barca de Barreda	Barca de Barreda	Barreda
	20	Camino Vecinal de Medio Cudeyo	Barcaje	Medio Cudeyo

Tabla 1.1

Los portazgos estaban relacionados directamente con los propietarios de dicho tributo, pertenecían a una persona o a una corporación. En el Medievo estos derechos se hallaban asimilados al Rey, a la Iglesia o a los señoríos. Está comprobado documentalmente que la barca de Suances era explotada por la abadía de Santillana, o que la de Barreda pertenecía a los Calderones, quienes añadieron esta circunstancia a su apellido, convirtiéndolo en Calderón de la Barca. Había varias que tenían cerca una torre o una casa fuerte que iremos describiendo en el lugar que las corresponda, pero los sitios en los que se encontraban ya nos indican tal circunstancia: Rábago, Vargas, Rada, Treto, La Rabia, Barreda… En estas y otras poblaciones sobreviven vestigios medievales que apuntalan lo dicho anteriormente.

La siguiente tabla 1.2 está en correlación con la anterior 1.1, y en ella se indica el lugar inmediato anterior y el posterior al del portazgo, también su origen en el tiempo y a quién o a qué corporación pertenece ese derecho. (1)

Nº	Pueblo inmediato antes	Pueblo inmediato después	Origen del establecimiento	Corporación o persona a quien pertenece
1	Riva	Bustablado	1466	Particulares
2	Cervatos	Reinosa	1466	Particulares
3	Barreda	Requejada	1842	D. José Calderón
4	Peñacastillo	Santander	1842	D. Domingo del Río
5	Ruiloba	El Tejo	1842	Varios Accionistas
6	Sale de la Costa	Notas	1838	Particular
7	Castro Urdiales	Santillán	1827	Junta del Camino de Castro Urdiales
8	Corral	Abellaneda	1827	Junta del Camino de Castro Urdiales
9	Valmaseda	Berrón	1827	Junta del Camino de Castro Urdiales
10	Iruz	Laya	1827	Junta del Camino de Castro Urdiales
11	Mioño	Ontón	1832	Junta del Camino de Castro Urdiales
12	Mogro	Boo	1832	D. Francisco Ceballos
13	Pesués	Prellezo	1832	Conde de Vega de Sella
14	Bercedo	Soba	1792	Junta del Camino de Laredo
15	Soba	Soba	1807	Junta del Camino de Laredo

Tabla 1.2

La ya citada Memoria estatal decimonónica sobre las obras públicas acoge dos tablas en su página 420. La primera es la que en este trabajo reproduzco como Tabla 2.1. y que nombra varias barcas, el portazgo y el lugar donde reside este. La segunda, que llamo Tabla .2.2, va a continuación de la otra y está en relación con ella, citando los lugares inmediatos anteriores y posteriores a los portazgos, su nombre, su modalidad y en dónde residen tales establecimientos. (1)

Nº	Provincia	Carretera donde se halla	Portazgo	Punto de residencia
1	Santander	Camino de la Costa	Barca de Oriñón	Ría de Oriñón
2	Santander	Ayuntamiento de Mazcuerras	Barcaje de Villanueva	Rivera del Saja
3	Santander	Ayuntamiento de Voto	Barcaje de Rada	Rada
4	Santander	Ayuntamiento de Voto	La Venera	Carasa
5	Santander	Ayuntamiento de Voto	El Hambre	Venta del Hambre
6	Santander	Ayuntamiento de Santoña	Barco de pasaje de Santoña	Arenal de Santoña
7	Santander	Camino Vecinal de Val de Sanvicente a San Vicente de la Barquera	Barca de Helgueras	San Pedro de las Baheras

Tabla 2.1

Nº	Pueblo inmediato antes	Pueblo inmediato después	Origen del establecimiento	Corporación o persona a quien pertenece
1	Islares	Oriñón	Se ignora	Castro Urdiales
2	Villanueva de la Peña	Casar de Periedo	Se ignora	Villanueva
3	Bádames	Colindres	Se ignora	Rada y Carasa
4	Rada	Colindres	Se ignora	Rada y Colindres
5	Carasa	Limpias	Se ignora	Carasa y Limpias
6	Santoña	Colindres y Laredo	Se ignora	De la Villa
7	San Pedro de las Baheras	Luey	Se ignora	A Helgueras

Tabla 2.2

1.4. Explotación económica. Peajes.

Los peajes han sido desde tiempos inmemoriales una buena fuente de ingresos para los propietarios de la explotación del elemento sobre el que se practicaban. Son tres las modalidades más conocidas: El Portazgo, el Pontazgo y el Barcaje. El *Diccionario general del Notariado* explica el significado de tales peajes.

Este tipo de explotación comercial de un servicio público, como es el pasaje de un río o una ría, siempre ha estado relacionado con una posesión real, de la Iglesia o de un señorío. En Cantabria es habitual que cerca de estos barcajes existiera una torre o una casa fuerte, que es el edificio donde reside el propietario o el delegado del mismo. Así que cuando hablemos de una barca en concreto, también hablaremos de los posibles lugares donde moraban los señores que controlaban su explotación.

1.4.1. Portazgo

Portazgo: Cierto derecho que pagan los transeúntes sobre todos los carruajes, caballerías y ganados que transitan por los caminos reales. Estos derechos se arriendan en subasta pública, o se administran por cuenta del Estado. Si lo primero, los alcaldes deben prestar a los arrendatarios la debida protección para que no se les defraude en sus retribuciones y evitar se hagan exacciones abusivas. (2)

1.4.2. Pontazgo.

Pontazgo: Fue un tributo cuyos orígenes se encuentran en la Edad Media en toda Europa y por el cual aquellas personas que cruzaban un puente pagaban una cantidad, en forma de lo que en la actualidad se conoce como arancel o peaje, en función del lugar de su residencia, su número y los bienes que portaban al paso. (2)

14.3. Barcaje.

Barcaje: El transporte de efectos en una barca y el flete que por él se paga. El derecho o precio que se paga por pasar de una parte a otra del río en cualquier barca. (2)

1.5. Tipología de barcas.

Las barcas para pasar los ríos, rías y bahías evidentemente no eran ni parecidas a lo que nosotros entendemos por tal acepción. Carecían de quilla, se accedía a ellas desde el exterior sin tener que saltar sobre su borde, es decir, habían de entrar carros rodando y animales como caballos, vacas, etc…. andando. Esto sirve también para las personas. La gente, por su edad u otro condicionante, a veces no es capaz de saltar para subir a una barca; es por ello que las de antaño debían estar al nivel del camino y ser lo suficientemente anchas y largas como para permitir el paso y que pudieran acomodarse dentro de ellas una o dos diligencias o carros de bueyes.

Por tanto, las barcas que hacían el servicio de barcaje en Cantabria tenían una forma claramente rectangular, no poseían quilla y contaban con unos tableros abatibles en sus dos frentes, que bajados hacían las veces de rampa de acceso y subidos protegían de la entrada de agua a la embarcación. Cuatro o cinco marineros, colocados en un lado de la misma, eran los que tiraban de la soga que unía las dos orillas, haciéndola avanzar transversalmente al río. Esto resultaba muy peligroso cuando había viento cruzado en la dirección del cauce o cuando sobrevenía riada, pues podía colocar a la barca hacia la corriente perdiendo entonces los marineros la dirección de la soga de margen a margen.

1.6 Los barqueros

Eran los empleados contratados por la propiedad, y además de efectuar el trabajo principal de conducir la barca de uno a otro lado del cauce, estaban obligados a conservar y, en su caso, reponer todo el material de la embarcación y de sus elementos auxiliares: casco, amarres, cadenas...

El servicio se efectuaba de luz a luz durante el día, y en los casos especiales que constituían el correo y las urgencias del servicio militar, también a cualquier hora de la noche, siendo castigado el barquero que se negara a efectuar esos trabajos especiales con cuatro ducados de multa la primera vez, doble cantidad la segunda y a la tercera infracción con lo que el Ayuntamiento determinase.

Los vecinos y naturales del Concejo en el que se ubicaba un paso de barcas, así como sus criados, no abonaban el peaje, ni tampoco el ganado de su propiedad.

En caso de que el río "vaya fuera de su madre", es decir, si hubiera crecida, estaba obligado el barquero a contratar a tres hombres para mantener el servicio. Y a fin de evitar cualquier pretexto que pudiera alegar para no trabajar por causa de la crecida, si tres varones del pueblo se manifestaban dispuestos a asumir la labor, ¡debía continuar él dando el servicio!

2. BARCAS

2.1. RÍO DEVA

Barca de Unquera

Cruzaba el río Deva entre Colombres y Unquera.

Unquera se encuentra en el camino de la costa, y para salvar la ría que forma el Deva en su desembocadura se usaba una barca. Gracias a ella se comunicaban las dos riberas, con Colombres al Oeste y Unquera al Este.

En la foto de la reconstrucción del puente de Unquera, destruido durante la guerra civil del 36, se puede ver cómo aún permanecen los accesos a la antigua barca en ambas orillas.

Aparece esta barca en el excelente mapa del Bastón de Laredo realizado por Tomás López de Vargas Machuca de 1774. (3)

Se cita después en la descripción de la provincia Santander que Sebastián de Miñano y Bedoya incluye en su *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, publicado en 1827, donde dice:

En una planicie, que se llama Unquera, hicieron los franceses construir un puente de barcas, después que penetraron en Asturias y ellos mismos lo incendiaron en su retirada, privando así a la provincia de este beneficio, dejando el paso sujeto, como siempre, a una barca. (4)

Por su parte *La Revista Española*, en una crónica de sucesos que publica en 1835, sitúa la acción de su relato cerca de la barca de Unquera, como escenario del evento que se da a conocer:

En la madrugada de ayer se presentaron en la villa de Comillas 16 hombres armados y casi todos de su jurisdicción (Valle de Alfoz de Lloredo) quienes después de haber robado la depositaría general del valle, el real estanco y algunos caballos, dieron el execrable grito de viva Carlos V. *El cabecilla de estos miserables es el ex capitán de los que llamaron voluntarios realistas, Don Vicente Ramón Villegas…, y el alcalde mayor de San Vicente de la Barquera, que con unos pocos paisanos que de pronto pudo armar y seis soldados del 2º de ligeros que por casualidad estaban allí, salió en su persecución y en este momento acaba de dar parte de haberlos alcanzado cerca de la barca de Unquera, batiéndolos y dispersándolos, haciendo un prisionero y cogiéndoles una carga de fusiles que llevaban.* (5)

El diario *El Eco del Comercio*, al año siguiente, nos habla de este barcaje cuando alude a otro episodio de la Primera Guerra Carlista, que se libraba en aquellos momentos:

De Reinosa nos dicen: Se asegura que cinco batallones facciosos pasan a reforzar la expedición de Asturias dirigiéndose por los Corrales, Campos de Estrada y la Barca de Unquera…(6)

Y volvemos a tener noticias del conflicto bélico y del transitado paso en ese mismo 1836, información proporcionada por el *Boletín Oficial* asturiano:

El día 30 (de septiembre) *ya se supo con evidencia que los enemigos habían pasado el 28 la barca de Unquera y que se dirigían a Llanes, a donde entraron el 29 por la tarde.* (7)

Noticia confirmada días después por la matritense *Revista Nacional*:

La facción de Sanz desde Puente Viesgo siguió su marcha hacia Asturias por Torrelavega, Comillas y San Vicente de la Barquera a pasar el Nansa y el Deva por la barca de Unquera, penetrando en aquella provincia por Colombres y Puente del Campo a la Pola de Siero, donde se asegura estaba el día 2, hallándose el general Peon y su división a corta distancia. (8)

Pascual Madoz, en su *Diccionario Geográfico Estadístico* de 1850 habla sobre el Deva, diciendo de él:

...hay sobre este río diez puentes de piedra, entre ellos uno el de Tama, que se puede llamar magnífico, varios de madera y también algunas barcas. (9)

Una providencia judicial dictada el 20 de octubre de 1859 por Diego González de Camino, juez de primera instancia de la villa y partido de San Vicente de la Barquera, ordenaba la busca y captura de dos fugados, Juan y Felipe, naturales respectivamente de Mier y de Selaya, sobre los que se seguía causa criminal por haber causado graves lesiones al guipuzcoano Francisco Maiza:

…cuyos dos individuos pernoctaron la noche del 2 del actual en la venta del Cueto, y pasaron la barca de Unquera la tarde del tres en compañía de Manuel y José Cobo… (10)

En las memorias oficiales de las obras públicas de España correspondientes a los años de 1859 y 1860, se cita la embarcación que nos ocupa por la zona de Llanes en la carretera de Sahagún a Ribadesella y en la de segundo orden que une Renedo con Cangas de Onís. (11) (12)

Aparece de nuevo en el mapa de Francisco Coello de Portugal de 1861, constando en él la barca y la venta. (13)

Del año siguiente es una noticia que recogió el periódico madrileño *El Reino*:

Nos escriben de Llanes que en la noche del 29 del pasado Julio llegó a aquella villa el señor marqués de Cervera, acompañado de los señores marqueses de Gastañaga y de los Altares, del gobernador civil de la provincia, que se halla allí tomando baños con su familia, y de otras varias personas de la población que salieron a recibir al ex-ministro de Fomento a la barca de Unquera, límite de las dos provincias de Oviedo y Santander, y a distancia de cuatro leguas de Llanes. (14)

También en la *Revista de Obras Públicas* de Madrid del 15 de setiembre de 1873 se habla de esta entonces ya desaparecida barca al hacer un estudio de la carretera entre Puente San Miguel y San Vicente de la Barquera. Dice el texto:

Para el servicio de la parte occidental de la provincia en dirección a Oviedo, el plan general de 1860 comprendía dos carreteras, una de primer orden denominada de Torrelavega por Cabezón de la Sal a la Barca de Unquera y otra de tercer orden de Torrelavega a San Vicente de la Barquera por Comillas. (15)

Efectivamente, son numerosas las referencias a la embarcación que recoge la prensa española de los años 60 del siglo XIX en artículos que tratan sobre la construcción de tales carreteras, y resulta imposible citar aquí todas. Sirvan de ejemplo las tres entradas que van a continuación, publicada la primera por *El Pensamiento Español* de Madrid en 1860:

…está anunciada para el 18 del actual la subasta de las obras comprendidas entre Torrelavega y la barca de Unquera, límite occidental de la provincia de Santander. La carretera se dirige desde Torrelavega al puente de San Miguel, Quijas, Cabezón de la Sal, Treceño, San Vicente de la Barquera y Pesués, a empalmar con la carretera en construcción de Unquera a Palencia por Liébana. (16)

La segunda cita que incluiré es la que el periódico santanderino *La Abeja Montañesa* hizo en el verano de 1866:

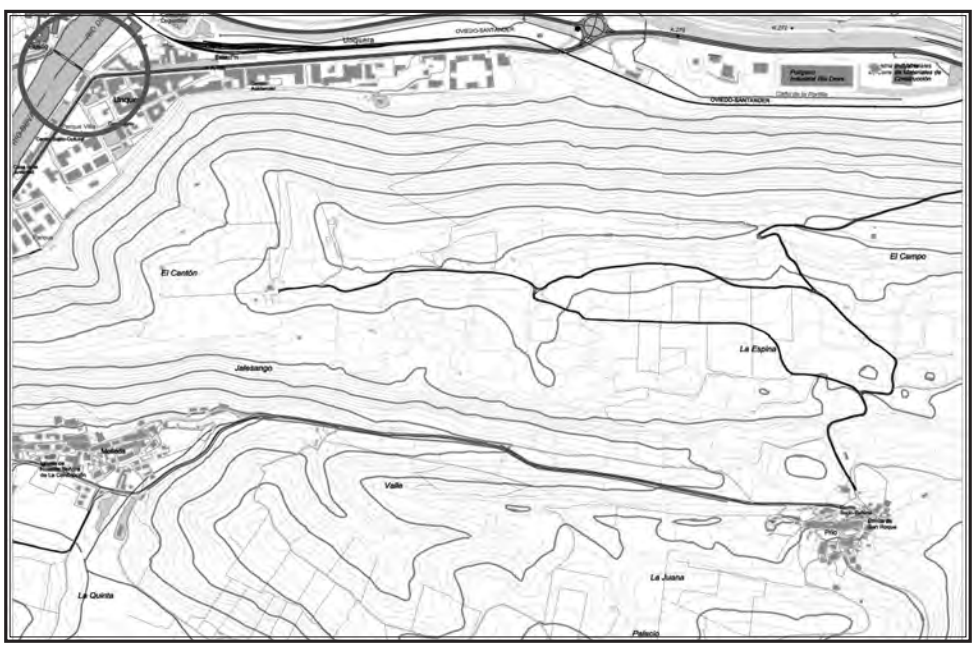
…aquí hemos podido conseguir la construcción de una carretera excelente que, partiendo de Torrelavega y en enlace con otras comunicaciones más o menos importantes, inclusa la del ferro-carril de Isabel II, ofrece ya toda comodidad, brevedad y economía a los transportes y viajes hasta la barca de Unquera, comunicación que acabará de ser completa cuando se termine el proyectado puente de Pesués. (17)

La barca de Unquera, representada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

Y esta otra importante información la daba a conocer en abril del año siguiente el diario madrileño *El Pabellón Nacional*:

Abierta al servicio público la sección de carretera de Infiesto a las Arriondas, construido en este punto sobre el caudaloso Piloña un puente provisional y arreglado en lo posible el antiguo camino de la costa entre Rivadesella y la barca de Unquera, tenemos a Oviedo ligada con Torrelavega por una ría transitable, si en parte provisional, que desde 1º de Mayo próximo será recorrida por las diligencias de la unión asturiana y otras empresas hasta Torrelavega, donde las líneas de carruajes empalmarán con el ferro-carril santanderino.

Solamente es de sentir que el Estado no construya tan pronto como conviene la sección de carretera comprendida entre la barca de Unquera y Rivadesella. (18).



Plano de situación de la barca de Unquera.

Asimismo se cita al barcaje que nos ocupa en el trabajo que sobre la casa y la aldea en Cantabria realizó el arquitecto E. Ruiz de la Riva, ya en nuestros tiempos. Dice que en el mapa de Tomás López de Vargas Machuca aparecen los pasos de barca de la ría de San Vicente, del río Nansa en Pesués y del Deva en Unquera (19).

Esta última existió hasta el año 1868, en el que un puente de madera reemplazaría dicho servicio. Todavía 34 años después la recordaba el diario santanderino *La Atalaya*, que evocaba *la histórica barca de Unquera, popularizada en muchos cantares de antaño.* (20)

Barca de Vilde o Molleda

Atravesaba el río Deva entre Vilde (Asturias) y Molleda (Cantabria).

Parece que esta barca no era de las que se encontraban en carreteras o caminos de primer orden, debía dar servicio a los habitantes de los valles cercanos que querían pasar el Deva en

uno u otro sentido. Ya se dice en el Catastro del Marqués de la Ensenada que servía para la comunicación de los moradores en las áreas próximas, puesto que no se encontraba en ningún Camino Real:

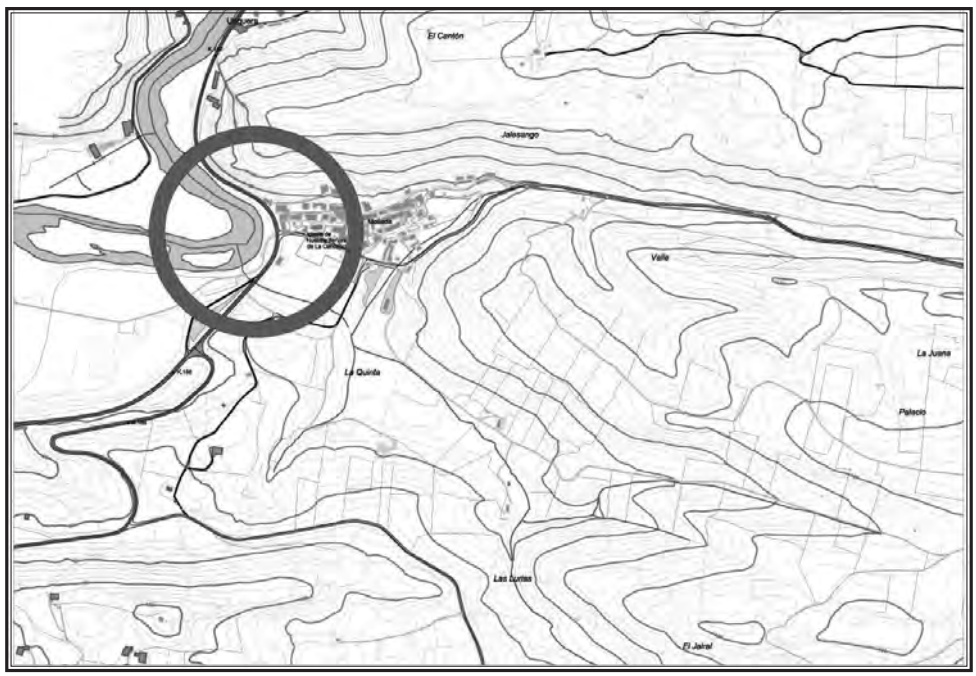
Dijeron que de lo que expresa la pregunta, solo hay una barca y pasaje, que sirve de Llovio sobre el río Deva, que por no ser Camino Real, no es continuo, y solo sirve para la comunicación de este Valle con otros y pertenece al dicho Conde de la Vega, porque le dan de renta veinte reales, y la administra dicho José de Cavalles, harinante, a quien regulan su útil en otros veinte reales y responden. (21)

En el plano que levanta D. Tomás López de Vargas Machuca en 1774 señala esta barca, con el correspondiente signo, en el lugar de Vilde de Ribadedeva. (22)

También hablan de ella M. A. García Guinea y otros en su trabajo colectivo sobre el Románico en Cantabria y dicen que era una posesión del linaje de los Estrada, cuya torre estaba muy cercana:

La casa de Estrada seguía conservando el derecho de paso de la barca de Lovio (Llovio) sobre el Deva en San Pedro de las Baheras, del mismo modo el derecho de la barca de Pesués sobre el Nansa, como consta en el Catastro de Ensenada (1753) y como recoge Madoz en su diccionario (1845-1850); a Pesués pertenecen los barrios la Barca de Arriba y la Barca de Abajo. (23)

La barca de Vilde, representada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Vilde o Molleda.

2.2. RÍO NANSA

Barca de Pesués

Cruzaba el río Nansa entre Pesués y Prellezo.

Se encontraba en el Camino de la Costa y era usada para salvar la citada corriente fluvial en su desembocadura. Está bastante documentada, tanto a nivel escrito como gráfico.

En el Catastro del Marqués de la Ensenada se hace referencia a ella. Así, cuando los vecinos de Pesués contestan a la pregunta 29 dicen:

…que hay una barca sobre las aguas del río Nansa y abra del mismo nombre, la cual pone para el paso el Conde de Vega de Sella de mucho tiempo a esta parte, no saben por qué título, y la tiene arrendada en seiscientos ochenta y cinco reales de vellón a D. Francisco Bustamante, recogedor y vecino de este concejo que está presente, que dicha barca por lo respectivo a ocho lugares de este valle de Val de San Vicente y otros del de Riva Deva pagan en grano dicha barca, pero en disposición que llegando a la puerta a pedir el barcaje, cada individuo da lo que quiere sin que en este particular hayan experimentado rigor ni regla de mucho o poco efectivo, que los caballos de brida pagan cada uno cuatro cuartos por el paso, los de los arrieros tres cada uno y las personas escoteras a un cuarto, que el todo que regulan puede rendir en un año dicho barcaje en dinero y grano es de mil cien reales de vellón y que dicho arrendatario la maneja por medio de un mozo, su hijo, y que no hay otra cosa… (24)

Aparece marcada esta barca en el plano que en 1774 levanta Tomás López de Vargas Machuca (25)

Aproximadamente en 1780 quedó sustituida por un puente que entonces se terminó y que había sido construido bajo la dirección inicial del prestigioso arquitecto cántabro fray An-

La barca de Pesués, representada en el plano del Partido del Bastón de Laredo.
Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

Plano de situación de la barca de Pesués.

tonio de San José Pontones. Pero del mismo quedaron solo los estribos después de que fuera arruinado por los franceses durante la Guerra de la Independencia, lo que obligó a retomar el uso de la barca. (26)

Se la cita nuevamente en el monumental *Diccionario Geográfico* que realizó P. Madoz en 1850, cuando dice en la entrada de "Pesués":

…y le fertilizan las aguas del Nansa, sobre el que se ve una barca de paso… (27)

Asimismo aparece mencionada en la Memoria de la obras públicas de España correspondiente a los años 1859 y 1860, constando en una tabla que primero recoge la provincia, después el portazgo y a continuación el puesto de recogida, en este caso:

Carretera de la Costa: la barca de Pesués, en Pesués. (28)

En nuestros tiempos, es recordada por E. Ruiz de la Riva en su trabajo sobre la casa y la aldea en Cantabria. Afirma, con razón, que en el mapa de Tomás López de Vargas Machuca aparecen los pasos de barca de la ría de San Vicente, del río Nansa en Pesués y del río Deva en Unquera. (29)

Al estudiar las vías de comunicación de la provincia, E. Álvarez Llopis y E. Blanco Campos dicen de la infraestructura que nos ocupa:

En 1480 el costo del peaje de la barca de Pesués a Unquera era de blanca por persona y otra por cada bestia que pasara. (30)

En fin, también se refieren a ella M. A. García Guinea y otros en su trabajo colectivo sobre el estilo Románico, adjudicando su propiedad a la Casa de Estrada:

...del mismo modo el derecho de la barca de Pesués sobre el Nansa, como consta en el Catastro de Ensenada (1753) y como recoge Madoz en su diccionario (1845-1850); a Pesués pertenecen los barrios la Barca de Arriba y la Barca de Abajo. (31)

Dejó de existir en 1868, cuando entró en servicio el puente que la sustituyó. En una sesión de la Diputación Provincial celebrada el 7 de abril de 1869 se dice al hablar de las mociones presentadas ese día:

Val de San Vicente, sobre que se deje expedito el antiguo camino que conducía a la barca de Pesués. (32)

Barca de Muñorrodero

Cruzaba el río Nansa entre Muñorrodero y Prío.

El Catastro del Marqués de la Ensenada hace referencia a esta barca en las entradas correspondientes a ambas aldeas. Los vecinos de Prío respondían a la pregunta 29 diciendo:

…y que aunque hace desembarco la barca de Muñorrodero en el término de este concejo, se debe dar noticia de ella por el dicho lugar de Muñorrodero y que no hay otra cosa… (33)

A la misma cuestión respondieron los habitantes del aludido pueblo:

…que en el sitio y vado llamado las Algueras está puesta la barca del pasaje… citada en la pregunta diez y siete, la cual pertenece al Conde de Vega de Sella y está arrendada, como queda dicho, con el molino a Domingo Díaz de Colombres, Diego Fernández de Llana y Diego Sancho de Muñorrodero menor, vecinos de este concejo, los cuales andan dicha barca por semanas, y con igual interés y regular sacarán de ella en todo un año, por ser paso poco usado para los forasteros, doscientos cuarenta reales que parten por terceras partes y aunque no es bastante para mantenerse ayuda por estar próxima al molino que lleva de dicho Conde y servirla de cuanto se necesita. (34)

Aparece marcada en el mapa de Tomas López de Vargas Machuca con su correspondiente signo. (35)

También figura en el plano que en 1861 levanta Francisco Coello de la provincia de Santander, entonces así llamada la actual Cantabria. (36)

La barca de Muñorrodero, representada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

Plano de situación de la barca de Muñorrodero.

Barca de Helgueras

Cruzaba el río Nansa entre Helgueras y Luey.

Se la cita en el Catastro del Marques de la Ensenada a la entrada de Helgueras, y dice la respuesta a la pregunta 29 del cuestionario:

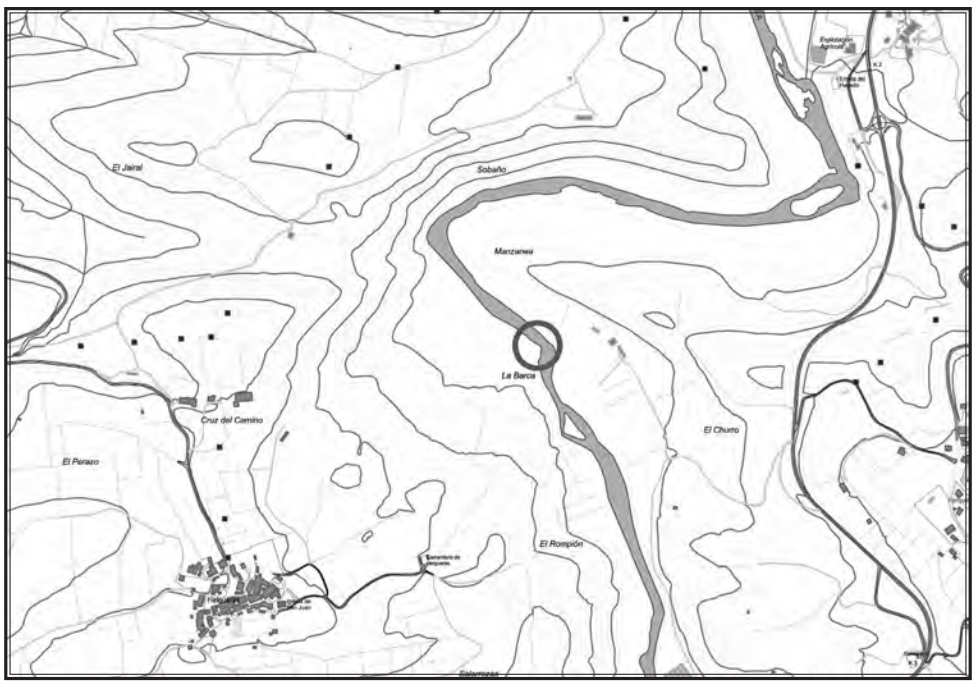
…También tiene una barca de pasaje sobre las aguas del río Nansa que al presente está arrendada en ciento treinta y dos reales de vellón por una año y la rigen Fernando del Pozo, Antonio Bedoya, Francisco Pérez y Antonia de Molleda, todos vecinos y naturales de este concejo, por semanas y a iguales partes en el trabajo, mantienen que por lo que saben por experiencia el barcaje producirá unos años con otros tantos reales como son días, pero aunque no diese esta ayuda de costa por no ser paso real, el pueblo esta en previsión de mantenerla para pasar al cura o curas que asisten en Luey y su parroquia donde haya feligreses siempre que sea necesario administrar los santos sacramentos y venir los días de fiesta a servirles y las demás cosas, y que no hay puentes ni otra circunstancia… (37)

También aparece marcada en el plano que levanta Tomas López de Vargas Machuca en 1774. (38)

Consta igualmente en el *Diccionario Geográfico* de Sebastián Miñano, que señala:

El lugar de Helguera y su barca están en línea recta entre Luey y San Pedro de las Baheras. (39)

La barca de Helgueras, representada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Helgueras.

Y asimismo figura en la Memoria de las obras públicas de España correspondiente a los años de 1859 y 1860, cuando trata de los portazgos y dónde se sitúan. Como de costumbre, primero cita la provincia, luego el portazgo y por último el puesto de recogida, y al respecto dice:

Camino vecinal de Val de San Vicente a San Vicente de la Barquera… Barca de Helgueras… San Pedro de las Baheras a Luey. (40)

Barca de Cades o de Rábago

Atravesaba el río Nansa entre Cades y Rábago.

No se trata de una barca que se encuentre en ningún camino o carretera de primer orden, servía para que pudieran acceder los lugareños a sus propiedades, situadas a ambos lados de la corriente fluvial y que debían labrar cotidianamente, y para que cruzaran el río los vecinos de los valles próximos.

Aparece en muy pocos documentos. En el Catastro del marqués de la Ensenada consta en la entrada correspondiente a Rábago:

En la respuesta a la pregunta 29 dice: que no hay en este pueblo del contenido de ella más que una barca sobre el rio Nansa, propiedad de D. Pedro Noriega que solo sirve en el invierno y que produce cada año cuarenta reales. (41)

Figura marcada en el mapa de Tomas López de Vargas Machuca con su correspondiente signo. (42)

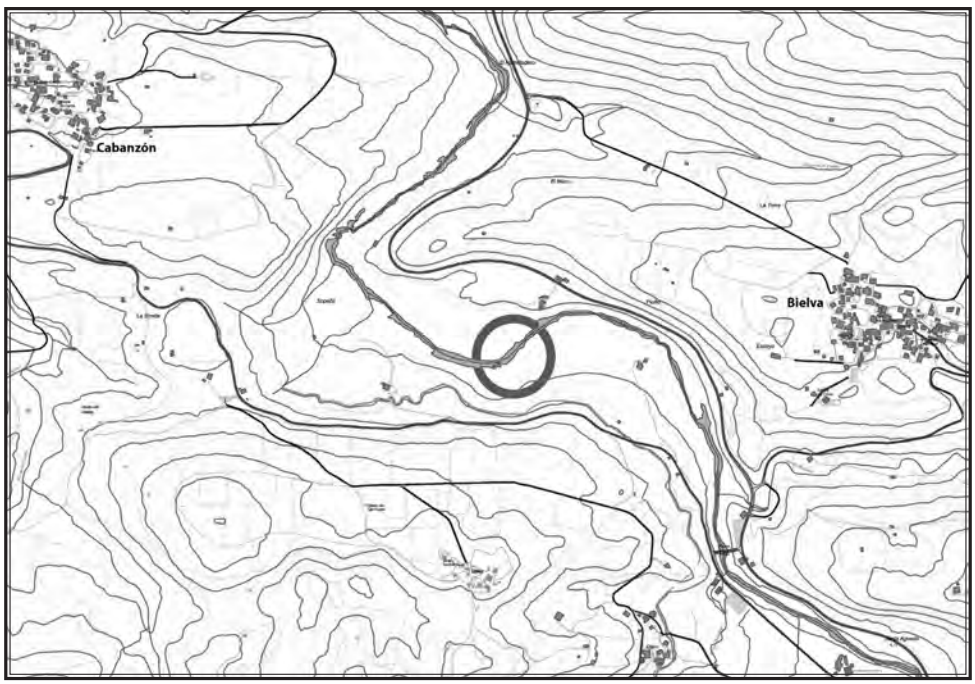
En el *Diccionario Geográfico* de P. Madoz se la cita sobre el río Deva. En la zona hay varias torres señoriales, concretamente en los dos lugares entre los cuales se ubica esta barca, que

son Rábago y Bielva, dependientes de la casa del apellido Rubín de Celis tanto en un pueblo como en el otro, siendo seguramente los señores de este linaje quienes explotaron el barcaje que nos ocupa.

Como he dicho, P. Madoz lo señala de forma muy escueta, recordando igualmente al río que atraviesa:

por él corren las aguas mencionadas del Nansa, sobre el que hay una barca de paso (43).

La barca de Rábago, representada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Rábago.

2.3. RÍA DE SAN VICENTE DE LA BARQUERA

Barca de San Vicente de la Barquera

Atravesaba el tramo de ría del río Gandarillas, llegando de Santillana a San Vicente de la Barquera. Así lo indica, con el símbolo correspondiente, Tomás López de Vargas Machuca en el plano que levantó en 1774. (44)

Hubo en tiempos bajomedievales una barca que hacía el servicio de pasaje entre San Vicente y el camino de la costa que venía de Comillas. Esta embarcación, por lo que dice Gonzalo Menéndez Pidal en su libro *España en los caminos*, parece que era antiquísima y la sustituyó el puente actualmente llamado de Carlos V o de la Maza. Respecto a esto Madoz indica:

A pesar de los muchos ríos que desaguan en la costa, no hay en el camino real de Santander al Ferrol, a excepción de los puentes de Arce y de San Vicente de la Barquera, otros medios de tránsito que algunas barcas, cuales son: la de Unquera,…; la de Ribadesella, perfectamente servida y propia de aquella matrícula; la del Puntal, en Villaviciosa…; la de Muros, en Pravia sobre el rio Nalón…; la de Navia, cuyo tránsito no es largo ni difícil; la de Caneiro, que pasa por medio de cuerdas fijas en ambas orillas, y la de Figueras y Ribadeo, sobre el río Eo. (45)

A este texto de Madoz apostilla en una de sus obras A. Galmés de Fuentes:

Y hay que tener en cuenta que esta excepción de San Vicente de la Barquera no es de hace siglo y medio, época en que se publica el Diccionario Geográfico*, sino que data del siglo XV, fecha, como señala Gonzalo Menéndez Pidal, en que se construye el largo puente que viene a sustituir al viejísimo barcaje.* (46)

La barca de San Vicente de la Barquera, representada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

El puente de la Maza, que ocupa el lugar del paso de la barca de San Vicente de la Barquera.

2.4. RÍA DE LA RABIA

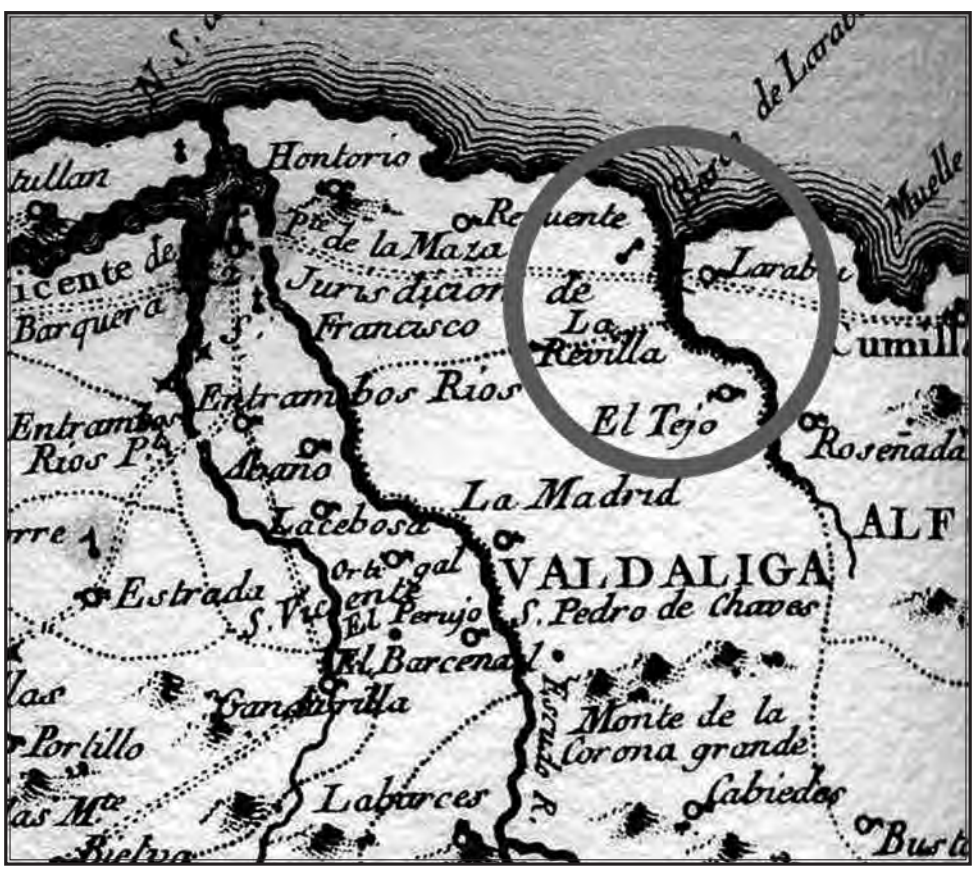
Barca de la Rabia

Cruzaba la ría de la Rabia entre el lugar del mismo nombre y Repuente.

E. Álvarez Llopis y E. Blanco Campos, en su ya citado trabajo acerca de las vías de comunicación medievales de Cantabria afirman:

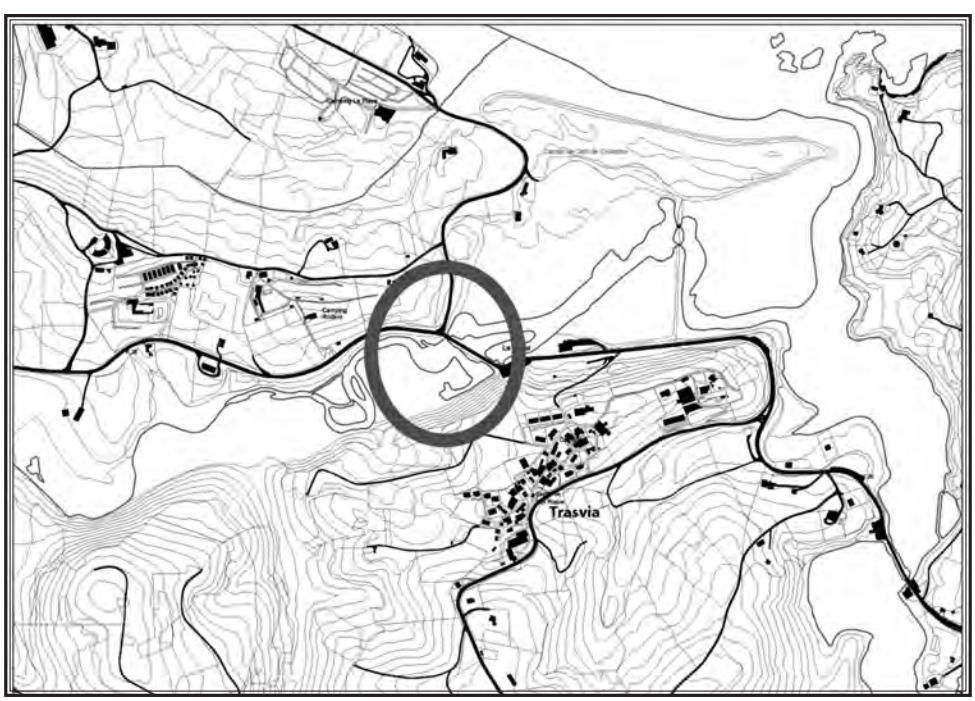
Donde no existen los puentes eran los vados o paseras los que permitían cruzar las corrientes de agua por los lugares menos profundos a pie o por medio de animales o carros. De Bustillo a Saro el Pisueña cortaba el camino, que se atravesaba por un vado que corre a la mano izquierda. De Susvilla a Pinilla el camino era interrumpido dos veces para vadear los arroyos que lo atravesaban. En 1660 Zuyer comenta en su itinerario que estando baja la marea se puede pasar a caballo en la ría de San Vicente de la Barquera, ya que en la barca de la Rabia es un poco difícil el embarcar y desembarcar las mulas a causa del flujo y reflujo del mar. (47)

En su diario, Zuyer dice textualmente:



La barca de la Rabia, representada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

El barquero de la barca de la Rabia y su familia.



Plano de situación de la barca de la Rabia.

Desde esta villa hasta San Vicente de la Barquera hay dos leguas, siendo necesario a la mitad del camino atravesar otro brazo de mar llamado la Barca de la Rabia, que se pasa sin peligro alguno, no habiendo sucedido nunca desgracias; es un poco difícil el embarcar y desembarcar las mulas, a causa del flujo y reflujo de la mar, y, estando baja la mar, se puede pasar a caballo como hice yo, aunque con alguna dificultad por no saber con certeza por dónde se pasa y por la arena, que se desfonda por algunas partes. Y, deseando esquivar este pasaje, se puede rodear por un puente, prolongando dos leguas el camino.

Desde la barca hasta San Vicente de la Barquera hay otra legua de mal camino, marchando siempre en alto sobre una roca a cuyo pie está la mar, y se puede caminar buena parte sobre la arena, a la orilla de la mar, hasta dentro de la villa. (48)

Quedan restos de un embarcadero en La Rabia. En el catastro del marqués de la Ensenada se nombra esta barca en un legajo relativo a Comillas. Dicen los comillenses en la respuesta a la pregunta 29:

…Pero que hay una barca para pasar gente en el sitio llamado La Rabia, la que es propia de D. José de Barreda, vecino de la villa de Santillana, le queda de producto en cada un año cuatrocientos reales y la lleva en renta Antonio González, vecino de esta, y consideraron quedarle de útil anualmente doscientos reales. (49)

En el plano levantado por Tomas López de Vargas Machuca en 1774 se indica con el correspondiente signo la barca que nos ocupa. (50)

El camino de Santiago debía seguir, a su paso por Cantabria, el antiguo de la costa. El mismo atravesaba varios ríos y rías entre las que se encuentra la de la Rabia, de la que hablan Juan Uría Riu y Juan Uría Maqua en su trabajo sobre las peregrinaciones:

Pasaba luego a La Rabia, donde había una barca sobre el río Turbio, de la que se podía prescindir vadeándole en bajamar. (51)

2.5. RÍOS BESAYA Y SAJA

Barca de Torres

Cruzaba el río Saja entre Torres y Ganzo o Puente San Miguel.

El diccionario de Madoz, de 1850, nos indica que el camino de la costa se dividía en dos en Ruiloba, partiendo un ramal hacia Santillana y el otro hacia Villapresente para buscar la barca de Torres. La misma es citada en algunos documentos, incluso hay un barrio en Torres que se llama La Barquera. Parece que el servicio de este barcaje fue sustituido por el puente de San Miguel.

El catastro del marqués de la Ensenada aporta información de interés. Así, en los libros de Duález, Torrelavega y Torres dice, respectivamente:

...y la parte de la barca de Torres como comporcionero que es y ya dejan dicho.

…también percibe la novena parte de la barca de Torres, que un año con otro, no necesitando reparos, los que son muy frecuentes, da cinco reales y dieciocho maravedís, lo que queda incluido en la partida de propios que el anterior tiene.

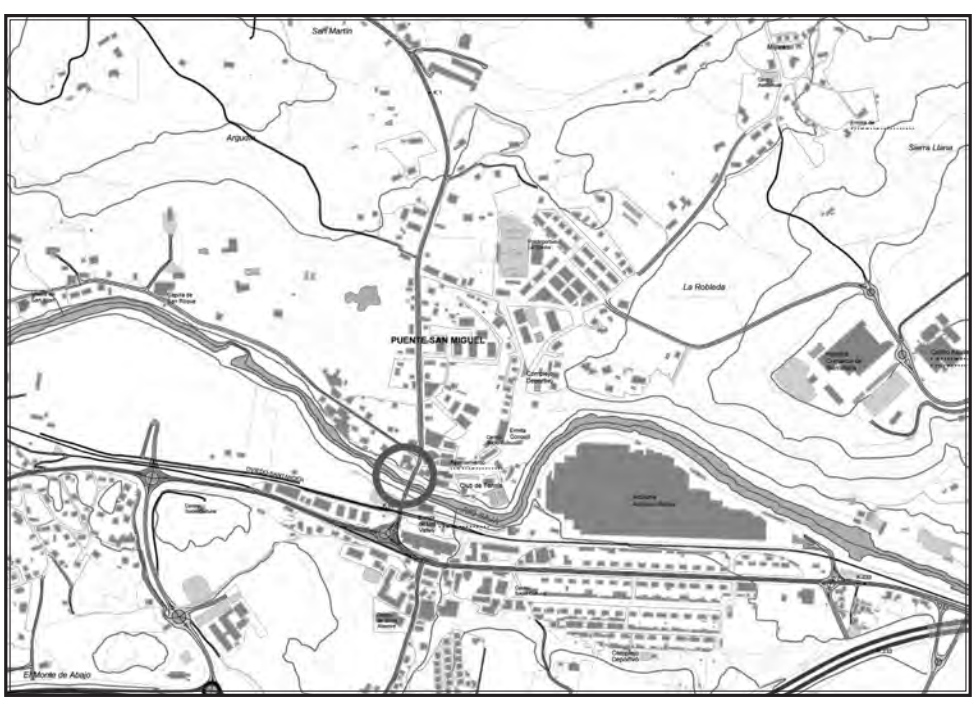
… y la novena parte de la barca de Torres, sita en aguas del rio Saja, la que asistida de los reparos frecuentes que necesita, solo consideraron utilizar el pueblo el pasar los vecinos cuando se les ofrece sin feudo alguno. (52)

Este barcaje se ubicaba en una zona que unía vías secundarias, es decir, se usaba para dar servicio a caminos que no tenían la importancia del de la costa, el cual era de primer orden. Por eso no es demasiado abundante la documentación que lo cita, igual que les ocurre a las demás barcas que no están en ese camino del Norte. Los viales "menores", por lo general, se desprendían del principal costero y se entrecruzaban buscando unirlo con el de primera categoría que iba en dirección al Sur, o sea, el del Besaya, o con otros secundarios que comunicaban los diferentes valles entre sí.

En el plano que levantó Tomas López de Vargas Machuca del Bastón de Laredo, queda marcada con el signo de barca la de Torres sobre el río Saja. (53)

La barca de Torres, representada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

La barca de Torres transportando pasajeros. Principios siglo XX.



Plano de situación de la barca de Torres.

Barca de Caranceja

Atravesaba el Saja entre Caranceja y Golbardo.

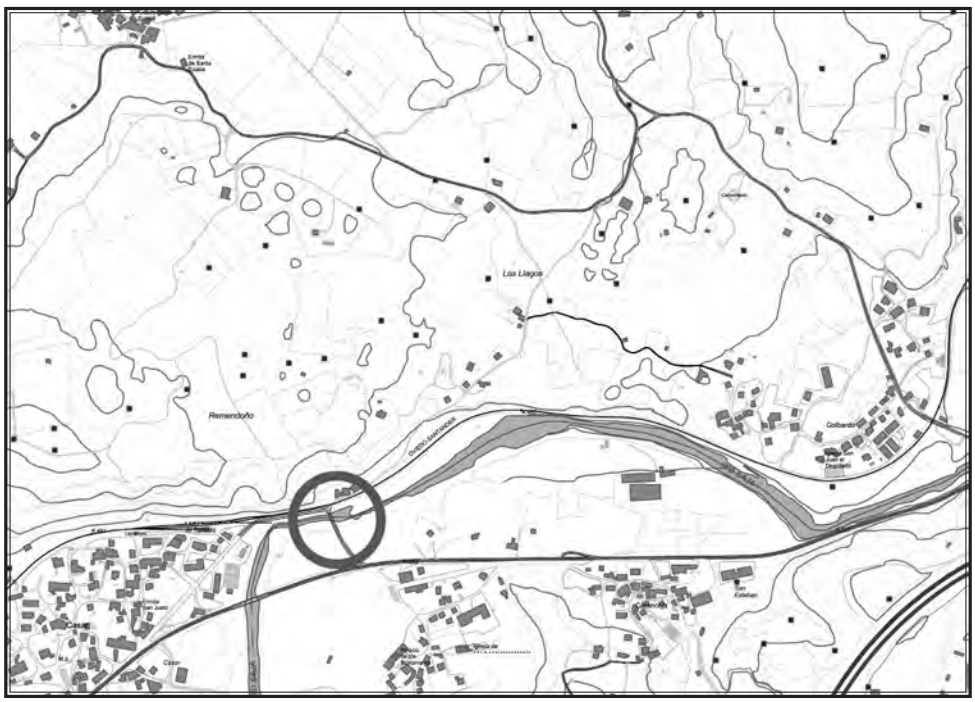
Solamente es mencionada por P. Madoz en su *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico*. La cita en la entrada correspondiente a Caranceja, diciendo:

El terreno es de buena calidad; las aguas del mencionado Saja, que sostienen una barca para facilitar su paso, le amenizan en su mayor parte. (54)

Se debía usar para dar servicio a los habitantes del valle de Cabuérniga que quisieran cruzar el cauce con intención de seguir hacia el norte en dirección a Comillas.

La barca de Caranceja, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

Puente que sustituyó a la barca de Caranceja.



Plano de situación de la barca de Caranceja.

Barca de Villanueva

Cruzaba el río Saja entre Villanueva de la Peña y Cabrojo.

En las respuestas a las preguntas 23 y 29 del catastro del marqués de la Ensenada, dicen los vecinos de Mazcuerras que existía:

…una barca sobre el río Saja que administra en renta Baltasar Pérez en ciento cuarenta reales y doce maravedís, y regulan a este destinados en cada año cien reales…

…en el barrio de Villanueva tiene la taberna y barca que van expresadas en la pregunta veintitrés. (55)

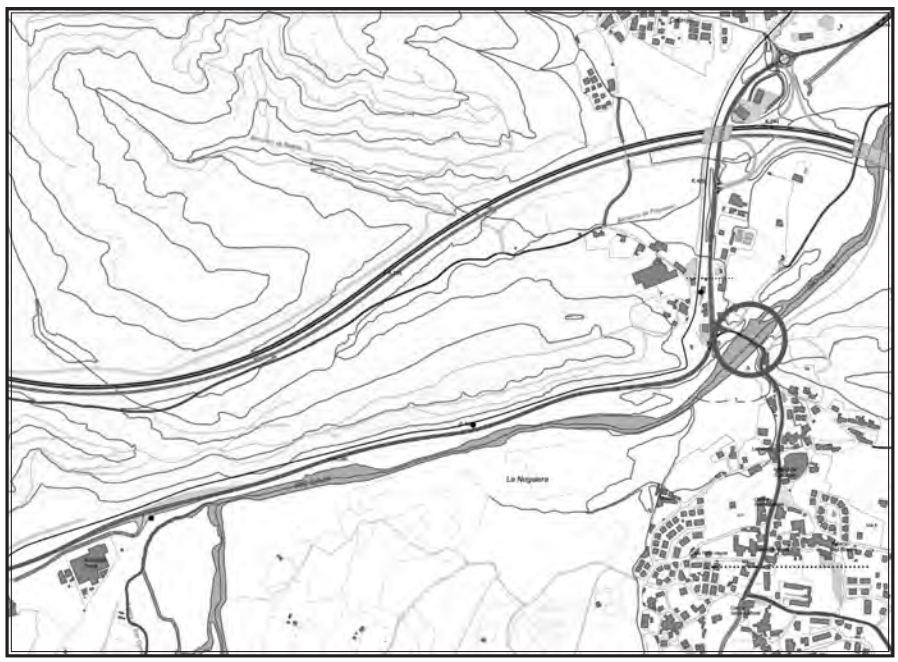
Así que esta embarcación servía a los moradores del valle de Cabuérniga, en su viaje hacia Torrelavega, para cruzar el Saja.

En la memoria de las obras públicas de España correspondiente a los años 1859 y 1860, aparece citada con su portazgo; primero se expresa el ayuntamiento, luego la barca y por fin el punto de recogida de este portazgo.

Ayuntamiento de Mazcuerras…. Barcaje de Villanueva… Rivera del Saja. (56)

La barca de Villanueva, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

Puente que sustituyó a la barca de Villanueva.



Plano de situación de la barca de Villanueva.

Barca de Barcenaciones

En su *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico*, señala Pascual Madoz en la entrada de Barcenaciones:

El terreno es arenisco-gredoso y le fecunda el río Saja, que como queda dicho, corre inmediato a él; en él hay una barca que facilita el paso. (57)

Ya no existía al comenzar la última década del siglo XIX, pues en 1891 dice el periódico santanderino *El Correo de Cantabria*:

Varios vecinos del pueblo de Golbardo han solicitado de la compañía del ferrocarril Cantábrico entre Santander y Cabezón de la Sal que establezca un apeadero en la mies de aquel pueblo, frente a la antigua barca de Barcenaciones… (58)

Plano de situación de la barca de Barcenaciones.

Barca de la ría de Suances, de Cortiguera, de Hinojedo o de Santo Domingo

Cruzaba la ría de Suances, entre Hinojedo y Cudón.

Esta es la barca con fecha documentada más antigua que tenemos; se habla de ella en el siglo XI, poniéndola en relación con la ermita de Santo Domingo. En su publicación relativa al libro de regla del monasterio de Santa Juliana en Santillana del Mar, E. Jusué indica que citan este barcaje los documentos XC, XCI, XCII y XCIII de dicho cartulario, aludiendo el tercero de ellos a la fundación de la ermita en el año 1078. Queda claro, a través de esos papeles, que la "barquería de Santo Domingo en Sequas" se hallaba en la ría de Suances, cerca de Cortiguera. (59)

M. A. García Guinea, al referirse a un documento de donación relativo a tal ermita en su libro sobre el Románico de Cantabria dice:

…una iglesia llamada de Santo Domingo de la Barquería, que parece situada en la ría de Suances, cerca de Cortiguera, y que, sin duda, tenía los derechos de paso en busca de la citada ría. En él, Miguel, Pedro y Andrés Iohannes dan al presbítero Pedro su heredad en Sequas. Es de suponer que este Pedro sea el que tiene a su cargo la iglesia de Santo Domingo y los tributos de la barca…

…Evidentemente de hacia 1107 debe ser la entrega que de la iglesia de Santo Domingo de la Barquería hacen a Santillana y a su abad Martín el presbítero Pedro y demás cofrades de Ongayo, Cortiguera, Suances, Raeto, San Pedro, Polanco, Queveda, Riaño, Bárcena y Planes. Todos ellos, con el presbítero Pedro, habían edificado la iglesia de Santo Domingo ("omnes in unum edificamus ecclesia") y la barquería para servicio de peregrinos y pobres, viudas, huérfanos, oprimidos, débiles, ricos y nobles. (60)

…hablan de las extensiones posesorias de la Colegiata, así como de sus derechos: la "barquería" o derecho a peaje sobre la barca de Santo Domingo de Sequas, captura de ballena en Suances, la pesca de "pescados reales" en el Saja, Besaya y Pas… (60)

La embarcación cruzaba la ría de Suances y, de esta manera, unía el camino de la costa a su paso por Cantabria. De la información aportada por tan importante documento como el recordado por García Guinea se puede deducir que servía a los peregrinos del camino de Santiago cuando en el medievo hacían la ruta del norte.

En su estudio sobre la presunta calzada romana de la costa en Cantabria, F. de Sojo y Lomba habla del paso de la ría de Suances y dice que:

*En 1111 existía seguramente Queveda (*CS*,V) y en 1387 (*Privilegios*, I, pág. 395) había una heredad cerca del monasterio de San Andrés, que lindaba con Camino de Rey. En 1078 Queveda concurrió con otros lugares a la fundación de la barquería de Santo Domingo de Cortiguera…* (61)

El canónigo suizo Pelegrino Zuyer, en 1660, cita esta barca cuando, tras salir de Santander en dirección oeste hacia San Vicente de la Barquera, pasa por Santillana; para llegar a esa villa tiene dos opciones, la primera, usar el barcaje de Mogro y la antigua barca de Suances, llamada de Santo Domingo; la segunda, utilizar el puente de Arce. Escoge esta última alternativa, y lo explica así:

Desde Sant'Ander a Santillana hay cinco grandes leguas, pudiéndose recorrer por dos caminos, el más corto discurre pasando dos brazos de mar en barcas, que son la de Mogro, a dos leguas de Sant'Ander, y la de Santo Domingo, una legua más allá, pero por ser esta travesía de algún peligro dada la poca comodidad de la barca, he tomado el camino del Puente de Arce, que sólo supone media legua de rodeo y está a dos leguas de Sant'Ander; casi todo buen camino. (62)

El plano dieciochesco de Tomas López de Vargas Machuca marca la barquería de la ría de Suances, con el símbolo correspondiente, en el lugar de Santo Domingo, entre Hinojedo y Cudón. (63)

La barca de Suances, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

Plano de situación de la barca de Suances.

La barca de Suances con unos pasajeros.

Desembarcando de la barca de Suances; al fondo, a la derecha, se adivina otra barca atravesando el río con unos pasajeros. En esta foto se puede ver al barquero que hace uso de una pértiga para mover la barca.

También se cita en un artículo del periódico matritense *El Heraldo* publicado en 1852 y que trata acerca del proyecto del ferrocarril Alar- Santander:

…Si antes de trazarse el camino de Santander a Renedo, hubiera practicado la junta concesionaria un reconocimiento detenido de las diferentes comarcas que pueden concurrir a servirse de su ferrocarril, habría visto que los valles de Alfoz de Lloredo, Abadía de Santillana, Cabezón, Valdáliga, Herrerías, Val de San Vicente, Rivadeva y Cabuérniga se componen de un grannúmero de pueblos que concurren a Santander, que es la mayor parte y más fértil de la provincia, y que esta concurrencia se verifica por puntos determinados que son: Puente de Santiago, Puente de Torres, Barca de Barreda, Barca de Suances y Barca de Mogro; por dichos puntos no solo pasan a Santander diariamente un número muy considerable de personas, sino que son también las avenidas de Asturias, de cuya provincia conducen a Santander y Castilla una cantidad muy respetable de reses vacunas y de… (64)

El mismo periódico y tratando de idéntico tema, al año siguiente, señala:

Por las barcas de Mogro y de Suances pasan todos los viajeros de Puente Avíos, Tagle, Ubiarco, Cortiguera, Suances, Cudón, Miengo, Bárcena y Cuchía, los cuales pueden calcularse en 4.000 al año. (65)

Aparece citado, por fin, este barcaje en el mapa que Francisco Coello de Portugal realiza sobre la provincia de Santander, actual Cantabria, en 1861. (66)

Barca de Barreda

Cruzaba el río Besaya entre Duález y Barreda. Fue muy conocida, hallándose relacionada con la familia Calderón de Santillana, a la que, de hecho, dio el apéndice del apellido, pasando a ser conocidos sus miembros como los Calderón de la Barca. Existe una torre del solar en Viveda, que era el lugar desde el que se controlaba la gestión de este servicio y donde se recogían los réditos que el mismo producía. Está situado el noble edificio, hoy muy maltratado, encima del puente de la Barca, que sustituyó a esta en el tránsito de personas, animales y mercancías entre las dos orillas del Besaya.

J. M. Iglesias Gil y J. A. Muñiz Castro, en su libro acerca de las comunicaciones en Cantabria durante la época romana, suponen un origen mucho más remoto que el medieval para el barcaje de Barreda. Lo creen de época imperial y dicen en concreto:

La otra variante continúa por la falda sur del monte El Cueto hacia Gornazo, Sur de Bárcena de Cudón y Requejada. Entre este lugar y Barreda atravesaba la ría de Suances, probablemente en barca, como refleja la pervivencia del topónimo "Puente de la Barca" entre este lugar y Viveda, tras lo cual marcharía a contactar con la vía del Portus Blendium en las cercanías de Queveda. (67)

Bastante antes que estos autores, también Sojo y Lomba, en su estudio sobre el itinerario que debieron seguir los caminos romanos a su paso por Cantabria, nombra varias veces la barca de Barreda con uno u otro motivo:

Pasando el puente de Solía, e independientemente de la vía radial del Escudo coincidente al principio con la de Agrippa, se presenta una bifurcación romana bien comprobada, cuyos dos ramales comunicaban aquel sitio con el de la Barca de Barreda, que es punto seguro también de la de Agrippa.

(…)

Otro punto seguro de la vía de Agrippa es el de la Barca de Barreda, aguas abajo de la reunión de los ríos Saja y Besaya.

(…)

A la barca de Barreda, pues, venían a concurrir para el paso del Pas y Besaya reunidos, los caminos procedentes de un ancho sector, en el cual anda incluido el que hemos llamado de Agrippa y los procedentes de Vioño y de Zurita.

(…)

Utilizárase, como creo, primeramente la barca de Barreda y posteriormente un puente en San Miguel… (68)

También asegura Sojo, hablando ya de los inicios del siglo XVI:

En 1504 se llama Casa de la Barca a la familia de Calderón en Viveda, y hoy se llama el puente que ha sustituido a la barca Puente de la Barca. (68)

El mismo erudito toma del libro de M. Escagedo Salmón relativo a la Casa de la Vega, las behetrías montañesas y el Pleito de los Valles, la transcripción parcial de dicho litigio jurídico que dice, refiriéndose a los habitantes de Villaescusa que acuden a Santillana:

...y han de pasar los ríos Saya (Saja) *y Besaya juntos en la barca de Barreda, sin puente, y es una barca muy peligrosa…* (68)

Más adelante aluden tales documentos a los moradores de otros valles que se dirigen a la citada Santillana, afirmando:

Los de Cayón-Penagos "han de pasar el río Pisueña y la barca del río Pas que llaman El Barrilejo, y la barca de Barreda". (68)

Sojo y Lomba continúa describiendo ese camino y dice:

Porque una vez pasada la barca de Barreda se llegaba a Viveda, cuya existencia en el siglo IX consta, y más tarde, en 1200; y si no yerro, procede este nombre de "Vía Veta" (vía antigua o vieja)… (68)

Piensa por tanto, igual que otros autores, que este barcaje es muy antiguo, señalando que, aunque ya se cita en documentos del siglo XV, es probable que estuviera en uso mucho antes:

*Barreda ya existía en 998 (*CS*, XXXVII), en cuya fecha se la relaciona con los ríos Salia* (Saja) *y Besagia* (Besaya)*, lo que parece hacer resaltar sus favorables condiciones para el paso. Sin embargo, la primera fecha segura que hasta ahora he visto de barca en Barreda es la de 1402 (*Privilegios*, II, pág. 15).* (68)

Como se ha dicho, M. Escagedo Salmón recoge en su arriba recordado trabajo textos originales del célebre Pleito de los Valles. Estos citan la barca de Barreda, calificándola de "muy peligrosa":

De este valle (Villaescusa) *a Sanctillana hay cinco leguas, y han de pasar para ir a la villa de Sanctillana, la puente de Solía, que es brazo de mar; y los ríos de Pas y Pisueña juntos, yendo por Renero (Renedo), sin puente; y por la puente de Arce hay puente que algunas veces lleva el río; y han de pasar los ríos Saya (Saja) y Besalla (Besaya) juntos, a la barca de Barreda, sin puente, y una barca muy peligrosa; y otros ríos pequeños que en tiempo de invierno son peligrosos; y han de pasar los montes de Carceña y Cado, que son montes bravos.* (69)

En su estudio acerca del Románico de Cantabria, M. A. García Guinea cita de refilón la infraestructura que nos ocupa al dar una noticia del año 1403:

…así como las heredades que tenía Juan Pérez de Santillana, sacristán de Santander, desde la barca de Barreda hasta Oreña y desde Ubiarco a Cildá. (70)

Asimismo en 1432, cuando se levanta el "Inventario de los bienes rayzes que mi señora doña Leonor de la Vega, que Dios aya, poseía en las merindades de Monçón e Asturias de Santillana e Liévana e Campoo de Suso", consta en dicho texto:

En el Barca de Barreda ay un vasallo que lleva tres yuntas de heredat e paga los derechos segunt que los de Polanco. (71)

Y también E. Álvarez Llopis y E. Blanco Campos, en su estudio acerca de las vías de comunicación medievales de Cantabria, recuerdan la embarcación:

El Pas se atravesaba por medio de la barca de Barrilejo y el paso de los ríos Saja y Besaya se realizaba por medio de la barca de Barreda, considerada como muy peligrosa por los viajeros de la época. (72)

No se lo pareció en 1660 al canónigo suizo Pelegrino Zuyer, quien dejó recogido en su Itinerario:

Desde este puente hasta Santillana hay tres leguas de mal camino, atravesándose a dos leguas de Arce un brazo de mar por la Barca de Barrea, que se pasa sin peligro alguno, llegándose de una a otra parte casi con un tiro de piedra; y, no queriendo pasar esta barca, puede buscarse en menos de una legua otro puente, pero por tener un arco muy alto y aún no terminado es más peligroso de pasar el puente que la barca. A pesar de lo cual, porque las mulas de la litera se espantaban con el agua, monseñor el Arzobispo prefirió pasar por el puente. De la dicha Barca de Barrea hasta Santillana hay una legua de mal camino. (73)

En el mapa del Bastón de Laredo de Tomás López de Vargas Machuca (1774) se señala la barca en el lugar de Barreda, junto al río Besaya. (74) El de Francisco Coello (1861) la recoge en el sitio y con el nombre que le corresponde. (75)

Al hablar sobre el ferrocarril de Alar del Rey a Santander, que se estaba proyectando en 1852, el periódico madrileño *El Heraldo* comentaba la conveniencia o inconveniencia de adoptar un determinado trazado, valorando por qué lugares debería ir y por cuáles no. En el artí-

culo se dice que la comisión decisoria había avanzado que iba a tardar unos días en resolver, aunque el diario opina que si tal instancia pretendía hacer bien su labor se demoraría en la resolución un año al menos. Pero lo que importa aquí es que en el trabajo se citan varias barcas, entre ellas la de Barreda.

…Si antes de trazarse el camino de Santander a Renedo hubiera practicado la junta concesionaria un reconocimiento detenido de las diferentes comarcas que pueden concurrir a servirse de su ferro-carril, habría visto que los valles de Alfoz de Lloredo, Abadía de Santillana, Cabezón, Valdáliga, Herrerías, Val de San Vicente, Rivadeva y Cabuérniga, se componen de un gran número de pueblos que concurren a Santander, que es la mayor parte y más fértil de la provincia, y que esta concurrencia se verifica por puntos determinados que son: puente de Santiago, puente de Torres, Barca de Barreda, Barca de Suances y Barco de Mogro; por dichos puntos, no solo pasan a Santander diariamente un número muy considerable de personas, sino que son también las avenidas de Asturias, de cuya provincia conducen a Santander y Castilla una cantidad muy respetable de reses vacunas y de cerda para el abasto de carnes. (76)

El mismo periódico, y ocupándose también del asunto del ferrocarril, decía al año siguiente:

La barca de Barreda, inmediata a Requejada sobre el Besaya, produce 8.000 rs. al año, de manera que siendo la tarifa para cada viajero de 4 mrs., y de 8 la de las caballerías, ese producto supone por lo menos un movimiento de 6.000 viajeros procedentes del camino llamado de la Costa, desde Asturias por los valles de San Vicente, Comillas y Santillana, situados en el tránsito, y otros adyacentes en la misma zona. (77)

Por su parte, el diario madrileño *La Época*, el 28 de marzo de 1857, daba la noticia de haber ocurrido un trágico accidente en la infraestructura que nos ocupa, con el resultado de tres muertes:

Nos dicen de Santander que el día 20 del actual se ahogaron tres infelices al pasar la barca de Barreda en la confluencia del Saja y del Besaya. Dícese que el motivo de este fatal acontecimiento fue el haberse espantado una porción de reses de ganado vacuno que conducían de la feria... (78)

Quizá utilizar el barcaje revistiera peligro, pero más aventurado resultaba el recurrir a alternativas de paso poco "ortodoxas". Lo atestiguó así el periódico santanderino *Boletín de Comercio* en diciembre de 1861 al dar noticia de una tragedia ocurrida la víspera de Navidad:

El día 24 por la mañana se ahogaron en el río, poco más arriba de Requejada, lugar de Inogedo, barrio de San Martín, cuatro personas: un matrimonio, casado recientemente, y una madre con una criatura. Confiados en que por allí no hay gran riesgo, y deseando economizar la pequeña distancia del pasaje público de la barca de Barreda, se metieron siete individuos en una grosera barquilla de pescadores, mal construida y peor calafateada. Tenía una hendedura en el fondo, que se había tapado con tierra y césped, que cedieron a la presión de un peso desacostumbrado.

Al ver entrar el agua, alborotáronse los que iban en el miserable barquichuelo, y le hicieron zozobrar; dos que le dirigían salieron a nado; una señora se mantuvo a flote, merced al miriñaque, y se la salvó; y los cuatro susodichos, aunque se procuró socorrérseles, eran ya difuntos cuando se los extrajo. Faltó la serenidad y previsión, como ocurre en tales lances, pues con ellas no hubiera habido ninguna desgracia. Es tanto más dolorosa, cuanto que los embarcados se habían propuesto una reunión de familia para celebrar alegremente estas fiestas, y los que viven estaban muy ajenos de esperar el luto con el que se les ha aguado. (79).

El *Diccionario* de Madoz, en la entrada correspondiente a Puente Avíos dice:

Los caminos dirigen a los pueblos limítrofes y al real de Santander por la barca de Barreda… (80)

En su sesión correspondiente al 23 de mayo de 1877, la Diputación Provincial de Santander aceptó estudiar la propuesta de que fuera construido un puente que sustituyese a la clásica embarcación. Así lo recogió el *Boletín Oficial*:

Se da lectura a la siguiente proposición:

"Considerando que los pueblos de Viveda, Queveda, Hinojedo, Puente-Arce, Tagle, Cortiguera, Suances y Ongayo se encuentran incomunicados con la mayor parte de los del resto de la provincia por las crecidas de los ríos Saja y Besaya.

Considerando que son pocos los años en que no dejen de ocurrir desgracias personales en dichos ríos por falta de un puente.

Considerando que la construcción de un puente sobre dichos ríos Saja y Besaya y en el sitio denominado Barca de Barreda no solo es de utilidad y de absoluta necesidad para los pueblos arriba expresados, sino también de conveniencia para el resto de la provincia.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de suplicar a V.E. se sirva acoger esta proposición, y mandar hacer los estudios y planos de un puente de madera en el ya expresado sitio Barca de Barreda.

Santander 23 de Mayo de 1877.- Tomás Fernández Hontoria.- Francisco González Camino".

Apoyada por el Sr. Hontoria se toma en consideración y pasa a la Comisión de Fomento. (81)

El periódico madrileño *El Pabellón Nacional* publicaba en 1881 una información, tomada de su colega *La Fe*, relativa al caballero que por entonces detentaba la propiedad de la clásica embarcación que nos ocupa. Decía así el gacetillero:

El mayorazgo de la familia de Calderón, sito en la Barca de Barreda, provincia de Santander, pertenece a la excelentísima señora doña Dolores de Ruvalcaba y Agüero, viuda de Portillo y condesa de Villanueva de la Barca, título que ha heredado de su tío carnal D. Bernardino Agüero y Calderón de la Barca (…).

Con el título de condesa de Villanueva de la Barca, la señora de Ruvalcaba, madre de nuestros queridos amigos los jóvenes D. Pedro y D. José de Portillo, heredó el mayorazgo de la Barca de Barreda, y es por tanto la parienta más indubitable del inmortal autor de La vida es sueño. (82).

Pedro de la Vega y de las Cagigas, oculto bajo su habitual seudónimo "Cantaclaro", dio a conocer en la prensa santanderina, el año 1885, un trabajo titulado "Glorias de Trasmiera". En él volvía a referirse a la propiedad de la barca, señalando:

La casa de Agüero, que hoy pertenece al señor conde de Villanueva de la Barca, entre otros vínculos y mayorazgos posee los de la ilustre casa de Calderón de la Barca, que fue del insigne poeta D. Pedro de este apellido, y todos sus heredamientos, entre otros, el palacio de Viveda, donde se enseña la habitación que ocupó el Serafín de Asís, el caballero de la pobreza, el gran San Francisco, que se aposentó en dicha casa. También corresponde al mismo vínculo, que como hemos dicho posee el señor conde, la barca de Barreda. (83)

Volviendo al asunto de la construcción del puente, y bajo el titular "Promesas vanas", decía el periódico montañés *El Correo de Cantabria* en 1886:

Siempre que se anuncian elecciones, sean de Diputados a Cortes o provinciales, hay augurios de grandes obras, o proyectos de primer orden próximos a ser planteados. Pero nada de ello se realiza.

(…).

Pocos días ha nos decía un aldeano:

-De buena tierra soy; no la niego. Nací en el corazón del Ayuntamiento de Ongayo (…). *Para ir desde Santander a nuestro pueblo, tenemos que rodear por Santillana, pudiendo ahorrar la mitad de camino si se hiciera un puente, como ha muchos años se proyectó, por la barca de Barreda. Pero no hay de qué. Por más ofrecimientos y promesas que nos hacen los candidatos, seguimos siempre lo mismo.*

(…)

Nosotros, que nos congratulamos en defender los intereses de la provincia, vemos con disgusto lo que está sucediendo con el Ayuntamiento de Ongayo. Desde luego, hemos sentado por principio que muchos diputados por aquella jurisdicción han ofrecido suplir con puente el paso de la barca de Barreda, con lo cual se ahorrarían muchas de las desgracias que pueden ocurrir como a la familia del Sr. Piñal, que pereció hace años casi toda en aquellas aguas. La barca de Barreda ha naufragado dos veces, ocurriendo en ambas sensibles desgracias.

(…).

El puente de Barreda hace muchos años que está proyectado; pero lo peor del caso es que ni los más interesados parece saben dónde radica el expediente, ni en qué está la parada de su tramitación.

Lo cierto es que pudiendo atajar a pie o en carruaje por medio de un puente para llegar a cualquier pueblo del municipio de Ongayo, tenemos necesidad de rodear por Santillana, cuyo recorrido nos hace recordar que ni los diputados han cumplido lo que ofrecieron para la construcción del puente ni los vecinos de aquel distrito han encontrado lo que deseaban al emitir sus sufragios por los ofrecidos defensores de aquella nueva vía de comunicación.

¿Cuándo se sustituirá la barca por un puente que salve los inconvenientes de tan enojosa navegación? (84).

Pocos días después de que apareciera el aquí reproducido artículo, el mismo periódico daba la siguiente noticia:

Según nos informa persona que juzgamos bien enterada, ha resucitado el proyecto que haga desaparecer la barca de Barreda (…). *La realización de este proyecto preocupa hace tiempo a los pueblos interesados, en donde circulan estos días noticias favorables que desde luego pondríamos en cuarentena si estuviéramos en época de elecciones. Ahora se puede creer.* (85).

Una nueva desgracia volvió a producirse en la embarcación tres años después, y de ella dio cuenta, una vez más, *El Correo de Cantabria*:

En uno de los últimos días de la anterior semana ocurrió un tristísimo suceso en la barca de Barreda. Caminaba esta atravesando la ría, cuando el barquero Saiz, joven de 22 años, tuvo la fatalidad de caer al agua. La corriente era tan grande que súbitamente desapareció el infeliz de la vista de los viajeros. Así que cuantos esfuerzos hicieron para salvar al náufrago, resultaron completamente inútiles. Este triste suceso ocurrió en el pozo de Fresnedo.

Mientras el desgraciado Saiz moría en aquellas aguas, su anciana madre estaba asistiendo a un individuo muy allegado de la familia que se hallaba expirando, a corta distancia del lugar del suceso. (86)

Y el mismo diario volvía a dar noticia del proyectado puente en 1890:

Respecto al puente que ha de reemplazar a la barca de Barreda, dedicamos hará dos años algunos escritos manifestando las malas circunstancias del servicio, recordando al propio tiempo desgracias allí ocurridas, que no se borrarán jamás de la memoria de quienes las conocen y que vinieron hace algunos años a demostrar tristemente cuán necesaria es la construcción del puente para servicio cómodo y seguro de aquellas pobladas comarcas, próximas a la importante villa de Torrelavega y a la favorecida playa de Suances durante las temporadas de verano.

A los dos o tres meses de sostener esta campaña vimos con gusto iniciada la subasta de las obras y poco tiempo después supimos con placer que la ejecución del proyecto había dado principio.

Pero, ¡desgracia de este país sentenciado a que todo le salga mal!, los trabajos se suspendieron, ignoramos la causa, y ahí tenemos empantanadas, sin ir atrás ni adelante, las obras de construcción del necesario puente llamado a hacer que desaparezca la barca de Barreda. (87)

Se había empezado a construir con piedra de Hinojedo, tras desecharse el plan primitivo de hacerlo de madera, pero ahora parecía preferirse el optar por una estructura de hierro. (88) Sea como fuere, en 1893 volvía *El Correo de Cantabria* a la carga:

…hoy vamos a ocuparnos de otro proyecto de puente que implica la supresión de otra barca de historia muy funesta y cuyos trabajos dieron principio a raíz de las anteriores elecciones para diputados a Cortes, quedándose después en la estacada para concluirlos no sabemos cuándo. Ya comprenderán nuestros lectores que aludimos a la barca de Barreda.

Allí, hace algunos años, y volvemos a recordarlo con dolor, pereció ahogada una familia muy conocida y estimada en Santander.

Con todas esas lecciones, durísimas pero aprovechables, parece lógico que se hubiera puesto manos a la obra sin cejar hasta dejarla completamente terminada. Pero lo más que hemos podido lograr es el fruto de las aludidas elecciones, en virtud del cual están construidos los estribos y paralizada hace meses la prosecución de los trabajos, porque se agotó la cantidad consignada al efecto en los presupuestos del Estado.

A renglón seguido fue incoado un expediente pidiendo ampliación de recursos para continuar la construcción del puente de Barreda, sin que a estas horas sepamos qué suerte haya cabido a tan justa petición.

Y el recuerdo de las próximas elecciones trae a nuestra mente aquella historia y se la trasladamos a los habitantes de los pueblos interesados, a fin de recomendarles que ya que tenemos "los estribos" de aquel caballo de batalla, busquemos la silla, para conseguir así viajar con comodidad y sobre seguro.

(…) *quiera Dios que por bien a la humanidad y al buen nombre del país* (…), *logremos decir cuanto antes: "Ya se ejecutan las obras de construcción de los puentes de Treto y Barreda con objeto de que los padrones de ignominia que suponen las barcas desaparezcan para siempre del paso del viajero".* (89)

Poco después volvía el periódico a tratar del asunto, proporcionando interesantes informaciones en las que aparecía involucrado nada menos que D. Práxedes Mateo Sagasta:

Nos proponemos en estas líneas refrescar la memoria del señor Sagasta, por si la casualidad hiciese que recordara lo que dijo y ofreció, allá por el verano de 1891, con ocasión de sus amenas excursiones por algunos de los más pintorescos puntos de la Montaña.

El jefe del fusionismo dio con su ilustre persona en las inmediaciones de la Requejada, donde las personas que le habían invitado, después que le agasajaron debidamente, dirigieron la excursión por la ría hasta que llegaron a la barca de Barreda.

Una vez en aquel sitio preguntó el Sr. Sagasta (el ilustrado ingeniero don Amós Salvador, su sobrino, era uno de los que le acompañaban) qué significaban aquellos estribos construidos a orillas de la ría.

Las personas de la comarca más autorizadas entre los acompañantes, explicaron al ilustre repúblico las desgracias allí acaecidas con la barca, las penalidades del paso para el viajero y las vicisitudes grandes y prolongadas por que había pasado el proyecto de puente hasta que, a raíz de una de las últimas elecciones para diputados a Cortes, lograron ganar aquel comienzo de las obras.

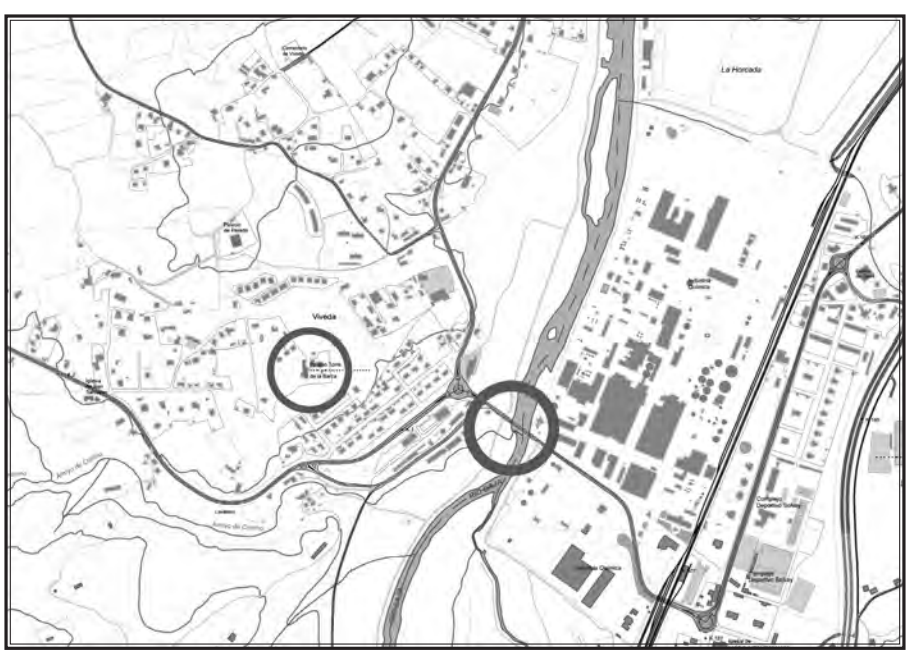
Parece que entonces el Sr. Sagasta, contemplando sobre el terreno aquel padrón de ignominia, quedó malísimamente impresionado y, poco más o menos, dijo a los circunstantes:

-Señores: hoy por hoy saben ustedes que nada puedo hacer; pero en vista de la justicia que asiste a los honrados y laboriosos vecinos de esta comarca, recuérdenmelo el día en que vuelva al poder y prometo a ustedes que se pondrá remedio a tan lamentable estado de cosas.

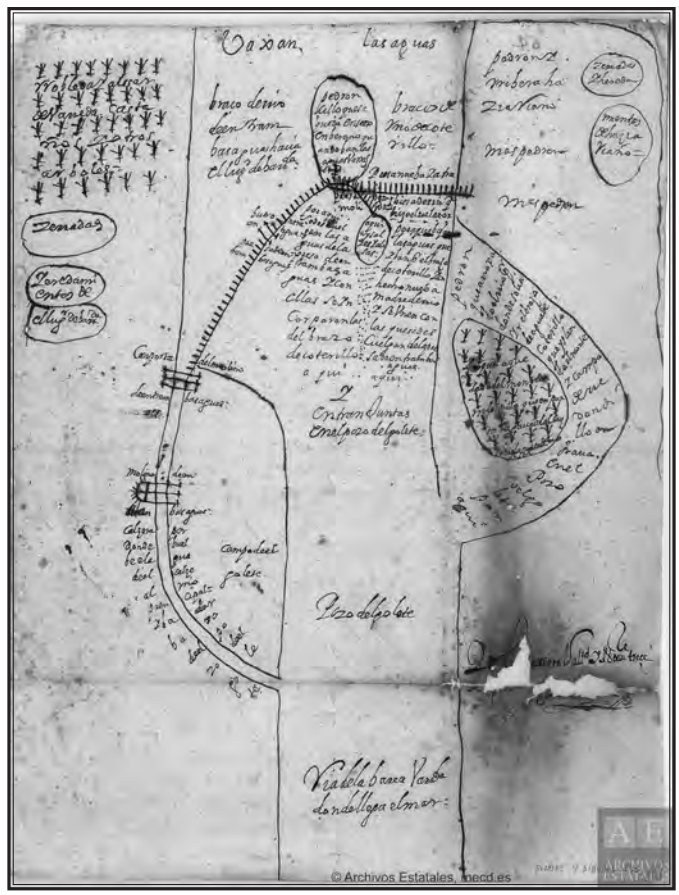
Ahora bien: señores habitantes de los pueblos más directamente interesados, ¿han dirigido sus autoridades al Sr. Presidente del Consejo de ministros el "memorándum" que dejó recomendado con motivo de su excursión veraniega por aquellos sitios?

Tal recordatorio es de imprescindible necesidad, porque las malas impresiones de la barca y los estribos se habrán borrado ya de la mente del Sr. Sagasta para no volver jamás,… si ustedes no

La barca de Barreda, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Barreda. También está marcada con un círculo la torre de Calderón de la Barca, que era la propietaria de la barca de Barreda.



Documento de 1690 del A.E. medc. Planos y dibujos. 843. En el que se lee: *Vía de la barca de Barreda donde llega el mar.*

Fotografía aérea del puente de Barreda, construido a fines del siglo XIX. Se puede ver marcada con un círculo la venta de la Barca.

se lo recuerdan. Recuérdenselo para ver lo que resulta y vaya de prueba, pues nuestros políticos, altos y bajos, son muy frágiles, de memoria por supuesto, cuando se trata de cumplir lo ofrecido en momentos solemnes como el de que nos ocupamos. (90)

La ilustre escritora gallega Emilia Pardo Bazán publicó en el periódico santanderino *El Atlántico*, el año 1894, un documentado y extenso trabajo en varias entregas, con mucho aparato histórico, titulado "Desde la Montaña". El capítulo VII estaba dedicado a "El palacio de D. Beltrán de la Cueva.- La casa de Calderón", y en él podía leerse la siguiente frase:

El paso de la barca de Villanueva era camino obligado de los peregrinos a Santiago de Compostela. (91)

La autora aplicaba esa denominación a la barquía por ostentar sus propietarios de entonces el título de condes de Villanueva de la Barca.

Al fin en la primavera de 1898, veintiún años después de que comenzara a estudiarse el proyecto del puente, las obras se daban por concluidas. Abundantes fueron los sueltos de prensa que hablaron del tema, pero vaya aquí, en representación de todos, la "cuchufleta" que incluyó en sus páginas *El Correo de Cantabria* despidiéndose de la plurisecular embarcación que daba paso al moderno viaducto:

Ya, ¡vive Dios! era hora
de que desapareciera
el gran padrón de ignominia
de la barca de Barreda
con la construcción del puente
sólido que allí se eleva.
Ya los vecinos de Suances,
de Ongayo y de Cortiguera
se ven libres del peligro
que en otros tiempos corrieran
salvando el penoso paso
en muy frágil barquichuela.
Aquellas aguas sirvieron
de tumba en aciaga fecha
a una familia apreciada
en la región montañesa.
(…)
Hora era ya que ese paso
a nivel se construyera
por el buen nombre y prestigio
de esta tierra cenicienta,
que es la provincia olvidada
en todo lo que la afecta
y depende de los hombres
que a su antojo desgobiernan. (92)

En un trabajo titulado "El solar de Calderón de la Barca" que Joaquín Fresnedo de la Calzada publicó en la revista *La Montaña* de La Habana en 1916, evocaba recuerdos de su infancia relacionados con la desaparecida embarcación fluvial:

El nombre de la Barca distintivo de esta rama de los Calderones procede de que eran dueños del paso del río de Barreda que aún hace veinte años existía con el nombre de la Barca de Barreda en la que yo pasé la primera vez que mis aficiones me llevaron a Santillana, en una lluviosa mañana de un mes de Abril, en la que las aguas de los ríos inundaban todo lo que hoy es la inmensa factoría de Solvay y Compañía. (93).

Finalmente Fermín Sánchez González, bajo su conocido seudónimo "Pepe Montaña", escribía en una crónica de la serie "Antaño y hogaño" en *La Hoja del Lunes*, ya corriendo el año 1944:

Antaño era, hacia el fin del siglo XIX, cuando la generación del 68 al 80, la que vio el reinado de Isabel II, de Amadeo, de la primera República y la Restauración por Alfonso XII, se adormecía con el ruido plañidero de las polémicas sostenidas, para salvarse de las responsabilidades del desastre colonial. Coincidía con aquella fecha la terminación del puente de Barreda, sobre el río Besaya, ya unido este al Saja. Había finado la época de la barca de Barreda, en la que las sardineras de Suances pasaban los productos que sus hombres, en la tierra y en la mar, lograban de sol a sol para ofrecérselos a los vecinos de la ciudad de los Garcilasos. (94)

Barca de Riocorvo

Cruzaba el río Besaya entre Riocorvo y Viérnoles.

Según dice en su descripción de esta infraestructura F. de Sojo y Lomba, dentro de su trabajo sobre las comunicaciones en Cantabria, parece que por el siglo IX la barca sustituyó a un puente anterior que fue destruido. Su información se enmarca en el contexto del estudio que el autor hace de los caminos romanos a su paso por la región:

La barca de Riocorvo, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

...en Riocorvo, donde el año 853 (donación, por los obispos Ariulfo y Severino, a Oviedo, de Santa María del Yermo) existía un puente (pontem de Rivo Corvo) por el cual la vía pasaba a la orilla derecha del Besaya, existiendo por allí fuerte tradición de caballeros- guías templarios, que Amós de Escalante (Ave, Marís Stella) *recogió, y en donde, independientemente de la tradición, hubo más tarde, sin duda por destrucción del puente, una barca a cargo de la Orden de San Lázaro.* (105)

Continuando con su discurso, el autor dice, al ocuparse de Viérnoles:

Había en el mismo lugar de Viérnoles sitios muy significativos, como El Barquero, El Barquín y la Horguia, la Pontanilla. (95)

Confirmando tales denominaciones la existencia de la barca que unía las dos riberas del Saja en este punto.

Barca de la Barquera

Cruzaba el río Besaya entre la Barquera y Campuzano.

La respuesta que los vecinos de Campuzano dieron a la 23ª pregunta del catastro del marqués de la Ensenada, fue la siguiente:

Y más, tiene la novena parte de la barca de Torres que este año no necesita reparos, le rinde doce R^s^ de vellón y pasan por ella los vecinos sin pagar cosa alguna... (96)

La barca de la Barquera, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

Puente de la Barquera, que sustituyó a la barca; fue construido a principios del XX.

2.6. RÍOS PAS Y PISUEÑA

Barca de Mogro

Salvaba el río Pas entre Mogro y Boo de Piélagos.

Cuando Francisco Coello, en su mapa de 1861, plasma los caminos que arrancan de la barca de Barreda dibuja dos ramales, uno que sale en dirección Sur hacia Torrelavega (Ramal 1) y otro que parte en sentido Este hacia Santander (Ramal 2). Este último, al llegar a Requejada, se divide en tres; todos, curiosamente, se dirigen a la capital de la provincia y tienen que salvar el río Pas. El que se sitúa más al Sur (Ramal 2-A) lo cruza por el puente de Arce; el intermedio (Ramal 2-B) seguía, grosso modo, el actual trazado de la Autovía A-67, volviéndose a unir al anterior a la altura de Azoños; y por último, el que discurre más al Norte (Ramal 2-C), que tiene aspecto de ser el de mayor antigüedad, pasa por Cudón y llega a Mogro buscando su barca para cruzar el Pas y continuar camino hacia Santander, entrando a esta ciudad por el Norte también, mientras que los otros dos ramales (el 2-A y el 2-B), ya unidos, acceden por el Sur de la población.

El barco de Mogro (es curioso que casi siempre se le llame así y pocas veces barca), ha debido estar sirviendo el pasaje hasta no hace mucho; aún hoy subsiste la "casa El Barco", que era el domicilio del barquero, y quedan en el pueblo topónimos tan sugerentes como la "calle del Barco". En el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid se conserva un documento que lo cita, diciendo:

Ejecutoria del pleito litigado por el concejo, justicia y regimiento de Mogro (Cantabria), con Fernando Calderón, morador en la casa de la Barca, sobre pago de yantar. (97)

En las respuestas a la pregunta 29 del catastro del marqués de la Ensenada, dice el vecindario del lugar:

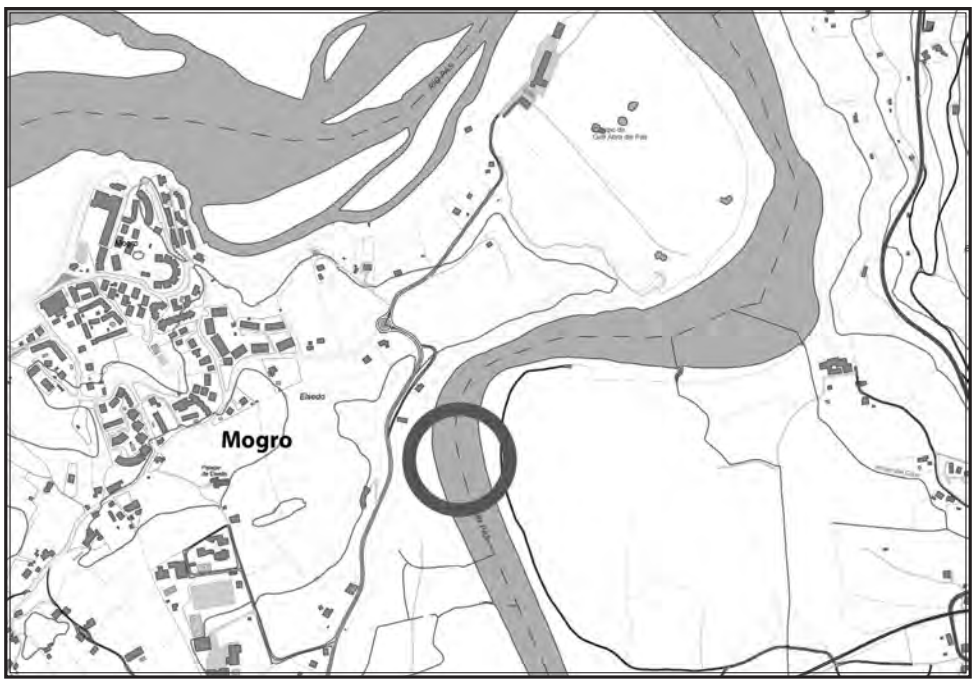
También hay una barca propia de María Antonia de Castañeda, vecina de la villa de Torrelavega, la que surca las aguas saladas y dulces del río de Pas que pasa por el término de este lugar. Miguel de Mijares, vecino de este, le paga en cada un año por su renta trescientos reales que, deducidos, le regularon de ganancia ciento cincuenta. (98)

La embarcación aparece marcada en el plano de Tomas López de Vargas Machuca, de 1774, con la denominación de la Barca de Mogro. (99)

El Heraldo de Madrid del 14 de abril de 1852 daba la siguiente noticia, con motivo del proyecto del ferrocarril de Alar a Santander:

…Si antes de trazarse el camino de Santander a Renedo, hubiera practicado la junta concesionaria un reconocimiento detenido de las diferentes comarcas que pueden concurrir a servirse de su ferrocarril, habría visto que los valles de Alfoz de Lloredo, Abadía de Santillana, Cabezón, Valdáliga, Herrerías, Val de San Vicente, Rivadeva y Cabuérniga se componen de un gran número de pueblos que concurren a Santander, que es la mayor parte y más fértil de la provincia, y que esta concurrencia se verifica por puntos determinados que son: puente de Santiago, puente de Torres, Barca de Barreda, Barca de Suances y Barco de Mogro; por dichos puntos no solo pasan a Santander diariamente un número muy considerable de personas, sino que son también las avenidas de Asturias, de cuya provincia conducen a Santander y Castilla una cantidad muy respetable de reses vacunas y de cerda para el abasto de carnes… (100)

La barca de Mogro, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Mogro.

Edificio conocido como "Casa del barco", en Mogro.

Al año siguiente, el mismo periódico decía:

Por las barcas de Mogro y de Suances pasan todos los viajeros de Puente Avíos, Tagle, Ubiarco, Cortiguera, Suances, Cudón, Miengo, Bárcena y Cuchía, los cuales pueden calcularse en 4.000 al año. (101)

En la Memoria de las obras públicas de España correspondiente a los años de 1859 y 1860, se citan una serie de portazgos con el elemento que los induce y el lugar donde se cobran. Entre varios de la por entonces provincia de Santander consta el relativo a la infraestructura que nos ocupa, recogiendo el texto que en 1832 le pertenecía a D. Francisco Ceballos:

de Asturias a Santander la barca de Mogro en Mogro. (102)

Barca entre Vioño y Renedo

Cruzaba el río Pas entre Vioño y Renedo.

Aparece marcada con el correspondiente signo identificativo en el plano que en 1774 levanta Tomas López de Vargas Machuca. (103)

En Renedo, como recuerdo de la barca que cruzaba el Pas y que unía este lugar con Vioño, subsiste un topónimo. Al mismo alude F. de Sojo y Lomba cuando estudia los caminos secundarios desprendidos de la vía de Agrippa en su trabajo sobre las comunicaciones en Cantabria, y describiendo el ramal que de aquella ruta principal nace en Guarnizo, dice:

En el barrio de Parbayón la casa de D. Nicolás de Palacio lindaba también con Camino Real. Después la comunicación llegaba al Pas en Renedo. En este lugar había el sitio de Viar que lindaba con camino; el solar de la Monia, que surcaba (sic) *con camino y carretera; el barrio de las Cuartas, con Camino Real, y que aun cuando no supiéramos el nombre gritaba por él, y en el mismo sitio otro llamado de la Quintana; La Puebla, con camino; sitio de La Barca, por donde pasaba un camino; Mijáriega, barrio por donde pasaba el Camino Real; la mies de Vías; el solar de Campo, sitio del Villar y el de la Tejera, por los cuales pasaba el camino Real. En cuanto al solar de la Barca, lógicamente lindaba con el río y pertenecía aquella en el siglo XVIII a Renedo y a Vioño.* (104)

La barca de Vioño, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

Barca de Carandía

Salvaba el río Pas entre Vargas y Carandía.

P. Madoz, al hablar del Pas en su *Diccionario Geográfico Estadístico*, dice que existe una barca entre Carandía y Vargas. Esta pudo atravesar el cauce en el lugar al que se denomina Pozo de la Barca, que se halla en el pueblo de Las Presillas. En ese mismo tramo del río hay una zona de él a la que se conoce con el nombre de La Argolla, también muy sugerente:

Entre Carandía y Bargas cortan los ríos Pisueña y Pas, unidos entre Bargas y Villabáñez, el camino real y habiendo llevado la riada de Agosto de 1834 el puente, que era de madera construido en 1802, se enlazan hoy los caminos con una barca en la que caben cuatro carromatos. (105)

La misma aparece ya marcada con el correspondiente signo en el plano que en 1774 levantó Tomas López de Vargas Machuca. (106)

Posiblemente cuando Escagedo Salmón habla de una barca en el río Pas se esté refiriendo a esta; la llama "El Barrilejo". Por cierto que es curiosa la costumbre, de origen marinero, de poner nombre propio a estas estructuras. Lo cita Sojo y Lomba, que dice:

Los de Cayón-Penagos "han de pasar el río Pisueña y la barca del río Pas que llaman El Barrilejo, y la barca de Barreda". (107)

Está hablando del camino que deben seguir los habitantes de los valles de Cayón y Penagos, que se encuentran primero con el Pisueña para acceder a Castañeda y después con el Pas; si quieren ir en dirección a Renedo han de cruzar la corriente fluvial en la barca de "Barrilejo", pero si su intención es seguir el camino de Santander pueden hacerlo sin vadear ningún cauce más. En caso de que vayan a Santillana, una vez pasado el Pisueña han de dirigirse hacia la barca de Barreda para poder llegar a su destino.

El notable escritor cántabro Amós de Escalante recordó esta embarcación en el primer capítulo de su relato *Nieblas pardas. Escenas de la guerra civil* que evocaba los tiempos de las carlistadas. Dice así:

Puente Solía era la única entrada para enemigos que, faltos de marina, amagasen a Santander desde la parte de Levante, como para los que viniesen de Poniente y Mediodía lo era Puente-Arce, y la barca de Carandía sobre la línea del Pas. (108).

En efecto, el lugar tuvo que ver con episodios de la primera guerra carlista. Decía el periódico madrileño *El Nacional* a mediados de 1836:

El lunes 27 de Junio a las once de la noche se recibió aviso (en Santander) *de que la facción, en número de cinco batallones, se aproximaba a las merindades de Castilla con objeto de pasar a Asturias. En aquella misma hora, y de orden del comandante general, la Guardia Nacional cubrió todos los puestos de la plaza, fuertes y demás, pues que la tropa de la guarnición debía salir inmediatamente. Con efecto, a las siete y media de la mañana del 28 se puso en marcha nuestro comandante general con toda la fuerza disponible, el tercio de caballería de Guardia Nacional y unos veinte lanceros de la legión auxiliar Británica a las órdenes de un capitán. Las fuerzas salidas de esta ciudad se hallan acantonadas en la barca de Carandía.* (109)

Dos años después, y todavía vigente el conflicto bélico, comunicaba el periódico matritense *El Correo Nacional*:

De Santander nos dicen el 6: Hace dos días carecemos de los correos de Bilbao, San Sebastián y Francia por el mal temporal, pues está impracticable la costa para los buques pequeños y aun los mayores. Asimismo son las doce del día y no hemos recibido aún el correo general por las avenidas y no poder hacerse uso de la barca de Carandía, por donde tiene que pasar; de modo que carecemos de noticias por todos estilos. (110)

Tras ser inaugurado en 1843 el hoy desaparecido puente colgante, anunciaba el Estado al año siguiente:

Carretera general de Santander por Burgos. 2ª división.

Se remata en pública subasta la barca de Carandía que sirvió para el paso del río Pas antes de la construcción del puente colgado, bajo las condiciones que se manifestarán en el ayuntamiento constitucional de la villa de Torrelavega, en donde se verificará aquella el día 15 del presente (enero) *a las once de la mañana.*

El mismo día y después de la anterior tendrá lugar la subasta de la casa que sirvió para el servicio de la barca a la margen del río bajo la tasación y condiciones que se manifestarán. Torrelavega 2 de Enero de 1844.- El Ingeniero de la División, Pedro Celestino Espinosa. (111)

Pero después de que resultase destruido el célebre puente, en 1908, tras producirse unas imponentes avenidas de agua, el diario santanderino *El Cantábrico* señalaba:

Es sabido que con las enormes crecidas a que dieron lugar en nuestra provincia los temporales últimos, la impetuosa corriente del río Pas destruyó por completo el puente de Carandía, en la carretera del Estado que pasa por dicho pueblo. No se trata de un pontón pequeño, sino de una obra de gran importancia, que costó mucho dinero, y cuyo trascendental servicio puede comprenderse con solo repetir que está comprendido dicho puente en una carretera del Estado y en un punto de los de más tránsito de ella.

En la época presente aún hay más; hay que los vecinos de Carandía, sobre todo, tienen en gran mayoría sus prados y sus tierras de labor al otro lado del destruido puente, y que se ven forzados a pensar en algún medio extraordinario para poder llevar a sus respectivas casas la cosecha de hierba. ¿Cómo lograrlo no existiendo el paso de acceso de las mieses a sus viviendas, por estar cortada la carretera?

Un barquero, un hombre que tiene una barquichuela suya, se ha establecido allí particularmente, y hace el oficio de transportar las gentes que lo desean de una orilla a otra, cobrándoles diez céntimos a cada pasajero. Ni se sabe, a la hora presente, si el barquichuelo está en condiciones, ni si se atreverá el barquero a ofrecer también sus servicios para el transporte de las grandes cantidades de heno que deben pasar por allí. Pero, de todas maneras, hay que convenir en que ese paso, ahora servido por un particular que explota, naturalmente, su servicio, no puede continuar así, teniendo como tiene el Estado obligación de establecerle gratuito y en condiciones que garanticen una absoluta seguridad para cuantos tengan necesidad de utilizarle.

Ya sabemos, como saben, seguramente, todos los vecinos de aquellos pueblos que un puente como el de Carandía no puede improvisarse; también estamos en que no convienen, en esa clase de obras, pasos provisionales, que a veces se hacen permanecer años y años, poco menos que si fueran definitivos, dando lugar a que se mantenga indefinidamente la existencia de serios peligros, que en alguna ocasión ocasionaron inolvidables desgracias; pero si no se puede improvisar un puente, ni es conveniente tampoco que se improvise, en cambio, esa misma solución temporal de la barca, pero sólida, grande, recia, segura, con un buen cable perfectamente sujeto y con capacidad suficiente para transportar de una a otra orilla carros cargados, carruajes, vehículos y ganado de todas clases, además de cuantas personas vengan a pedirlo, sería, indudablemente, un remedio del mal que, por un poco tiempo, resolvería el problema, y, casi seguramente, le resolvería a satisfacción de la mayoría de los perjudicados, ínterin la obra del nuevo puente puede realizarse en condiciones de perfecta seguridad.

Una buena barca, capaz para hacer bien ese servicio, costaría relativamente muy poco dinero. Con unos cuantos maderos sólidos y unos cuantos tablones, cualquier carpintero de ribera construye en menos que se piensa una balsa con careles, una barca de río para transporte de grandes pesos, que no tiene nada que pedir en punto a seguridad. Y luego, un cable de alambre tendido a través del río y sólidamente sujeto en ambas orillas, tampoco podría representar ninguna suma fabulosa. Con unos cuantos cientos de pesetas estaría, probablemente, arreglado todo.

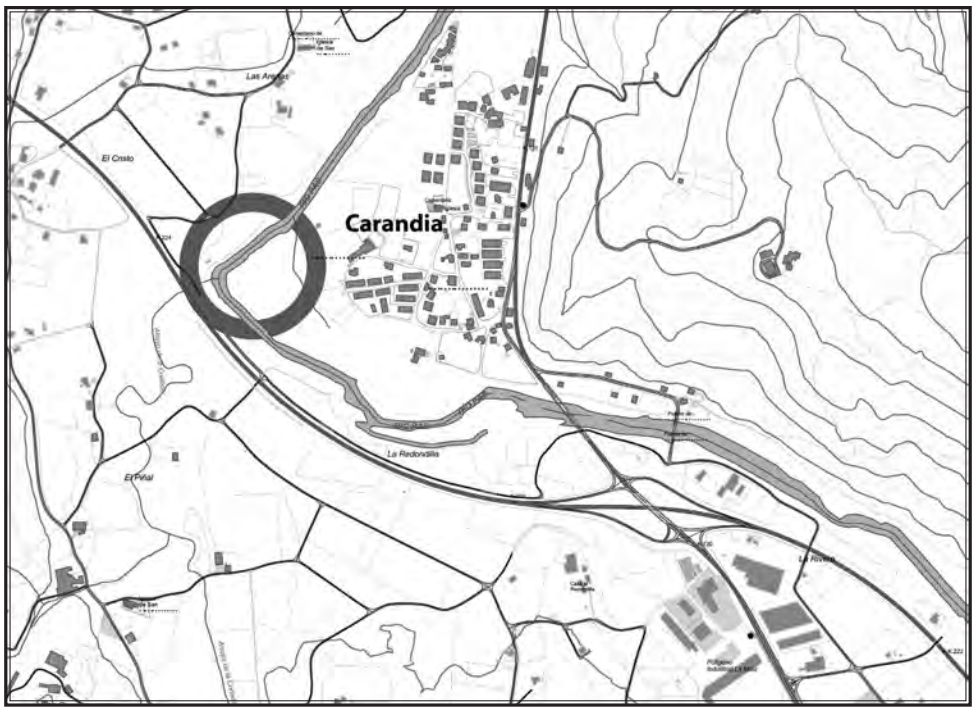
El señor Gobernador y el ingeniero jefe de Obras Públicas deben resolver sobre esto inmediatamente. Cada día que pasa, es un acrecentamiento considerable de daños y perjuicios para muchas

gentes, y sobre todo para los vecinos de Carandía. Y los señores diputados provinciales de distrito, que pueden mejor que nosotros hacerlo, no deben dejar de la mano a aquellas autoridades. Ya que no haya puente, ya que en vez de puente haya barca, que sea de servicio público y que tenga condiciones y seguridades para servir a todas las necesidades de un paso importante como el de Carandía. (112)

Y un particular hacía incluir en el mismo diario, al día siguiente, este remitido:

Urge, como decía el artículo de ayer, que por el señor Gobernador, ingeniero jefe de la provincia o por quien corresponda, se ordene inmediatamente el paso gratuito por la barca de Carandía, asignando el Estado al barquero un sueldo, con carácter provisional, mientras aquél construye otra de capacidad y seguridad necesarias, pues es triste y doloroso que en medio de la aflictiva situación en que han quedado los vecinos con la última inundación, tengan que pagar diez céntimos de ida y diez de vuelta para ir a segar, a la botica, a buscar al médico y, lo que es más vergonzoso, hacer extensivo dicho desembolso a los pobres transeúntes que van pidiendo limosna, lo cual es imposible de tolerar. (113)

La barca de Carandía, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Carandía.

Barca de Vargas y Castañeda

Salvaba el río Pas entre Vargas y Villabáñez (Castañeda).

Cuando el viajero procedente del valle de Cayón quería cruzar el Pas para continuar hacia la barca de Barreda, debía utilizar la que comunicaba Villabáñez y Vargas, siguiendo después su camino por Las Presillas y La Montaña rumbo a Torrelavega. Está poco documentada esta barca, pues el camino al que daba servicio no era de primera.

El catastro de Ensenada la cita, y así, en la respuesta correspondiente a la pregunta 29 que se hace a los vecinos de Castañeda, los mismos atestiguan que tiene el lugar dos barcas, la primera para cruzar el río Pisueña y la segunda para unir Castañeda con Vargas, pasando el Pas. Sobre esta afirman:

Otra barca situada en el río Pas, propia de D. Juan Manuel de los Palacios y D. Diego de la Gándara, Dª Isabel Velarde y Dª Antonia Bustillo, vecinos de este, y Dª Catalina de los Ríos, residente en Tordesillas, y regula de útil doscientos diez reales de vellón en esta forma:

A D. Juan Manuel de los Palacios por medio año que en ella tiene, ciento cinco reales de vellón.

A Dª Isabel Velarde por cincuenta y ocho días y medio que tiene en ella, treinta y tres reales de vellón.

A Dª Antonia Bustillo por cuarenta y nueve días y medio, veintiocho reales de vellón.

A Dª Catalina de los Ríos por cincuenta y ocho días, treinta y tres con nueve maravedís.

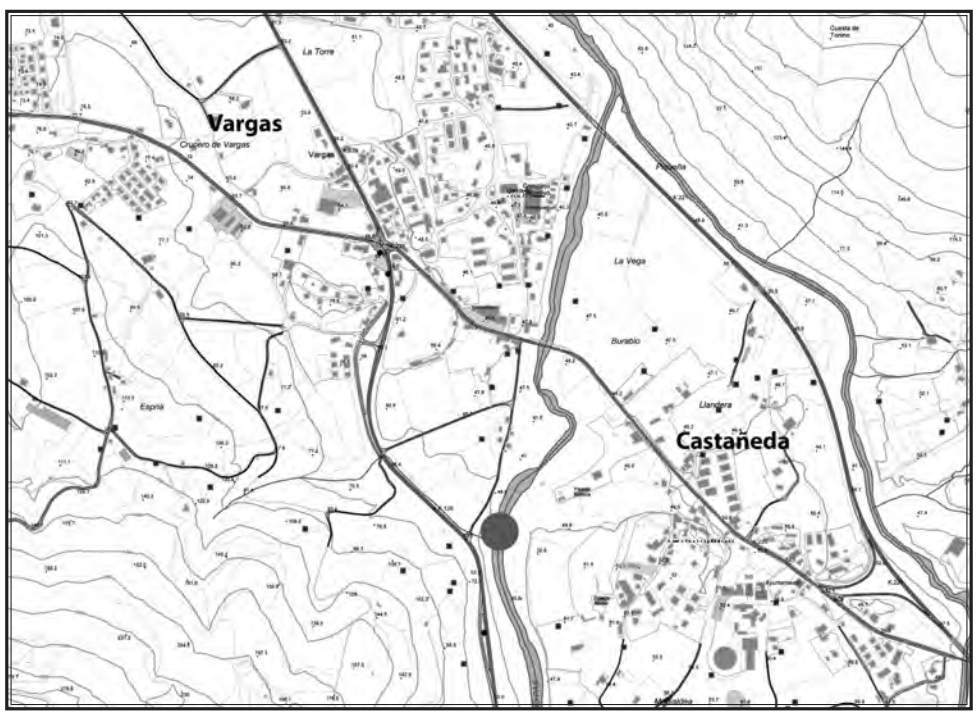
Esta barca lleva en renta Ambrosio Justo, vecino de este, y se le regula de utilidad cincuenta reales de vellón. (114)

En 1774, aparece marcada con el signo correspondiente en el plano de Tomás López de Vargas Machuca. (115)

El *Diccionario Geográfico Estadístico* de Madoz, de 1850, la cita en la descripción que hace del río Pas:

Entre Vargas y Villabáñez hay una barca de paso para gentes y caballería, la que reemplazó a un puente que había en aquel punto carreteril. (116)

Mª del Carmen González Echegaray dice en su importante libro sobre Toranzo que en Vargas existía una barca para cruzar de un lado al otro del río, y que aún se sigue llamando "paso de la barca" al sitio donde se recogía y dejaba al pasaje. (117)



Plano de situación de la barca de Castañeda.

Vista del lugar del paso de la barca de Castañeda.

Barca de Castañeda y Socobio

Cruzaba el río Pisueña entre Socobio y Castañeda.

Cita F. de Sojo y Lomba el erudito texto sobre el pleito de los Valles de M. Escagedo Salmón, y reproduce los comentarios de este acerca del camino que los habitantes del valle de Cayón debían seguir para enderezar sus pasos hacia Santillana. El primer obstáculo que se encontraban era el río Pisueña y lo pasaban por esta barca:

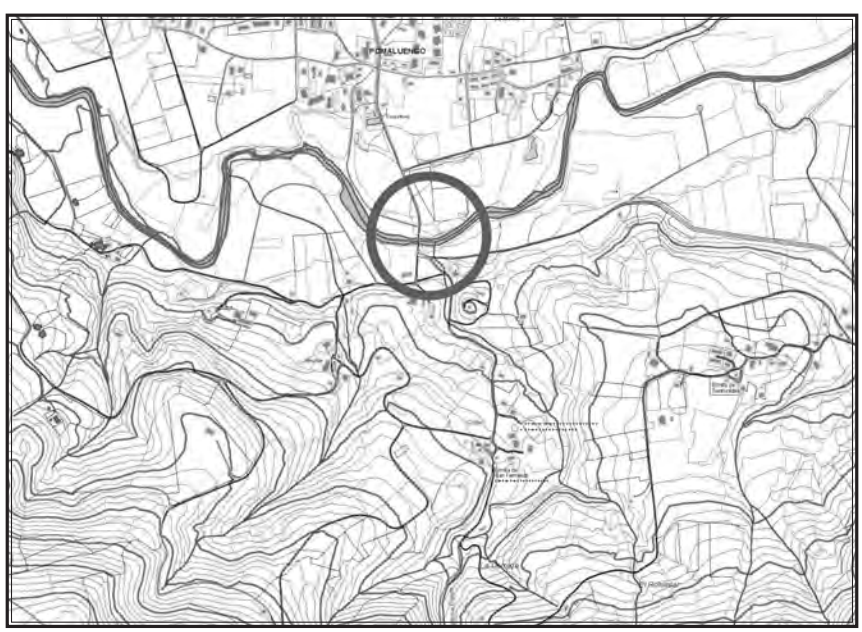
Los de Cayón-Penagos "han de pasar el río Pisueña y la barca del río Pas que llaman El Barrilejo, y la barca de Barreda". (118)

Como queda indicado más arriba, en el Catastro de Ensenada se la cita, y así, cuando los vecinos de Castañeda dan respuesta a la pregunta número 29, afirman que tienen dos barcas, una que enlazaba el pueblo con Socobio deslizándose sobre el río Pisueña y otra que lo unía con Vargas, cruzando el Pas. Acerca de la primera manifiestan:

…y una barca propia de este concejo y su común que solo sirve para pasar el río llamado Pisueña a sus vecinos y labradores para el cultivo de sus haciendas que están de la otra parte, a la que solo contemplan de útil y a beneficio del común veinte reales en inteligencia que dicha barca no se halla en paso ni camino real, y cuyo importe lo distribuye en las gabelas y urgencias que se le ofrecen al concejo. La citada barca la lleva Francisco Escalada, vecino de este, a quien así mismo regulan de utilidad veinte reales de vellón. (119)

En el plano de Tomás López de Vargas Machuca, la barca está marcada en el lugar de Castañeda. (120)

La barca de La Herraz, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de La Herraz.

2.7. BAHÍA DE SANTANDER

Barca de Somo y Pedreña

Cruzaba la bahía de Santander entre Somo y/o Pedreña y la capital.

En la actualidad existe un servicio de transporte marítimo que viene funcionando desde hace muchos años, primero con la empresa "Los diez hermanos" y hoy con "Los Reginas". Se realiza por medio de unos barcos a motor conocidos como "lanchas", denominación que seguramente se les da por no llamarlos barcas, nombre con el que se designa hogaño a los "botes".

Algunos artículos de prensa del siglo XIX hacen mención a las antiguas embarcaciones que se usaban para realizar el paso de la bahía entre Somo o Pedreña y la ciudad. Y el "plano geométrico del puerto de Santander" levantado en 1840 por el capitán de fragata Antonio Arévalo, el segundo piloto Bernardo del Campo y otros, representa el embarcadero de Pedreña y señala en el borde marítimo las ventas de dicho lugar y de Somo. (121)

Un trabajo aparecido en el diario *La Iberia* de Madrid el 4 de julio de 1845 se refería a las comunicaciones que sería de desear poner en marcha para conseguir un buen servicio de correos entre las capitales de la Montaña y de Vizcaya, no olvidándose de aludir a las barcas que recorrían la bahía. Entre otras cosas, decía:

Sería muy conveniente que el servicio de correo diario que acaba de establecerse entre Santander y Bilbao pasara por la línea de la costa, porque además de la economía de ocho leguas, atravesaría poblaciones de importancia bajo el aspecto comercial, político y militar, como son Castro Urdiales, Laredo, Limpias y Santoña, donde acaba de establecerse la comandancia militar de la provincia, por ser plaza fuerte de mucha consideración. Además hay otra circunstancia que no debe olvidarse, y es que el camino por el interior se pone intransitable en la estación de invierno, llegando a cubrirse de nieve el monte de las Alisas. Es verdad que la barca de Santander presenta alguna dificultad cuando hay recios temporales, pero en estos casos puede darse la vuelta a la bahía con poco rodeo. (122)

En 1850, el diccionario de Pascual Madoz cita de nuevo el atracadero de Somo y añade:

junto al embarcadero para pasar a Santander se encuentra una venta de poca importancia. (123)

También en el mapa de Coello, once años después, aparecen sendas anotaciones en Somo y Pedreña que dicen:

"Embarcadero y Venta de Pedreña" y *"Embarcadero y Venta de Somo".* (124)

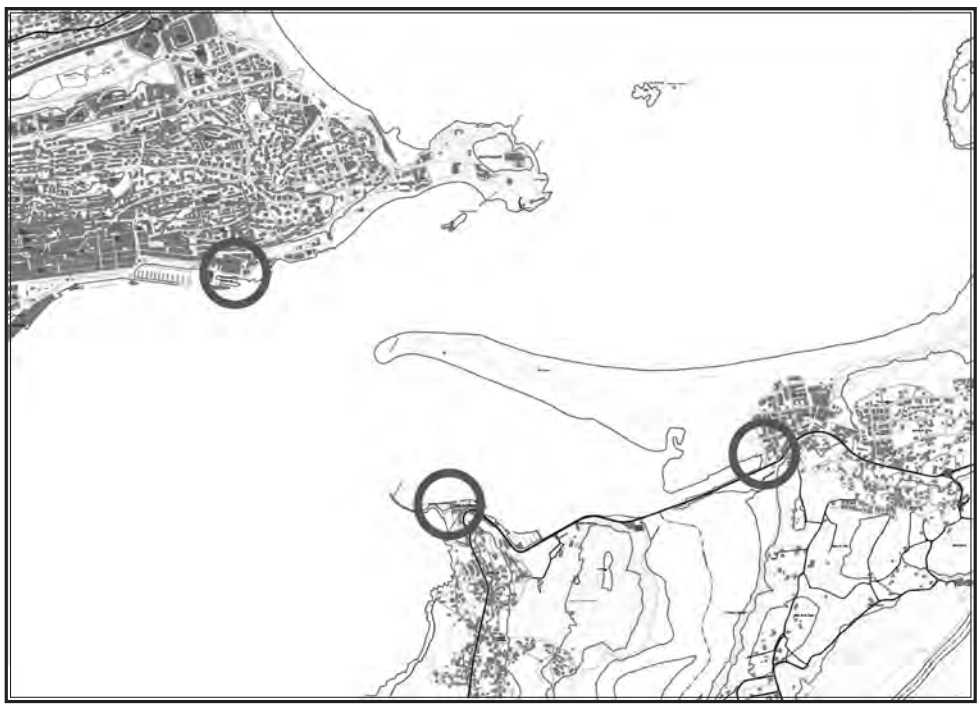
Y otro tanto ocurre en el plano del puerto de Santander realizado en 1870 por José Peñarredonda, aunque al embarcadero de Somo lo llama "del Rey". (125)

Gracias a los testimonios que anteceden comprobamos que en los dos puntos de la provincia de los que partían las barcas que hacían el servicio regular con la capital de Cantabria existían ventas situadas muy cerca de los respectivos atracaderos.

El prestigioso semanario matritense *La Ilustración Española y Americana* ensalzaba en el verano de 1874 las bondades del veraneo santanderino, y en ese contexto señalaba:

Asimismo pueden hacerse giras a las funciones de las aldeas y pueblos vecinos, al mercado semanal de Torrelavega, a Pedreña por la barca, a Solares y sus baños y a los no menos salutíferos de la Fuente del Francés. (126)

Pero la comunicación mediante embarcaciones entre Santander y el otro lado de la bahía sin duda alcanzó a tiempos muy anteriores a los decimonónicos, que son los hasta aquí documentados. Debieron efectuarse ya en época medieval, y así lo señala L. Fernández González al



Plano de situación de la barca de Pedreña.

La actual barca de Pedreña, llamada "la Lancha de Pedreña".

estudiar el desarrollo urbano de la entonces villa desde sus orígenes hasta el siglo XVI. Describe así la ruta que llevaba del oriente de Cantabria a la población:

Luego el camino comienza con una ascensión continua que termina con un descenso más peligroso aún que lleva al caminante hasta la villa de Laredo. Sigue luego por Colindres para atravesar una ría gracias a la barca de Treto. Desde este punto hay seis leguas hasta Santander de camino fácil que pasa por múltiples aldeas (Cicero, Bárcena, Pontones o Villaverde) hasta llegar a Somo, donde se embarcan nuevamente las mulas para llegar hasta la villa por mar. (127)

Las actuales "lanchas" que cruzan constantemente la bahía entre Pedreña y Santander, antes de "los Diez hermanos" y ahora de "Los Reginas" son las descendientes de la barca que cruzaba de Somo o Pedreña a Santander y viceversa.

Barca de Pontejos o de Solía

Cruzaba la ría de Solía o de Pontejos entre Pontejos y el Real Astillero de Guarnizo.

Se tiene constancia documental de la existencia de la barca que nos ocupa desde principios del siglo XVI, aunque su antigüedad debe ser mayor. Es este un paso que sirve de atajo cuando se viaja entre Laredo y Santander por el camino de la Costa, y no hemos de olvidar que en los tiempos bajomedievales unos kilómetros de más o de menos a recorrer eran muy valorados, no solo por la cantidad de tiempo que era preciso invertir en los desplazamientos sino también por cuestiones como los peligros a los que se exponía el caminante, la calidad -en general, muy precaria- de los viales, etc.

En el valioso trabajo *Descripción y cosmografía de España* que elaboró Fernando Colón y Enríquez de Arana, hijo del descubridor de América, en 1517 habla de la barca de Pontejos, sin nombrarla, cuando trata de Santander, sus alrededores y sus comunicaciones:

…es villa de tres mil vecinos e está en una ladera, e por bajo combate la mar con los muros, e es buen puerto de mar; e fasta Cueto hay una legua de tierra de cerros e valles e todo de viñas e algunos montes de encinares e robledales, e a media legua primera pasa un río por puente que corre a la mano derecha; e fasta Quixano (Gajano) *hay una legua llana de riberas de la mar de la mano derecha, e a medio camino pasa un brazo de mar por barca que terná* (tendrá) *media legua de travieso.* (128)

Esta barca la explotaba comercialmente Pontejos. Así respondía el vecindario del lugar a la pregunta 29 que le hacían los encargados de elaborar el catastro del marqués de la Ensenada en 1749:

...como también la mitad de la renta que produce un barco que tiene para el paso al real Astillero, correspondiendo la otra mitad a S. M. y a D. Jacinto Navarrete, intendente en la villa de Santander. (129)

Merced a documentación hoy depositada en el A.H.P.C. se tiene constancia de las pujas que se hicieron para la explotación económica de este servicio en 1765:

Fianza que otorgan José de Bedia, Francisco Bedia Blanco, Francisco de la Sierra y Antonio Díez Bedia, todos vecinos de Pontejos, a favor de Pedro de la Llama, también de Pontejos, que eleva en una cuarta parte en puja que había rematado Francisco de Bedia Pámanes por la barca de pasaje entre Pontejos y Astillero de Guarnizo por 2.479 reales de arbitrios para 1765. (130)

Este servicio debía ser rentable, pues en 1832 se produjo un enfrentamiento entre Pontejos y el Real Astillero de Guarnizo con motivo del remate de su explotación, motivado por la disconformidad que la autoridad militar responsable de dicha factoría expresó acerca del lugar en que había de efectuarse la operación. Indica un documento de entonces:

...D. José Díez, Procurador general del Ayuntamiento de Pontejos, a V.S. con el debido respeto hace presente que estando próximo el día último del presente mes, en que debe verificarse el remate

del Barco de tránsito que gozan los propios de esta villa en su mitad con el Real sitio del Astillero de Guarnizo, el Sr. Mario…, Oficial de Marina encargado de dicho Real Astillero, se opone enérgicamente a que dicho remate se verifique con arreglo a la última orden… (131)

Parece que los beneficios que reportaba la explotación de la barca eran al 50% para el ayuntamiento de Pontejos y la real fábrica, y cada año, en cumplimiento de la Real Orden de 29 de enero de 1748, debía celebrarse el remate en uno de los dos lugares, alternativamente. Pero en esta ocasión, la autoridad del astillero no estaba dispuesta a respetar la ordenanza y quería volver a efectuar la operación "en casa", quizá para así quedarse con los beneficios de la embarcación un año más.

En el plano de Tomas López de Vargas Machuca, levantado en 1774, aparece marcado este servicio de paso con el signo correspondiente. (132)

Una crónica publicada en *El Eco del Comercio* de Madrid, relativa a un episodio de la primera guerra Carlista que se libraba en 1836, cita el barco de Pontejos en el parte de un oficial como lugar de referencia:

El Coronel Cesar Tournelle, avisa desde Carandía que tiene cubiertos los puentes y barca del Soto y Solía con la columna de nacionales de esta capital… (133)

Debió ser frecuente en el último cuarto del siglo XIX usar la embarcación para pasar de Pontejos al Astillero. Una crónica que publicó el diario ultraconservador madrileño *El Siglo Futuro* en 1888, narra el viaje que hicieron su máximo responsable y el director de otro periódico entre Santander y Liérganes; parece que no le sentó bien al segundo que muchos vecinos de dicho pueblo vitoreasen a su colega, lo que le hizo regresar por su cuenta a la capital de Cantabria. Señalaba el cronista:

Esta prueba de universal simpatía al director de El Siglo Futuro*, no supo bien al director de* La Fe*, que mohíno y cariacontecido, pasó malhumorado la barca de Pontejos.* (134)

En su obra sobre toponimia, F. de Sojo y Lomba elabora un estudio acerca de lo que él considera fue la vía romana costera por Cantabria y presenta documentación y multitud de topónimos que están relacionados con barcas. Cuando explica el camino que debieron seguir aquellas legiones por el territorio y llega al área de la bahía de Santander, dice:

En el lugar de Guarnizo, por cuyo terreno pasaba la vía de Agrippa, la radial del Escudo y la que procedente de Trasmiera y desprendida de aquella en Puente Agüero (que más tarde describiremos), pasaba por barca la ría de Pontejos… (135)

Describe a continuación los ramales que se desprenden de la supuesta vía de Agripa y, llegando a Puente Agüero, se ocupa del que va hacia el Norte:

En cuanto a la que vamos describiendo, y que demuestra su antigüedad en su perfecto trazado militar, iba desde Rubayo por San Martín de Gajano, y en este lugar casas de Rivagüero y La Encina y Cotera, para terminar en Pontejos en el sitio llamado Puerto, a la orilla de la Ría de Heras y enfrente del Astillero. La ría la pasaban en barca. (135)

Y en su libro sobre la Merindad de Trasmiera, vuelve Sojo a explicar el trazado que debió llevar en época romana esa calzada costera secundaria. Dice al respecto:

Este camino de la banda Norte del alto de la Muela, sobre todo en el ramal que pasa por Gajano y remata en Pontejos, está tan bien trazado, que, una vez pasada la dominación de aquel alto, marcha en inmejorables condiciones militares, sin peligro alguno de emboscada. Esta circunstancia y el remate en el sitio tan de antiguo llamado Puerto, me inclinan a suponerlo obra de los romanos y muy útil para el tránsito por la costa, aun cuando exigía el paso en barca por Pontejos, lo que no es circunstancia para rechazar aquella suposición. (El nombre de Pontejos tiene todo el aire de ser plural del diminutivo Ponticulus-i, cuyo nombre base es Pontus-i, que significa mar o barca. Las dos significaciones vienen bien a Pontejos, sea por bifurcarse en su término la ría de Santander en las de Solía y Tijero, a las que bien se pudo llamar mares pequeñas, sea por las barquillas que para el paso

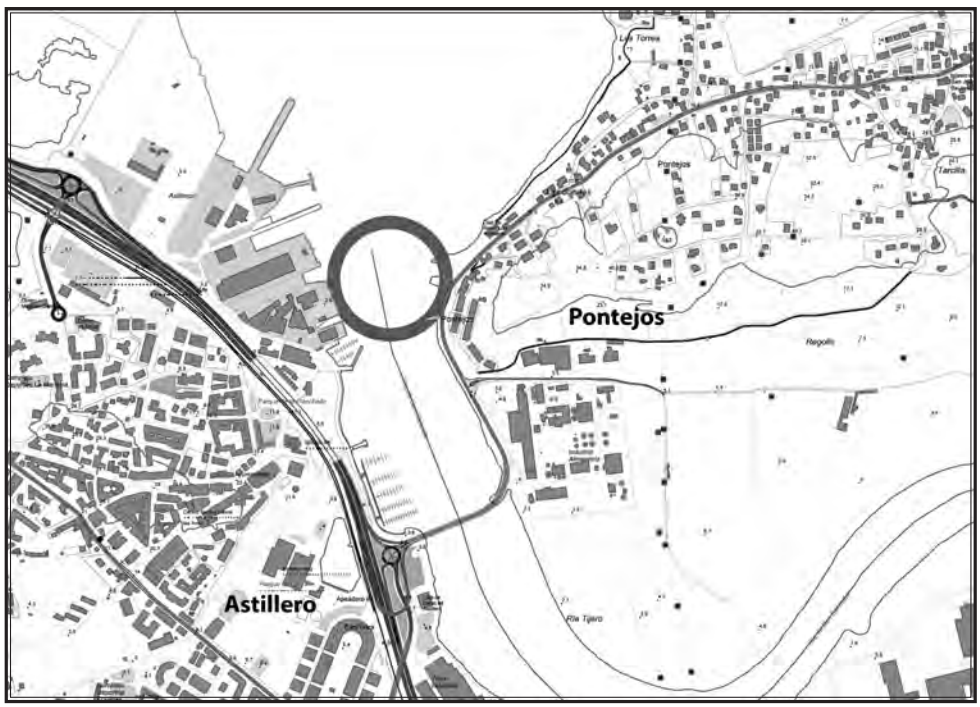
de la ría fueran precisas). Teniendo enemigos en el país, era un paso muy seguro este de Puenteagüero hasta Pontejos. El embarcadero de este lugar, aún hoy usado, se llamaba en la antigüedad, y hoy se llama, Puerto. (136)

Finalmente, E. Álvarez Llopis y E. Blanco Campos, en su trabajo sobre las vías medievales de comunicación que existieron en Cantabria, señalan:

En Colindres se cruzaba el Asón por medio de la barca de Treto o por el puente de La Magdalena, destruido por el mar en 1498, continuaba hasta Gama donde podía seguir hacia Santander, o dirigirse hacia Escalante y Argoños con dirección a Santoña, o continuar hacia Noja, Cabanzo, Arnuero, Ajo, Galizano, Carriazo, Pontones, Puente Agüero hacia Pontejos y cruzar por la barca de Pontejos con dirección a Santander. (137)

Hasta no hace demasiado tiempo esta embarcación era usada por el vecindario para pasar de un lado a otro de la ría y le llamaban "la barca de Tricio".

La barca de Pontejos, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Pontejos.

Vista del lugar del paso de la barca de Pontejos.

2.8. RÍO MIERA

Barca de Cubas

Atravesaba el rio Miera entre Cubas y Agüero.

No se encontraba en ningún camino real o carretera de primer orden; era, por lo tanto, de uso para los habitantes de la zona, que transitaban a ambos lados del Miera.

Existe un lugar en la ribera Oeste de dicha corriente fluvial, a su paso por Cubas, que se llama "La Barca", topónimo indicativo de que allí existió este recurso para cruzar el río.

P. Madoz es muy escueto en su *Diccionario Geográfico* cuando habla del Miera y cita, entre las peculiaridades que presenta a lo largo de su curso:

…y una barca en Cubas. (138)

La misma aparece marcada en el mapa que trazó T. López de Vargas Machuca en 1774 (139). Otro tanto ocurre con el plano que hizo F. Coello en 1861, donde consta con el indicativo de "Barca" en el lugar de Cubas. (140).

En 1894 la cita el *Boletín de la Comisión del Mapa Geológico de España*, que dice:

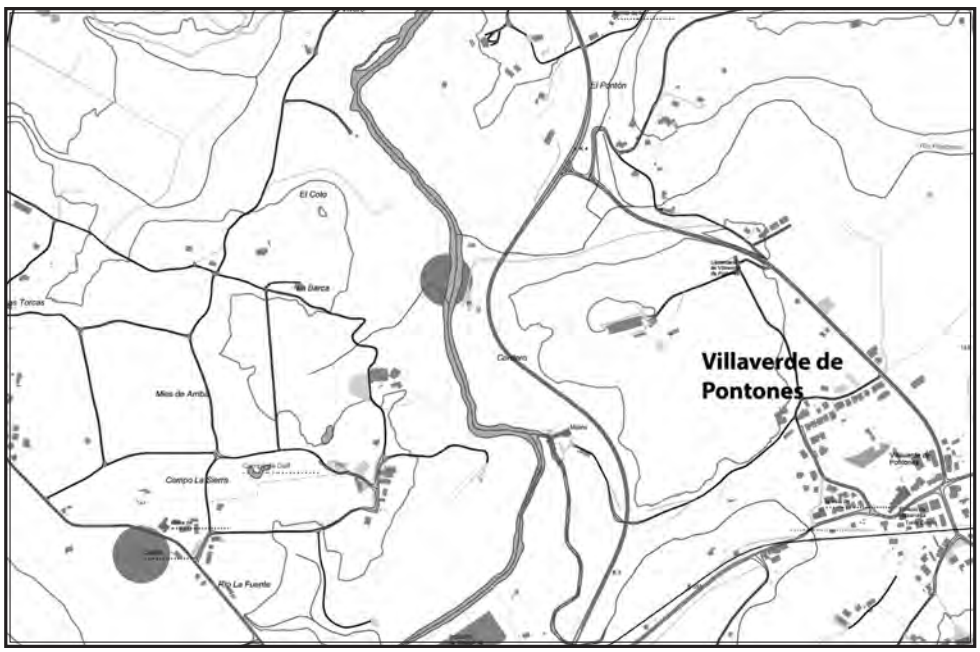
Ribamontán al Monte.- Arcos de Omoño.- Cerca del lugar de Omoño se hallan estos, que son dos arcadas naturales formadas por peñascos; por debajo pasa el camino a la barca de Cubas y el monte en que se encuentran, muy celebrado por su frondosidad, se llama Monte Calabro. (141)

Todavía en 1907 decía el periódico santanderino *El Cantábrico*:

En el pueblo de Agüero detuvo la guardia civil del puesto de Solares, días pasados, al vecino Juan José Pellón, de 24 años, soltero, que el 2 del actual y en el despoblado de la "Barca de Cubas" hizo un disparo de arma de fuego y amenazó de muerte al vecino de Elechas Lorenzo Ocejo. (142).

Esta noticia indica que el paraje en que sirvió la embarcación conservó durante mucho tiempo la denominación de la misma.

La barca de Cubas, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Cubas.

Barca de Orejo

Atravesaba el río Miera entre Orejo y El Bosque.

Daba servicio a un camino que partía de Puente Agüero y se dirigía a Orejo, cruzando el Miera.

En el plano de Francisco Coello, que se levanta en 1861, aparece marcada en su lugar. (143)

También F. de Sojo y Lomba, en su descripción del camino costero que debieron seguir los romanos en Cantabria, dice al hablar de la ruta que iba de Hoznayo a Puente Agüero:

Hoznayo (barrio de Término), en donde pasaba la vía el río que viene de Entrambasaguas y Navajeda, por el puente natural del Diablo, subiendo a Bosque Antiguo, cuyos Castro y Arce defendían el subsiguiente paso del Miera, primero en barca (barrio de Vallabarca, del lugar de Orejo) y más tarde por Puenteagüero, que a aquella sustituyó. (144).

El mismo autor sospecha que, en determinadas ocasiones, algunos viajeros preferirían soslayar este paso y viajar por un camino que transitaba por terrenos altos. Lo explica así:

Hice ya referencia a una comunicación que por Rucandio llegaba a Liérganes, pasando el Miera por su magnífico puente y continuando por las alturas a Esles y Puenteviesgo. Este camino debía desprenderse de la vía de la costa en Anero, y por Navajeda, cuyas iglesias eran de las primitivas, entraba en Riotuerto y subía a Rucandio protegido por el Castillo recordado en el Pico de este nombre. Tal vez fue utilizado en alguna ocasión por los peregrinos que, por dificultades en el paso del Miera por la barca de Orejo, buscasen la defensa en las alturas. (145).

V. Andrés Gómez incluyó un curioso relato en su estudio sobre los "maquis" de los años 40 y 50 del siglo XX, en el que figura de forma muy significativa la barca de Orejo. Dice al respecto:

La noche del día 25, "el Cariñoso", "el Melenas" y "el Cenizo", junto con cuatro enlaces, se dirigieron a Cubas. Para llegar al pueblo desde Orejo era necesario atravesar en barca la ría, y para ello retuvieron al barquero. Una vez en el pueblo asaltaron cinco domicilios de familias pudientes, a los que la prensa denominó "casas buenas". Durante la operación se produjeron dos enfrentamientos al ofrecer resistencia los asaltados, con resultado de dos heridos (Ángel Cruz y Ramón Sierra) y dos muertos (los hermanos Luis y Victoriano Vega). (146)

La barca de Orejo, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

2.9. RÍA DE LA VENERA

Barca de Ajo

Cruzaba la ría de la Venera o de Ajo, o bien el río Campiazo, entre Ajo e Isla.

Hay muy pocas referencias a esta barca. F. de Sojo y Lomba, al estudiar la vía de Agrippa a su paso por Cantabria, la cita en su trabajo y dice:

El actual barrio del Camino del lugar de Ajo unido al Vía de Isla nos hablan de un antiguo camino por la costa entre los puertos de Santoña y Santander, que atravesaba la ría de Ajo en barca. (147)

Se sabe que pasaba la ría de la Venera entre Arnuero y el molino del Conde o de los Castellanos. Aparece marcada con el símbolo correspondiente en el plano que, en 1774, levantó Tomás López de Vargas Machuca. (148)

La barca de Ajo, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

2.10. BAHÍA DE SANTOÑA

Barca de Treto

Cruzaba la ría del Asón entre Treto y Colindres.

Esta barca es la mejor estudiada de toda la provincia. Ha funcionado hasta finales del pasado siglo XIX, hay abundante documentación gráfica y escrita de ella e incluso existe en la actualidad una reproducción de la misma a orillas de la ría del Asón, en el lugar de Treto.

F. de Sojo y Lomba, estudiando el itinerario de la calzada romana que seguía el camino de la costa, dice refiriéndose a este paraje:

Treto (del lat. "trajectus", paso de mar o río; en 1210 Traheto) era paso en barca de la ría de Asón, paso que debió de estar defendido por una torre cuyo recuerdo perduró hasta nuestros días… (149)

Por su parte, en la descripción que hacen de las vías de comunicación cántabras en la Edad Media, E. Álvarez Llopis y E. Blanco Campos señalan:

Para pasar el Asón entre Colindres y Treto debía utilizarse una barca; en 1495 se plantea la necesidad de construir un puente lo más rápidamente posible, ya que la última riada había destruido

el de la Magdalena, como hace constar el procurador de Colindres en 1498, pero esto choca con los intereses económicos del condestable, dueño de la Torre de Treto y del barco, que prefiere una solución más sencilla y más rentable como es la barca.

(…).

En Colindres se cruzaba el Asón por medio de la barca de Treto o por el puente de La Magdalena, destruido por el mar en 1498, continuaba hasta Gama donde podía seguir hasta Santander, o dirigirse hacia Escalante y Argoños con dirección a Santoña, o continuar hacia Noja, Cabanzo, Arnuero, Ajo, Galizano, Carriazo, Pontones, Puente Agüero hacia Pontejos y cruzar por la barca de Pontejos con dirección a Santander. (150)

En su trabajo sobre el desarrollo urbano de Santander, L. Fernández González describe así la ruta que siguió el canónigo suizo Pelegrino Zuyer cuando se presentó en la región el año de 1660:

Llegaba a Cantabria a través de Saltacaballos, lugar que Zuyer califica como montaña escarpadísima en la que es necesario tomar un guía para encontrar el camino, pasando luego por Ontón y entrando más tarde en Castro Urdiales. Continúa por Allendelagua, Cerdigo, Islares para cruzar la ría del Agüera por la barca de Oriñón; la alternativa a la barca sería el descenso a través de tres leguas por un camino malo y poco frecuentado. Luego el camino comienza con una ascensión continua que termina con un descenso más peligroso aún que lleva al caminante hasta la villa de Laredo. Sigue luego por Colindres para atravesar una ría gracias a la barca de Treto. Desde este punto hay seis leguas hasta Santander de camino fácil que pasa por múltiples aldeas (Cicero, Bárcena, Pontones o Villaverde) hasta llegar a Somo, donde se embarcan nuevamente las mulas para llegar hasta la villa por mar. (151)

El texto exacto de Zuyer cuando se refiere a la barca de Treto es el siguiente:

Junto al mar y a media legua de Colindres se pasa otro brazo de mar en una barca del mismo tamaño que la de Roñón, también sin peligro alguno, siendo el trayecto de este brazo poco más ancho que el otro. A esta llaman Barca de Treto. No se conoce que hayan naufragado jamás los pasajeros, por lo que no se suele rodear nunca para evitar este pasaje, ni hay camino practicable por donde hacerlo.

Inmediatamente pasada la barca se encuentran algunas casas de la aldea de Treto, que es de la Junta de Cesto; no he podido saber con exactitud el número de fuegos de este lugar, porque, como he dicho antes, se suele computar su cantidad por cada junta o comunidad, estando estos valles y montañas llenos de casas muy distantes unas de otras y fuera del camino.

En este lugar he visto la iglesia muy bien tenida y allí oí misa de su convento, que está a una legua de distancia (San Sebastián de Hano).

Desde este brazo de mar hasta el otro, junto a Sant'Ander, hay seis leguas, todo de camino fácil y habitualmente usado, pasando por casas y aldeas cada media legua. Pero como supe que atravesar el brazo de mar que está junto a Sant'Ander es muy peligroso, especialmente por tener que embarcar las mulas durante más de una hora y por estar la barca maltratada, y porque muchas veces suelen ocurrir desgracias por no haber querido rodear tres leguas, he tomado el camino del puente de Solía para evitar dicho peligro; y encontré el camino mucho más fácil de como me lo habían descrito. (152)

En 1749, los vecinos del lugar de Adal responden a la pregunta 29 de los funcionarios que elaboran el catastro del marqués de la Ensenada lo siguiente:

…Así mismo de un barco sobre las aguas de la canal que se dice Treto, cuyo barco y su utilidad pertenecen al señor Conde de Noblejas, vecino de la villa y corte de Madrid, y en arriendo o administración anualmente le vale quinientos cincuenta reales de vellón, los mismos que dan Bernardo de la Herrería y Jacinto de la Incera, vecinos de este lugar, quienes lo gobiernan al presente este un día a la semana y los seis restantes el dicho Bernardo, a quien satisfecha la parte de lo que paga y

por lo que cobra de los que transitan por dicho barco, le quedan por su trabajo y utilidad cuatrocientos y veinte reales y a dicho Jacinto setenta, sin que haya en este pueblo otra cosa alguna… (153)

La barca de Treto está indicada con el signo de tal en el mapa de Tomás López de Vargas Machuca, de 1774, (154) y en el plano de Francisco Coello, de 1861. (155)

Nada más comenzar el mes de julio de 1840, la Comisión Principal de Arbitrios de Amortización de la provincia de Santander hacía insertar el siguiente anuncio en el *Boletín oficial*:

El lunes 3 de Agosto prócsimo (sic) *venidero a las 12 en la casa consistorial del lugar de Colindres, y con asistencia del Sr. Alcalde constitucional y Procurador Síndico de su Ayuntamiento, y la del comisionado subalterno del ramo en el 4º distrito o persona que delegue en testimonio de Escribano público, y por su falta del Secretario de Fechos, se celebrará el arrendamiento del pasage* (sic) *de la Barca de Treto en remate público por tres años, como se dispone en la circular de 17 de Junio de 1837, bajo el presupuesto de ocho reales y cuartillo diarios, y pliego de condiciones que se manifestarán en el acto, y antes en la casa del citado subalterno D. Fernando Sisniega, vecino del Bosque antiguo. Advirtiendo que para las pujas o mejoras legales no habrá más término que el de cuarenta y ocho horas, y que pasadas se hará la adjudicación definitiva al mejor postor. Santander 2 de Julio de 1840.- Tomás Celedonio Agüero.* (156)

En marzo del año siguiente se producía un episodio relacionado con el movimiento de dinero. Dijo así un periódico de la Corte:

Hace hoy seis días que por un cabo de este resguardo fueron aprehendidos al pasar por la barca de Treto un hombre y dos chicos de esta montaña por haber hallado en sus personas 420 reales a uno, y 340 a otro, y 17 al tercero, y haber declarado los primeros que se dirigían a Bilbao a comprar géneros que hubieron de aduanar en Balmaseda. El hombre hubo de fugarse y a los chicos se les condujo ayer tarde por aquí presos a Santander. Todos los que en este pueblo nos hemos impuesto de referido hecho, esperamos con la mayor impaciencia el resultado de este atropellamiento, que por tal calificamos el ataque que con él se ha dado a la propiedad y seguridad individual de los aprehendidos, y consiguientemente a los derechos sociales que, bajo las más severas penas, por todos deben ser respetados, a no convertirse el suelo español en un desierto de árabes. Por agravantes que quieran suponerse las circunstancias del caso mencionado, creemos que nunca pudo haber motivo para proceder del modo dicho, sin aprensión de cuerpo de delito, por vehementes que hubiesen sido las sospechas, y más cuando la cantidad apresada no alcanza ni con mucho a la que la ley permite llevar. La vindicta pública está vivamente interesada en que se depure la verdad del hecho indicado. (157)

Justo en la mitad del siglo XIX, el diccionario de Pascual Madoz cita la infraestructura que nos ocupa en dos entradas. En la correspondiente a Adal dice:

Tiene una torre antigua sobre la rambla que baja al embarcadero de Treto, que se fortificó en el año 1839… Hay una barca para atravesar la ría que le separa de Colindres, situada al Sur desde el punto de Treto, de propiedad del Duque de Noblejas. A los vecinos de los pueblos de la Junta de Voto, hoy ayuntamiento de Bárcena de Cicero, y a los de Colindres, solo les cobran por el pase, según antiguo convenio, 2 mrs. por persona, pagando los demás transeúntes de 6 a 8 mrs., con arreglo a las condiciones de los que arriendan el barco, cuyo precio suele ser de tres a cuatro mil reales anuales. (158)

Y en los párrafos dedicados a Colindres, señala:

Al Sur se halla el espacioso campo del astillero antiguo, en el que se construyeron muchas naves de guerra; y al Oeste, el barco que facilita el paso a Treto comunicando por la costa Bilbao con Santander, por medio de una calzada en malísimo estado. (158)

Casi concluyendo el mes de mayo de 1867, el *Boletín Oficial* de la provincia incluía en sus páginas el siguiente anuncio:

En virtud de lo dispuesto por orden de la Dirección general de Obras públicas, fecha 14 del mes actual, y con arreglo a la instrucción de 1º de Diciembre de 1858 y sus modificaciones de 15 de Julio de 1859, este Gobierno ha señalado el día 17 de Junio próximo a las doce del mismo para la adjudicación en pública subasta del suministro de dos cables de cáñamo para las barcas de Treto, bajo el tipo de 836 escudos 762 milésimas. No se admitirá proposición alguna que esceda (sic) *de este tipo.*

La subasta se celebrará en los términos prevenidos por la Instrucción de 18 de Marzo de 1852 en la oficina de este Gobierno, hallándose de manifiesto en la Sección de Fomento del mismo para conocimiento del público el presupuesto detallado, los pliegos de condiciones facultativas y económicas que han de regir en las contratas, las disposiciones antes referidas y el pliego de condiciones aprobadas por Real decreto de 10 de Julio de 1861.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados, arreglándose exactamente al adjunto modelo. La cantidad que ha de consignarse como garantía para tomar parte de la subasta será de 20 escudos. Este depósito podrá hacerse en metálico o en acciones de caminos, debiendo acompañarse a cada pliego el documento que acredite haberle realizado del modo que previene la instrucción. En el caso de que resultasen dos o más proposiciones iguales para un mismo trozo, se celebrará en el acto, únicamente entre sus autores, una segunda licitación abierta en los términos prescritos por la citada Instrucción, fijándose la primera puja por lo menos en 50 escudos, y quedando las demás a voluntad de los licitadores con tal que no bajen de 10 escudos.

Santander 25 de Mayo de 1867.- El G. A., Francisco Malo y Garcés. (159)

Ese mismo año, pero en diciembre, volvía a anunciarse en el *Boletín Oficial* una nueva subasta para la explotación del medio de transporte que nos ocupa. Decía el texto:

Dirección General de Obras Públicas. Esta Dirección general ha señalado el día 10 de Enero próximo venidero a las doce de la mañana para la adjudicación en pública subasta del arriendo de la barca de Treto, actualmente en déficit, y situada en la carretera de Solares a Ontón, por tiempo de dos años y cantidad menor admisible de 744 escudos en cada uno, ajustada a lo que establece la Real orden de 30 de Octubre último, con la cláusula especial de que no tendrá derecho el arrendatario a la rescisión del contrato, ni a indemnización alguna, aunque la esplotación (sic) *de cualquier ferro-carril pudiera afectar a los rendimientos de la barca.*

La subasta se celebrará en los términos prevenidos por la instrucción de 18 de Marzo de 1852 en esta corte ante la Dirección general de Obras públicas, situada en el local que ocupa el Ministerio de Fomento, y en Santander ante el Sr. Gobernador de la provincia (…).

Madrid, 2 de Diciembre de 1867.- El Director general de Obras públicas, Agustín de Perales. (160)

Poco después se construye una nueva barca, para lo cual adelanta las maderas el duque de Noblejas. De ahí que la Diputación Provincial de Santander, en sesión celebrada el 23 de febrero de 1869, adoptara la resolución que sigue:

…vista la reclamación de D. Facundo López, apoderado del Duque de Noblejas, y dada cuenta del espediente (sic) *de su referencia, se acordó que los Ayuntamientos de Solórzano, Hazas y Bárcena le reintegrasen 182 escudos 82 milésimas, importe de las maderas que tenía suplidas para la barca de Treto.* (161)

Ya en marzo del mismo año, se producía uno de tantos percances como afectaron a la embarcación a lo largo de su extensa historia. Lo comunicó el periódico santanderino *Boletín de Comercio*:

El correo general que llegó ayer por Bilbao lo hizo con bastante retraso, a consecuencia, según nos dijeron, de que la barca de Treto había sido arrastrada por las aguas. (162)

Y al día siguiente Ricardo Horga, concesionario del transporte del correo, mediante carta publicada en el mismo diario, afeaba los privilegios de paso de mercancías que últimamente se habían otorgado a una empresa particular, la "Unión y Victoria":

Desde el quince de este mes habrá notado el público el retraso que sufre el correo de Bilbao a Santander, retraso lamentable siempre, y mucho más en estos días en que viene por Bilbao la correspondencia de toda la Península a causa de los entorpecimientos del ferro-carril.

De este retraso no tienen la culpa ni los duros temporales que se dejan sentir este mes, ni el encargado de conducir la correspondencia, ni la Administración de Correos; la tiene el mal servicio de la barca de Treto que se encuentra en el camino, el privilegio que contra toda ley y justicia se ha concedido a una empresa particular por el Ingeniero gefe (sic) *de Provincia, para que pueda pasar sus coches por dicha barca a las mismas horas del correo.*

Estando desde el mes de Febrero a cargo de la Administración el servicio de la barca de Treto por haber rescindido el Estado la contrata que tenía con un particular, debido a la falta de cumplimiento a las condiciones de la misma, se observa igual o peor servicio que antes, con la particularidad de que si antes redituaba al Estado una suma regular todos los años, hoy le está gravando considerablemente por haber puesto en ella el Ingeniero gefe (sic), *bajo cuya dirección se encuentra, más empleados de los que tenía el contratista y con más sueldo cada uno de ellos.*

Antes, y con arreglo a la legislación del ramo vigente todavía en la actualidad, solo el correo podía pasar la barca por la noche, y los particulares únicamente de sol a sol; pues bien, desde que el Ingeniero gefe (sic) *dirige y administra la barca, se ha concedido a una empresa particular de coches el paso por la noche, por el día y a todas horas, y se la da por los empleados del servicio una preferencia incomprensible y que no admite esplicación* (sic) *satisfactoria.*

A la sombra de tan ilegal privilegio contra el que se está reclamando en la Superioridad, la empresa protegida ha puesto los viajes a las mismas horas que el correo, y en ello hace muy bien, haríamos nosotros lo mismo, resultando de aquí que llegando a un mismo tiempo ella y el correo, este tiene que retrasarse, unas veces porque la maroma no está bien, otras porque la barca, después de pasar el coche privilegiado, se va a Santoña, y siempre con pretestos (sic) *y escusas* (sic) *que pueden traducirse en "no me da la gana".* (163)

Por cierto que este comunicado recibió una dura réplica de Manuel Catalán, representante de la empresa beneficiada, la cual publicó el *Boletín de Comercio* el día 31 de marzo, y una extensa contrarréplica de Ricardo Horga incluida en el periódico el 3 de abril. Entre otras muchas cosas, decía lo siguiente:

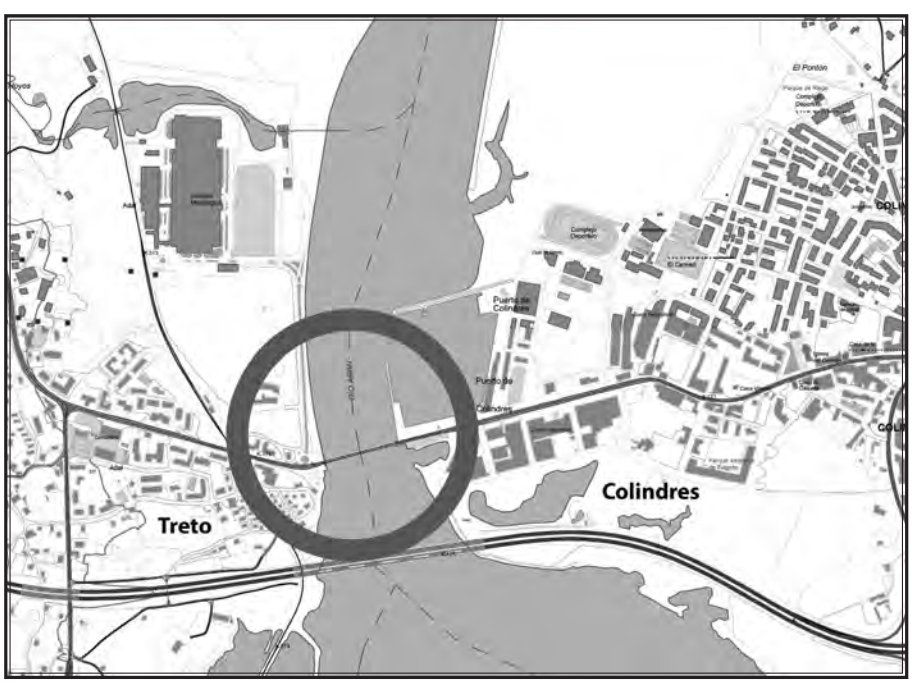
No es cierto que me esté prohibido conducir pasajeros, equipajes, pescados y cuanto me parezca en el coche-correo; y para que sobre esto no vuelva a insistir el Sr. Catalán, le recordaremos que la Administración nos autoriza para llevar la correspondencia en carruaje, sin ninguna limitación, y a llevar con ella viajeros y equipajes; lo sabe perfectamente la Unión y Victoria, que hizo proposiciones en el remate de este servicio, y no siendo tan buenas como las nuestras se nos adjudicó en 1º de Julio del año pasado, y de esta fecha data el poco cariño que nos profesa; y para que lo sepa el público, le indicaré el Boletín Oficial *de 1º de Abril del año pasado, en el que se publicaron las bases bajo las cuales se sacó a remate el correo de Santander a Bilbao…*

(…)

No es cierto que se rescindiera el contrato del barcaje de Treto por influencias nuestras o porque tuviéramos intención de quedarnos con él, en lo cual el mismo que defiende a la Administración la infiere una injuria y ofensa gratuitas; se rescindió este servicio por lo mal que lo desempeñaba el contratista, porque así era justo, porque así opinó el Sr. Peñarredonda, si no estamos equivocados.

Ocurrió al correo un conflicto en el mes de Noviembre, el "volquetazo" a que se refiere el Sr. Catalán, con poca propiedad en la frase y mucha intención y nada caritativa en su espíritu, por una ligereza de los barcajeros, por torpeza del servicio, después de haberles reprendido varias veces; no por culpa del conductor, ni por culpa del contratista del correo como dice el acusador; y tan es así, que el conductor expuso su vida por salvar la correspondencia, el contratista acudió en queja a la Administración y el Boletín de Comercio *dijo en un suelto por aquel entonces lo siguiente:*

La barca de Treto, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Treto.

"El día nueve de este mes llegó a esta ciudad el correo de Bilbao con gran retraso y la correspondencia toda mojada por el mal servicio de la barca de Treto, habiendo peligrado la vida de los viajeros que iban en el coche-correo al pasar aquella barca.

Sabemos que desde hace algún tiempo se viene denunciando al Sr. Gobernador de la provincia el mal servicio de la barca de Treto y esperamos que tan digna y celosa autoridad, tomando los debidos informes, procurará hacer entender sus deberes a quienes corresponda, para que en lo sucesivo no se repitan estos percances perjudiciales a la correspondencia y que pueden dar lugar a lamentables desgracias".

Esta es la explicación del "volquetazo", y estas y otras análogas las causas que con toda justicia motivaron la rescisión del contrato con el barcajero, corriendo en la actualidad el servicio de la barca a cargo de la Administración. (164)

Dos nuevas réplicas a Horga, suscritas por otros tantos representantes de la firma "Unión y Victoria", Francisco Fernández Escolano y Manuel Catalán, fueron publicadas por el *Boletín de Comercio* el día 6. De la relativa al primero se copian aquí un par de párrafos:

Antes del mes de Febrero y después se está notando el mal servicio del correo de dicha línea, pues algunos días, antes que esta empresa estableciese el servicio de coches por la noche en combinación con los trenes, llegó el del correo al embarcadero o rampa de Colindres a las 5 de la mañana; posteriormente, y como sucedió el 17 de Marzo, estuvo durmiendo largas horas en Colindres la correspondencia en la cuadra con las bestias del coche…

(…) *¿V. podrá negar que se mandó un reloj a la caseta de Treto y se encargó al patrón de la barca que no se diese paso a carruaje alguno si se viese venir el coche correo por la parte de Cicero o la Pesquera, o 45 minutos antes de la hora prefijada para la llegada del mismo a la ría?...* (165)

La agria polémica se cerró el 9 de abril con otro extenso escrito de Horga. La lectura de todos los citados "comunicados", que resulta imposible reproducir aquí en su integridad, puede reportar amplios conocimientos sobre detalles del funcionamiento del barcaje de Treto a quienes se hallen interesados en el tema. Está disponible en internet, buscador de la hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional de España.

Concluía el mes de julio de 1872 cuando el rey Amadeo de Saboya, veraneante en la capital montañesa ese año, pasó un par de días en Santoña invitado por el marqués de Robrero. En tal ocasión, señaló la prensa:

A las tres de la tarde el Rey y su acompañamiento se embarcaron en varias lanchas con objeto de asistir a la pesca de salmones en el río Marrón; pero no pudiendo verificarse así, todo se redujo a un paseo por la ría hasta la barca de Treto, regresando en medio de la mayor animación… (166)

Más adelante, en 1873, la *Revista de Obras Públicas* incluía en sus páginas un notable trabajo dedicado a la embarcación que nos ocupa con motivo del plan que existía de continuar, a través de la ría de Santoña, la carretera que unía Castro Urdiales con Laredo:

El ancho total de la ría de Santoña en el paso de la carretera entre Treto y Colindres, comprendidas las marismas al lado de este pueblo, era de 1.270 metros. Sea por el gran coste de un puente fijo, que solo hubiera encontrado buenas fundaciones en el estribo y en algunas pilas de terreno para la parte de Treto, sea que pudo dudarse de si la importancia del tráfico en esta carretera sería suficiente para aconsejar el establecimiento de una obra considerable para salvar este paso, o sea que, estudiada la línea y emprendidas sus obras en la época en que todas recibieron un impulso superior a lo que permitía el escaso personal de ingenieros, si los estudios habían de ser completos y meditados, y si el orden y la vigilancia habían de tener lugar de una manera satisfactoria, no pudo estudiarse este paso y se propuso en el proyecto de la carretera el de una barca; y a fin de poder establecerla, se construyó del lado de Colindres un tramo de 964 metros de longitud de carretera, con escolleras paramentadas por sus frentes exteriores, para atravesar la marisma y llegar a la orilla derecha de la canal. Tiene este trozo de carretera una rampa empedrada de 81 metros de longitud

para llegar al límite de bajamar, donde hay que hacer los embarques por este lado. Por el de Treto la rampa tiene 66 metros, quedando entre ambas una anchura de cauce de 159 metros; de manera que en la pleamar han de recorrer un trayecto de 306 metros, y en la bajamar de 159.

Debiendo estar dispuesta para el transporte de carruajes, no tiene la barca condiciones marineras: en las horas de la marea media en que las corrientes son fuertes, cuando coinciden con los movimientos descendentes de la mar las crecidas del río Asón, y cuando soplan vientos fuertes, el tránsito de la barca es sumamente penoso para los que han de maniobrarla, y peligroso para los mismos y también para los carruajes y viajeros. En lugar de poderla llevar a lo largo del cable, que es su posición natural, hay que volver la cabeza al mismo cable, y en este caso no es posible colocarla de frente a las rampas para que la entrada y salida de los carruajes se verifique normalmente a los tableros giratorios colocados en los testeros de la embarcación, que en estas operaciones la unen a las rampas de las avenidas. La barca ha de quedar en parte atravesada, y es fácil que vuelquen los carruajes, como algunas veces se ha verificado.

Tales son, ligeramente apuntadas, las dificultades de este paso, en el que solo con viento fresco del Sur se ven saltar a la cubierta de las diligencias las rociadas del agua que choca con el costado de la barca; y con un tiempo magnífico, sin viento alguno, en el momento de la pleamar, y por consecuencia, sin corriente sensible en la ría, se emplean 20 minutos en el paso de la embarcación, trabajando bastante los cuatro marineros y el patrón que la sirven.

Pero, si bajo el punto de vista de las dificultades y peligros del tránsito, es un grave obstáculo para la circulación del paso actual de la ría de Treto, no son menores los inconvenientes que ofrece por los gastos considerables que ocasiona a la administración. (167)

En los días de la III Guerra Carlista, señalaban los periódicos de la capital de España a comienzos de 1874:

El 16 (de enero) *continuaban pasando por la barca de Treto nuevas tropas procedentes de Bóo y Santander para Laredo y Castro Urdiales…* (168)

Pocos días después, informaba el diario madrileño *El Imparcial* de lo siguiente:

La barca de Treto ha sido retirada a Santoña por el Pelayo, *pues comunicándose el ejército por mar no hace falta dejar espedito* (sic) *aquel paso, cuya habilitación cuando sea necesario es cosa de momento.* (169)

Pero pronto debió volver la embarcación a su sitio, pues a mediados de abril afirmaba *La Época*, de Madrid:

…el estado del mar es tan horrible, que la comunicación entre Castro y Santander solo tiene lugar por tierra, con las dificultades del paso de la barca de Treto, en que ayer estuvo detenido el correo nueve horas de la noche. (170)

Y ese mismo año, en julio, se producía un funesto hecho para la infraestructura que nos ocupa:

El sábado han quemado los carlistas la barca de Treto e intentaron entrar en Laredo, de donde fueron rechazados. (171)

Aquella embarcación pereció con solo cinco o seis años de antigüedad, pero a mediados de 1875 el duque de Noblejas seguía sin cobrar las maderas que había aportado para su construcción, por lo que presentó reclamación ante el Gobierno de la provincia. Este pidió cuentas a la Diputación y la misma, en su sesión del 19 de agosto, decidió:

Manifestar al Sr. Gobernador que la Corporación provincial acordó en 23 de Febrero del año de 1869 ordenar a los Ayuntamientos de Hazas en Cesto, Solórzano y Bárcena de Cicero que satisfacieran por partes iguales los 1.828 reales que reclama el Duque de Noblejas, importe de maderas suministradas para la construcción de la barca de Treto. (172)

Corría abril de 1876 cuando se produjo un percance en la embarcación que no dejó de recoger la prensa montañesa:

Hace días estuvo a pique de suceder alguna desgracia al pasar en la barca de Treto uno de los coches-diligencia que hacen el servicio de viajeros entre Santander y Bilbao. Era tan fuerte la marejada que la barca, llena casi de agua, empezó a sumergirse; los marineros, alarmados ante el peligro que se presentaba, gritaban pidiendo socorro a los de la orilla opuesta, que tuvieron la fortuna de poder prestarle tan oportuno que lograron trasbordar los pasajeros, remolcando después la barca en que iba el coche.

Es una prueba grande del mal estado en que se halla siempre en nuestro país el paréntesis abierto en la mitad de un camino que tiene a sus extremos dos poblaciones de la importancia mercantil de Santander y Bilbao. En cualquier otro país existiría un puente desde que se hizo el camino. (173)

No concluiría ese año sin que los periódicos de la capital de Cantabria volviesen a plantear la necesidad de construir el viaducto y, mientras tanto, mejorar el servicio barqueril:

Hay una carretera que pone en comunicación a dos plazas mercantiles de importancia; por ella pasa diariamente el correo y tienen entretenimiento fácil algunas diligencias, contándose por centenares el número de vehículos de todas clases que transitan por allí todos los días. Esta carretera estuvo interrumpida siempre ¡no se concibe! por una solución de continuidad, la barca de Treto; hoy lo está por dos, la barca susodicha y la de Guriezo. ¿Qué dirán de nosotros los que vengan de Francia por esta carretera? ¿Este, preguntarán, es el camino que pone en comunicación dos pueblos mercantiles? ¿Para ir de Bilbao a Santander o vice-versa no hay un modo más fácil de viajar, es decir, un medio en que no se exponga la vida de los viajeros?

No se crea que exageramos. Los carlistas quemaron, por lo visto, las barcas que el Gobierno tenía establecidas en Treto, y, como punto de tanto tránsito, tuvo la empresa contratista del correo que proveerse de barca para llenar el vacío que resultaba, y a imitación suya hicieron otra varios vecinos de un pueblo inmediato. ¿Reúnen estas barcas las condiciones de seguridad necesarias? No lo sabemos, pero si algún día se ahoga una docena de viajeros, entonces sí que, tomando interés toda la prensa de España, se nos dirá: "¡qué vergüenza, en una de las carreteras de más tránsito se pasaba una ría de gran profundidad, mucha anchura, rauda corriente, en un cascarón de nuez, y, como no podía menos de suceder, se han ahogado en ella doce pasajeros que iban dentro del coche, no salvándose ni el mayoral, ni el zagal, ni los barqueros, y ni las mulas!".

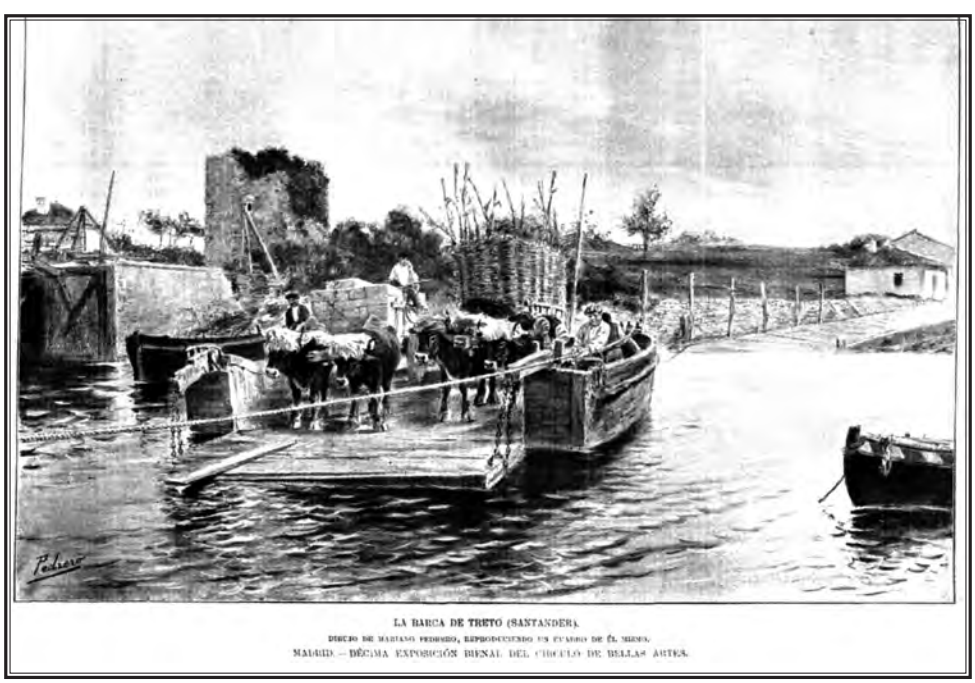
(…)

Las vidas de los viajeros, que están por cima de todas las consideraciones, el comercio, la comodidad de los pueblos, la necesidad de que los correos que van y vienen del Extranjero y provincias del Norte de España no se detengan, como ha de suceder muchas veces este invierno, el decoro, y la justicia de que se atienda un poco a los que pagan mucho, piden a voz en grito que desaparezcan esos dos borrones que recuerdan nuestras miserias políticas, pues que las barcas de Treto y el puente de Guriezo fueron quemados por los carlistas. Y si la construcción de los dos puentes fuese demasiado, porque el de Treto es obra de consideración, que desaparezca, por Dios, la otra barca, que nos afrenta, que nos perjudica y que el día menos pensado puede llenar de lágrimas y luto a algunas familias. (174)

Terminada la contienda civil, todavía en 1877 aquella estructura de transporte fluvial se hallaba en precario estado. Por ello la Diputación Provincial, en su sesión del 9 de abril, decidió elevar a su presidente una petición formal:

"Excmo. Sr.: Siendo uno de los primeros deberes de V.E. el mirar por el desarrollo de los intereses materiales de la provincia y atender al bienestar y comodidad de sus habitantes, y considerando que en la carretera general llamada de la Costa hay en las rías de Treto y Guriezo dos barcas para el tránsito público, que distan entre sí 13 kilómetros próximamente.

Foto de la barca de Treto transportando pasajeros y mercancías.



Dibujo de la barca con la torre de Treto al fondo. Autor, Mariano Pedrero.

Considerando que este medio de comunicación tan defectuoso y rechazado por todos los pueblos no solo es altamente gravoso para el transeúnte, sino que es inminentemente peligroso.

Considerando que dicha carretera es hoy una de las más importantes, pues pone en comunicación entre sí a las provincias del Norte.

Considerando que sobre la ría de Guriezo existía un puente que fue quemado por los carlistas el año de 1874 y en la de Treto una barca servida por cuenta del Estado, que daba el paso gratuito hasta que en la misma época fue también quemada.

Considerando que en el año de 1870 se empezaron los trabajos para la construcción de un puente en dicha ría de Treto, con arreglo a un proyecto cuyo importe estuvo consignado en el presupuesto general de dicho año.

Considerando que no obstante el mucho tiempo transcurrido desde que los peligros de la guerra cesaron, ni el puente de Guriezo se ha reparado ni la barca de Treto ha vuelto al estado que antes tenía, ni se han continuado las obras de este puente.

Los Diputados que suscriben tienen la honra de proponer a V.E.

1º Que la Excma. Diputación dirija al Sr. Gobernador de esta provincia atenta comunicación preguntándole el estado en que se halla la reparación del puente de Guriezo, si hay alguna orden para que el paso sobre la ría de Treto se vuelva a hacer por cuenta del Estado y en virtud de qué disposición y con qué tarifas se hace el servicio y quién le ha autorizado y si están empezadas las obras de este puente.

2º Que en vista de la contestación y con todos los antecedentes que estime conducentes, eleve una respetuosa esposición (sic) *al Excmo. Ministro de Fomento, haciéndole ver la gran necesidad de la reparación del puente de Guriezo, ejecución del de Treto y, entre tanto, inmediata incautación del paso de la barca sobre dicha ría, poniendo las cosas en el estado en que estaban el año de 1874.*

Salón de sesiones 9 de Abril de 1877.- José María de Barreda.- Francisco de Insausti.- Evaristo del Campo".

Apoyada por el Sr. Barreda, se toma en consideración, se declara urgente y se aprueba. (175)

En su sesión del 3 de noviembre de ese mismo año, la Diputación Provincial de Santander se dio por enterada *"De otra comunicación del mismo señor Gobernador Civil manifestando haber elevado al Ministerio de Fomento con informe favorable la instancia solicitando la reparación del puente de Guriezo y la construcción del de Treto".* (176)

En mayo de 1879 se producía un nuevo accidente en la embarcación, que un periódico madrileño recogió con las siguientes palabras:

Al pasar la barca de Treto el coche correo que hace servicio entre Santander y Bilbao, la noche del 8, se rompió la cadena, quedando aislada dicha barca con la diligencia y viajeros en medio de la ría. Los individuos de la guardia civil del puesto de Laredo, en unión del mayoral, zagal y barqueros, prestaron los eficaces auxilios, y a las once de la noche, por medio de barquillas, lograron poner a salvo a los 12 viajeros y correspondencia pública, que llegaron a Laredo en un carro a las doce de la misma. (177)

Y otro percance acaeció a punto de finalizar ese año, felizmente sin consecuencias graves. Dijo la prensa vizcaína y montañesa:

Según las noticias que nos ha comunicado un viajero que venía en el coche de Santander, este cayó al agua no al montar en la barca de Treto, sino al salir de ella. Afortunadamente la marea estaba baja, y los viajeros pudieron salir rompiendo los cristales de la portezuela.

El mayoral parece que se cuidó más de las caballerías que de los que venían dentro del coche, y estos, después del susto y del remojón consiguiente, se trasladaron a pie al próximo pueblo de Colindres, desde donde al día siguiente pudieron continuar su viaje en el coche de otra administración. (178)

Nuevo susto en febrero de 1880, recogido por la prensa de la capital de España:

El día 10, cuando la barca de Treto conducía la diligencia que hace viajes diarios entre Santander y Bilbao, se rompió la cadena de que se valen para que aquella embarcación atraviese la ría, llevándose a esta la corriente un trecho bastante largo; por fortuna pudo evitarse que ocurrieran más desagradables accidentes poniendo a salvo el vehículo sin que sufriera más consecuencias que un pequeño retraso para llegar al punto de su destino. (179)

Como se ve, los percances menudeaban, aunque en general sin resultados dramáticos. A fines de octubre de 1883 había otro:

El miércoles de la semana pasada se fue a pique la barca de Treto, la cual iba cargada con tres carros conteniendo postes de telégrafo. Por fortuna no ocurrió ninguna desgracia. (180)

Al dar la misma noticia un colega del periódico anterior, no podía dejar de añadir:

No haremos nosotros los comentarios a que se presta esa noticia porque no podríamos contenernos en los límites que aconseja la prudencia; repetiremos, no obstante, por millonésima vez, ¡qué baldón para el país!¡qué vergüenza para sus gobiernos! (181)

En la sesión celebrada el siguiente día 14 por la corporación municipal de Santander, se tomaba este acuerdo:

Pasó a la comisión de Hacienda una solicitud de los carreteros a los que, ha pocos días, se les ahogaron sus cinco bueyes y perdieron los carros al pasar por la barca de Treto, rogando a este ayuntamiento se les socorra. (182)

Igual demanda hicieron los afectados a la Diputación Provincial, que trató el asunto en su reunión del 16 del mismo mes, como recogió el *Boletín Oficial*:

El Sr. Herrán manifiesta que en la comisión de gobernación existe un expediente promovido por José y Ramón Fernández solicitando un socorro para remediar la situación en que se encuentran por haber perdido los carros y bueyes con que ganaban su sustento, habiendo ocurrido la desgracia con motivo del hundimiento de la barca de Treto, y que la comisión de gobernación se ocupa en adquirir informes sobre la pobreza de los reclamantes.

Se acuerda conceder la cantidad de doscientas cincuenta pesetas para entrambos reclamantes con cargo al capítulo de imprevistos, si resultare justificada la pobreza a juicio de la Comisión provincial. (183)

Parece que este percance siquiera dio por resultado algo positivo, pues apenas mes y medio después de que se produjera señalaba un periódico santanderino:

Se han colocado dos grandes faroles en la barca de Treto para que el servicio de noche ofrezca alguna más garantía de seguridad a los pasajeros. (184)

Mediado el año siguiente, *El Correo de Cantabria* volvía a reclamar la reanudación de las obras del puente de Treto, argumentando José Antonio del Río entre otras cosas:

Llamamos paréntesis ignominioso a la cortadura del camino y lo repetimos, repitiendo también que presenta aquella solución de continuidad a la faz de los extranjeros un cuadro que representa o la falta de discreción de nuestros gobiernos o la indolencia con que se mira aquí cuanto a la dignidad de la nación atañe.

(…)

…solo diremos que es un anacronismo, que es una ignominia, que es una vergüenza ese paréntesis ignominioso con que se tropiezan los que tienen que traspasar el Asón en la barcaza de Treto; es por una parte una gran molestia en infinitos casos, es un peligro según varias veces se ha visto por más que no haya habido, que sepamos, desgracias personales, pero las ha habido varias veces materiales, y en alguna ocasión se probó que es una dificultad grande en los casos de guerra, como en febrero de 1874 al querer sorprender Moriones a los carlistas por medio de un plan que

fracasó por distintas dificultades, una de ellas la barca de Treto. Tratando de esto un competentísimo militar que hizo un detenido estudio de aquellos acontecimientos, dice:

"Ahora bien, desde Boo a Castro-Urdiales hay ochenta kilómetros, y hace doble esta distancia la barca de Treto, y por tanto hasta el día 19 no podría tener el general Moriones sus tropas y provisiones en disposición de operar; pues bueno, para entonces tenían tiempo sobrado los carlistas para concentrarse a su paso…

…el 16, cuando las fuerzas de Moriones estaban pasando la barca de Treto, ya estaban en posiciones, descansados, los carlistas de Maestu".

Discutidores imparciales y de buena fe, manifestaremos que la barca de Treto fue una de las dificultades, no la dificultad absoluta, pero ella prueba hasta dónde, en casos, puede ser peligrosa esa interrupción del camino, comprometiendo la fortuna de un ejército.

Las fuerzas de Moriones llegaron a Treto el día 15 a las cuatro de la tarde; el General en jefe continuó, pero la artillería, parques e impedimenta, no acabaron de pasar el río hasta las ocho de la noche del 16, operación que, habiendo un puente, hubieran ejecutado en pocas horas sin detenerse ni dividirse ninguna parte de aquel ejército.

¿Y el comercio general no sufre con la interrupción citada? (185)

En el mismo extenso trabajo trataba Río de combatir los argumentos de los habitantes de Limpias, contrarios a la construcción de un puente en Treto por entender que el mismo impediría a sus embarcaciones acceder al mar, y concluía diciendo:

¡Ojalá hubiese un medio de llegar entre unos y otros a un acuerdo! En el Boletín de Comercio *le propusimos nosotros y vimos con gusto al poco tiempo que nuestro pensamiento no era descabellado, más al poco tiempo de ejecutado un proyecto en los términos que habíamos previsto (el puente con un tramo giratorio), el proyecto en esta forma también fracasó.* (185)

Las limitaciones del servicio que eran inherentes a la barca volvieron a ponerse de manifiesto ese invierno, como consignó la prensa montañesa:

Parece que estos dos últimos días no ha podido hacer servicio la barca de Treto a consecuencia del fuerte viento y la corriente de las aguas. Con este motivo, dícesenos que han sufrido algún retraso los coches procedentes de Bilbao. (186)

Amargamente se quejaba de estos inconvenientes no mucho más tarde *El Correo de Cantabria*, en un extenso artículo titulado "¡Hasta cuándo!":

Casi todos los días llega con retraso a esta ciudad el coche-correo de Bilbao. Y la generalidad de las veces no responde a otra causa que al malísimo paso de la barca de Treto, que es el padrón de la ignominia más grande que puede tener una provincia en los tiempos modernos en que se alardea de las comodidades que nos proporcionan los frecuentes adelantos que se hacen y las grandes obras que se emprenden para facilitar las comunicaciones.

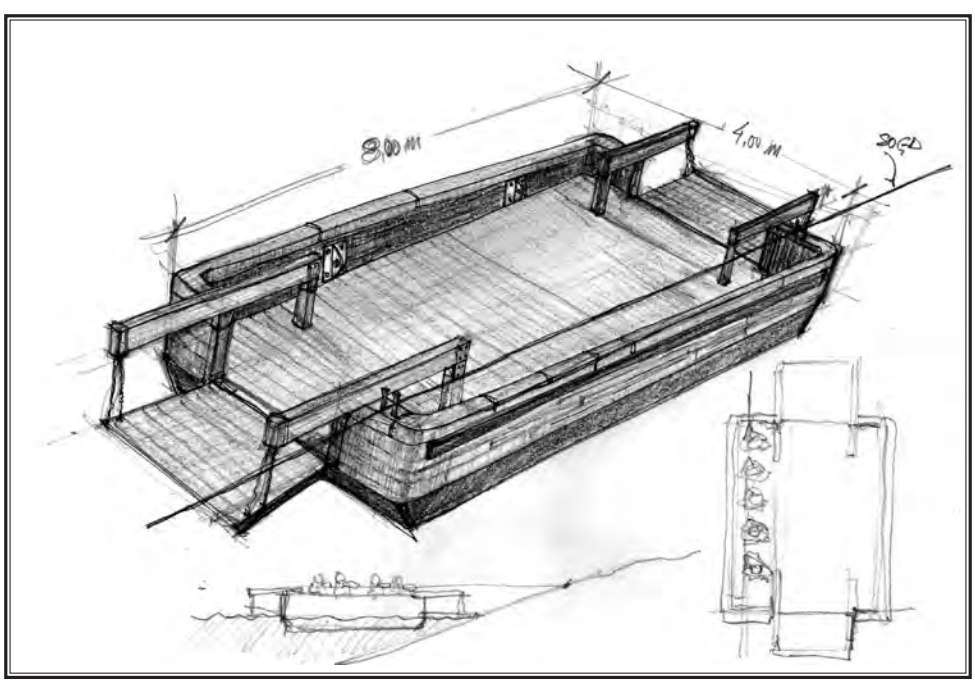
Hace muchos años que la prensa viene poniendo de patente los peligros que en ciertas épocas se corren al pasar la barca de Treto, y no hace pocos que se proyectó un puente, necesario, indispensable, para hacer que desapareciera ese medio de salvar la ría que incomunica con Colindres la carretera de Bilbao.

Poco tiempo ha, muy recientemente, se interesó en el Senado por la realización de ese proyecto el Excmo. señor D. José Ramón López Dóriga, quien interrogó al ministro de Fomento haciéndole comprender la necesidad que hay de que se construya el puente de Treto sin pérdida de tiempo. Y el ministro de Fomento, como todos los ministros en tales casos, prometió enterarse del estado del expediente y hacer lo que pudiera para su pronta resolución.

Y aquel ministro cayó con Cánovas, y caería sin enterarse del estado en que se hallaba el expediente y sin haberse vuelto a acordar de lo que en el Senado había prometido al Sr. López Dóriga.

(…).

Fiel reproducción de la barca de Treto.



La barca de Treto con sus medidas. Dibujo del autor.

Y el proyecto del puente de Treto seguirá durmiendo en uno de los negociados del ministerio de Fomento sin que podamos obtener otra cosa que vanos ofrecimientos, lo mismo de los prohombres que figuran con Sagasta que con los de Cánovas, que con los del moro Muza si llegaran a ocupar altos puestos de nuestra desventurada patria. (187)

Pocos días después de que apareciera el anterior artículo, otro periódico santanderino, *El Atlántico*, anunciaba que el Ayuntamiento de Laredo acudía nuevamente al Gobierno de la nación para solicitar la reanudación de las obras del puente de Treto. Y no tardaba el mismo diario en incluir en sus páginas un extensísimo y docto trabajo que firmaba José Joaquín Bolívar y Ruiseco en Madrid titulado "El viaducto de Treto, sobre la ría de Limpias (puerto de Santoña)", el cual constituía una especie de contestación al libro que acababa de publicar Francisco Juan de la Piedra en oposición a la obra. No es cuestión de copiar aquí cuanto se refiere en tal escrito a la historia portuaria laredana y santoñesa ni los párrafos dedicados a las características que debería tener el nuevo puente, pero sí los relativos a la barca que, por lo visto, explotaba de nuevo el duque de Noblejas, quizá como consecuencia de no haber percibido de los ayuntamientos interesados el dinero que le debían por la madera de la embarcación que se hizo en 1868.

Consideramos igualmente que debe suprimirse el peaje que percibe el posesor de la barca de Treto establecida, la cual -si no estamos mal informados- pertenece al duque de Noblejas.

Los vecinos ribereños, los viajeros todos, debieran cruzar los ríos gratuitamente, indemnizando el Erario al señor Duque y reconociendo a su favor, en concepto de carga de justicia, lo que corresponda y habría de figurar en los presupuestos del Estado.

Mientras el viaducto se construye, la barca en Treto debiera estar a cargo de un oficial de mar o contramaestre con suficiente número de matriculados, cuyos haberes y demás gastos se satisfarían con cargo al Tesoro público. (188)

Antes de que terminara el año, la prensa santanderina daba a conocer los detalles del proyecto de ferrocarril de Santander a Bilbao. Y decía un periódico:

Entre los puentes proyectados figura uno de hierro cerca de la barca de Treto, que será giratorio para no inutilizar la navegación por aquella ría. (189)

Ese mismo noticiero lamentaba el siguiente día de Nochebuena:

Efecto del mal tiempo, y principalmente por la célebre barca de Treto, llega todos los días a esta ciudad con retraso el correo de Bilbao, que debiera recibirse a las diez de la mañana. Hoy a las doce todavía estaba por llegar el coche que conduce dicha correspondencia. (190)

La noticia se repetía, empeorada, cuatro meses después:

Hoy no ha llegado a Santander el correo de Bilbao, presumiéndose que el retraso sea motivado por el padrón de ignominia que existe en esta carretera con el nombre de barca de Treto. (191)

Debatiendo sobre proyectos de carreteras a realizar en Cantabria, los miembros de la Diputación Provincial, en su sesión del 27 de abril de 1887, hablaron en un momento dado sobre la ya existente que unía Adal con Ampuero. A este respecto dijo el *Boletín Oficial*:

El Sr.Sainz Trápaga manifiesta que la carretera de Adal a Ampuero, a que aludió el Sr. López del Rivero, presta servicios a varios Ayuntamientos como son los de Bárcena de Cicero, Ampuero y Limpias, que tiene además el carácter de militar y que la parte con que estos Ayuntamientos contribuyen a los fondos provinciales es superior a la necesaria para la conservación de aquella.

El Sr. López del Rivero observa que los pueblos de Adal y Ampuero se comunican sin necesidad de la carretera de que se trata.

El Sr. Sainz Trápaga dice que esto sería exacto si no hubiera por medio un río, que la barca de Treto en muchas ocasiones no puede prestar servicio estando interceptada por desnieves, crecidas y vientos. (192)

Un nuevo percance en la embarcación se produjo el 19 de julio de 1887. Escuetamente lo señaló la prensa:

A causa de la rotura del cable de la barca de Treto, no pudo pasar ayer el coche-correo de Bilbao hasta ocho horas más tarde de la de costumbre. (193)

Poco después, *El Atlántico* daba esperanzas respecto de la pronta reanudación de las obras del puente, tanto tiempo paralizadas:

Se ha recibido, por persona vivamente interesada en el asunto, una carta del señor ministro de Fomento, en la cual parece que se hacen serias promesas relativas a la construcción, en breve plazo, del puente que ha de sustituir a la incómoda barca de Treto, estableciendo regular comunicación terrestre con Vizcaya. (194)

Una extensa carta dirigida a un periodista de Valladolid y que firmaba "Un maestro de escuela", del todo contrario a la construcción del viaducto por considerarle lesivo para los intereses del puerto de Limpias, fue publicada en el mismo periódico días después. (195). Y solo unas jornadas más tarde contraatacaba *El Correo de Cantabria*, decidido paladín de la supresión de la barca. Decía, entre otras muchas cosas, el trabajo titulado "El paso de Treto":

La carretera de Bilbao a Santander tiene un paso malísimo, que es el de la barca de Treto, en la desembocadura del Asón. Hace más de cuarenta años se viene clamando porque se sustituya la citada barca con un puente tendido en Treto o más arriba; pero a estos clamores se han sobrepuesto los intereses y no sabemos si también el legítimo derecho de Limpias y algún otro municipio que se creen con el de que no se interrumpa la navegación ría arriba, como consideran que se interrumpiría de sustituir con un puente la barca de Treto.

Esta barca es grandísimo obstáculo para la comunicación entre Bilbao y Santander, porque el paso de ella es ocasionadísimo a grandes detenciones y también a grandes peligros, particularmente cuando hay mares gruesas y alborotadas cuyo oleaje llega allí. Se ha escrito y publicado mucho, y aun se ha controvertido no menos en las esferas oficiales altas y bajas acerca de este asunto que continúa sin resolverse y lleva trazas de continuar del mismo lamentable modo Dios sabe hasta cuándo, a pesar de que en cuanto al gran beneficio que reportaría al servicio público su resolución, no sería pequeño el que reportara al Erario, pues se nos asegura que no baja de cincuenta mil reales anuales lo que cuestan el personal empleado en el servicio de la barca en cuestión y los reparos que esta exige con frecuencia.

Amigos nuestros que este verano han recorrido las marismas y los hermosos valles de aquella parte oriental de la provincia de Santander, han tenido ocasión de observar que por allí es muy común, al menos en el vulgo, la absurda opinión de que a influencias de Vizcaya, y particularmente de Bilbao, se debe el que la cuestión de la barca de Treto no se haya resuelto hace tiempo sustituyendo la barca con un buen puente de hierro o de sillería.

Los que sustentan esta opinión, que con razón hemos calificado de absurda, alegan para sustentarla que la sustitución de la barca de Treto con un buen puente convertiría a Santoña en un gran puerto de embarques y desembarques, y sobre todo de embarque de minerales que perjudicaría a Vizcaya, y por eso esta, y particularmente el comercio y la industria de Bilbao, ponen en juego toda su influencia y todo su valimiento para que continúe el paso de Treto ofreciendo las dificultades que ofrece.

No concebimos que haya persona siquiera de mediano entendimiento que participe de esta absurda opinión, pero aun así debemos decir a los que la sustentan que la prensa periódica de Bilbao es hace muchos años la que viene clamando con frecuencia porque por el gobierno de la nación o por la vecina provincia se haga desaparecer el gran obstáculo del paso de Treto para la comunicación entre las dos importantes capitales de Vizcaya y de la Montaña.

(…)

La verdadera causa de que este obstáculo subsista es la que hemos mencionado, o sea, la oposición de Limpias y no sabemos si también algún otro municipio de los lindantes con la ría a que se impida esta navegación, que aun siendo mucho menor de lo que era en otros tiempos en que la exportación de granos, castaña y otros frutos era allí considerable, no deja de tener importancia. Lo que parece increíble es el que no se haya buscado medio de conciliar el derecho y el bien de aquellos pueblos ribereños con la comunicación general. (196).

Llegó el invierno, y con él nuevos retrasos en la llegada de la correspondencia. Decía *El Correo de Cantabria* en vísperas de Navidad:

Ayer se repartió el correo de Bilbao a las dos de la tarde. Esta mañana a las doce aún no había llegado a nuestras manos, haciéndose suponer que sucederá lo mismo. La causa de estos cotidianos retrasos es la tristemente célebre barca de Treto, por el temporal que reina.

Mientras no ocurran más que retrasos, todo va bueno. Lo peor será que algún día ocurra algún sensible accidente en aquel paso. Todo puede suceder. (197)

Varios extensos artículos más acerca del proyecto del puente de Treto publicó este beligerante periódico a lo largo de 1888. En su número del 2 de agosto, *El Noticiero Bilbaíno* se hacía eco de ello, y decía, entre otras cosas:

Según nuestro apreciable colega santanderino El Correo de Cantabria*, no pasará el año actual sin que comiencen las obras del puente de Treto, desapareciendo la barca que tanto ha dado que escribir y hablar y tantas zozobras ha ocasionado a los miles de viajeros que pasan durante el año por aquel punto.*

Después de combates rudísimos sostenidos por la prensa y en las esferas oficiales entre "puentistas" y "antipuentistas", añade aquel periódico, parece que el tramo giratorio ha venido a resolver la batalla en favor de todos, pues la barca desaparecerá para bien de los viajeros, y los puertos que se creían perjudicados con la interceptación del paso de buques a los mismos, verán de tal modo puestos a salvo sus intereses materiales.

De las investigaciones de El Correo de Cantabria *resulta que el proyecto a modificar, y cuya variante supondrá un millón de pesetas de aumento en el presupuesto, estará despachado en la Jefatura de Obras Públicas para fines del mes entrante; y como la cosa se halla muy recomendada y el señor ministro de Fomento convencido de que tan importante paso por el puente es de absoluta necesidad, no pasará quizás el año actual sin que los trabajos de construcción hayan dado principio.*

El ingeniero don José Peñarredonda viene trabajando sin descanso y con vehemente interés de que tan anhelada obra pase cuanto antes a vías de hecho y desaparezca el padrón de ignominia que existe entre las carreteras de Santander y Bilbao para vergüenza de la Nación, por el atraso que supone y el peligro e incomodidad de los viajeros. (198)

De forma parecida se expresaba ese mismo día, y también aludiendo al colega santanderino, *El Norte* de Bilbao, quien ponía énfasis especial en las siguientes explicaciones:

El proyecto de puente fijo que ya estuvo aprobado y a punto de empezar a ejecutarse, tropezó con la pertinaz oposición de los pueblos de la ría de Limpias, que de ningún modo quieren renunciar a servirse de la vía marítima.

Por esta razón volvió el proyecto al jefe de obras públicas de la provincia de Santander con encargo de modificarlo de manera que en lugar de construirse fijo todo el puente se haga un tramo giratorio dejando paso a los buques para la navegación de la ría de Limpias. (199)

Pero la prensa pecó de ingenua creyendo que las obras iban a acometerse ya. Casi un año después, *El Correo de Cantabria* volvía a atacar el tema extensamente, con decepción y rabia. Decía, refiriéndose propiamente a la atrabiliaria embarcación:

Aquella barca, no nos cansaremos de manifestarlo, es una vergüenza para nuestros gobiernos y para la provincia de Santander, que parece no ha tenido nunca influencias que le hayan quitado

ese lunar que la afea, es una anomalía, es casi un crimen; es un obstáculo colocado en medio de un camino para mortificar a los viajeros y perjudicar a las empresas; es el sitio por donde pasan diariamente, quedándonos cortos, 400 viajeros, 12 coches-diligencias, 30 carros y unas 100 caballerías que tienen que detenerse porque les dice la ría de Santoña, entre Treto y Colindres, de una anchura de cauce de 159 metros: "vehículos y viajeros, deteneos".

(…)

Hay ocasiones en que las corrientes son terribles y es preciso, en mareas altas, que la barca recorra 306 metros. (200)

En marzo de 1890 mostrábase el periódico más optimista, y tras dar esperanzadoras noticias acerca de la evolución de los trámites para la construcción del puente, comentaba pocos días después:

Por fortuna la barca de Treto está llamada a desaparecer, a juzgar por la favorable marcha que lleva la tramitación del proyecto del puente sobre la ría.

Anteayer precisamente, horas después de publicarse El Correo de Cantabria *con el artículo de entrada dando cuenta de las satisfactorias noticias que recibimos relativas a dicho asunto, se detenía la diligencia correo de Bilbao en Colindres porque el temporal reinante hubiera podido ser causa de desgracias, si los conductores del coche hubiesen cometido el acto temerario de arrostrar el peligro.*

Con tal motivo la correspondencia se repartió en Santander a las dos de la tarde en vez de haberse efectuado esta operación a las diez y media de la mañana.

Huelga señalar los perjuicios que la barca de Treto viene originando a cuantos se dedican al comercio entre Santander y Bilbao. (201)

Incluso se produjeron altercados de cierta gravedad en alguna ocasión entre personal de la embarcación y usuarios. Así ocurrió, por ejemplo, en octubre de 1890:

La guardia civil del puesto de Laredo detuvo anteayer a los individuos llamados Gregorio Gutiérrez Carredano, de 48 años, natural de Santander y patrón de la barca de Treto, y Eusebio Ojeda Alonso, de 24 años de edad, natural de Burgos, carretero, los cuales sostuvieron una reyerta en la que el primero asestó al segundo diez cuchilladas que no le produjeron heridas, a causa de estar el agredido envuelto en una faja. (202)

No mucho más tarde tuvo lugar un extraño accidente, del que también se hizo eco la prensa montañesa:

La guardia civil del puesto de Laredo comunica que el día 25 (de octubre), *a las ocho de la noche, un carruaje que, procedente de Gama, se dirigía a la barca de Treto para pasarla, penetró en el agua en ocasión en que no iba en él ninguna persona, costando muchos esfuerzos sacarle a tierra.*

Puesto en salvo el carruaje, se presentó el dueño del mismo, quien manifestó que el coche conducía al diputado provincial señor don Andrés Pellón Campo, y al llegar a Gama comenzó a anochecer, por lo que se apeó dicho señor mientras el conductor encendía los faroles; y encendiéndolos estaba el cochero cuando de pronto emprendieron los caballos una precipitada carrera, sin que fuese posible detenerlos hasta que se lanzaron al agua, arrastrando consigo al carruaje.

En el trayecto de Gama a la barca de Treto no ocasionó el coche ninguna desgracia. (203)

Comenzaba 1893 cuando un ya escéptico *Correo de Cantabria* comentaba:

Algunos diarios locales vienen estos días presentando el sonajero de que va a ser resuelto el proyecto de construcción del puente sobre la ría de Treto, y si bien respetamos y acatamos los motivos que tengan para asegurarlo rotundamente los cofrades aludidos, se nos planta en la imaginación la idea de que cuando lo veamos lo creeremos. Santo Tomás fue sapientísimo en pensar de esa manera.

(…)

Sin ir más allá, vamos a narrar lo sucedido anteayer o el día anterior en la tristemente célebre barca de Treto.

Venía de Bilbao la diligencia que debiera llegar a Santander a las seis de la tarde; las siete a lo sumo. Sale el coche de Colindres, se mete en la rampa de Treto para entrar en la barca y tuvo el vehículo que retroceder, porque las aguas de la ría estaban sumamente agitadas y se hacía peligrosísima la travesía.

Cuatro horas después volvía la diligencia, dispuesto el conductor a acometer el paso, lográndolo después de echar amarras al carruaje y de tomar otras precauciones que hicieron que los viajeros pasaran aquel penosísimo trozo de agua con las menores penalidades posibles, y eso que no fueron escasas. La diligencia, en vez de a las seis, dio con sus ruedas en esta población a las once de la noche; cuatro horas más tarde que la reglamentaria de llegada.

El estado actual de la barca de Treto es una vergüenza y un peligro constante para cuantos verifiquen el viaje entre Santander y Bilbao. (204)

El mismo periódico, clamando en un nuevo artículo por la construcción de puentes en Barreda y Treto que sustituyeran a las viejas embarcaciones, decía dos días después de que apareciera el anterior:

¡A cuántos infelices les han amputado los brazos a orillas de la barca de Treto, en la venta de Colindres!

Últimamente sucedió esta desgracia a una infeliz sirvienta de don Bartolomé de la Maza, la cual falleció breves horas después de sufrir aquella penosísima operación quirúrgica. (205)

En 1894, el diario madrileño *El Liberal* se refería a la discutida embarcación al comentar un viaje de varias personas entre Bilbao y Santander:

La barca de Treto constituye un incidente del viaje, especialmente para los que lo hacen por primera vez. Cuando la barca atraca en la rampa del muelle, entra en ella el coche, con viajeros y equipajes, pues se recomienda a todo el mundo la permanencia en su asiento, arrastrada por su propio tiro; de modo que no hay que enganchar ni desenganchar, ni a la entrada ni a la salida. Las dimensiones de la barca consienten que entren en ella dos ó tres carruajes con sus caballerías. Un carro con cuatro mulas, un coche particular con dos caballos, un jinete montado en el suyo y un borriquillo traía la barca desde Colindres. Siguieron su camino ya por tierra firme y entra nuestro carruaje. Vuelven a tirar del cable en sentido contrario cinco o seis hombres, y a los pocos minutos estamos en la otra orilla. (206)

En el verano de 1896, ya inaugurada la línea del ferrocarril Santander-Bilbao, comentaba *El Correo de Cantabria*:

Nosotros, que hemos sufrido las penalidades de la diligencia y de la odiosa y odiada barca de Treto, y que como nuestros antepasados hemos emborronado muchas cuartillas abogando por la construcción del ferro-carril que hoy nos une muy cómodamente con la capital de Vizcaya, lanzamos un grito de alegría… (207)

Pero a los pocos días, otro periódico santanderino, *La Atalaya*, incluía en portada un artículo titulado "La barca de Treto", que entre otras cosas señalaba:

Debiéramos avergonzarnos de decir que aún existe en una ría de la Montaña un medio de locomoción tan primitivo. Debiéramos tratar de disimular cosa tan poco honrosa y que tanto compromete nuestra reputación de gente amiga del progreso. Pero ello es mucha verdad, pésenos o no nos pese, y si no queremos mentir, o "disimular", tenemos que arrojarnos encima esto, que es casi un baldón, y confesar que, en efecto, hay motivos para avergonzarse en ese medio de comunicación que denuncia a cuantos le ven nuestra desidia y nuestro atraso.

Ahora, con la nueva línea de ferrocarril de Santander a Bilbao, que en una hora nos conduce de Santander a Treto, resalta más el contraste. En ese viaje, de muchas leguas, se emplea una hora,

y para atravesar una ría se necesitan más de 30 minutos, y esto si no hay que esperar largo rato a que los barqueros tengan a bien lanzar su embarcación a través de aquellas aguas, de ordinario tranquilas, pero a veces tan revueltas que ponen en peligro la vida de quienes las atraviesan, embutidos en los incómodos carruajes de línea.

No habíamos visto eso, y la impresión que nos ha dejado es bien desagradable. He ahí una villa importante de la provincia, la villa de Laredo, casi aislada, porque si el cable de la barca se rompe, o viene una riada fuerte, o pasa cualquiera otra contingencia, ya es trabajo de los que a la villa se dirigen el tener que esperar mucho tiempo a que se pueda atravesar aquella extensión de agua.

Hace tres años que están subastadas y adjudicadas las obras para la construcción del puente, y hace todo ese tiempo -es decir, hace muchísimo más- que se está esperando inútilmente que las obras se emprendan, sin que se adviertan ni señales siquiera de que se van a emprender. (208)

Por fin, el 1 de octubre de 1897, y bajo el titular "¡Ya era hora!", *El Correo de Cantabria* saludaba con satisfacción el comienzo de las obras del puente de Treto, previsto para ese día. Decía así:

Después de los años mil en que la construcción del puente de Treto se nos dijo iba a ser un hecho, sin que a pesar de tales afirmaciones el proyecto pasara a vías de la realidad, ya llegó la hora y parece que la cosa va de veras.

Lo demuestra el entusiasmo que a estas horas reinará en uno y otro lado de la ría, cuyos habitantes tenían de antemano dispuesto un verdadero programa de festejos para desarrollarlo hoy, con motivo de inaugurarse oficialmente las obras de construcción del puente de Treto.

Mucho ha mermado la indignación pública contra aquella barca, peligro constante del viajero y padrón de ignominia de las provincias de Vizcaya y Santander, desde que estas se hallan ferroviariamente unidas.

Pero, así y todo, para los habitantes de los pueblos inmediatos a la ría de Treto no estaba resuelto el problema en manera alguna, pues a cada instante se ven precisados a pasar de una a otra orilla, teniendo, como es consiguiente, que sufrir las penalidades de la barca, o meterse en uno de los botes de mala muerte que hacen el servicio de viajeros.

En este caso se hallan, de la parte de allá de la ría, los vecinos de Castro Urdiales, Laredo, Guriezo, Liendo y Colindres, de donde diariamente salen numerosísimos expedicionarios para Santander con objeto de ventilar asuntos o pasar el día en la capital de la provincia.

Ellos y los de la parte de acá de la ría serán los que a estas horas estarán reunidos en fraternal banquete organizado en Colindres para celebrar, con el entusiasmo que la mejora merece, la inauguración oficial de las obras del puente de Treto, cuyo proyecto llegó a plantearse seriamente después de años y años de incesante batalla sostenida por los periódicos vizcaínos y montañeses.

Nosotros, que en nuestra larga existencia periodística desarrollamos, como lo hicieron con calor nuestros antepasados, las actividades y energías con que hemos contado para que desapareciera ese padrón de ignominia llamado barca de Treto, creemos llegado el día de anotar un triunfo más en las asiduas campañas que sostenemos en pro de los intereses de la provincia, y nos hallamos completamente identificados con los que a estas horas despliegan sus entusiasmos en el pueblo de Colindres para celebrar como se merece la inauguración de las obras de un proyecto importantísimo, que viene a quitar de la carretera que conduce de Santander a Bilbao un baldón de ignominia que era hora de que le viéramos desaparecer, para que los estraños (sic) *a este país del hierro no tengan que decir, como mil veces han dicho, con sobradísima razón, que barcas como la de Treto no existen ya más que allí donde, por falta de civilización, no se conoce la importancia de los puentes para no interrumpir la marcha por carreteras tan importantes como la de que se trata.* (209)

Al día siguiente, *La Atalaya* publicaba una amplísima crónica de los acontecimientos que tuvieron lugar la víspera en Colindres. Y casi al final del texto, señalaba:

Un ruego vamos a hacer al señor Comandante de Marina, y es que procure, por los medios que estén a su alcance, corregir de alguna manera las deficiencias del servicio que presta la barca de Treto, pues los encargados de ella no prestan el servicio al que están obligados, muchas veces, so pretextos infundados.

Esto, que puede entrañar un abuso, se corregiría también si en Treto hubiese un cabo de mar, pues así evitaríanse aquellas deficiencias… (210)

Parece que tales lacras debían ser de calado, pues no pasaba el mes sin que otro colega de la prensa montañesa, *El Cantábrico*, dedicase todo un largo artículo al asunto. Estas son algunas de sus frases:

Uno de los servicios más lamentables de esta provincia es, sin que nadie pueda ponerlo en duda, el que se presta en Treto, por la falta de puente, con la lancha, balsa o lo que aquello sea.

Servicio irregular que no siempre se logra, que se elude con el más fútil pretexto, da lugar a que pasen los viajeros la ría en botes de condiciones "impeorables" (y perdóneseme la frasecilla).

No ocurren allí desgracias porque… no ocurren no porque no se haga todo lo posible para que ocurran.

Dos jurisdicciones bien distintas pueden allí intervenir.

La Administrativa, Jefe de Obras públicas y Gobernador civil de la provincia, para escogitar los medios de que la barca regularice el servicio hallándose en la orilla de mayor afluencia, especialmente a la salida y llegada de trenes y de coches diligencias a Treto.

Los buenos deseos de que viene animado el Gobernador, señor Rivas Moreno, nos inclinan a rogarle que, puesto que ha pasado por allí estos días, fije su perspicua mirada en aquel servicio y vea el medio de normalizarlo.

Respecto a la otra jurisdicción, la de Marina, allí debía haber un cabo de mar que vigilase a fin de evitar que pasen viajeros en botes en peligrosísimas condiciones y manejados por manos inexpertas que exponen a perder la vida a 20 o 30 personas que, por codicia, conducen. (211)

Sin embargo, las reclamaciones de la prensa no parece que lograran mucho éxito, pues en marzo del año siguiente recogía *La Atalaya*:

Varios señores que tienen necesidad de hacer uso de la barca de Treto nos han manifestado que este servicio sigue siendo deplorabilísimo, tan deplorable que aquel "servicio" no sirve para nada.

Da siempre la coincidencia de que cuando los viajeros que llegan a Treto por el tren de Bilbao se disponen a hacer uso de dicha barca, esta se encuentra en la orilla opuesta, y viceversa, cuando a esta orilla llegan los coches de Castro, Laredo y Colindres, la barca se encuentra a la otra orilla, teniendo los viajeros que hacer uso de botes que no reúnen las mejores condiciones de seguridad. Es de esperar que la autoridad correspondiente procure poner remedio a estas deficiencias. (212)

Finalmente llegó lo que era de esperar, un accidente grave. Así lo narró *El Cantábrico*:

Al dirigirse la barca, a las cuatro de la tarde de hoy 15 (de noviembre), *desde Colindres a Treto, sufrió tal inclinación al llegar al punto medio de la ría que cuantos a bordo se hallaban pudieron darse pronto cuenta del inminente peligro que corrían.*

Eran estos cuatro barqueros, la pareja de la guardia civil que iba de servicio a la estación de Treto y tres carreteros que conducían 110 cajas de conservas y muebles en sus respectivos carros.

A la inclinación ocasionada por la gran corriente sucedió lo que no podía por menos de ocurrir. La banda de sujeción del cable desapareció bajo la superficie del agua, la cual inundaba la cámara de desplazamiento, precipitándose hacia el mismo lado por la ley de la gravedad, y personas y carga tendía todo a desaparecer bajo las aguas.

A los gritos y a las desesperadas voces de auxilio acudieron los boteros que prestan servicio en dicho punto.

En tal situación, un carretero cortó las amarras que sujetaban a su pareja, y agarrado al lomo de uno de los animales pudo sostenerse a nado el cabo de la guardia civil, hasta ponerse a salvo. El otro guardia, luchando contra la corriente, se sostuvo asido al cable de la barca y fue recogido por uno de los botes de salvamento.

Los demás viajeros fueron embarcando en los mencionados botes. Ha desaparecido un barquero y se teme que haya perecido.

La barca, impulsada por la corriente, fue arrastrada hacia una de las orillas, donde quedó varada. En ella se ven los tres carros, uno de ellos con su pareja ahogada.

La barca grande había sido reemplazada hace días por otra menor, la cual no ofrecía resistencia bastante para soportar una carga algo excesiva. Dícese además que "hacía" bastante agua.

Dirígense (sic) *enérgicos cargos al patrón por prestar el servicio, en días de peligro como el de hoy, con solo cuatro hombres de los ocho que para ello paga el Estado; por no permitirse él cruzar la ría aunque la barca se caiga de vieja, y, sobre todo, por no llevar, como ayer ocurrió, un bote al costado de la barca, condición también obligatoria y a todas luces indispensable.*

(…)

La barca hacía ayer su primer viaje e iban en ella, además de las personas que citaba en mi anterior, doce o catorce más, y entre ellas un niño y una mujer, todos los cuales se salvaron en los botes.

Hoy se ha extraído el cadáver del barquero Manuel Pérez, el cual tenía fama de notable nadador.

Multitud de carros están detenidos a uno y otro lado de la carretera; pero en el momento en que escribo esta me dicen que se ha restablecido el servicio con la otra barca.

El guardia de quien decía que se había salvado agarrándose al cable, se salvó manteniéndose a flote, cogido al carel de la barca hasta que le recogieron en un bote. El cabo de quien di noticia se salvó de la misma manera, después de correr grave riesgo. (213)

Después de ofrecer esta dramática crónica, el periódico se permitía expresar una serie de reflexiones:

Cuantos se hayan visto obligados a cruzar la barca de Treto, habrán de confesar que lo han hecho dominados por un miedo rayano en el terror, dicho sea sin acusar a persona determinada y sí solo en honor de la verdad y demostración de que la desgracia ocurrida anteayer, si muy sensible y seguramente muy sentida, era esperada por todos en el momento menos pensado.

Los habitantes todos de Colindres, Laredo, Castro Urdiales, Santoña y demás pueblos de la comarca son los primeros en preconizar esta verdad. La prensa se ha hecho eco repetidas veces de sus justísimas quejas.

En aquel punto, el servicio se venía haciendo con un lanchón prehistórico, viejo y mal acondicionado, por el sistema más primitivo y rudimentario, a pesar de haber faltado en algunas ocasiones la cadena y haber bajado la lancha hasta aguas de Santoña con pasaje y carga.

Sin que neguemos que hubiera negligencia por parte del patrón, cosa que afirma la guardia civil que lo presenció, preciso es buscar más arriba las responsabilidades, morales al menos.

Un servicio público que se presta mediante precio y por no haberse construido un puente en aquel punto, no tiene disculpa que se preste en la forma en que cualquier infeliz molinero de las márgenes de un río lo haría.

Sirva de lección lo ocurrido y estúdiese el modo de hacer el tránsito de aquella ría lo más exento de peligro posible; de otro modo, las desgracias no se harán esperar y se sucederán con terrible frecuencia. (213)

Los empleados de la barca debían ser, al menos en parte, gentes violentas y camorristas, como varias veces se puso de manifiesto. Una de ellas, en septiembre de 1899:

A las doce de la noche del 24 al 25 del actual, y en ocasión de celebrarse en el pueblo de Rada (Voto) la romería de la Merced, se promovió una reyerta entre algunos individuos que se hallaban en la casa de Gonzalo Álvarez, donde se celebraba el baile, y otros varios sujetos que pretendían entrar en la casa.

El final de la reyerta fue el resultar uno de ellos, llamado Gabino Humara Álvarez, que hace el servicio de la barca de Treto, con una herida grave en la región frontal, la que se cree le fue ocasionada con un pequeño banco que le tiraron desde el balcón de la citada casa, aunque esto no ha podido comprobarse.

El herido denunció al Gonzalo Álvarez como autor de la agresión… (214)

Nada más comenzar el siglo XX, es decir, a principios de 1901, un colaborador del periódico santoñés *El Avisador*, que firmaba "M. Delaceyeme", publicaba en tal diario un artículo titulado "El pasado y el presente" dedicado a la torre bajomedieval de Treto, hoy desaparecida, pero en el que también aludía a la famosa embarcación:

Para ningún montañés será desconocida la célebre barca de Treto, que, según rumores que circulan de muy antiguo, fue construida por un francés como gran invento (cosa que poco nos favorece, pues con gran anterioridad eran conocidos en Europa los puentes volantes de construcción tan ruda y sencilla). Pues bien, en la margen izquierda de la vía que esa barca atraviesa tenemos la vetusta torre de Treto, construida, según datos históricos, para servir de atalaya a los que poblaban la Junta de Voto en el siglo XIV y sirviendo de aviso a los moradores para prepararse a la lucha cuando este territorio era invadido por aventureros que en aquella época abundaban. Se dice que dicho torreón no era más que un telégrafo de señales que comunicaba al interior de nuestra España los ataques en sus límites cantábricos. Deteriorada pero no destruida, o mejor dicho, quemada por los franceses, continúan sus muros sobreponiéndose a los ataques del tiempo, viniendo a servir de base en nuestro siglo para la colocación de palomillas en que había de apoyarse el telégrafo eléctrico, para facilitarle el paso sobre el elemento líquido cuando aún se desconocía el cable submarino. Desechada después de este invento, sigue como el coloso presenciando los progresos y ansiando desaparezca su compañera la barca de Treto que, aunque de instalación más moderna, era conocida ya en sus tiempos, y esperando vanagloriarse de que a su lado se dispongan puentes jiratorios (sic) *y que sus muros sufran la trepidación del coloso que, acercando las distancias con sus energías, pone en comunicación dos capitales florecientes.* (215)

Aunque parezca imposible, las obras del puente de Treto volvían a estar paralizadas. Decía *La Atalaya* a finales de agosto:

La barca de Treto. De ese padrón de ignominia para esta provincia nos hemos ocupado muchas veces en términos de enérgica censura, bien merecida y justa, contra los culpables del estacionamiento en que mucho tiempo há se hallan las obras del puente de Treto, cuya construcción alguien tiene empeño en retardar todo lo posible, más atento a particulares y mezquinos intereses de bandería que a los generales y supremos de los pueblos que hace años esperan con ansia la realización del que hasta ahora no es si no uno de tantos proyectos halagüeños.

Pocos días hace publicó La Atalaya *sobre este asunto un artículo de nuestro asiduo colaborador "Canta Claro", que en "Carta abierta a Mingo Vulgo Revulgo", entre otras cosas decía:*

"Este asunto es la ignominia de todas las situaciones de cerca de setenta años acá. Y sobre la conciencia de los representantes en Cortes de este país, digno de mejor suerte por su historia y por sus circunstancias, pesan las innumerables desgracias y accidentes ocurridos en ese paso de la ría, que se atraviesa aún -¡oh, baldón, en el siglo XX!- en barca…, todo por no perder los votos de Limpias los diputados por el distrito".

Ahí está, sí, ahí está "la madre del cordero". Por eso, nada más que por eso, permanecen estacionarias las obras del puente, que hace años deberían estar terminadas; por eso no se ha dado

prisa en llevarlas adelante el contratista, que contaba y cuenta con la complicidad de caciques y caciquillos interesados en que ese estado de cosas se prolongue indefinidamente. ¿Hasta cuándo se abusará de la paciencia de esos pueblos a quienes la prehistórica barca de Treto coloca en una situación de vergonzoso atraso, propio de los tiempos primitivos?

De mil peripecias, algunas bien dolorosas, ha sido causa el paso por la ría en esa malhadada barca. En la colección de La Atalaya *pudieran hallarse muchos relatos de sucesos lamentabilísimos acaecidos en ese "paso", que para tantos ha sido el paso a la eternidad. Y si hubiéramos de hacer aquí recuento de las innumerables molestias, contrariedades y perjuicios de todo género sufridos frecuentísimamente por los viajeros que tienen que atravesar esa parte de la provincia, no acabaríamos nunca, porque casi a diario se repiten los casos lamentables por mala obra de esa insegura barcaza, casi tan antigua como la mitológica de Caronte.*

A la vista tenemos, precisamente, una carta de un excelente amigo nuestro que, entre otras cosas a este asunto pertinentes, nos dice: "Para ir a Voto he tenido que atravesar por Limpias, Ampuero, Marrón, Angustina y Carasa, por no querer transportarme los encargados de la barca de Treto, no sé si por la mucha riada o por otro motivo menos poderoso y razonable. Es decir, que un recorrido de una hora en coche me fue preciso hacerlo en dos y media, amén del aumento de gastos".

Peripecias semejantes ocurren, como antes decimos, casi a diario; y todavía son estas, con serlo mucho, las menos lamentables.

Urge, pues, que cuanto antes se ponga término a este intolerable estado de cosas, que tan graves perjuicios causa, especialmente a los pueblos para cuya vida de relación es necesaria, inaplazable, urgentísima, la construcción del comenzado y, por las trazas, "inacabable" puente de Treto. (216)

A ese artículo contestó pocos días después Aurelio Fernández Bernales en el mismo periódico negando que Limpias se opusiese al proyecto de puente. Y decía respecto de la embarcación a eliminar:

Yo estoy conforme, de toda conformidad, en que la barca de Treto es una verdadera ignominia; que da lástima verla y que dan más lástima los que tienen que pasarla; que es un escándalo que obras que empezaron hace… medio siglo, estén aún peor que el primer día, pues la piedra está ya carcomida; y conforme con vosotros, en fin, en todo cuanto se refiere al asunto en lo que tiene de feo, de incómodo, de peligroso, de malo y perjudicial para los intereses de varios pueblos, de la provincia en general y de la nación, cuya consideración de adelantada sufre mucho contemplando esa barca en sitio de tanto movimiento. (217)

Clamaba al año siguiente *El Correo de Cantabria* contra las prórrogas que una y otra vez concedía el Estado a la firma adjudicataria de la construcción del puente, cuyas obras se hallaban paralizadas casi de continuo, y sospechaba que *tendremos barca de Treto hasta sabe Dios cuándo.* (218) Parece que, debiendo construirse aquella estructura en hierro, habían subido en los últimos tiempos los precios de dicho material hasta tales niveles que la empresa no podía afrontarlos.

Los trabajadores de la embarcación continuaban siendo tipos problemáticos. Así lo atestiguaba *El Cantábrico* en septiembre de 1902:

Los empleados de la barca de Treto, Manuel Martínez Humada, de 22 años, y Agustín Zabaleta, de 30, por cuestiones surgidas en el servicio sostuvieron una acalorada disputa, el lunes último, que degeneró en reyerta, viniendo ambos a las manos. Para terminar más pronto la cuestión, el Manuel sacó un puñal bastante grande que llevaba y trató de agredir a su compañero, lo cual pudo ser evitado por el patrón y los demás individuos encargados de la barca, resultando con una herida incisa en el dedo pulgar de la mano derecha el barquero Maximino Álvarez, que se produjo al tratar de apoderarse del arma que el Manuel tenía. Este fue detenido más tarde por la guardia civil de Laredo y puesto a disposición del Juzgado municipal de Bárcena de Cicero. (219)

Cuando no buscaban problemas los empleados, se los daban a ellos otros sujetos de los alrededores, pero los conflictos seguían suscitándose cada dos por tres. Por ejemplo, en febrero de 1903:

Por la guardia civil del puerto de Laredo fueron detenidos y puestos a disposición del señor juez municipal de aquella villa los individuos Froilán Gutiérrez Alonso y Luis Herrería y Herrería como presuntos autores del maltrato de obra al barquero Manuel Martínez, al cual le produjeron lesiones en la mejilla izquierda y región frontal, y además al patrón de la barca de Treto, Gregorio Gutiérrez, producidas al primero con una roza y al segundo con una piedra. (220)

En el último trimestre de 1903 y primeros meses del año siguiente, la prensa se felicitaba cada cierto tiempo de cómo avanzaban las obras del puente. Pero estando a punto de ser finalizadas, aún continuaba produciendo accidentes la vieja barca. Los episodios que van a continuación datan de mayo de 1904:

Esta mañana, al pasar por la ría la barca conduciendo a varias personas, se cayó al agua una mujer que se dirigía al pueblo de Valle. Enseguida acudieron en su auxilio un bote que iba a Treto con pasajeros y otro de un barco que se encuentra allí atracado.

La mujer fue estraida (sic) *del agua por el tripulante del citado barco Valeriano Sanmartín y el vecino de Laredo don Antonio Cacho. Según me dicen, el patrón de la barca se había quedado en tierra y además no llevaba el bote que tienen para prestar auxilio a los viajeros que tengan la desgracia de caerse al agua. Por fortuna, el incidente no tuvo consecuencias.*

Según nuestras noticias, anteayer ocurrió otro accidente igual en la barca de Treto, siendo la víctima un hombre que se cayó al agua, de la que fue sacado sin sufrir más consecuencias que el susto y el remojón consiguientes. (221)

Por fin, el 8 de febrero de 1905 anunciaba con júbilo *El Correo de Cantabria*:

Con verdadera satisfacción hemos tenido noticia de que el lunes salieron para Treto el digno ingeniero jefe de Obras públicas señor Villanova de Campos y su ayudante, con objeto de hacer las pruebas definitivas del célebre puente que ha de sustituir a la no menos célebre barca de Treto. (222)

Y mediado el siguiente mes de mayo, el mismo periódico decía:

El puente de Treto será inaugurado muy en breve, tal vez esta misma semana. A los pueblos interesados felicitamos por la conclusión del puente y por la desaparición de la famosa barca de Treto, que tantas desgracias ha ocasionado en sus largos años de servicio. (223)

Definitivamente desaparecida la más famosa de las barcazas de paso que hayan existido jamás en Cantabria, todavía muchos años después se la recordaba con frecuencia. La rememoró, por ejemplo, Pedro Corrales en 1918 desde las páginas de la revista *La Montaña* de La Habana, titulando a su artículo "Correo acuático":

En aquellos tiempos -no muy lejanos- en que los viajes desde la capital de nuestra amada "tierruca" y la de Vizcaya se efectuaban en grandes y relativamente cómodas diligencias, acaeció en un lugar muy conocido de ese trayecto y más nombrado en toda la provincia el suceso que vamos a intentar narrar.

A la mitad del referido viaje, se encontraba la célebre "barca de Treto" que tantas zozobras y disgustos proporcionó por aquellas comarcas y cuyo objeto en aquel entonces era transportar gratuitamente de una a otra orilla de la Ría, a peones y vehículos.

Nunca, en los muchos años que estuvo establecido ese servicio del Estado, se oyó decir que todos sus componentes ofrecieran suficientes garantías de travesía feliz.

Y así resultaba que cuando la barca era nueva, el cable-guía estaba roto o amenazaba partirse por varios sitios; si este estaba en buen uso, faltaba inopinadamente alguno de sus amarres; y, por último, cuando todos estos elementos prometían un viaje tranquilo, eran los barqueros los encargados de amargar la vida al público.

Tan abundante consumo hacían del "acreditado" aguardiente de caña, que a veces llegábamos a figurarnos si el líquido que bajaba el río contendría una proporción grande de alcohol.

Pues bien, en "in diebus illis" decíamos, y en una de las primeras tardes de un mes de Septiembre, se desató un furioso viento del Sur, tan frecuente en la Montaña, en ocasión que llegaba a la orilla derecha de la ría una de las diligencias aludidas al principio de estas líneas, llena de… ¡toreros!, pertenecientes a la cuadrilla de aquel "maleta" de la tauromaquia que en vida se llamó Rafael Molina, (a) Lagartijo.

Este y su gente, después de escuchar las atinadas observaciones del patrón de la barca, encaminadas a convencer a aquellos valientes de la conveniencia de esperar el momento de la bajamar para cruzar las rápidas aguas, tan agitadas por el viento, decidieron arrostrar el peligro entrando en aquel artefacto -mal llamado barca- e intentar la travesía.

Pero, a medio viaje, se rompió el cable-guía y hétenos aquí a aquel bravo y a sus no menos valientes muchachos, navegando "sin rumbo" por la ría abajo.

A medida que la barca avanzaba, el temor de aquellos que tantísimas veces y tan cerca habían tenido la muerte, aumentaba desmedidamente, hasta el punto de que algunos de ellos, humildemente arrodillados, se encomendaban a la Virgen del Carmen y de la Paloma, predilectas de la gente de coleta, implorando de ellas les permitiera un feliz arribo a las costas de Inglaterra. ¡Tan velozmente les parecía a ellos que se alejaba de tierra la barca que ya se veían atravesando el canal de la Mancha!

Nada adelantaban, al parecer, con sus fervorosos ruegos y ya el "buque" se hallaba aguas afuera de los muelles de Santoña, cuando, desafiando los peligros del intento, salió de aquellos un vaporcito que, después de luchar bravamente con las olas, logró "largar un cabo" a la barca y virar rápidamente con ella a remolque en demanda de los repetidos muelles.

Y cuenta quien lo vio que el coloso Lagartijo exclamó, dando salida simultáneamente a su pánico y a su satisfacción:

"Ezte recorte ez er mejó y má oportuno que he vizto dá en mi vía".

Y el que abajo firma "da fe" del sucedido y del comentario que le puso el "califa" cordobés. (224)

Barca de Santoña

Cruzaba la bahía de Santoña entre esta villa y Laredo.

Aún hoy se pasa en barca desde el embarcadero de la Salvé, del Puntal de Laredo, a Santoña, viaje de ida y vuelta, y se realiza el mismo trayecto desde hace siglos.

F. de Sojo y Lomba, al explicar el recorrido de la vía romana de la costa por Cantabria en su libro sobre la merindad de Trasmiera, habla del paso de la bahía de Santoña y de la ría de Treto, y cita la barca que nos ocupa:

Por último, la elección del Puntal de Salvé para pasar a Santoña en barco, aunque no absurda y utilizada seguramente con solo este objeto, no era propia para camino de la costa, pues representaba un gran rodeo para retornar a otros lugares que de la vía considero hoy como seguros.

(…).

Pasada la ría, el camino cruzaba el de Agrippa e iba por el barrio de Vía del lugar de Cicero donde está el Puntal embarcadero para Santoña. (225)

El *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico* de Pascual Madoz se refiere también a la barca de Santoña al hablar de los límites de la ría:

…hasta la torre de Treto, aunque vulgarmente se considera desde dicha peña a la batería llamada del Salvé sobre una lengua de playa, que parte desde Laredo y cuya punta confinante con el puerto de Santoña se conoce también por el Puntal del Pasaje.

(…)

La jurisdicción marítima de Santoña, cuya capitanía de puerto es de la clase de teniente de navío, comprende por el Sur toda la ría con sus ensenadas y calas hasta la orilla del mar, el cual llega hasta pasada la barca segunda del río Marrón en que este desemboca… (226)

En esta cita gráfica se hace referencia al Puntal del Pasaje, que también aparece en el plano realizado por Francisco Coello en 1861, el cual localiza en la playa del Puntal de Laredo la "Barca del Pasaje de Santoña". (227)

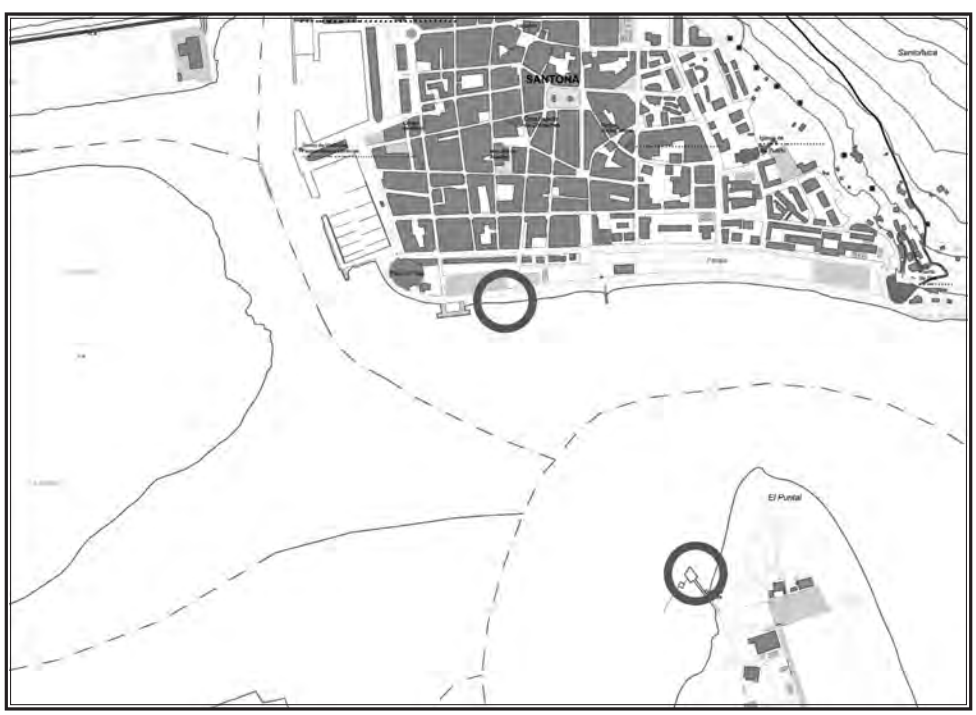
Un documento conservado en el A.H.P.C. y suscrito en 1833, habla del remate de la explotación del barco que funcionaba desde Rada a Colindres con la adjudicación del servicio a Pedro Civalzeta, y dice que también en Santoña hay otro, por el mismo orden y sin preferencia en las matrículas, uno más en Oriñón y varios en algunos pueblos del entorno, además de la barca de Treto. Este documento relata un problema surgido con la autoridad de Marina sobre las matriculaciones de estas embarcaciones. (228)

La Memoria oficial de Obras Públicas correspondiente a 1859-60 incluye un cuadro de texto con las barcas de Cantabria (entonces, Santander). En el mismo aparece el barcaje de Santoña, al que se denomina "Barco de pasaje de Santoña". Primero cita el municipio, luego el portazgo y finalmente el puesto de recogida:

Ayuntamiento de Santoña… Barco de Pasaje de Santoña… Arenal de Santoña (229)

La barca de Santoña, situada en el plano de Francisco Coello de 1861.

Foto de la barca de Santoña embarcando pasajeros en Laredo.



Puntos que esta barca unía de Santoña y de Laredo.

2.11. RÍO ASÓN

Barca de Ampuero o del Hambre

Atravesaba el río Asón, Mayor o Marrón (es denominado con estos tres nombres distintos en diferentes ocasiones) por el barrio de Pieragullano, en Ampuero.

Dicha localidad contaba realmente con dos barcas, como hace constar el *Diccionario* de Pascual Madoz en sus entradas correspondientes a Ampuero, Río Marrón y Hoz de Marrón. En el caso de la segunda de ellas, señala textualmente:

…y dos barcas, una que llaman del Hambre, y otra con su mismo nombre. (230)

Es decir, la del barrio de Pieragullano era conocida como "del Hambre" en honor a la venta homónima que existía a dos pasos de ella, y la del barrio de Camino como "de Ampuero". Es Francisco Coello quien coloca a esta en tal sitio dentro de su plano (231), coincidiendo aproximadamente con el lugar en donde hoy está el parque de las piscinas.

En la entrada correspondiente a Ampuero, dice el *Diccionario* de Madoz:

cruza el término el caudaloso río Asón, cuyo paso se facilita por medio de una barca. (230)

Y en la voz correspondiente a Hoz de Marrón dice haber:

una barca de pasajes sobre dicho río (Marrón). (230)

Pero hay noticias bastante más antiguas, fechadas a partir de mediado el siglo XVIII, de la embarcación situada junto a la venta del Hambre. Así, en 1749, los habitantes de Ampuero responden a la pregunta 29 del catastro del marqués de la Ensenada diciendo disponer de:

…una barca que sirve para el trasvase de personas y caballerías que pasan el río llamado Marrón, propia del común de esta villa y el del lugar de Marrón, y la tienen dada en arriendo a Julián de la Calzada, quien paga a este común por la parte que le corresponde doscientos reales de vellón al año, y lo susodicho no le produce regular utilidad por ser muy poco lo que produce… (232)

Igual que en el más tardío plano de Coello, ya citado, en el que realizó Tomás López de Vargas Machuca en 1774, relativo al Bastón de Laredo y otras jurisdicciones, también están marcadas con el símbolo característico la venta que nos ocupa y la otra que la población poseía, aunque este autor sitúa una de ellas en Ampuero y la otra en Limpias. (233)

Un documento muy curioso, fechado en 1785, habla de una postura efectuada sobre la barca del Hambre. Los firmantes como testigos son quienes han arrendado la taberna pública del lugar y un establecimiento similar que llamaban "de Collado":

En la villa de Ampuero, a cuatro días de enero del año de mil setecientos ochenta y cuatro, digo ochenta y cinco, pareció ante el Sr. Procurador y algunos vecinos de ella Fº Ruiz de la Pascua, vecino del lugar de Marrón, y dijo que hacía postura a la barca del paso de dicha villa en la cantidad de cien reales de vellón, cántara de vino blanco y tres panes de a real, en lo que dijo hacía postura con la condición que se gastase al instante, que así era su voluntad, y porque conste y no saber firmar, dijo y rogó a un testigo lo hiciese, como lo hizo dicho testigo arriba expresado.

Testigo a ruego por Francisco Ruiz Pascua, que es Manuel de Plaza; testigos de la Taberna de Collado Manuel de Plaza Vascón, Francisco Alcega y Antonio de la Cuadra.

En la parte superior del documento dice:

Testigos de la Taberna pública Antonio Camino, Juan de Chavarría Ruiz y Antonio de Vascón. (234)

Parece que la climatología local se mostró muy lluviosa en 1831 y el Asón debió llevar grandes riadas. Tal fenómeno, unido al del fuerte viento padecido en los días de tormenta, hizo que se soltara de sus amarres la barca del Hambre, la cual resultó destrozada. Así que los ayuntamientos afectados pidieron ayuda a la superioridad para reponerla. De esta noticia

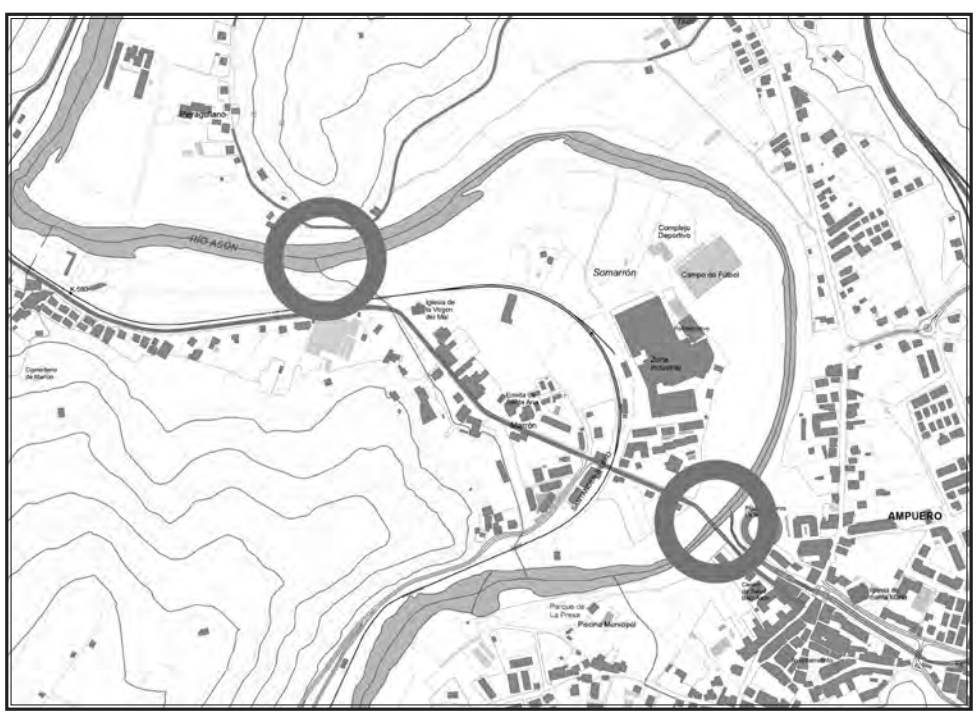
parece desprenderse que dicha embarcación la explotaban comercialmente los dos concejos ribereños al 50%. Queda constancia de la circunstancia descrita en un documento conservado en el A.H.P.C que a continuación se transcribe parcialmente:

Los ayuntamientos se presentan en unión, manifestando que las grandes avenidas del mes de Enero del presente año arrancaron la barca del pasaje entre ambos pueblos, y se la llevó destrozándola totalmente, y se hallan sin poder pasar la ría vecinos y transeúntes… Piden se les dé facultad para construir una barca con los fondos propios o con los sobrantes hasta tanto… 20 de Enero de 1831. (235)

Existe en el mismo archivo otro documento del citado año que trata sobre la embarcación, citando de paso las reparaciones hechas en la casa y tinglados de la Aparecida y la Barca (Marrón). Vuelven a señalarse en el texto los vientos y las crecidas del río que han causado destrozos en la barca del Hambre, sus elementos auxiliares y tabernas próximas, por lo que se reitera la petición de emprender obras en tales infraestructuras antes de que sufran una ruina total. (236)

En el mapa topográfico de Marrón realizado el año 1840 por Juan Antonio de Vierna y que se conserva en la cartoteca del Ejército Español, aparecen dibujadas las dos barcas de Ampuero, la de su nombre o de Marrón y la llamada del Hambre. (237)

También alude de alguna manera a esta última el periódico madrileño *El Clamor Público* en 1854, cuando habla de las comunicaciones a mejorar en la provincia de Santander, la actual Cantabria, y defiende la pervivencia de una barca en el lugar en que daba servicio la que nos ocupa:



Plano de situación de la barca del Hambre de Ampuero.

…Con fecha 10, escriben desde Limpias lo siguiente:

(…)

Desde Laredo, con dirección a la Cabada y Santander, nada o bien poco es lo que se ha hecho. El camino debe atravesar la ría de Limpias en el punto de Stretz, y esta será siempre una dificultad magna, aunque no creemos que se piense en puente de barcas ni de otra especie, que cortase la navegación de dicha ría, y sí solo en una buena barca, que pueda conducir caballerías y carros. (238)

La memoria oficial de las obras públicas de España correspondiente a los años de 1859 1860, vuelve a nombrar esta tradicional estructura. Primero cita la provincia y municipio, luego el portazgo y después el puesto de recogida:

Santander. Ayuntamiento de Voto… El Hambre… Venta del Hambre. (239)

También nombra esta barca, poco después, la publicación periódica *Colección Legislativa de España*, que dice:

…hay una carretera por la falda de Cohetilla desde Limpias a la barca titulada de Marrón; cuya carretera a la salida del barrio antiguo de Pieragullano, jurisdicción de Ampuero, tiene un ramal hasta el río frente a la mies de Marrón, único camino público de que se sirven todos los carros para ir y venir. (240)

En el plano de situación de la fábrica de anclas de Marrón, aparecen dibujadas las dos barcas de Ampuero o de Marrón: La barca del Hambre de Ampuero y la barca de Marrón.

Barca de Ampuero o de Marrón

Salvaba el río Asón, Marrón o Mayor entre Ampuero y Marrón.

Se trata de la segunda que realizaba el servicio entre ambos lugares, pues existía también, como queda dicho, la llamada del Hambre que transitaba de Pieragullano a Marrón. Esta otra lo hacía un poco más río arriba.

En el *Diccionario Geográfico Estadístico e Histórico* de P. Madoz se la cita de la siguiente manera:

Desde Ramales a Udalla, en que sale este río del partido judicial, no tiene ningún puente y sí una barca en el pueblo de Gibaja, pues uno de piedra de dos ojos grandísimos que contaba en el penúltimo de estos pueblos, fue destruido por las tropas nacionales, supliéndose ahora su uso con una barca para el paso a las heredades de los vecinos; otras dos barcas sostienen entre Marrón y Limpias. (241)

La barca de Ampuero, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

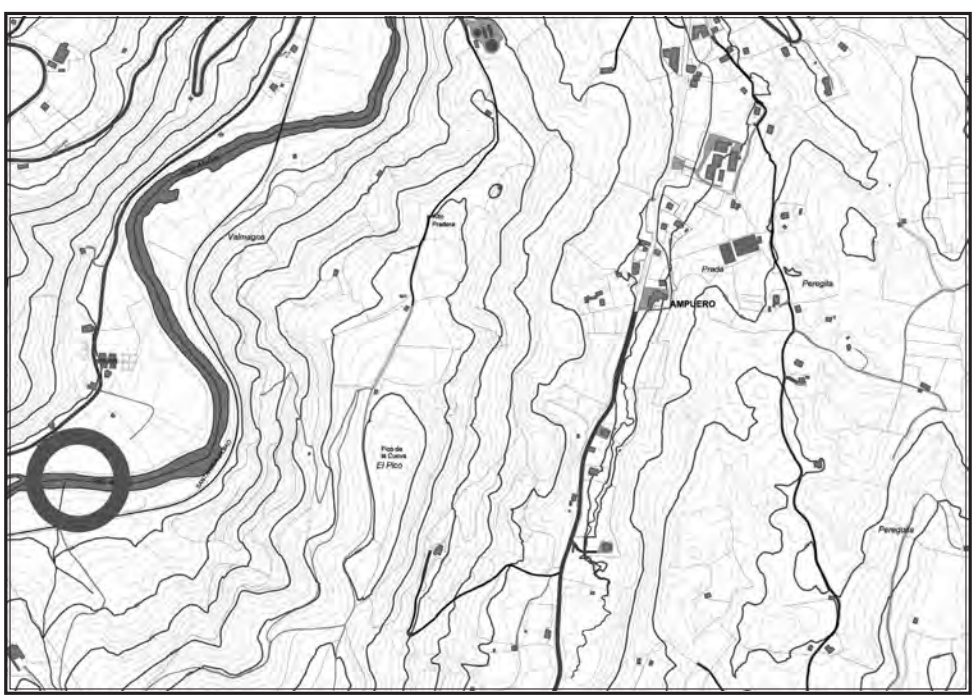
En la misma obra, a la entrada de la voz correspondiente a Marrón dice:

y dos barcas, una que llaman del Hambre, y otra con su mismo nombre. (241)

Se deduce de esas palabras que al otro barcaje lo llamaban "de Marrón".

Pero no se quedan aquí las citas, sino que en la entrada Hoz de Marrón vuelve a constar *"una barca de pasajes sobre dicho río* (Marrón)*".* (241)

Esta aparece marcada junto con la del Hambre en el mapa de Tomás López de Vargas Machuca relativo al Bastón de Laredo y otras jurisdicciones vecinas, trazado en 1774, (242) y en el plano de la provincia de Santander que Francisco Coello de Portugal hizo casi un siglo después, en 1861. (243)



Plano de situación de la barca de Ampuero.

Barca de Carasa o de la Venera

Pasaba la ría de Rada, incluida en la desembocadura del Asón, por la localidad de Rada, a la altura del puente del Cristo.

Así lo dice F. de Sojo y Lomba cuando trata de explicar el camino seguido por los romanos en esta comarca:

En la orilla de la ría de Rada hay un sitio llamado Rulabarca, y el Ru es una fuentecilla que en él hay, como en él hubo barca para el paso de la ría antes de la construcción del puente del Cristo de Carasa. (244)

Parece, pues, que el topónimo "Rulabarca" hace referencia a una fuente y a la barca que existió en el lugar.

El Diccionario de P. Madoz, en la entrada correspondiente a Carasa, sin referirse a barcaje alguno, dice:

Hay un monte cubierto de robles y otros arbustos llamado Rulabarca. (245)

Sí habla de la barca la memoria oficial de obras públicas españolas relativa a 1859 y 1860, la llama de La Venera y dice que está en Carasa y que es portazgo:

Ayuntamiento de Voto… La Venera (Portazgo)… Carasa (Lugar de recogida). (246)

La barca de Rada, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

Barca de Gibaja

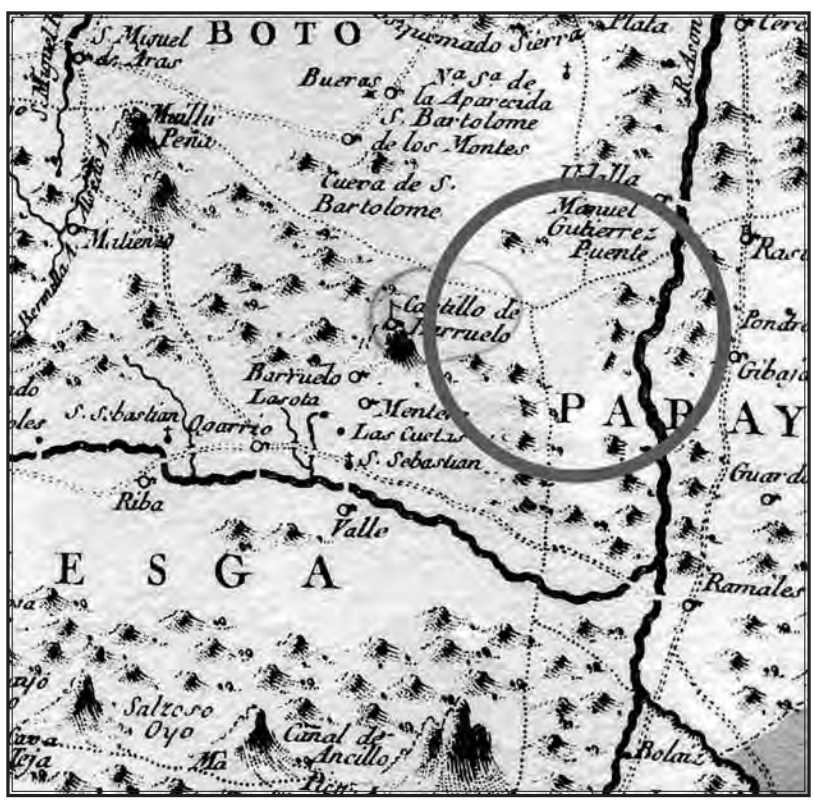
Cruzaba el rio Asón entre Gibaja y Bárcena.

El vecindario de Gibaja respondía en 1749 a la pregunta 29 del catastro del marqués de la Ensenada:

...que tiene en el barrio de Bárcena para su uso y gobierno una barca sobre el río Mayor, que pasa por términos de este lugar, la cual ni a este ni a dicho barrio le tiene utilidad ni vale cosa alguna, antes bien de seis en seis años por lo regular le cuesta a dicho barrio pasados de trescientos reales para comprarla o venderla de nuevo en caso de que esto se necesite, pues como verán solo sirve para el gobierno y uso de dicho barrio. (247)

También P. Madoz, en su *Diccionario* de 1850, dice en la entrada "Asón":

Desde Ramales a Udalla, en que sale este río del partido judicial, no tiene ningún puente y sí una barca en el pueblo de Gibaja, pues uno de piedra de dos ojos grandísimos que contaba en el penúltimo de estos pueblos, fue destruido por las tropas nacionales, supliéndose ahora su uso con una barca para el paso a las heredades de los vecinos; otras dos barcas sostienen entre Marrón y Limpias. (248)



La barca de Gibaja, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo. Tomás López de Vargas Machuca. 1774.

2.12. RÍA DE ORIÑÓN

Barca de Oriñón

Cruzaba la ría de Oriñón entre el pueblo del mismo nombre e Islares, un recorrido aproximado de 45 metros. Parece que estaba en el lugar de Nocina.

Existía con mucha probabilidad desde tiempos remotos. Ya consta documentalmente en el siglo XIV, cuando el rey Alfonso XI de Castilla da el privilegio a Castro Urdiales de ejercer la justicia en el área de su jurisdicción, citando como referencia de este ámbito el término "el barco de Oriñón".

En efecto, un pergamino deciochesco conservado en el A.H.P.C. hace referencia al derecho otorgado por el mencionado monarca en 1347. Es el caso que por razón de la propiedad de esta embarcación que cruzaba la ría de Oriñón se había suscitado un pleito entre Laredo y Castro Urdiales hacia 1720, pues las dos localidades que unía el servicio de transporte, es decir, Oriñón e Islares, pertenecían a la jurisdicción de Laredo, pero el dueño de la barca era el concejo de Castro Urdiales. El litigio se resolvió a favor de esta última población mediante una real cédula firmada por el efímero monarca Luis I el 28 de febrero de 1724, quien confirmó a la tal villa la posesión en que estaba "del barco y canal de Oriñón" y la declaró libre del pago de la contribución del valimiento:

…Con otra de diez y nueve de julio del año de mil setecientos veinte y uno, mandó así mismo restituir a dicho consejo (de Castilla) *un memorial que la villa de Castro Urdiales puso en sus reales manos en que hizo presente que por concesión real le pertenecía en propiedad la vara de Alcalde ordinario de ella y por lo que hizo al Conde de Amarante venta y cesión* (…), *como también lo que produce un barco de pasaje de la ría que llaman de Oriñón, que por ser comprendida en la jurisdicción de dicha villa y necesaria para el tránsito de las demás de las costas se estableció y mantenía con lo mismo que rendía, que no era bastante para esto y para el repaso del muelle y calzada de la canal, en que se reconocía ser voluntad en el gobernador, con el pretexto de enajenarlo, comprender el barco; pues si así se estimase y precisase a la paga se seguirá por consiguiente dejarla privada de la jurisdicción y derecho que los demás lugares del reino gozaban, por cuyos motivos y de que al puerto de Santoña se le había declarado por libre del valimiento y decreto de incorporación la vara de Alcalde mayor y el barco de pasaje en su ría, a mi súplica se le despachase la cédula de confirmación de títulos declarando no deber por ellos mrs algunos de valimiento ni por el referido barco;* (…) *y que en cuanto al barco justificase su pertenencia, y para hacerlo la villa presentó un privilegio y ejecutoria original que tenía para la propiedad del referido barco con otro memorial en que reprodujo lo pedido, alegando ser necesario el dicho barco para el tránsito de las villas de aquellas costas y haberse establecido para este fin y no rentar lo suficiente para su manutención y reparos, sobre lo que mandó el consejo informase la contaduría y lo viese el fiscal, y habiéndose ejecutado uno y otro por la ejecutoria mencionada que se despachó por la Chancillería de Valladolid a trece de Marzo de mil quinientos ochenta a pedimento del concejo y vecinos de dicha villa, constó que en el de mil quinientos ochenta y tres se acudió al concejo por la de Laredo querellándose criminalmente del concejo, justicia y regimiento y diferentes vecinos de la de Castro Urdiales sobre que habiendo ido de la dicha villa de Laredo una pinaza con vino para el bastimento del lugar de Oriñón, aldea de la dicha villa de Laredo, y que habiendo descargado el vino y estando surta la dicha pinaza y encallada en el puerto de dicho lugar, la justicia y diferentes vecinos de la nominada villa de Castro Urdiales le habían tomado la referida pinaza y vino quemándola, y les hicieron otros agravios sin causa alguna y pidieron se despachase juez de comisión para la averiguación y castigo de los culpables…* (249)

Al final, la justicia da también la razón a Castro Urdiales en el asunto de la pinaza y condena a Laredo a pagarla, encarcelando a los culpables de su quema.

Una de las pruebas que más influye en la sentencia final es la declaración del privilegio que otorgó Alfonso XI, documento que suscribió su nieto Juan I en una carta ejecutoria en que

daba fe de la merced otorgada por su antepasado en el sentido de que la jurisdicción sobre el canal de la ría de Oriñón la gozase la villa de Castro Urdiales:

…por donde consta que el Rey Alfonso XI, su abuelo, por privilegio dado en Segovia el cinco de Junio de 1347 en consideración de que el concejo de dicha villa de Castro Urdiales se vino a querellar de cómo él y sus vecinos y otros viandantes recibían daños, robos y fuerzas de algunos malhechores que andaban por su término que se contenía desde La Haya de Ontón hasta el Son de Sámano y Limanas y hasta el Barco de Oriñón, y porque los mismos (…). Así mismo se presentaron ante el dicho juez de comisión por la referida villa de Castro Urdiales diferentes licencias dadas por ella de los años desde el de mil cuatrocientos noventa y cinco hasta mil quinientos sesenta y dos, pedidas por diferentes vecinos de la dicha villa de Laredo como de otras partes, para que pudiesen con sus embarcaciones pasar así mantenimientos como otros géneros de mercaderías por la dicha ría y canal de Oriñón, que era jurisdicción de la mencionada villa de Castro Urdiales, pagándola los derechos acostumbrados conforme a sus privilegios. También fueron presentados ante dicho juez de comisión diferentes causas… (249)

Si en los anteriores párrafos se ha atestiguado la existencia de la barca de Oriñón en el siglo XIV, F. Sojo y Lomba creyó poder asegurar que ya existía en época romana. Al hacer su estudio de la controvertida vía de Agrippa o calzada que seguía el camino de la costa en Cantabria y que atravesaba ríos y rías, señala:

No puedo precisar el punto por donde cruzaba la vía la ría en que remata el río Agüera; la antigüedad que tenga el nombre Pontarrón actual pudiera dar alguna luz sobre el caso. El paso romano debió ser por barca seguramente. (250)

Que el barco de Oriñón se usaba para dar servicio a la carretera de la costa ya en tiempos medievales, lo atestiguan también en su trabajo acerca de la red viaria de la Cantabria de esa época E. Álvarez Llopis y E. Blanco Campos:

El camino que desde Castro-Urdiales se dirige hacia Laredo debía pasar en Oriñón el rio Agüera por medio de una barca; el pago de sus derechos enfrentaba a las villas de Laredo y Castro en 1381 (251)

La calzada solía hallarse en precario estado y su tránsito parece que era bastante peligroso. L. Fernández González la describe así:

Llegaba a Cantabria través de Saltacaballos, lugar que Zuyer califica como montaña escarpadísima en la que es necesario tomar un guía para encontrar el camino, pasando luego por Ontón y entrando más tarde en Castro Urdiales. Continúa por Allendelagua, Cerdigo, Islares para cruzar la ría del Agüera por la barca de Oriñón; la alternativa a la barca sería el descenso a través de tres leguas por un camino malo y poco frecuentado. (252)

También debía hallarse esta embarcación en el camino costero de Santiago a su paso por Cantabria, y la citan como tal en su importante libro Juan Uría Riu y Juan Uría Maqua:

Por términos de Allendelagua, Cerdigo e Islares, llegaba a la barca de Oriñón sobre la ría del Agüera a no ser que se pasase algo más al sur el río para continuar a Mollaneda. Pasada la barca el camino iba ganando altura… (253)

En su importante estudio sobre la Cosmografía de España elaborado a comienzos del siglo XVI, Fernando Colón, el hijo del descubridor de América, habla de la barca de Oriñón, diciendo:

*El valle de Guriezo, que está en la Montaña, es un valle que hay en él setecientos vecinos, que estará una legua de largo, e está riberas de Agü*ero (Agüera)*, que es un río brazo de mar; y hasta Valmaseda hay cinco leguas, e van por Tarcíos* (Trucíos) *e por Traslaviña; y hasta Castro de Ordiales hay dos leguas muy dobladas de cuestas e valles; y hasta Laredo hay una legua; e van por Liendo; y hasta Liendo hay media legua doblada de cuestas e peñas, y hasta Sámono* (Sámano) *hay dos leguas de tierra muy dobladas; y hasta las Lasves* (Islares?)*, media legua de cuestas, e a*

medio camino se pasa la mar por barca hasta el otro lugar; y hasta Ampuero hay una legua doblada; y hasta Luçeo (Lanestosa?) *hay tres leguas que van por Rascon e por Razyne* (Rasines)*; y hasta Rascon hay una legua doblada mucho.* (254)

En el itinerario que elaboró el canónigo suizo Pelegrino Zuyer durante el viaje de reconocimiento que efectuó por Cantabria en 1660, cita varias barcas. Con la primera que se encontró al internarse en el país fue con la de Oriñón, sobre la cual escribió:

Desde Hislares hasta el primer brazo de mar hay media legua de camino malo y estrecho, hasta la barca que llaman de Roñón, que se pasa con mucha facilidad sin peligro, no habiéndose oído que haya sucedido desgracia alguna, porque haciendo mal tiempo con fuerte viento no se realiza el paso; y en cuanto cesa un poco se puede atravesar en menos de un cuarto de hora en una barca donde caben cómodamente tres caballos. Si se quiere evitar esta travesía marítima, es menester rodearla más de seis leguas por montañas de pésimo y peligroso camino, ya que no es usado.

Nada más pasar la Barca de Roñón se trepa al monte Candina, que es muy áspero pero no dura más que una legua desde la subida a la bajada, no habiendo algún peligro de malos pasos, cuando hay nieve o lluvia, lo que sucede raramente dada la cercanía de la mar. (255)

La estructura que nos ocupa aparece indicada en el mapa del Bastón de Laredo y otras jurisdicciones norteñas que Tomás López de Vargas Machuca realizó en 1774. Consta al pasar el camino de la costa la ría de Oriñón, que se forma en la desembocadura del río Agüera. (256)

Asimismo, figura varias veces en el diccionario de Pascual Madoz de 1850.

A la entrada del término "Oriñón" dice:

…en la parte de Islares, que es la orilla derecha de la ría, está la barca de pasaje del camino de Castro a Laredo o sea del de Bilbao a Santander por la costa. (257).

En la voz "Islares" señala:

…y al Oeste la ría de Oriñón, en que está la barca de pasaje del camino de Castro Urdiales a Laredo. (257).

Y en "Castro Urdiales" especifica:

…y la ría de Oriñón, en que confluye el rio Agüera, son las aguas que cruzan este terreno y desaguan por su costa: la indicada ría de Oriñón tiene sus límites en la falda occidental del monte Cerredo y extremo de la sierra de Islares, y en la parte oriental del pueblo de su mismo nombre; forma la ensenada que remata en la punta marítima de Sonabia, y sobre ella está la barca de pasaje desde Islares a Oriñón en el camino de Castro Urdiales a Laredo. (257)

Por fin, la memoria oficial sobre las obras públicas de España redactada en 1859-60, cita el servicio que nos ocupa en una tabla de la página 420 y dice que se halla en la provincia de Santander en el camino de la costa, que es un portazgo que se encuentra entre Islares y Oriñón y que pertenece a Castro Urdiales. (258)

No mucho después, un puente de nueva construcción sustituyó a la barca plurisecular. Sin embargo, durante la III Guerra Carlista resultó inutilizado y semidestruido por las fuerzas sublevadas. Decía el periódico madrileño *La Época* en marzo de 1874:

El viaje a Santander se hace con alguna dificultad, a causa del continuo tránsito de tropas. (…). *El mismo corresponsal se queja de que los refuerzos no se trasladan desde Santander al teatro de la lucha con la rapidez que sería de desear; por mar hay pocos medios de trasporte y por tierra seguía cortado el puente de Guriezo, en la carretera de Castro a Santander.* (259)

Ante tal eventualidad hubo que pensar en volver, siquiera temporalmente, al medio tradicional para el paso de la ría de Oriñón. Un mes después de que se publicara el suelto anterior, decía el también madrileño diario *El Imparcial*:

Ocupándose La Voz Montañesa *de Santander de la inseguridad de aquella costa y del hecho de no poder hacerse con puntualidad la conducción de municiones y tropas entre Santander y Castro, lo cual origina la paralización de las operaciones, aconseja la utilización de la carretera de segundo orden que va a aquel punto, estableciendo barcas en el puente de Guriezo, cortado por los carlistas.* (260)

La sugerencia se llevó a cabo con gran rapidez aunque, de momento, con barcajes del todo improvisados. Ya al comienzo de mayo recogía el diario santanderino *Boletín de Comercio*:

En el puente de Guriezo, quemado por los carlistas, se hizo el trasbordo de los heridos a nuevas ambulancias, procedentes del donativo hecho por las señoras de la Cruz Roja de Madrid. Hasta los marineros, así en aquel paso como en el de la barca de Treto, se esmeraron a porfía por servir al general (Primo de Rivera) *y a cuantos le acompañaban.* (261)

Lo dicho hasta aquí demuestra que llegaban tarde las previsiones de la autoridad militar competente, anunciadas por la prensa de la capital de España a finales de abril:

Por disposición del capitán general de Burgos se van a tomar las medidas necesarias para asegurar las comunicaciones entre Castro y Santander, guarneciendo el puente de Oriñón, mal llamado de Guriezo, y los puntos que sea necesario. (262)

Como de costumbre, la provisionalidad barquereña se hizo duradera. Pasó la guerra, transcurrieron varios meses, y en abril de 1876 hubo de señalar la prensa santanderina:

Hay una carretera que pone en comunicación a dos plazas mercantiles de importancia; por ella pasa diariamente el correo y tienen entretenimiento fácil algunas diligencias, contándose por centenares el número de vehículos de todas clases que transitan por allí todos los días. Esta carretera estuvo interrumpida siempre ¡no se concibe! por una solución de continuidad, la barca de Treto; hoy lo está por dos, la barca susodicha y la de Guriezo. ¿Qué dirán de nosotros los que vengan de Francia por esta carretera? ¿Este, preguntarán, es el camino que pone en comunicación dos pueblos mercantiles? ¿Para ir de Bilbao a Santander o vice-versa no hay un modo más fácil de viajar, es decir, un medio en que no se exponga la vida de los viajeros?

(…)

Pero no es solo, repetimos, la barca de Treto; algo más allá, a dos o tres horas de distancia se halla otra, la de Guriezo, por la cual transita el correo que viene de Bilbao a la una de la mañana. A los que sepan lo que son nuestros ríos, ¿qué podremos decirles que para ellos sea una novedad? Cuando "se les hinchan las narices", ¿qué potencia humana los detiene?

Sin hallarnos en lo rigoroso del invierno, hace pocos días tuvieron que permanecer los viajeros del correo que venía de Bilbao cuatro o cinco horas en la barca expuestos a perecer, como hubiera sucedido si, durante ese inconcebible período, no se les hubiese auxiliado con cabos, pudiendo pasar al fin, pero no sin tener que picar los aparejos del ganado para que saliese, si podía, a nado. La barca es de particulares y todo lo menos que puede suceder es que a estos no se les antoje acudir cuando se les llama, como ha ocurrido algunas veces ya, según nos dicen. La tripula un solo hombre.

Las vidas de los viajeros, que están por cima de todas las consideraciones, el comercio, la comodidad de los pueblos, la necesidad de que los correos que van y vienen del Extranjero y provincias del Norte de España no se detengan, como ha de suceder muchas veces este invierno, el decoro, y la justicia de que se atienda un poco a los que pagan mucho, piden a voz en grito que desaparezcan esos dos borrones que recuerdan nuestras miserias políticas, pues que las barcas de Treto y el puente de Guriezo fueron quemados por los carlistas. Y si la construcción de los dos puentes fuese demasiado, porque el de Treto es obra de consideración, que desaparezca, por Dios, la otra barca, que nos afrenta, que nos perjudica y que el día menos pensado puede llenar de lágrimas y luto a algunas familias. (263)

En el siguiente año de 1877, todavía aquella estructura de transporte fluvial se hallaba vigente. Por ello la Diputación Provincial, en su sesión del 9 de abril, decidió elevar a su presidente una petición formal:

"Excmo. Sr.: Siendo uno de los primeros deberes de V.E. el mirar por el desarrollo de los intereses materiales de la provincia y atender al bienestar y comodidad de sus habitantes, y considerando que en la carretera general llamada de la Costa hay en las rías de Treto y Guriezo dos barcas para el tránsito público, que distan entre sí 13 kilómetros próximamente.

Considerando que este medio de comunicación tan defectuoso y rechazado por todos los pueblos no solo es altamente gravoso para el transeúnte, sino que es inminentemente peligroso.

Considerando que dicha carretera es hoy una de las más importantes, pues pone en comunicación entre sí a las provincias del Norte.

Considerando que sobre la ría de Guriezo existía un puente que fue quemado por los carlistas el año de 1874 y en la de Treto una barca servida por cuenta del Estado, que daba el paso gratuito hasta que en la misma época fue también quemada.

Considerando que en el año de 1870 se empezaron los trabajos para la construcción de un puente en dicha ría de Treto, con arreglo a un proyecto cuyo importe estuvo consignado en el presupuesto general de dicho año.

Considerando que no obstante el mucho tiempo transcurrido desde que los peligros de la guerra cesaron, ni el puente de Guriezo se ha reparado ni la barca de Treto ha vuelto al estado que antes tenía, ni se han continuado las obras de este puente.

Los Diputados que suscriben tienen la honra de proponer a V.E.

1º Que la Excma. Diputación dirija al Sr. Gobernador de esta provincia atenta comunicación preguntándole el estado en que se halla la reparación del puente de Guriezo, si hay alguna orden para que el paso sobre la ría de Treto se vuelva a hacer por cuenta del Estado y en virtud de qué disposición y con qué tarifas se hace el servicio y quién le ha autorizado y si están empezadas las obras de este puente.

2º Que en vista de la contestación y con todos los antecedentes que estime conducentes, eleve una respetuosa esposición (sic) *al Excmo. Ministro de Fomento, haciéndole ver la gran necesidad de la reparación del puente de Guriezo, ejecución del de Treto y, entre tanto, inmediata incautación del paso de la barca sobre dicha ría, poniendo las cosas en el estado en que estaban el año de 1874.*

Salón de sesiones 9 de Abril de 1877.- José María de Barreda.- Francisco de Insausti.- Evaristo del Campo".

Apoyada por el Sr. Barreda, se toma en consideración, se declara urgente y se aprueba. (264)

En su sesión del 3 de noviembre de ese mismo año, la Diputación Provincial de Santander se dio por enterada *"De otra comunicación del mismo señor Gobernador Civil manifestando haber elevado al Ministerio de Fomento con informe favorable la instancia solicitando la reparación del puente de Guriezo y la construcción del de Treto.* (265)

Unos días después señalaba la prensa local:

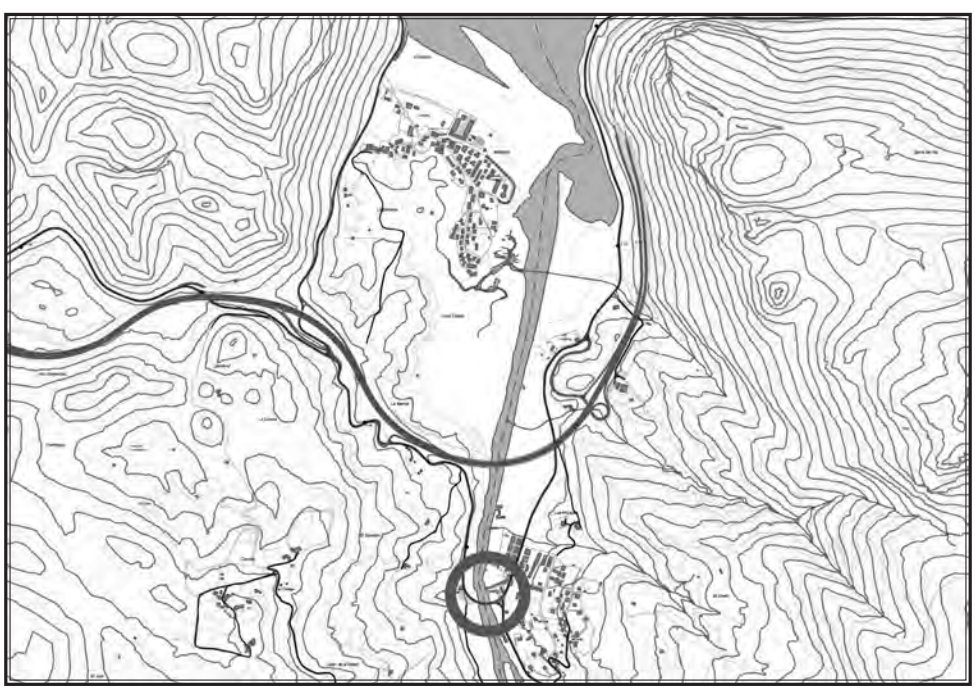
Hemos oído que en breve se remitirá a Madrid, para su aprobación, el proyecto de reconstrucción del puente de Guriezo, que fue quemado dos veces por los carlistas durante la pasada guerra civil. Ya es tiempo de que se reconstruya este puente, para evitar los grandes perjuicios que su falta ocasiona al comercio y al público en general. (266)

Y no había pasado un mes cuando decía:

Hemos oído que uno de estos últimos días se ha remitido a Madrid el proyecto de reconstrucción del puente de Guriezo, que está emplazado sobre la ría del Agüera, en la carretera de Muriedas a Bilbao. Dada la gran necesidad que existe de reconstruir este puente, para evitar los perjuicios que su falta ocasiona al comercio y al público en general, de esperar es que la dirección de Obras públicas no ha de demorar su aprobación a fin de que en la próxima primavera puedan ejecutarse las obras del mismo. (267)

En este caso la construcción no tardó en efectuarse, y la última barca de Oriñón dejó de surcar las aguas de la ría poco después.

La barca de Oriñón, situada en el plano del Partido del Bastón de Laredo.
Tomás López de Vargas Machuca. 1774.



Plano de situación de la barca de Oriñón.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

Introducción

(1) *Memoria sobre el progreso de las obras públicas en España en los años de 1859 y 1860, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General del ramo*. Madrid, Imprenta Nacional, 1861; pp. 420-421 y 432-433.

(2) GONZALO DE LAS CASAS, José: *Diccionario general del Notariado de España y Ultramar*. Madrid, Imprenta Biblioteca del Notariado, 1853; pp. 26 y 155.

Barca 1

(3) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Mapa que comprehende el partido del Bastón de Laredo, y quatro Villas de la Costa, con todos sus Valles, y la provincia de Liébana, el corregimiento de Villarcayo, que encierra las Merindades de Castilla la Vieja, separadas sus Juntas, Villas y agregados; el partido de Castilla la Vieja en Burgos; y el partido de Miranda de Ebro.* Madrid, 1774.

(4) MIÑANO Y BEDOYA, Sebastián de: *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, tomo VII. Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta, 1827; p. 118.

(5) *La Revista Española*, Madrid, 20 de febrero de 1835; p. 2.

(6) *El Eco del Comercio*, Madrid, 13 de julio de 1836; p. 4.

(7) *Boletín Oficial de la provincia de Oviedo*, Oviedo, 8 de octubre de 1836; p. 2.

(8) *Revista Nacional*, Madrid, 15 de octubre de 1836; p. 4.

(9) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Santander. Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico (1845-1850).* Santander, Librería Estvdio, 1995. Entrada: "Río Deva".

(10) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 31 de octubre de 1859; p. 4.

(11) *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en fin del primer semestre de 1859, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas.* Madrid, Imprenta Nacional, 1859; p. 32.

(12) *Memoria sobre el progreso… (Op. cit.)*; p. 226.

(13) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Santander. Mapas generales.* Madrid, Imprenta del Atlas de España, 1861.

(14) *El Reino*, Madrid, 4 de agosto de 1862; p. 3.

(15) "Carreteras de la Provincia de Santander (continuación)". *Revista de Obras Públicas* año 21, Madrid, 1873, tomo I; pp. 197-198.

(16) *El Pensamiento Español*, Madrid, 5 de mayo de 1860; p. 2.

(17) *La Abeja Montañesa*, Santander, 29 de agosto de 1866; p. 3.

(18) *El Pabellón Nacional*, Madrid, 27 de abril de 1867; p. 2.

(19) RUIZ DE LA RIVA, Eduardo: *Casa y aldea en Cantabria*. Santander, Ed. Universidad de Cantabria, 1991; p. 93.

(20) *La Atalaya*, Santander, 31 de octubre de 1902; p. 1.

Barca 2

(21) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Vilde.

(22) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(23)) GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel, PÉREZ GONZÁLEZ, José María y ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad: *Enciclopedia del Románico en Cantabria, vol. III. Campoo-Los Valles.* Aguilar de Campoo, Fundación Santa María la Real-Centro de Estudios del Románico, 2007; p. 470.

Barca 3

(24) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Pesués.

(25) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(26) Información vertida en *El Pensamiento Español*, Madrid, 5 de mayo de 1860; p. 2.

(27) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.*; p. 170.

(28) *Memoria sobre el progreso… (Op. cit.)*; p. 432.

(29) RUIZ DE LA RIVA, Eduardo: *Op. cit.*, p. 93.

(30) ÁLVAREZ LLOPIS, Elisa y BLANCO CAMPOS, Emma: "Las vías de comunicación en Cantabria en la Edad Media". *I Encuentro de Historia de Cantabria. Actas del encuentro celebrado en Santander los días 16 a 19 de diciembre de 1996,* vol. I. Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria-Consejería de Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria, 1999; p. 505.

(31) GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel, PÉREZ GONZÁLEZ, José María y ÁLVAREZ MARTÍNEZ, María Soledad: *Op. cit.*; p. 470.

(32) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 10 de abril de 1869; p. 2.

Barca 4

(33) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Prío.

(34) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Muñorrodero.

(35) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(36) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Op. cit.*

Barca 5

(37) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Helgueras.

(38) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(39) MIÑANO Y BEDOYA, Sebastián de: *Op. cit.*; p. 119.

(40) *Memoria sobre el progreso… (Op. cit.)*; p. 420.

Barca 6

(41) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Rávago.

(42) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(43) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entrada: "Rábago".

Barca 7

(44) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(45) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Tomado de su transcripción en GALMÉS DE FUENTES, Álvaro: *Los topónimos: sus blasones y trofeos (La toponimia mítica)*. Madrid, Real Academia de la Historia, 2000; p. 39.

(46) GALMÉS DE FUENTES, Álvaro: *Toponimia: mito e historia*. Madrid, Real Academia de la Historia, 1996; p. 18. En referencia a MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo: *España en sus caminos*. Madrid, Caja de Madrid, 1992; p. 88.

Barca 8

(47) ÁLVAREZ LLOPIS, Elisa y BLANCO CAMPOS, Emma: *Op. cit.*; p. 505.

(48) CASADO SOTO, José Luis: *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII.* Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2000; pp. 337-338.

(49) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Comillas.

(50) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(51) URÍA RIU, Juan y URÍA MAQUA, Juan: *Las peregrinaciones a Santiago y San Salvador***.** Oviedo, Grafinsa, 2006; p. 279.

Barca 9

(52) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entradas de Duález, Torrelavega y Torres.

(53) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

Barca 10

(54) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entradas: "Caranceja" y "Barcenaciones".

Barca 11

(55) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Mazcuerras.

(56) *Memoria sobre el progreso… (Op. cit.)*, p. 420.

Barca 12

(57) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.*, p. 55.

(58) *El Correo de Cantabria*, Santander, 12 de enero de 1891; p. 1.

Barca 13

(59) JUSUÉ FERNÁNDEZ DE PERAGATA, Eduardo de: *Libro de Regla o Cartulario de la antigua Abadía de Santillana del Mar*. Madrid, Sucesores de Hernando, 1912.

(60) GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel: *El Románico en Santander* vol. II. Santander, Ediciones de Librería Estvdio, 1979; p. 125.

(61) SOJO Y LOMBA, Fermín de: "De Re Toponímica. Comunicaciones en Cantabria*". Boletín de la Real Sociedad Geográfica* vol. LXXXIII, Madrid, 1947; p. 43.

(62) CASADO SOTO, José Luis: *Op. cit.*; p. 333.

(63) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(64) *El Heraldo*, Madrid, 14 de abril de 1852; p. 3.

(65) *Ibid.*, 14 de junio de 1853, p. 1.

(66) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Op. cit.*

Barca 14

(67) IGLESIAS GIL, José Manuel y MUÑIZ CASTRO, Juan Antonio: *Las comunicaciones en la Cantabria romana*. Santander, Universidad de Cantabria, 1992; p.134.

(68) SOJO Y LOMBA, Fermín de: *Op. cit.*, pp. 38-45.

(69) ESCAGEDO SALMÓN, Mateo: *La casa de la Vega, comentarios a las behetrias montañesas y El pleito de los Valles.* Torrelavega, Imp., Lib. y Enc. de Antonino Fernández, 1917. Tomado de la reproducción en VILLEGAS CABREDO, Luis: *Un viaje por los caminos y puentes de las comarcas centrales de Cantabria: Santander, Besaya, Pas-Pisueña y Campoo-Los Valles.* Santander, Universidad de Cantabria, 2020; p. 198.

(70) GARCÍA GUINEA, Miguel Ángel: *Op. cit.* vol. II; p. 147.

(71) "Inventario de los bienes rayzes que mi señora doña Leonor de la Vega, que Dios aya, poseía en las merindades de Monçón e Asturias de Santillana e Liévana e Campoo de Suso". Archivo Histórico Nacional, Osuna, leg. 1.799, doc. 14.

(72) ÁLVAREZ LLOPIS, Elisa y BLANCO CAMPOS, Emma: *Op. cit.*; p. 505.

(73) CASADO SOTO, José Luis: *Op. cit.*; p. 335.

(74) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(75) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Op. cit.*

(76) *El Heraldo*, Madrid, 14 de abril de 1852; pp. 3-4.

(77) *Ibid.*, 14 de junio de 1853; p. 1.

(78) *La Época*, Madrid, 28 de marzo de 1857; p. 3.

(79) *Boletín de Comercio*, Santander, 27 de diciembre de 1861. Copiado en *La Esperanza*, Madrid, 31 de diciembre de 1861; p. 2.

(80) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entrada: "Puente Avíos".

(81) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 29 de agosto de 1877; p. 2.

(82) *El Pabellón Nacional*, Madrid, 31 de mayo de 1881; p. 2.

(83) VEGA Y DE LAS CAGIGAS, Pedro de la ("Canta Claro"): "Glorias de Trasmiera". *La Verdad*, Santander, 24 de abril de 1885; p. 2.

(84) *El Correo de Cantabria*, Santander, 3 de diciembre de 1886; p. 2.

(85) *Ibid.*, 27 de diciembre de 1886; p. 2.

(86) *Ibid.*, 11 de febrero de 1889; p. 2.

(87) *Ibid.*, 18 de junio de 1890; p. 1.

(88) *Ibid.* Copiado de *La Montaña*, de Torrelavega.

(89) *Ibid.*, 20 de enero de 1893; p. 1.

(90) *Ibid.*, 8 de febrero de 1893; p. 1.

(91) PARDO BAZÁN, Emilia de: "Desde la Montaña. VII. El palacio de D. Beltrán de la Cueva.- La casa de Calderón". *El Atlántico*, Santander, 31 de octubre de 1894; p. 2.

(92) *El Atlántico*, Santander, 14 de marzo de 1898; p. 1.

(93) FRESNEDO DE LA CALZADA, Joaquín: "El solar de Calderón de la Barca". *La Montaña*, La Habana, 11 de noviembre de 1916; p. 4.

(94) SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Fermín ("Pepe Montaña"): "Antaño y hogaño. El Barreda, campeón". *La Hoja del Lunes*, 26 de junio de 1944; p. 2.

Barca 15

(95) SOJO Y LOMBA, Fermín de: *Op. cit.*, pp. 56-57.

Barca 16

(96) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Campuzano.

Barca 17

(97) Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Registro de Ejecutorias, caja 183, doc. 33.

(98) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Mogro.

(99) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(100) *El Heraldo*, Madrid, 14 de abril de 1852; p. 3-4.

(101) *Ibid.*, 14 de junio de 1853; p. 1.

(102) *Memoria sobre el progreso… (Op. cit.)*; p. 432.

Barca 18

(103) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(104) SOJO Y LOMBA, Fermín de: *Op. cit.*; p. 68.

Barca 19

(105) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entrada: "Puente Pas, río".

(106) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(107) SOJO Y LOMBA, Fermín de: *Op. cit.*; p. 45.

(108) ESCALANTE PRIETO, Amós de: "Nieblas pardas. Escenas de la guerra civil" (1ª parte). *La Revista de Santander*, tomo II, nº 6, Santander, diciembre 1930.

(109) *El Nacional*, Madrid, 5 de julio de 1836; p. 3.

(110) *El Correo Nacional*, Madrid, 12 de noviembre de 1838; p. 2. Ídem en *El Eco del Comercio*, Madrid, 13 de noviembre de 1838; p. 2.

(111) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 19 de enero de 1844; p. 4.

(112) *El Cantábrico*, Santander, 7 de julio de 1908; p. 1.

(113) *Ibid.*, 8 de julio de 1908; p. 2.

Barca 20

(114) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Castañeda.

(115) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(116) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entrada: "Puente Pas, río".

(117) GONZÁLEZ ECHEGARAY, Mª del Carmen: *Toranzo. Datos para la historia y etnografía de un valle montañés*. Santander, Artes Gráficas Resma, 1974; p. 66.

Barca 21

(118) SOJO Y LOMBA, Fermín de: *Op. cit.*, p. 45.

(119) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Castañeda.

(120) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

Barca 22

(121) ARÉVALO, Antonio, CAMPO, Bernardo del, MONTERO, Claudio y LÓPEZ, Manuel Cándido: *Plano geométrico del puerto de Santander.* Madrid, Dirección de Hidrografía, 1840.

(122) *La Iberia*, Madrid, 4 de julio de 1845.

(123) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit*. Entrada: "Somo".

(124) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Op. cit.*

(125) PEÑARREDONDA LLAGUNO, José: *Plano del puerto de Santander levantado en 1870*. Madrid, Dirección General de Hidrografía, 1875.

(126) *La Ilustración Española y Americana*, Madrid, 22 de agosto de 1874; p. 5.

(127) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena: "El desarrollo urbano de Santander desde su fundación hasta el siglo XVI". *II Encuentro de Historia de Cantabria. Actas del II encuentro celebrado en Santander los días 25 a 29 de noviembre del año 2002*. Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2005; p. 292.

Barca 23

(128) CASADO SOTO, José Luis: *Op. cit.*; p. 98.

(129) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Pontejos.

(130) A.H.P.C. Signatura: Protocolos Notariales, leg. 246, fol. 4.

(131) A.H.P.C. Signatura: Provincia Marítima, leg. 10, doc. 17.

(132) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(133) *El Eco del Comercio*, Madrid, 18 de noviembre de 1836; p. 1.

(134) *El Siglo Futuro*, Madrid, 19 de septiembre de 1888; p. 1.

(135) SOJO Y LOMBA, Fermín de: "De re toponímica…" *(Op. cit.)*; pp. 38 y 67-68.

(136) SOJO Y LOMBA, Fermín de: *Ilustraciones a la historia de la M. N. y S. L. Merindad de Trasmiera*, tomo I. Madrid, Imprenta del "Memorial de Ingenieros", 1930; pp. 123-124.

(137) ÁLVAREZ LLOPIS, Elisa y BLANCO CAMPOS, Emma: *Op. cit.*; pp. 515-516.

Barca 24

(138) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.*; p. 152.

(139) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(140) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco. *Op. cit.*

(141) *Boletín de la Comisión del Mapa Geológico de España nº 21,* Madrid, 1894; p. 281.

(142) *El Cantábrico*, Santander, 7 de abril de 1907; p. 2.

Barca 25

(143) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Op. cit.*

(144) SOJO Y LOMBA, Fermín de: "De re toponímica…" *(Op. cit.)*; p. 37.

(145) *Ibidem*; p. 68.

(146) ANDRÉS GÓMEZ, Valentín: *Del mito a la Historia: guerrilleros, maquis y huidos en los montes de Cantabria.* Santander, Universidad de Cantabria, 2019; p. 60.

Barca 26

(147) SOJO Y LOMBA, Fermín de: "De re toponímica…" *(Op. cit.)*; p. 71.

(148) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

Barca 27

(149) SOJO Y LOMBA, Fermín: "De re toponímica…" *(Op. cit.)*; p. 36.

(150) ÁLVAREZ LLOPIS, Elisa y BLANCO CAMPOS, Emma: *Op. cit.*; pp. 505 y 515-516.

(151) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena: *Op. cit.*; p. 292.

(152) CASADO SOTO, José Luis: *Op. cit.*; pp. 314 y 316.

(153) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Adal.

(154) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(155) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Op. cit.*

(156) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 8 de julio de 1840; p. 3.

(157) *El Corresponsal*, Madrid, 26 de marzo de 1841; p. 4.

(158) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entradas de "Adal" y "Colindres".

(159) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 29 de mayo de 1867; p. 2.

(160) *Ibid.*, 16 de diciembre de 1867; pp. 2-3.

(161) *Ibid.*, 22 de marzo de 1869; p. 1.

(162) *Boletín de Comercio*, Santander, 29 de marzo de 1869; p. 3.

(163) HORGA, Ricardo: "Comunicado". *Ibid.*, 30 de marzo de 1869; p. 3.

(164) HORGA, Ricardo: "Comunicado". *Ibid*, 3 de abril de 1869; pp. 2-3.

(165) FERNÁNDEZ ESCOLANO, Francisco: "Comunicados". *Ibid.*, 6 de abril de 1869; p. 2.

(166) *La Paz*, Murcia, 3 de agosto de 1872; p. 3.

(167) *Revista de Obras Públicas*, Madrid, 1873; pp.19-22.

(168) *El Imparcial*, Madrid, 22 de febrero de 1874; p. 1. También *La Época,* Madrid, 22 de febrero de 1874; p. 2.

(169) *El Imparcial*, Madrid, 25 de febrero de 1874; p. 2.

(170) *La Época*, Madrid, 17 de abril de 1874; p. 3.

(171) *El Gobierno*, Madrid, 15 de julio de 1874; p. 2.

(172) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 16 de noviembre de 1875; p. 3.

(173) *Boletín de Comercio*, Santander, 18 de abril de 1876; p. 3.

(174) *Ibid.*, 28 de noviembre de 1876; pp. 2-3.

(175) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 7 de julio de 1877; p. 3.

(176) *Ibid.*, 9 de enero de 1878; p. 2.

(177) *La Unión*, Madrid, 17 de mayo de 1879; p. 4.

(178) *La Voz Montañesa*, Santander, 16 de diciembre de 1879; p. 3.

(179) *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, Madrid, 15 de febrero de 1880; p. 2.

(180) *La Verdad*, Santander, 4 de noviembre de 1883; p. 3.

(181) *El Correo de Cantabria*, Santander, 5 de noviembre de 1883; p. 2.

(182) *La Voz Montañesa*, Santander, 15 de noviembre de 1883; p. 2.

(183) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 26 de noviembre de 1883; p. 2.

(184) *La Voz Montañesa*, Santander, 19 de diciembre de 1883; p. 1.

(185) RÍO SAINZ, José Antonio del: "El puente en Treto". *El Correo de Cantabria*, Santander, 4 de julio de 1884; p. 1.

(186) *La Voz Montañesa*, Santander, 23 de diciembre de 1884; p. 2.

(187) *El Correo de Cantabria*, Santander, 5 de febrero de 1886; p. 1.

(188) BOLÍVAR Y RUISECO, José Joaquín: "El viaducto de Treto, sobre la ría de Limpias (puerto de Santoña)". *El Atlántico*, Santander, 20 de marzo de 1886; pp. 1-2.

(189) *El Correo de Cantabria*, Santander, 20 de octubre de 1886; p. 2.

(190) *Ibid.*, 24 de diciembre de 1886; p. 2.

(191) *Ibid.*, 6 de abril de 1887; p. 2.

(192) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 12 de mayo de 1887; p. 3.

(193) *La Verdad*, Santander, 20 de julio de 1887; p. 3.

(194) *El Atlántico*, Santander, 16 de septiembre de 1887; p. 2.

(195) *Ibid.*, 24 de septiembre de 1887; pp. 2-3.

(196) *El Correo de Cantabria*, Santander, 10 de octubre de 1887; p. 1.

(197) *Ibid.*, 21 de diciembre de 1887; p. 2.

(198) *El Noticiero Bilbaíno*, Bilbao, 2 de agosto de 1888. Copiado en *El Correo de Cantabria* del día siguiente.

(199) *El Norte*, Bilbao, 2 de agosto de 1888. Copiado en *El Correo de Cantabria* del día siguiente.

(200) *El Correo de Cantabria*, Santander, 8 de julio de 1889; p. 1.

(201) *Ibid.*, 21 de marzo de 1890; p. 2.

(202) *El Atlántico*, Santander, 28 de octubre de 1890; p. 2.

(203) *Ibid.*, 2 de noviembre de 1891; p. 3.

(204) *El Correo de Cantabria*, Santander, 18 de enero de 1893; p. 1.

(205) *Ibid.*, 20 de enero de 1893; p. 1.

(206) *El Liberal*, Madrid, 30 de agosto de 1894; p. 1.

(207) *El Correo de Cantabria*, Santander, 10 de julio de 1896; p. 1.

(208) *La Atalaya*, Santander, 26 de julio de 1896; p. 1.

(209) *El Correo de Cantabria*, Santander, 1 de octubre de 1897; p. 1.

(210) *La Atalaya*, Santander, 2 de octubre de 1897; p. 2.

(211) *El Cantábrico*, Santander, 26 de octubre de 1897; p. 2.

(212) *La Atalaya*, Santander, 27 de marzo de 1898; p. 2.

(213) *El Cantábrico*, Santander, 17 de noviembre de 1898; p. 1.

(214) *Ibid.*, 27 de septiembre de 1899; p. 2.

(215) DELACEYEME, M.: "El pasado y el presente". *El Avisador*, Santoña, 6 de enero de 1901; p. 2.

(216) *La Atalaya*, Santander, 30 de agosto de 1901; p. 1.

(217) *Ibid.*, 6 de septiembre de 1901; p. 1.

(218) *El Correo de Cantabria*, 6 de agosto de 1902; p. 1.

(219) *El Cantábrico*, Santander, 25 de septiembre de 1902; p. 2.

(220) *La Atalaya*, Santander, 11 de febrero de 1903; p. 2.

(221) *El Cantábrico*, Santander, 20 de mayo de 1904; p. 1.

(222) *El Correo de Cantabria*, Santander, 8 de febrero de 1905; p. 1.

(223) *Ibid.*, 15 de mayo de 1905; p. 2.

(224) CORRALES, Pedro: "Toreo acuático". *La Montaña*, La Habana, 5 de enero de 1918; p. 22.

Barca 28

(225) SOJO Y LOMBA, Fermín de: *Ilustraciones… (Op. cit.)*; pp. 117 y 125.

(226) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.*; p. 267. Entrada: "Santoña".

(227) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Op. cit.*

(228) A.H.P.C. Signatura: Provincia Marítima, leg 50, doc. 43.

(229) *Memoria sobre el progreso… (Op. cit.)*; p. 420.

Barca 29

(230) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.*; pp. 42, 128 y 149.

(231) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Op. cit.*

(232) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Ampuero.

(233) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(234) A.H.P.C. Signatura: CEM, leg. 61, doc. 74.

(235) A.H.P.C. Signatura: Provincia Marítima, leg. 51, doc. 35.

(236) A.H.P.C. Signatura: Provincia Marítima, leg. 53, doc. 23.

(237) VIERNA, Juan Antonio de: *Marrón, mapa topográfico,* 1840. Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército — Colección: PCGE — Ubicación: AR — Signatura: Ar.E-T.5-C.3-91 — Código de barras: 220579.

(238) *El Clamor Público*, Madrid, 18 de abril de 1854.

(239) *Memoria sobre el progreso… (Op. cit.)*; p. 420.

(240) *Colección Legislativa de España*. Madrid; p. 246.

Barca 30

(241) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entradas: "Asón", "Marrón" y "Hoz de Marrón".

(242) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(243) COELLO DE PORTUGAL Y QUESADA, Francisco: *Op. cit.*

Barca 31

(244) SOJO Y LOMBA, Fermín de: "De re toponímica…" *(Op. cit.)*; p. 622.

(245) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entrada: "Carasa".

(246) *Memoria sobre el progreso… (Op. cit.)*; p. 420.

Barca 32

(247) Catastro del marqués de la Ensenada, 1749. Entrada de Gibaja.

(248) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entrada: "Asón".

Barca 33

(249) A.H.P.C. Pergamino 28.

(250) SOJO Y LOMBA, Fermín de: "De re toponímica…" *(Op. cit.)*; pp. 35-36.

(251) ÁLVAREZ LLOPIS, Elisa y BLANCO CAMPOS, Emma: *Op. cit.*; p. 505.

(252) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Lorena: *Op. cit.*; p. 292.

(253) URÍA RIU, Juan y URÍA MAQUA, Juan: *Op. cit.*; p. 1.258.

(254) CASADO SOTO, José Luis: *Op. cit.*; p. 97.

(255) *Ibid.*; pp. 313-314.

(256) LÓPEZ DE VARGAS MACHUCA, Tomás: *Op. cit.*

(257) MADOZ IBÁÑEZ, Pascual: *Op. cit.* Entradas: "Oriñón", "Islares" y "Castro Urdiales".

(258) *Memoria sobre el progreso… (Op. cit.)*; p. 420.

(259) *La Época*, Madrid, 10 de marzo de 1874; p. 2.

(260) *El Imparcial*, Madrid, 23 de abril de 1874; p. 3.

(261) *Boletín de Comercio*, Santander, 2 de mayo de 1874; p. 2.

(262) *El Constitucional*, Madrid, 26 de abril de 1874; p. 3.

(263) *Boletín de Comercio*, Santander, 18 de abril de 1876; pp. 2-3.

(264) *Boletín Oficial de la provincia de Santander*, Santander, 7 de julio de 1877; p. 3

(265) *Ibid.*, 9 de enero de 1878; p. 2.

(266) *La Voz Montañesa*, Santander, 17 de enero de 1878; p. 2.

(267) *Ibid.*, 9 de febrero de 1878; p. 2.

GOBIERNO DE CANTABRIA
Consejería de Universidades, Igualdad,
Cultura y Deporte

CENTRO DE ESTUDIOS
MONTAÑESES

BARCAS, BARCOS Y BARCAJES EN LOS PASOS DE RÍOS, RÍAS Y BAHÍAS DE CANTABRIA ANNÍBAL GONZÁLEZ DE RIANCHO