

Las ciudades portuarias como Santander han sido y son núcleos generadores de un extenso patrimonio fruto de siglos de interacción entre el hombre y el mar. Una de las piezas más valiosas del patrimonio portuario de Santander lo constituyen las instalaciones del dique de Gamazo y su entorno, fundamentales para comprender el devenir de la construcción naval tanto en Cantabria como en España.

El área objeto de estas dos actuaciones se ubica en el frente marítimo del Puerto de Santander en la zona de San Martín de Bajamar, en el camino de acceso al Museo Marítimo del Cantábrico y a las playas de los Peligros y la Magdalena, lindando al oeste con la bocana de la dársena de Molnedo (Puertochico) y con el Centro Especializado de Alto Rendimiento “Príncipe Felipe” (Real Federación Española de Vela) y al norte con el Palacio de Festivales de Cantabria.

Adecuación de la explanada del muelle de Gamazo

La obra de *adecuación de la explanada del Muelle de Gamazo*, se llevó a cabo en el año 2013 con la finalidad de implantar sobre ella parte del desarrollo del Campeonato del Mundo de Vela celebrado en Santander en septiembre de este año. El objetivo marcado por la Real Federación Española de Vela era permitir el “aparcamiento” de 460 de las más de mil embarcaciones que participarían en el Mundial, además de garantizar un acceso directo a las aguas de la bahía. La instalación debía constar de una explanada para el estacionamiento de las mencionadas embarcaciones montadas en sus respectivos carros de varada y una rampa para su entrada y salida al agua.

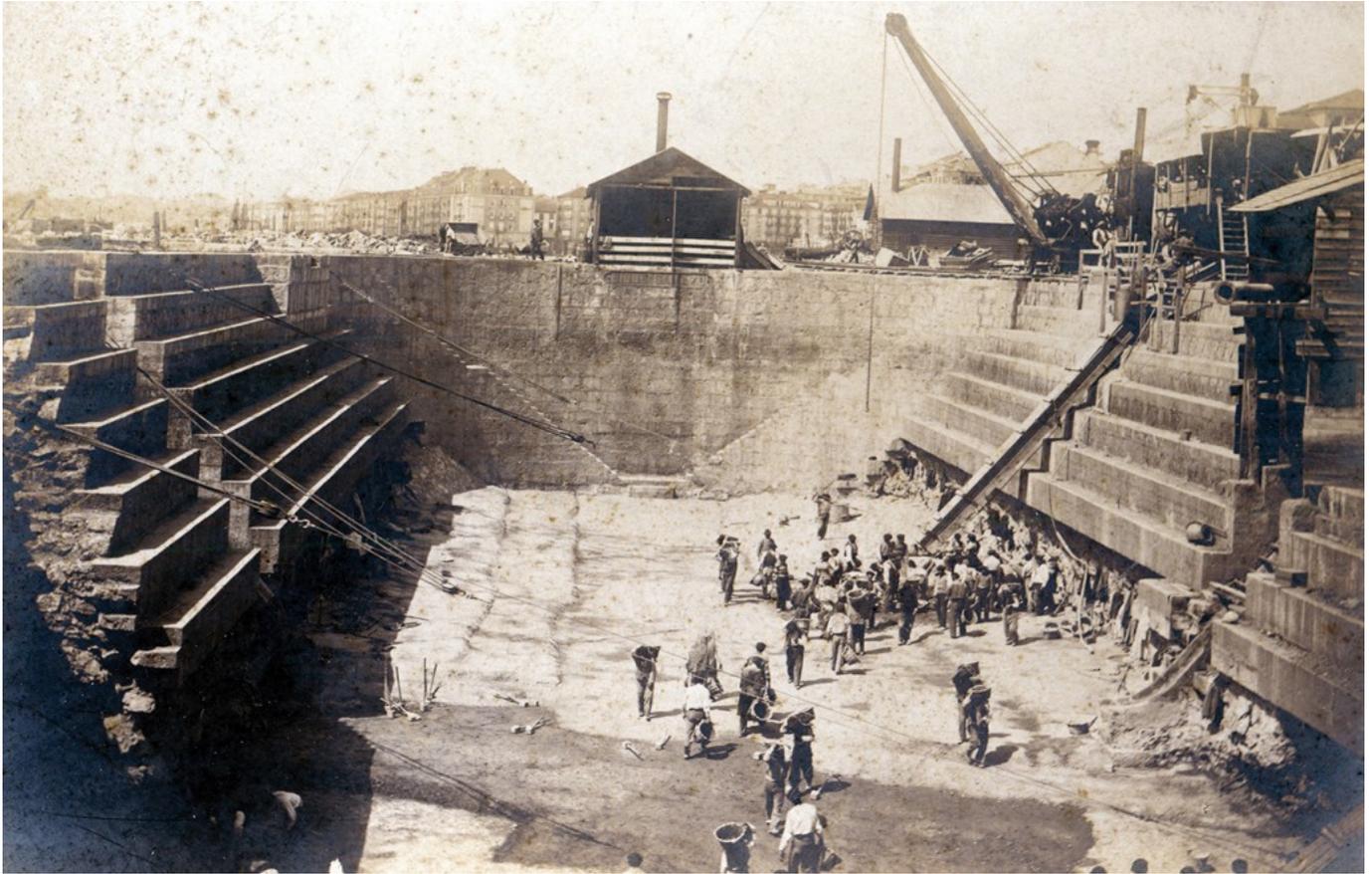
La disposición definitiva en planta de explanada y rampa se consiguió tras el estudio de diferentes alternativas, hasta encontrar la solución idónea consensuada con la Real Federación Española de Vela. Se optimizó la superficie disponible consiguiendo más de 10.000 m² de explanada y 2.550 m² de rampa.

Fruto del anterior análisis se decidió que, debido al carácter temporal del Mundial de Vela, el pavimento más adecuado era un paquete de firme flexible de sección simplificada que

permitiera en un futuro desarrollar actuaciones definitivas del frente marítimo minimizando la inversión necesaria para la conversión.

En lo que respecta a la rampa, al tener una mayor vocación de continuidad se dimensionó con criterios de durabilidad y funcionalidad. Se optó por una rampa que partiendo de la cota +0,50 referida al Cero del Puerto llegase hasta la +6,00, lo que le permitiría ser operativa incluso en el caso de mareas vivas con cerca de 5 m de carrera. Se compone de dos zonas de distinta pendiente, 10% en la parte superior y 14% en la inferior, y una anchura variable que oscila entre los 60 m en el borde común con la explanada y 30 m en el pie. Por último, se prestó especial atención a la rugosidad superficial en el acabado del hormigón y se completó la instalación con una pasarela lateral fabricada con materiales compuestos que facilita la subida y bajada a las embarcaciones.

El estado previo del lugar de actuación presentaba un elevado grado de abandono y deterioro. Estaba ocupado por cinco antiguas naves originalmente destinadas a talleres de carpintería de ribera y reparación de embarcaciones menores (nombres tan vinculados a San Martín como Pompeyo, Abascal o Solana) y las instalaciones de los astilleros de San Martín, con sus gradas y muelle de armamento, que desarrolló su actividad bajo diferentes nombres (Talleres de San Martín S.A., Corcho, Astilleros del Atlántico, etc) desde finales del siglo XIX hasta el año de su cierre en 1989. En primer lugar se llevó a cabo la demolición de las citadas naves y la excavación y demolición de antiguos muros y soleras de hormigón, restos de las antiguas instalaciones del astillero.



Astilleros de San Martín con el dique de Gamazo al fondo; ca 1975. (Autor desconocido)

En la línea de contacto tierra-mar, para contener lateralmente el relleno necesario para la formación de la rampa de varada, se definieron los bordes norte y sur mediante muros de bloques de hormigón in situ y prefabricado de altura variable, adaptándose al perfil natural de la playa existente. La cimentación de ambos elementos se llevó a cabo sobre una banqueta de escollera. El cierre entre la rampa y el muelle existente se completó mediante un muro de escollera.

Para contener el desnivel que se produce entre el vial existente y la explanada, se ejecutó un muro de hormigón armado, de altura variable. El desnivel se protegió de las caídas mediante una barandilla de acero inoxidable.

En la zona de estacionamiento prevaleció el criterio de pendientes suaves nunca superiores al 2%, permitiendo una cómoda ubicación de los carros de las embarcaciones compatible con un drenaje que garantizase la ausencia de charcos.

Con el fin de dotar de servicios para el Mundial de Vela a la explanada se ejecutaron redes de abastecimiento de agua y energía, con puntos de toma para conectar herramientas eléctricas para la realización de pequeñas labores de mantenimiento sobre las embarcaciones. Estos servicios se prestaron mediante torretas de similares características a las habituales de los pantalanes deportivos. El equipamiento se completó con la instalación de columnas de alumbrado en toda la explanada y la pintura de marcas viales delimitando tanto las plazas de aparcamiento de las embarcaciones como el carril de circulación principal interno.



Explanada y rampa del muelle de Gamazo. 2013. (Foto Asturias)

Rehabilitación del entorno del dique de Gamazo

El dique de Gamazo se comenzó a construir en el año 1884, terminándose su ejecución en 1908. Su construcción constituyó un reto para la ingeniería de la época por los múltiples problemas técnicos y financieros que se debieron afrontar. El dique tuvo en su primera época una eslora de 132 m, 15,20 m de manga y 8,75 m de puntal, zampeado de grandes sillares en anfiteatro, con puerta flotante de madera y caseta de bombas de achique a vapor acompañada de chimenea de ladrillo. Dio servicio durante ochenta años a cientos de barcos de todo tipo que pasaron por él para reparaciones, inspecciones y labores de mantenimiento o construcciones.



Trabajos de hormigonado del fondo del dique; ca 1900. (Los Italianos)

En noviembre de 2001 el dique de Gamazo fue declarado bien de interés cultural, con categoría de monumento, por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. La delimitación alcanzaba al dique de Gamazo en su totalidad, incluyendo también el vaso, la caseta de máquinas, la verja de hierro forjado con su base de piedra y la acera colindante compuesta por losas de piedra. Previa solicitud de autorización por parte de la Autoridad Portuaria de Santander, la realización de las obras en el dique de Gamazo fue autorizada por la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura en enero de 2013.

Vial Germán Gamazo

El vial de Germán Gamazo situado al norte del dique formaba un cuello de botella junto a la fachada del Centro Especializado de Alto Rendimiento “Príncipe Felipe”. Los trabajos ejecutados han permitido dar continuidad a dicho vial ampliando el paseo peatonal. Por otro lado, en el frente del Palacio de Festivales de Cantabria se ha ejecutado un paso elevado de adoquín de granito, creando un espacio de tráfico compartido entre vehículos y peatones. Por último, la acera de losas de piedra caliza junto a la verja, que presentaba una superficie irregular y discontinua, ha sido nivelada y repuestas las piezas desaparecidas.

Explanada y vaso del dique

La verja de hierro forjado, que en algunos documentos se califica como modernista, ya aparece definida en planos de principios de siglo XX con la misma configuración que ha llegado hasta nuestros días. La implacable acción del ambiente agresivo marino ha conllevado que la valla presentase grandes disminuciones de sección y pérdidas del remate decorativo en forma de “c” de la parte superior. Afortunadamente, la sección maciza de los barrotes y pletinas que componen la verja ha permitido afrontar con éxito su rehabilitación. En primer lugar se procedió al desmontaje de cada uno de los treinta y dos tramos que componían la verja y a su traslado al taller metálico donde se eliminó cualquier resto de óxido mediante chorro de arena. Tras reparar o reponer las partes dañadas o perdidas se

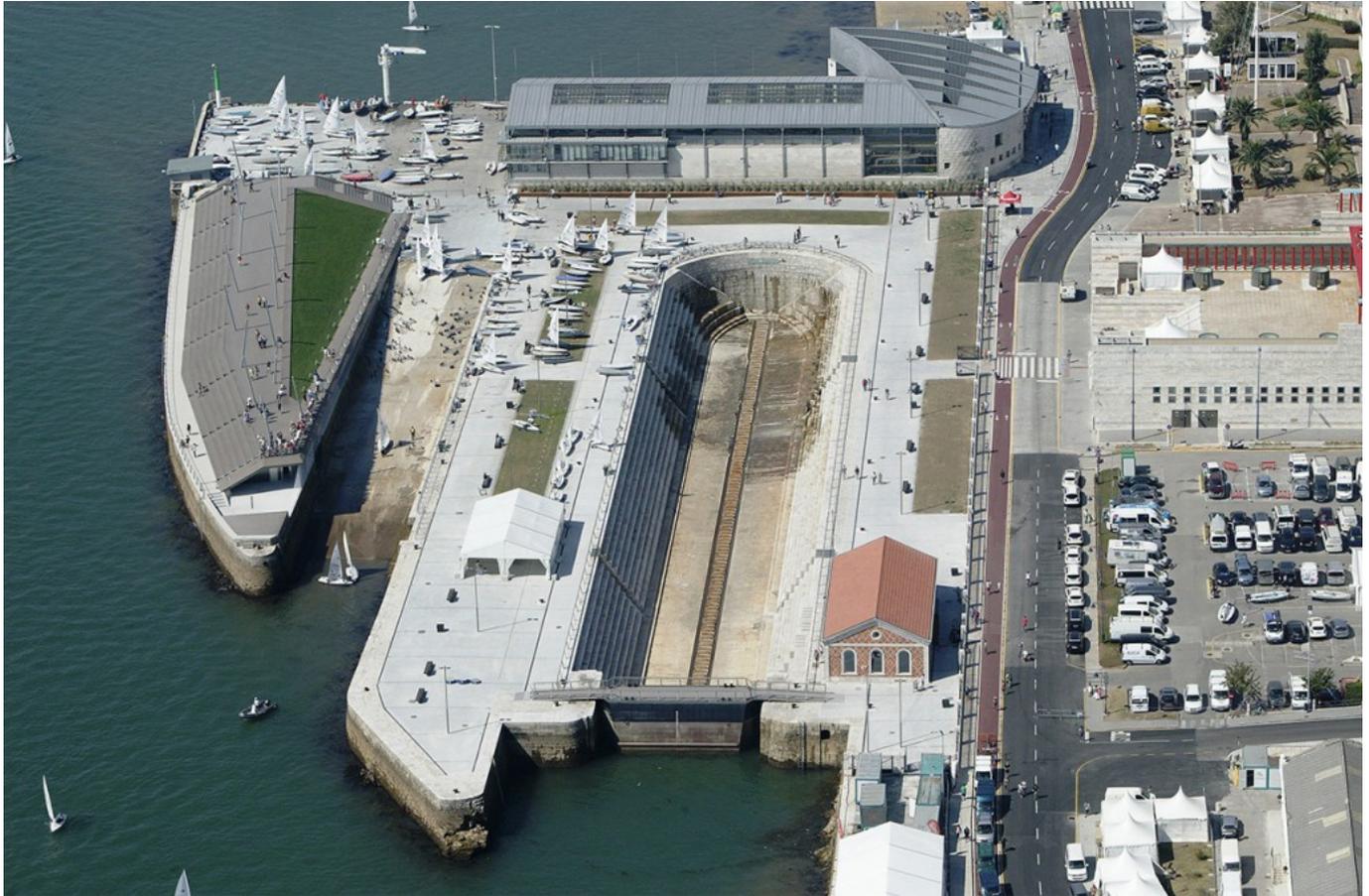
pasivó mediante el metalizado con zinc y finalmente se dio el acabado final con tres capas de pintura de protección. Por su parte, el zócalo y los machones de piedra caliza se chorrearon mediante una combinación de arena y agua, resaltando tras la limpieza las hojas labradas de acanto que habían quedado difuminadas bajo décadas de contaminación. También se procedió a la apertura de cuatro tramos de la verja mediante nuevas puertas de doble hoja que facilitan el acceso al dique.

En el vaso del dique se ha llevado a cabo la limpieza del mismo con chorro de agua y arena. El vaso se ha rematado con una barandilla perimetral en acero inoxidable compuesta por una malla del mismo material. Con esta solución se consigue evitar caídas y minimizar la interferencia con la visión global del vaso del dique.

Los acabados del entorno se han ejecutado con adoquines de hormigón prefabricado, manteniendo y restaurando los tramos a la vista de pavimentos pétreos originales tanto de adoquines como de losas calizas. Asimismo, como recuerdo de su pasado portuario se han conservado en superficie tanto la traza de los carriles de la grúa que operaba desde el lado sur del dique como la planta octogonal de la chimenea de las máquinas de vapor originales (situada junto a la casa de bombas), que fue demolida en los años 50.

En lo que respecta al mobiliario urbano se han colocado bancos y papeleras de hormigón y madera tratando de conjugar valores estéticos, funcionales y de durabilidad. La iluminación de la explanada se ha realizado mediante luminarias de tecnología led firmadas por el arquitecto Renzo Piano. Se ha prestado una especial atención a la iluminación ornamental de bolardos, bancos, machones de la verja y fachada de la casa de bombas.

Sobre la cubierta del barco-puerta de casco metálico, rehabilitado por la Autoridad Portuaria a comienzos de año, se ha montado una pasarela peatonal de madera tecnológica, accesible desde sendas rampas por sus extremos, que ha evitado la formación de un fondo de saco en el lado sur del dique.



Dique de Gamazo durante la celebración del Mundial de Vela; 2014. (Foto Asturias)

Casa de bombas

Este edificio es una pequeña representación de la arquitectura industrial inglesa, todo construido en piedra, ladrillo caravista y teja.

Para su rehabilitación se procedió en primer lugar a la demolición de los restos del antiguo centro de transformación que albergaba el edificio, carente de valor histórico, y al desmontaje y retirada a otra nave del Puerto de los equipos de aire comprimido.

Se desmontaron para su rehabilitación y posterior montaje la viga y el carro del puente-grúa interior así como el depósito de agua existente con sus característicos roblones. Tanto las bombas como las tuberías de impulsión fueron rehabilitadas in situ en el foso.



Bombas y tuberías de impulsión en el foso de la casa de bombas. 2014. (R. Suárez)

El foso de bombas se ha cubierto con una estructura de acero inoxidable y vidrio que permite no solo ampliar el espacio disponible en planta baja, sino también ver los elementos que aún se conservan en el foso. La escalera del foso se ha renovado conservando la barandilla existente y reproduciendo la decoración original en la contrahuella de los peldaños.

El avanzado estado de deterioro de la cubierta hizo aconsejable su renovación sustituyéndose tanto los elementos de madera como la teja plana existente. Como recuerdo de la cubierta original se conservaron en cada una las cuatro cerchas los elementos metálicos que conformaban la celosía inferior con sus herrajes y tensores.

Por último, en lo que se refiere a las fachadas se aprovechó para abrir los tres huecos de los arcos ciegos en la fachada oeste, se limpió la fábrica de ladrillo y piedra, sustituyendo con la intervención de un equipo de canteros aquellas piezas de caliza fuertemente meteorizadas. Se sustituyó la carpintería, cambiando la madera de las ventanas por acero inoxidable, renovando las puertas de madera norte y sur y acristalando los huecos de las fachada oeste anteriormente comentados.



Vista nocturna de la fachada oeste de la casa de bombas. 2014. (R. Suárez)

Bibliografía

Casado Soto J.L, Sarabia Solana J.A, Moreno Sáiz V.M, *San Martín de Bajamar y el dique de Gamazo*, Ed. Autoridad Portuaria de Santander - Acanto, Biblioteca Navalía 8, Santander 2000.

Head Image: Dique de Gamazo durante la celebración del Mundial de Vela; 2014. (Foto Asturias)