

EL DIQUE DE GAMAZO: HISTORIA Y UTILIDAD

D. Benjamín García Pastor

(1

Santander, 19 de Agosto de 2019. Centro de Estudios Montañeses.

(2) Santander es una ciudad mirando al mar, cuna de galeones, base de flotas navales y origen y destino de tráficos de lanas, harinas y tejidos con la fría Europa norteña. Pero durante los siglos XVI y XVII se quedó fuera de la organización de las líneas comerciales con el Nuevo Mundo, que generaban tanta riqueza para los puertos base.

(3) En 1765 se promulga el Real Decreto que elimina la exclusividad del tráfico naval de Cádiz y Sevilla con los puertos de ultramar, abriendo nuevas posibilidades para establecer rutas comerciales desde el puerto de Santander. Pronto los mercantes zarpan desde nuestra bahía rumbo a América y nuevas compañías navieras y armadoras de buques se asientan en esta ciudad. Santander se llena de animación, con mercancías, carruajes y personajes pintorescos que invaden el muelle de las naos, mientras que los modestos pataches, veloces fragatas y grandes navíos esperan carga en los fondeaderos de la bahía, poniendo notas de color sobre el montañoso paisaje del fondo con sus arboladuras y aparejos.

Pero las infraestructuras del puerto dejan mucho que desear para poder satisfacer las demandas de los armadores. Apenas hay muelles y hay que barquear las mercancías desde los playazos de La Marina hasta los buques fondeados en la canal, pero sobre todo el mayor problema está en la falta de calado que hay en la dársena y la gran distancia que hay que recorrer a remo entre la canal

de navegación y los almacenes de mercancías que están a pie de muelle. Es preciso acercar la canal a la ciudad o acercar la ciudad a la canal.

(4) Se intenta esto último. La ciudad empieza a crecer hacia el sur y hacia el este con el proyecto de Agustín de Colosía; es el ensanche, y la primera hilera de casas del nuevo barrio será el muelle de atraque de los pataches y en aquellos edificios estarán las viviendas de los comerciantes y de los armadores y las plantas bajas de las casas serán los almacenes donde se guardarán las mercancías, porque los barcos podrán atracar allí mismo. Es el muelle.

(5) Pasan los últimos años del XVIII y primeros del XIX con altibajos financieros en las relaciones comerciales con otros países y claroscuros políticos y económicos hasta que en 1842 se crea la "Junta Especial Directiva y Administrativa para el Dragado y otras Obras del Puerto", reconvertida 30 años más tarde en la "Junta de Obras del Puerto" de Santander, precursora a su vez de la actual Autoridad Portuaria, y dicha Junta inmediatamente se pone en marcha estudiando las necesidades de nuestro puerto.

Por otra parte, la aparición del vapor y casi simultáneamente la construcción de barcos con casco de hierro, incrementa notablemente el tamaño de los buques y la complejidad y dificultad de las operaciones de carena y mantenimiento de los mismos. Esta operación se venía realizando habitualmente, varando los barcos de madera y pequeños vapores en alguna rampa o en cualquier playazo del litoral aprovechando las generosas mareas de nuestras costas, operación que no se podía realizar con los novedosos cascos metálicos.(6)

Pronto se dio cuenta la joven Junta de Obras del Puerto de la importancia de disponer de un serio dique de varada ya que los barcos debían desplazarse a los pocos careneros disponibles en otros puertos. El "Alfonso XII" y el "Colón"

buques señeros de la Trasatlántica de la época, tenían que carenar en el Ferrol, Lisboa o incluso en Gibraltar.

La necesidad de disponer de un dique seco de carena se incluye entre las infraestructuras imprescindibles en nuestra bahía y por ello se encarga en 1788 a José de Lequerica un plan director de obras que planifique el necesario y futuro desarrollo portuario, proyecto que este ingeniero piensa establecer al este de la ciudad entre la dársena del Puerto Chico y la península de la Magdalena, siguiendo la pauta que ya había iniciado anteriormente Agustín de Colosía con la construcción del ensanche hacia el este de la ciudad. Era una decisión lógica desplazar el puerto hacia la boca de la bahía intentando encontrar mayores calados y huyendo de la normal confrontación de los intereses entre la ciudad y el puerto.

(7) Entre las nuevas infraestructuras que contempla Lequerica, esta la construcción de un dique seco de carena, que lo ubica en la playa de la Magdalena paralelo a la isla de Latorre, con su puerta orientada al oeste-suroeste, en lo que hoy es un polémico espigón y su fondo casi en la playa de Bikinis. La caseta de bombas iría colocada sobre el actual emplazamiento del balneario. Pero el proyecto de convertir la península de la Magdalena en un Real Recinto y el intento de potenciar en esa zona las actividades turísticas, invalidan el notable y valioso trabajo. Hay que buscar un nuevo emplazamiento para el carenero.

(8) Finalmente, después de estudiar otras posibles ubicaciones, el sitio elegido será entre el promontorio de San Mamés, donde había un peñón con una pequeña ermita, y la dársena de Molnedo, una zona ganada al mar con rellenos y bajo la cual permanecen sepultadas "Las Hermanas", un conjunto de peñas que aparecen dibujadas en la parte baja del conocido grabado de Joris Hoefnagel.

Hace años, estaba en mi mesa de trabajo buscando el

emplazamiento de "Las Hermanas" sobre un viejo plano del dique (9) y cuando localicé las peñas, mi sorpresa fue mayúscula al comprobar que una de ellas la tenía exactamente, a cuarenta centímetros debajo de mis zapatos.

El proyecto definitivo del nuevo dique, lo redacta Arturo Clemente, sucesor de Lequerica en la dirección del puerto que firma el documento en 1883 y que aprueba el Ministro de Fomento, el vallisoletano Germán Gamazo y en honor a este, se pondrá su nombre al nuevo dique. Al año siguiente el 1º de mayo de 1884 salen a subasta las obras para la construcción del dique. Son adjudicadas a Lázaro Ballesteros que se compromete a realizar el trabajo por un importe de 990.000 pesetas, algo menos de 6.000 € actuales, y admite finalizar las obras en un plazo de dos años.

Se celebra la adjudicación a bombo y platillo, o mejor dicho, a barrenazo vivo, en la playa de San Martín. Ballesteros dedica la primera parte del tiempo concedido al acopio de materiales, piedra de Escobedo fundamentalmente, ejecución de obras complementarias y compra y prueba de los necesarios equipos de bombeo. (10) Comienzan las obras y a medida que se va profundizando la excavación empiezan los problemas. (11). Pronto aparece la roca madre, "Caliza muy dura" dicen las memorias, que obliga a la utilización de explosivos y también aparecen las primeras filtraciones, (12), que con cierto esfuerzo son restañadas y el agua que anega el incipiente cuenco, es achicada sin graves problemas.

Pero las filtraciones van en aumento. Por el lado sur el agua procede del mar. Por el norte de los manantiales. Se incrementa el número de bombas de achique. Se hace una instalación ¡de luz eléctrica! para poder trabajar durante las noches y aprovechar mejor las bajamares vivas, cuando las

filtraciones son menores. (13) Se divide el dique en zonas con ataguías móviles, (14), pero cada vez es mayor el número de surtidores que afloran y también es mayor el caudal de los mismos. Las condiciones de trabajo son penosas y la "Prisma" colocada en la cabecera del dique, apenas da abasto para sacar escombros y lodos que rezuman agua.

Sin embargo los múltiples inconvenientes no hacen mella en la tenaz voluntad del contratista. Al año siguiente llega a remolque desde Inglaterra el barco-puerta que cerrará el dique por el este. (15) Simultáneamente se construye la parrilla de varada al sur de la excavación del dique, rampa donde se carenarán las embarcaciones menores reservando el gran vaso para las de mayor porte.

Pero los problemas de la excavación se van incrementando. (16) Aparece una nueva filtración que procede de una alcantarilla municipal que corre paralela al muro norte "sobre la que podía caminar un hombre", como aparece escrito en las memorias que guarda el archivo de la Autoridad Portuaria. (17)

A medida que avanzaba la obra va apareciendo más roca y de mayor dureza y surgían filtraciones que incluso llegaron a arrancar zonas de obra completamente terminadas. (18) La caseta de bombas con sus calderas y su chimenea ya estaban construidas. (19) El contratista solicita una prórroga de dos años que le conceden y que no llega a agotar porque antes se acaba el dinero. Lázaro Ballesteros tira la toalla y para las obras. El cuenco se inunda inmediatamente. La administración reconsidera la situación y tras nuevos estudios técnicos e inspecciones locales que requieren el achique de la obra, operación que necesita dos meses de bombeo, decide aprobar un "modificado" y valora el trabajo en casi otro millón de pesetas ampliando el plazo de finalización en otros dos años. (20) Ballesteros no

admite el nuevo contrato, recibe el importe de la valoración de los trabajos no presupuestados y si realizados y la administración se hace cargo directo de las obras que fundamentalmente van a consistir en ampliar el grosor de la solera. Se excava en roca viva 5 m por debajo del futuro suelo para hacer una base de 4,80 m de espesor (21) compuesta de hormigón hidráulico y roca molida. Van pasando los años y entre la abundante documentación técnica de las obras se reconoce que Lázaro Ballesteros tenía razón: No se podría haber hecho la obra con aquella consignación económica, tanto por los precios que han aumentado considerablemente desde la redacción del proyecto original, como por las unidades de obra que se han visto incrementadas por los inconvenientes surgidos.

(22-23-24) Al estudiar los antiguos expedientes del dique, siempre me admiró la increíble calidad de los planos, dibujados a mano sobre papel entelado, con tintas de diversos colores y donde se reflejan los diferentes detalles constructivos con un excelente realismo. Son verdaderas obras de arte, dignas de ser expuestas al público.

(25) La explosión del vapor "Cabo Machichaco" ocurrida el 3 de Noviembre del año 1893, mató a muchos operarios y técnicos de la J.O.P. Entre ellos a su director (y al tiempo director de las obras del dique), D. Ricardo Saenz de Santamaría, y es de suponer que también afectaría a muchos de los operarios que trabajaban en el dique, por lo que, lógicamente, el ritmo de trabajo se vería alterado.

Finalmente, tras soportar inclemencias meteorológicas, problemas técnicos originados por el desconocimiento del terreno, manantiales de todo tipo, falta de estudios geológicos previos, carencia de recursos económicos y mil vicisitudes más, la obra del cuenco se termina. Se hacen ensayos previos y el 30 de Junio de 1908, a las 12 del mediodía, bajo las órdenes de D. Venancio López, primer

capitán del dique, se llena el cuenco y entran a carenar simultáneamente los dos gánguiles de la Junta, el "San Emeterio" y el "San Celedonio" y a partir de ese momento, se pone en explotación el tan deseado dique de carena.

Han transcurrido 25 años desde la redacción del proyecto original hasta el final (relativo) de las obras y su costo se ha multiplicado por cinco pasando de las 990.000 pesetas iniciales hasta los casi 5.000.000 de pesetas finales. Si lo miramos con nuestros ojos actuales, solamente 30.000 €. ¡Como ha subido la vida!

Las obras acaban definitivamente al año siguiente cuando se cierra perimetralmente el exterior del dique y se terminan algunas obras menores que estaban en curso. (26)

Y comienza la explotación del dique gestionado directamente por la Junta, dirección que duró 20 años y a partir de 1928 la gestión corre a cargo del astillero existente en la próxima zona de San Martín que aunque presenta diferentes nombres empresariales a lo largo del tiempo, siempre tiene el mismo objetivo: la construcción naval y la reparación, transformación y modificación de los barcos.

La Junta siempre conservó para su uso la rampa de la parrilla, junto a cual instaló sus talleres, en el mismo lugar donde inicialmente estaba la fragua del dique, porque no hay que olvidar que los primeros cascos metálicos de los buques eran de hierro y no de acero como se construyen actualmente y que las chapas de aquellos barcos estaban remachadas, no soldadas como se hacen ahora y para poder roblonar se precisa de una fragua. También la Junta instaló allí otras dependencias propias relacionadas directamente con la mar: las bases del balizamiento, dragado, motoras y batimetría.(27)

Y así van pasando los años, en un incesante cerrar, achicar, preparar las camas, llenar, meter un barco, achicar,

carenar, llenar, abrir, sacar y volver a empezar. Meter un barco o varios. En una ocasión entraron simultáneamente seis gabarras las "Percebe", "Ostra", "Cambaro", "Amayuela", "Verigüeto" y "Muergo", toda una representación de la fauna marisquera de la bahía y en otra, cuatro pequeños pesqueros, aunque lo normal era que se metiera un barco grande, o juntos dos pequeños a fin de optimizar los costes de explotación.

A lo largo de su vida, hasta 1300 barcos pasaron por sus picaderos, algunos de ellos varias veces. Mercantes de todo tipo, buques militares, pesqueros, dragas y gánguiles, remolcadores e incluso buques especiales. Hasta submarinos alemanes e italianos durante las guerras mundiales. (28-29-30-31-32)

En el año 1926 se electrificó el sistema de bombeo, con dos bombas a 110 v que después siguieron funcionando bajo la experta mano de Enrique Ruiz hasta que la crisis de la construcción naval de los años 80 del pasado siglo acabó con las expectativas de explotación de nuestra obra estrella. (33) En 1989, bajo la dirección del capitán D. Antonio Diaz, salía flotando, el penúltimo buque que había requerido los servicios de carena del dique.

(34) Las antiguas dependencias de los astilleros, situadas al norte, junto a la verja de cierre, vestuarios, almacenes y talleres fueron pronto demolidas pero sin recuperar los solares. Los hierbajos y la suciedad se adueñaron del entorno.

El último barco en entrar, fue la draga "Loreto". La vieja draga (35) tenía las chapas del casco en muy mal estado, aunque su maquinaria, prodigio de la ingeniería de su época, estaba en perfecto estado de funcionamiento, pero no pudo aguantar los avances tecnológicos que hicieron obsoleta la explotación de este equipo y por ello fue retirada. Meterla en el dique fue una buena decisión para

evitar gastos de conservación, pero esto originó un abandono no solo de la draga sino del entorno que se fue degradando paulatinamente hasta convertirse en un basurero y depósito de embarcaciones abandonadas.

A esto contribuyó la construcción del nuevo CAR de vela que supuso la desaparición del viejo "casetón" del Real Club Marítimo de Santander y la falta de espacio para reubicar las embarcaciones que albergaba el viejo almacén de vela ligera, embarcaciones que fueron a parar a los costados del dique desde donde varios barquitos fueron despeñados al fondo del plan. (36)

Afortunadamente una iniciativa particular (Acanto), consigue que el dique sea declarado Bien de Interés Cultural, con la categoría de monumento, proceso que termina con la publicación del R.D. 1305/2001 de 14 de diciembre que es el punto de inflexión para la recuperación del dique y su entorno. Con motivo de la celebración del Campeonato Mundial de Vela del año 2014, las administraciones local, regional y central se ponen de acuerdo y se realiza una rehabilitación integral de este espacio para uso y disfrute de la ciudadanía, derribándose los viejos talleres del puerto y levantando allí la "Duna de Zaera".

Desde su comienzo la parrilla del dique dispuso de unos talleres y almacenes, independientes de los que se habían levantado para los concesionarios del dique, y poco a poco se fueron convirtiendo no solamente en los talleres de reparación de las embarcaciones de la propia Junta, sino que su actividad se extendió abarcando todo el mantenimiento mecánico del puerto. Allí se fabricaron los mecanismos de desvío y cruzamiento de las vías del ferrocarril, que iba avanzando junto a la construcción de los nuevos muelles. Durante la primera mitad del pasado siglo, los talleres mecánicos de la Junta fueron un referente

regional por su elevado nivel tecnológico y la capacitación profesional de sus operarios. Era una época en que reparar no era sinónimo de sustituir una pieza defectuosa por un recambio original, sino por buscar el motivo de la avería o desgaste y poner la misma pieza defectuosa en condiciones de volver a funcionar correctamente. No había repuestos y las soluciones a veces eran épicas.

Me consta que en cierta ocasión se rompió el cigüeñal del motor de una embarcación y se reparó mediante soldadura en el taller. ¡Increíble! Este motor siguió funcionando muchos años más sin problemas.

(37) Durante la guerra civil española la plataforma de la parrilla sirvió de base aérea. Allí descansaba un hidroavión que despegaba y amerizaba en la bahía y era subido a la plataforma o puesto en el agua mediante una grúa situada en el mismo lugar donde hoy se levanta otra, mas moderna para hacer el mismo trabajo pero con las embarcaciones del CAR de vela. Los viejos del lugar me contaron que en el extremo de esa plataforma también había un refugio antiaéreo que desapareció con motivo de la reforma

Pero además de las lógicas utilizaciones del dique y de la parrilla estas instalaciones también se han usado para otras actividades un tanto extrañas.

(38) En noviembre del año 1997 apareció una ballena varada en la playa de Oriñón. Se intentó que regresase al mar, pero pese a los esfuerzos para salvarla realizados por un equipo de biólogos y de los vecinos del lugar, la ballena murió sobre la playa. Fue remolcada a Santander donde se decidió que se podría recuperar su esqueleto con fines didácticos y se estableció un plan para fondear el cadáver del animal mediante una red lastrada, en un punto perfectamente localizable de nuestra costa y así la fauna bentónica dejaría limpia la osamenta que posteriormente sería recuperada para su montaje y exposición. Pero algún

político decidió que lo mejor era recuperar el esqueleto con la ballena en tierra.

La ballena se varó en la parrilla, tirando de ella con la maquinilla del carro y la primera pista de la causa de la muerte del animal la dio el encargado del taller al asegurar que la ballena pesaba entre 35 y 40 toneladas, cifra que no estaba en consonancia con el peso de un animal de 24 metros de largo. Como mínimo 70 toneladas decían los biólogos. No se pusieron de acuerdo.

Allí, entre hedores insoportables, cámaras de TV y una multitud de personas que querían ver “la ballena” se diseccionó el cadáver de aquel gigante del mar que como pudimos comprobar posteriormente, había muerto de hambre. Este animal, que solo se sustentaba de krill, unos pequeños crustáceos de la familia de las gambas, había ingerido varios plásticos flotantes que le había obturado el píloro, impidiéndole pasar comida al estómago y después de consumir todas las reservas energéticas acumuladas en su cuerpo en forma de grasa, falta de fuerzas para nadar, se había arrimado a una playa para ir a morir allí. Tenía razón Benito: el animal “estaba en los huesos”.

Durante cinco días se estuvo trabajando en aquel cadáver y al final la osamenta, despojada de casi todos los tejidos musculares, fue enterrada en una zona preparada para este fin, en el vertedero de Meruelo y seis meses más tarde fue recuperada perfectamente limpia y ya ha sido montada en alguna ocasión en algún museo madrileño, aunque actualmente permanece desmontada en un almacén del Gobierno de Cantabria.

(45) También estas instalaciones se utilizaron como campo experimental para una investigación conjunta de la Universidad de Cantabria y la Autoridad Portuaria, que tenía como objetivo valorar y cuantificar el desarrollo de biofouling sobre los muros, paramentos y elementos

flotantes de la bahía. Se montó una instalación de bombeo de agua de mar, cuyas bombas instaladas en la caseta de bombas del dique, aspiraban el agua del exterior y la impulsaban hasta la Escuela Superior de la Marina Civil donde unos grandes recipientes simulaban las condiciones de vida dentro del agua de la bahía. También, delante de la puerta del dique, una batea flotante portaba una serie de probetas similares a las que había en el muro norte del ante-dique y cuyo análisis determinaba el crecimiento del biofouling. Un trabajo notable.

He comentado anteriormente que el último buque varado en el dique fue la draga "Loreto". Pues bien, la draga en su retiro definitivo, aún prestó un servicio impagable:

(46) En la zona entre el dique y la parrilla del carenero, el personal de mantenimiento del puerto había hecho una bolera de bolos montañeses, reglamentaria, ¡de primera categoría!, decía el maestro de obras que había dirigido su construcción, porque además, este señor, era árbitro federado de bolos. Solamente nos faltaba la higuera.

Allí se jugaron eternas partidas de bolos en las tardes de verano que indefectiblemente acababan en la cocina de la "Loreto" donde algún "cocinitas" preparaba una succulenta merienda que siempre terminaba en la toldilla de popa, cantando canciones montañesas.

Quizás esto inspiró a un conocido arquitecto y urbanista que proyectó crear una "Escuela del bolo" en las instalaciones del dique. En la solera irían montadas tres boleras y en la parte superior, entre las dos paredes del dique, un puente soportaría el peso de una casa club provista de todas las habilitaciones precisas para desarrollar este juego. Pese a que se presentó el correspondiente proyecto e incluso una maqueta que reflejaba la propuesta, la idea no prosperó.

(47) Tampoco prosperó una petición para alojar dentro del dique un buque retirado del servicio de la armada española: la fragata "Extremadura" que una iniciativa privada planificaba convertir en un museo.

En cambio, lo que si se llegó a hacer fueron unas sesiones nocturnas de música que fueron muy bien acogidas por los entendidos. Una de ellas consistía en un espectáculo de luz y sonidos humanos, (no lo digo en tono peyorativo), en el que se incluían desde los silbos canarios hasta gritos y raras vocalizaciones. Sorprendente el espectáculo y original el escenario.

(48) Recientemente se ha utilizado el dique para celebrar en su cuenco unas pruebas del campeonato mundial de bicicletas acrobáticas, precioso espectáculo, que demostró ser un claro ejemplo de una utilización totalmente respetuosa de un bien público, con fines lúdicos, deportivos y recreativos.

(49) Actualmente una zona de la parrilla esta concedida a la Federación Española de Vela, que utiliza estas instalaciones para el fomento de la vela deportiva y que ya ha dado algunos frutos en forma de campeones olímpicos y mundiales.

Creo que este es el camino correcto para rentabilizar en el tiempo, una obra que supuso en su día un hito en la ingeniería y una demostración de los valores montañeses.

(50) Muchas gracias por su atención