



LA CUARTA

EL SALTO DEL PUERTO CON JESÚS GRINDA FORNER

LUIS VILLEGAS

kioskoymas#luis.villegascab@gmail.com

Este ingeniero de Caminos fue, junto a Gabriel Huidobro de la Cuesta, el director más longevo, con 23 años de mandato cada uno



DM

incendiada en 1902.

En 1906 entró en servicio, junto al acceso a la dársena de Maliaño, el muelle y el ferrocarril de la factoría Altos Hornos de Nueva Montaña, que había comenzado su actividad tres años antes. Dos años después, en 1908, se inauguró el dique seco de Gamazo, cuya obra se había comenzado en 1884, según el proyecto del ingeniero de Caminos Arturo Clemente, y cuya ejecución constituyó un reto para la ingeniería de la época, superando dificultades técnicas y financieras; esta impar obra cesó su actividad a finales de los años 80 y poco después fue declarada Bien de Interés Cultural, con la categoría de Monumento; en la actualidad este complejo portuario está abierto al público y es muy apreciado por los ciudadanos y visitantes de Santander.

En los años 1908 y 1909 se inauguraron dos bellos edificios proyectados por Jesús Grinda: el primero es una nave almacén asociada al citado dique de Gamazo, que recientemente ha sido rehabilitada y ahora es un centro de exposiciones; el segundo fue un inmueble para uso de desinfección, y que no se conserva en la actualidad, se situaba al final de los muelles de Maliaño, en la entrada a la dársena homónima.

En 1910 se inauguró el Depósito General de Tabaco en Rama, ubicado en los Arenales del ensanche de Maliaño, junto a su muelle. Se trataba de un gran complejo de nueve naves implantado en un solar de 12.000 metros cuadrados y que proporcionó al puerto un sistemático tráfico tabaquero durante varias décadas; una vez cesado su uso primigenio, esta gran infraestructura fue rehabilitada en 2009 como Biblioteca y Archivo Central de Cantabria.

En 1912, el puerto recuperó la concesión privada que existía sobre los muelles de Maliaño, con lo que ganó una importante área para la actividad portuaria. La primera obra que se abordó fue la reconstrucción del muelle saliente donde estuvo amarrado el Cabo Machichaco y se dragó su entorno, con ello se habilitó para el atraque de vapores y devino en el conocido como Muelle de Trasatlánticos.

Para finalizar, se recogen otro par de actividades de este singular ingeniero. En 1903 pertenecía a la Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos de Santander, este año, junto con el arquitecto Alfredo de la Escalera y Amblard, emitió un informe sobre el estado de conservación del Claustro de la Colegiata de Santillana del Mar y de la Cueva de Altamira, que exponía como necesarias y urgentes su restauración y se solicitaba a las Reales Academias de la Historia y de Bellas Artes de San Fernando que participara en dichos trabajos.

En 1908 Jesús Grinda y Forner, sustituyó al eminente ingeniero de Caminos Eduardo Saavedra Moragas en la Comisión Consultiva Internacional del Canal de Suez, que había estado representando a España en sus reuniones desde 1884 a 1906, Grinda estuvo en esta comisión hasta 1923.

Catedrático de la Universidad de Cantabria - Jubilado. Correspondiente de la Real Academia de Doctores de España. Autor de la trilogía 'Un viaje por los caminos y puentes de Cantabria'.

Jesús Grinda Forner, junto a su sucesor Gabriel Huidobro de la Cuesta, son los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que han estado al frente de la dirección del Puerto de Santander durante más tiempo, 23 años cada uno; sus mandatos han supuesto una parte sustancial de los últimos 152 años de esta importante infraestructura de transporte, desde que en 1872 se creó la Junta de Obras del Puerto, actual Autoridad Portuaria.

Jesús Grinda nació en Madrid en 1854, se tituló como ingeniero en 1880 y contribuyó, como se expondrá, de modo relevante al desarrollo del puerto; además, estuvo involucrado en otras actividades profesionales y culturales, y fue Correspondiente de la Real Academia de la Historia. Su vida estuvo ligada en parte a Santander, se casó con Joaquina López Dóriga, con la que tuvo varios hijos. Se jubiló en 1921, siendo inspector general del Cuerpo de Caminos y presidente de Sección del Consejo de Obras Públicas. Falleció en 1928, a los 74 años de edad.

Grinda fue nombrado director de la Junta de Obras del Puerto en 1894, al año siguiente de la explosión del vapor Cabo Machichaco, la tragedia más importante que ha sufrido la ciudad, en ella perecieron 590 personas y hubo 525 heridos de consideración; entre los fallecidos se encontraba el ingeniero director del puer-

to Ricardo Sáenz de Santa María.

Su primera obra de relevancia fue culminar en 1897 la gran dársena de Molnedo o de Puertochico, que está protegida al sur por un espigón de cantería de gran calidad, de 480 metros de largo y 15 metros de ancho, estando conformado por un potente muro pétreo hacia la canal y en su interior por 42 bóvedas de medio punto; se trata de uno de los grandes proyectos que planteó el ingeniero de Caminos José de Lequerica, durante su etapa de director de la Junta.

Entre 1898 y 1901 se cerró la bocana de la antigua dársena de la Ribera, actuales Jardines de Pereda, y se procedió a su relleno, con arenas y productos del dragado de la bahía, y con escombros de obras de la ciudad, entre otros los de la demolición del castillo de San Felipe.

En 1900 se inauguró la Grúa de Piedra, su estructura de hierro se hizo en Liverpool y con su máquina de vapor era capaz de mover 30 toneladas, se apoya en una potente base de sillares que descansan en el lecho marino y esto condujo a que se la denominara con el llamativo nombre con que hoy se la conoce; en 2017 fue rehabilitada y ha pasado a ser un hito muy valorado por los santanderinos y un monumento histórico del puerto.

Durante el mandato de Grinda se exportó gran cantidad de hierro de los yacimientos de la Sierra de Cabarga. Para facilitar

la carga de los barcos se hicieron algunos cargaderos al sur de la bahía, entre ellos el de Orconera en Astillero, o 'puente de los ingleses', que a los cien años de su erección fue rehabilitado y es ahora un Bien de Interés Local. El auge de estos envíos de mineral se produjo en los primeros quince años del siglo XX, cuando se superó el medio millón de toneladas anuales y en 1909 y 1910 la cifra alcanzó el millón. Ello hizo que en este año se alcanzara el récord de tráfico del puerto con algo más de 1,4 millones de toneladas movidas, cifra que no consiguió superarse hasta 1957.

Dos edificios, que ya no se conservan, se inauguraron en 1904 y 1905: el primero fue el dedicado a la Comandancia de Marina, que se ubicó junto al muelle norte de la dársena de Molnedo, en la actual calle Gamazo y que, asimismo, acogió a los Prácticos del puerto; el segundo inmueble fue la estación del ferrocarril de la Costa, situada en la actual plaza del Machichaco, próxima al lugar donde tuvo lugar la trágica explosión del homónimo mercante, y que vino a suplir a la terminal provisional situada frente al muelle de Albareda, al suroeste de los jardines de Pereda, y que fue

Su primera gran obra de relevancia fue culminar en 1897 la gran dársena de Molnedo o de Puertochico