

GRUA de PIEDRA en SANTANDER

(CANTABRIA)

JOAQUIN BEDIA TRUEBA – Santander * 2017 



GRUA de PIEDRA - SANTANDER

Una grúa con historia, una grúa Patrimonio Industrial, una grúa respetada, una grúa querida por todos los vecinos de Santander que la conocemos desde que nacimos.

He aprovechado los carteles que se pusieron durante su restauración y la de su contorno, pues he comprobado que la explicación está muy clara y es breve, ideal para saber la historia de esta grúa-monumento situada en el centro de la ciudad de Santander.

*Sólo esa torreta de piedra
cómplice de desengaños y encuentros,
pregunta a la brisa del viento
por los deseados besos de los amantes
y las lágrimas de los últimos sentimientos.*



GRUA de PIEDRA en SANTANDER (Cantabria)

JB

HISTORIA DE UNA GRÚA

1896

La Junta de Obras del Puerto de Santander adjudica la construcción de una grúa de vapor de 30 toneladas de fuerza a los ingenieros Federico V Sheldon y Otto Gerditz en **1896**. Hasta ese momento, la grúa de mayores prestaciones que había en el puerto cargaba sólo 8 toneladas y los barcos con cargas mayores debían recalzar en el puerto de Bilbao, con el consiguiente perjuicio para la actividad comercial de Santander.

1900

El **17 de mayo de 1900** entró en funcionamiento la Grúa de Piedra en el muelle de Maura o de la Monja, el mismo lugar en el que permanece hoy en día. Fue la actuación más ambiciosa de cuantas se ejecutaron dentro del Plan de Mejoras de la Costa Norte de la Bahía de Santander, ideado para dotar a la ciudad de unas instalaciones portuarias modernas y competitivas.

74.820

El coste total de la construcción y colocación de la Grúa de Piedra fue de **74.820 pesetas** de la época, unos 450 euros al cambio. Una cantidad respetable, si tenemos en cuenta que en la actualidad equivaldría a más de un millón de euros. De esa cantidad 70.500 pesetas correspondían a la grúa de vapor y 4.320 pesetas a un mecanismo adicional que permitía mover la grúa de forma manual con cargas menores.

PIEDRA

Aunque la grúa de mayor fuerza de cada puerto solía llamarse «grúa titán», la del puerto de Santander pronto sería conocida como «**grúa de piedra**», en referencia al pedestal de sillería que la elevaba sobre el muelle de madera. Los bloques con los que se construyó esta base proceden del histórico muelle de la Ribera.

90

Desde su puesta en marcha en 1900 hasta los esporádicos servicios que aún prestaba en la década de 1990, la Grúa de Piedra ha sido un testigo de excepción de **90 años** de actividad comercial en el frente marítimo de la ciudad. Tras el traslado a Raos de los muelles de mercancías, la grúa permanece en su emplazamiento original, recordando ese vínculo secular entre Santander y su puerto, convertida en un icono.

LA GRÚA EN DATOS

30

La Grúa de Piedra era capaz de mover **30 toneladas** gracias a una potente máquina de vapor y a su robusta estructura metálica, construida con acero de la mejor calidad. Las pruebas de carga se realizaron con una gabarra de madera lastrada con vigas, cables de acero y cadenas que pesaba 36 toneladas, carga que la grúa movió sin dificultad. Con esa potencia, era capaz incluso de mover una pesada locomotora de vapor.

10

Para cargas menores de **10 toneladas**, la grúa contaba con un mecanismo manual que, a pleno esfuerzo, necesitaba la fuerza de seis hombres para mover la mercancía. En vacío, era suficiente con dos hombres para accionar el ingenio. Era una forma eficiente y económica de cargar y descargar barcos con fletes más ligeros, como pescado o grano.

14

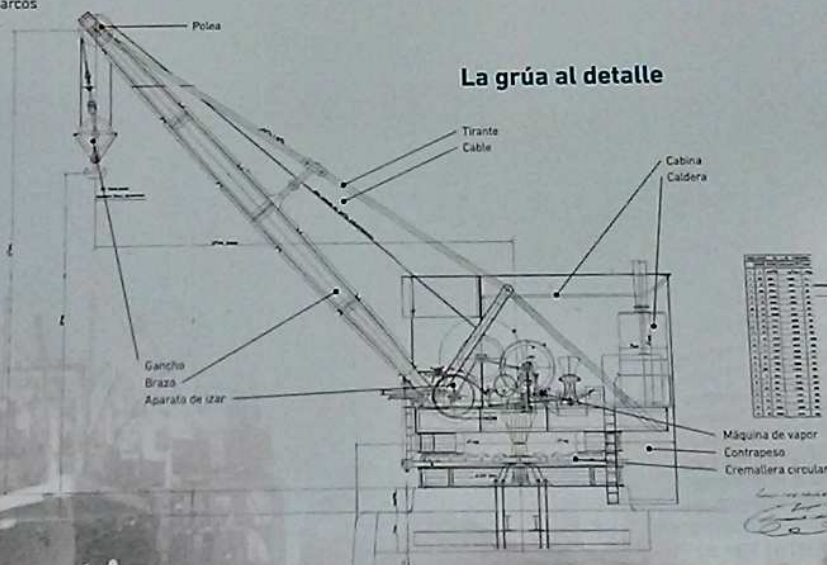
La polea de la Grúa de Piedra se alza **14 metros** sobre el piso del muelle y el cable permitía elevar cargas desde 23 metros, más que suficiente para realizar su trabajo incluso en la bajamar de las mareas más vivas.

48

El peso total de la grúa, sin contar con la base de piedra sobre la que se apoya, es de **48 toneladas**. En su parte trasera se dispone un contrapeso de 34 toneladas que permite contrarrestar la tensión de las cargas más voluminosas.

151.494,42

La rehabilitación de la Grúa de Piedra la realiza Calvo Construcciones y Montajes S.L. bajo la dirección del arquitecto Francisco Rebollo Calvo. Está presupuestada en **151.494,42 euros** y cuenta con un plazo de cuatro meses para su ejecución. El brazo, el cable de elevación de cargas, los contrapesos y otros elementos metálicos se han desmontado y transportado a taller para su reparación y posterior reposición en su emplazamiento original. Otros elementos de la estructura como la cabina, los engranajes o la propia base de piedra serán restaurados in situ. Una vez concluidos los trabajos de rehabilitación, la grúa volverá a ocupar el lugar en el que ha permanecido más de un siglo como símbolo del indisoluble vínculo que siempre han mantenido la ciudad y su puerto.



HISTORIA de la GRUA de PIEDRA en SANTANDER

GRUA de PIEDRA - SANTANDER

JB

1896

La Junta de Obras del Puerto de Santander adjudica la construcción de una grúa de vapor de 30 toneladas de fuerza a los ingenieros Federico V. Sheldon y Otto Gerdtsen en **1896**. Hasta ese momento, la grúa de mayores prestaciones que había en el puerto cargaba sólo 8 toneladas y los barcos con cargas mayores debían recalar en el puerto de Bilbao, con el consiguiente perjuicio para la actividad comercial de Santander.

JB

1900

El **17 de mayo de 1900** entró en funcionamiento la Grúa de Piedra en el muelle de Maura o de la Monja, el mismo lugar en el que permanece hoy en día. Fue la actuación más ambiciosa de cuantas se ejecutaron dentro del Plan de Mejoras de la Costa Norte de la Bahía de Santander, ideado para dotar a la ciudad de unas instalaciones portuarias modernas y competitivas.

JB

74.820

El coste total de la construcción y colocación de la Grúa de Piedra fue de **74.820 pesetas** de la época, unos 450 euros al cambio. Una cantidad respetable, si tenemos en cuenta que en la actualidad equivaldría a más de un millón de euros. De esa cantidad 70.500 pesetas correspondían a la grúa de vapor y 4.320 pesetas a un mecanismo adicional que permitía mover la grúa de forma manual con cargas menores.

JB

PIEDRA

Aunque la grúa de mayor fuerza de cada puerto solía llamarse «grúa titán», la del puerto de Santander pronto sería conocida como «**grúa de piedra**», en referencia al pedestal de sillería que la elevaba sobre el muelle de madera. Los bloques con los que se construyó esta base proceden del histórico muelle de la Ribera.

JB

90

Desde su puesta en marcha en 1900 hasta los esporádicos servicios que aún prestaba en la década de 1990, la Grúa de Piedra ha sido un testigo de excepción de **90 años** de actividad comercial en el frente marítimo de la ciudad. Tras el traslado a Raos de los muelles de mercancías, la grúa permanece en su emplazamiento original, recordando ese vínculo secular entre Santander y su puerto, convertida en un icono.



JB

14

La polea de la Grúa de Piedra se alza **14 metros** sobre el piso del muelle y el cable permitía elevar cargas desde 23 metros, más que suficiente para realizar su trabajo incluso en la bajamar de las mareas más vivas.

JB

48

El peso total de la grúa, sin contar con la base de piedra sobre la que se apoya, es de **48 toneladas**. En su parte trasera se dispone un contrapeso de 34 toneladas que permite contrarrestar la tensión de las cargas más voluminosas.

JB

30

La Grúa de Piedra era capaz de mover **30 toneladas** gracias a una potente máquina de vapor y a su robusta estructura metálica, construida con acero de la mejor calidad. Las pruebas de carga se realizaron con una gabarra de madera lastrada con vigas, cables de acero y cadenas que pesaba 36 toneladas, carga que la grúa movió sin dificultad. Con esa potencia, era capaz incluso de mover una pesada locomotora de vapor.

10

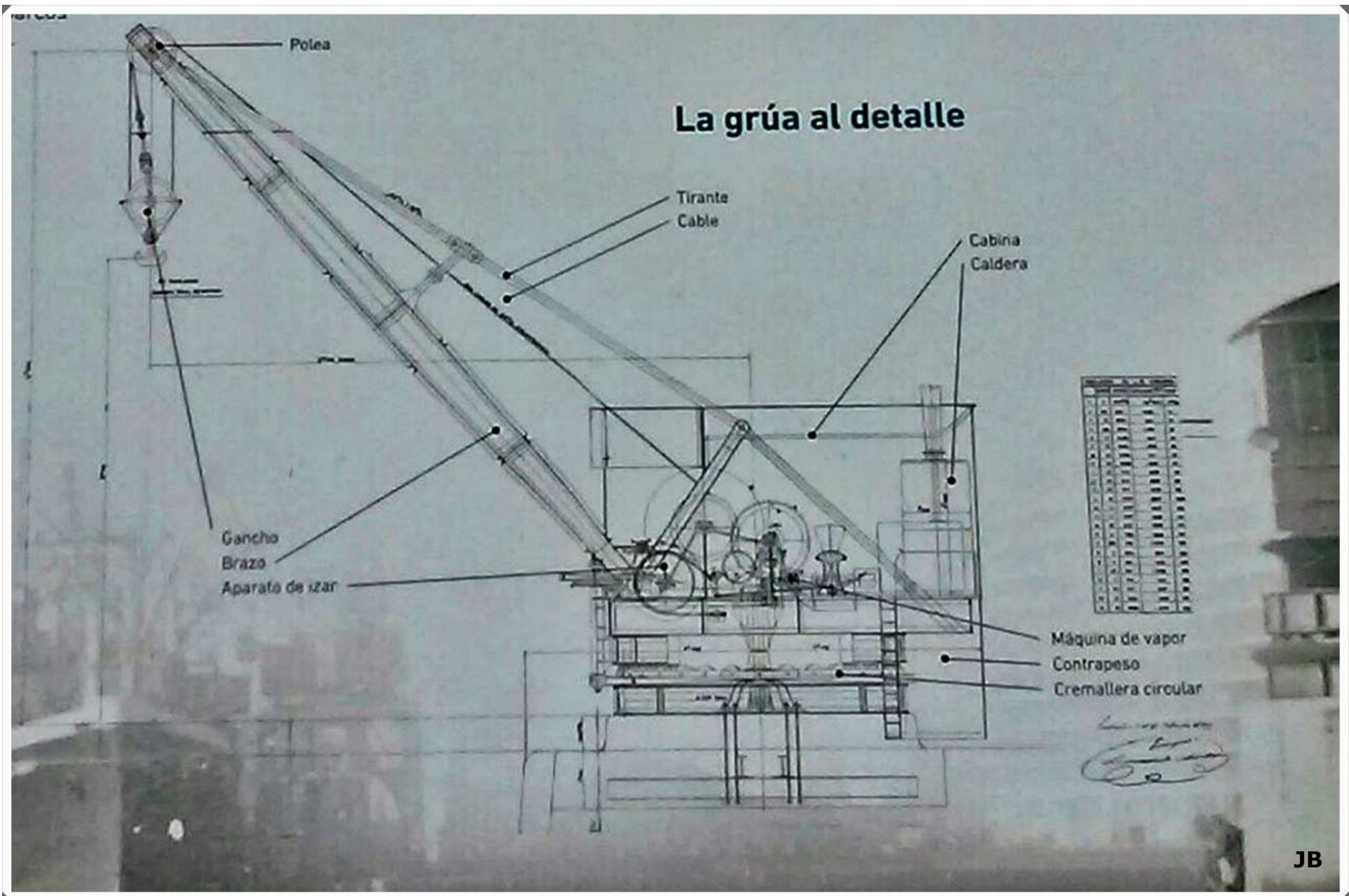
Para cargas menores de **10 toneladas**, la grúa contaba con un mecanismo manual que, a pleno esfuerzo, necesitaba la fuerza de seis hombres para mover la mercancía. En vacío, era suficiente con dos hombres para accionar el ingenio. Era una forma eficiente y económica de cargar y descargar barcos con fletes más ligeros, como pescado o grano.

JB

151.494,42

La rehabilitación de la Grúa de Piedra la realiza Calvo Construcciones y Montajes S.L. bajo la dirección del arquitecto Francisco Rebollo Calvo. Está presupuestada en **151.494,42 euros** y cuenta con un plazo de cuatro meses para su ejecución. El brazo, el cable de elevación de cargas, los contrapesos y otros elementos metálicos se han desmontado y transportado a taller para su reparación y posterior reposición en su emplazamiento original. Otros elementos de la estructura como la cabina, los engranajes o la propia base de piedra serán restaurados in situ. Una vez concluidos los trabajos de rehabilitación, la grúa volverá a ocupar el lugar en el que ha permanecido más de un siglo como símbolo del indisoluble vínculo que siempre han mantenido la ciudad y su puerto.

JB



GRUA de PIEDRA - SANTANDER

El desprendimiento del contrapeso de la Grúa de Piedra en febrero de 2016 alertó sobre la necesidad de consolidar y recuperar este singular elemento del Patrimonio Industrial que lleva más de un siglo siendo una de las estampas más representativas del Puerto de Santander. La rehabilitación que se está llevando a cabo permitirá que la grúa, completamente recuperada de los achaques provocados por el paso del tiempo, vuelva a elevarse orgullosa sobre su pedestal junto al mar.

EL RETORNO DE LA **GRÚA** DE **PIEDRA**



GRUA de PIEDRA - SANTANDER



GRUA de PIEDRA y CENTRO BOTIN en SANTANDER

JB

FIN