

GRUPO TERCERO

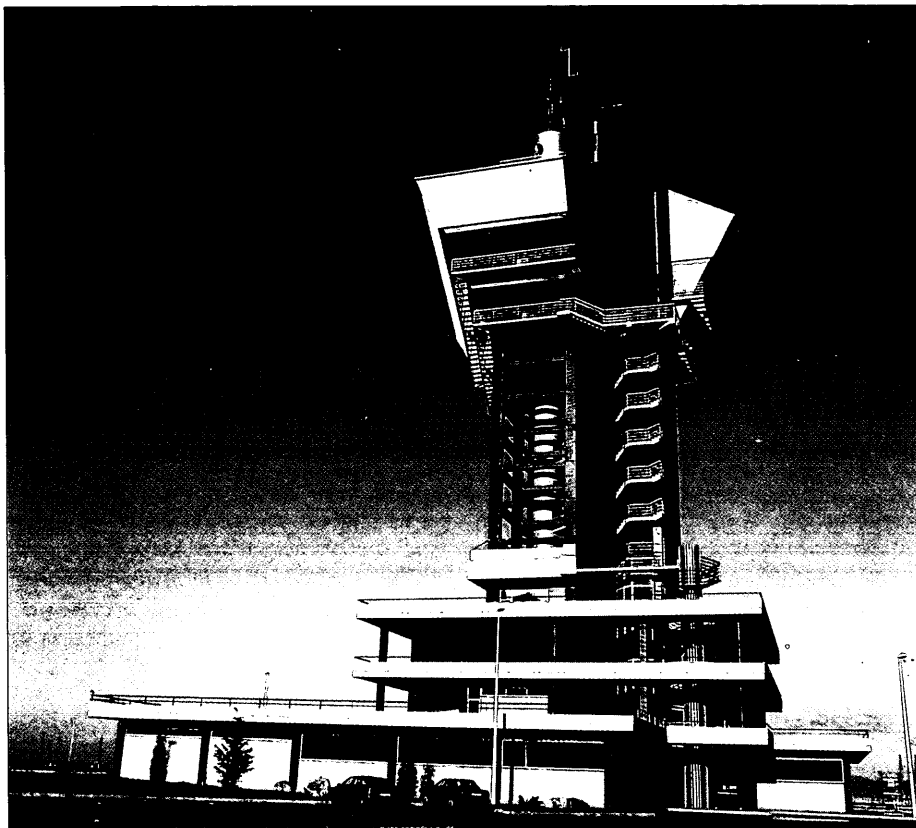
EDIFICACIÓN
(Y ESTRUCTURAS SINGULARES)

PROYECTO Nº 23

CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO MARÍTIMO

GIJÓN

ESPAÑA



FICHA TÉCNICA

Promotor:.....MOPTMA. Secretaría General para los Servicios de Transportes.
Dirección General de la Marina Mercante
Proyecto y Dirección de obra:Estudio Integral de las Artes, S.L.
Arquitecto, Luis Serrano Castañer
Empresa constructora:UTE: Ferpi - Peninsular de Contratas, S.A.
Presupuesto:.....353,4 millones de pesetas
Plazo de ejecución:.....12 meses

CARACTERÍSTICAS

Superficie del terreno6.000 m²
Superficie construida3.406 m²

Planta Baja:.....1.332 m ²	Planta 11ª:.....185 m ²
Planta 1ª:.....396 m ²	Planta 12ª:.....323 m ²
Planta 2ª:.....275 m ²	Planta 13ª:.....391 m ²
Planta 3ª:.....126 m ²	Planta 14ª:.....126 m ²
Planta 4ª:.....27 m ²	Planta 15ª:.....27 m ²
Planta 5ª a 9ª:.....135 m ²	Planta 16ª:.....36 m ²
Planta 10ª:.....27 m ²	

La seguridad en el mar, tanto de las vidas humanas como del propio ecosistema, constituye un constante motivo de preocupación para los gobiernos de los estados que asumen con todas sus consecuencias la responsabilidad de velar por el interés general de los ciudadanos. El primer Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación, que se comenzó a aplicar en 1989, organizó ya un sistema de Salvamento Marítimo. Con la entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, el Servicio de Salvamento Marítimo recibió un decisivo impulso, al crearse la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al MOPTMA.

La Dirección General de la Marina Mercante, como consecuencia de la puesta en práctica de un ambicioso plan de realizaciones y dotaciones en orden a la reestructuración de sus competencias y a la satisfacción de trascendentales necesidades en el ámbito de la mar, derivadas de seculares deficiencias, encarga la redacción del proyecto para la construcción de un edificio de Capitanía del Puerto, con múltiples dependencias y torre de control marítimo, a ubicar a la altura del espigón nº 2 del recinto portuario de El Musel-Gijón.

La ubicación en El Musel y la función concreta que debe desempeñar son condiciones fundamentales en la determinación de elementos arquitectónicos constructivos.

El edificio dispone de 15 plantas para garantizar la visibilidad sobre toda la bahía del puerto, tanto de mercancías como deportivo. La comunicación con los radares de la costa se efectúa a través de un repetidor colocado en lo alto del Cabo Torres, por lo que la visión directa se requiere exclusivamente para la observación, mediante catalejo de alta precisión colocado en la planta doce, de cualquier movimiento de las embarcaciones en la zona mencionada. Dicho catalejo se ubica en la parte más aguda del cuerpo de la torre, diseñada en forma de pico de ave, que amplía al máximo el campo de visión y reduce al mínimo la resistencia de los vientos predominantes en los meses de verano, puesto que se orienta en dirección NW, determinada por los mismos, y, a la vez, eje del puerto de El Musel. La sujeción del cuerpo-cabeza de la torre se realiza mediante estructura de hormigón en cuadrículas de 6x6 m, que al abaratar considerablemente la realización de un edificio tan elevado, permite asignar presupuesto

a elementos de alta tecnología para resultar un presupuesto final similar al de un edificio equivalente de tipo convencional.

La materialización espacial de las funciones que integran el edificio general se plantea según los conceptos de diaphanidad, confort y movilidad.

El solar, que es un rectángulo de 120x50 m, se divide en dos zonas conectadas y bien diferenciadas: edificio con torre y helipuerto. Aparcamiento para vehículos y jardines rodean ambas zonas.

El helipuerto se sitúa en el lado Noroeste previendo la entrada de helicópteros por el Noreste, directamente desde el mar, donde los obstáculos a una cierta altura son inexistentes.

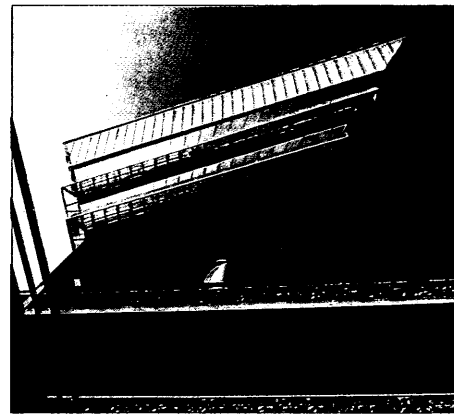
El edificio con torre se sitúa en el extremo contrario, se divide en cuatro plantas de oficinas, otras cuatro de torre y un mirador panorámico en la cubierta para hacer participar a los ciudadanos de la labor de la Marina Mercante Española. De quinta a novena planta, ambas incluidas, constituyen meros descansillos de la escalera de acceso a la torre y salidas de seguridad de ascensores y quedan abiertas a la intemperie donde, además de la estructura general, se encuentra el gran vástago

central cuya función estructural de resistencia a la torsión por efecto del viento sobre las plantas más altas, queda enriquecida al constituir núcleo vertical fundamental para todas las instalaciones.

Las oficinas, a su vez, se dividen en otras dos partes: salvamento, vertido al helipuerto, a los accesos rodados y al muelle donde atracan las lanchas de salvamento y remolcadores y, capitania, que contendrá los servicios de inspección, inscripciones, permisos, solicitudes, etc.

La zona de salvamento comprende tres ambientes muy distintos: el primero, en planta baja, abierto al gran público, para información general, administración, dirección y exposiciones; el segundo, en plantas segunda y tercera, de uso interno para los funcionarios encargados de este servicio; el tercero, en las plantas más altas, para servicio directo a la mar y todo lo que allí sucede.

En cuanto a las funciones principales de oficinas y torre de control, el volumen pretende establecer un fuerte diálogo entre dos lenguajes contrapuestos: la solidez y la opacidad con el vacío y la transparencia: la racional ortogonalidad del paralelepípedo de vidrio-espejo que aloja el contenido con la pi-



rámide irregular truncada de vidrio sin carpintería que encarna la torre.

Las comunicaciones se encajan en otro volumen con otro tratamiento muy diferente: la torre y su núcleo de comunicaciones. En diagonal con la torre se dispone la salida de emergencia de escalera helicoidal.

El aspecto de arqueología industrial de las plantas más bajas que constituyen la base del conjunto, pretende entroncar con la estética portuaria actual. ●

