

I. COMUNIDAD AUTÓNOMA

3. OTRAS DISPOSICIONES

Consejo de Gobierno

15053 Decreto n.º 316/2009, de 25 de septiembre, por el que se declara bien de interés cultural, con categoría de monumento, el Embarcadero el Hornillo, en Águilas (Murcia).

El artículo 10.UNO.14 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia establece la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma en materia de patrimonio cultural, histórico, arqueológico, monumental, artístico, paisajístico y científico de interés para la Región.

La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, por Resolución de 9 de octubre de 2007, incoó expediente de declaración como bien de interés cultural, con categoría de monumento, a favor del embarcadero El Hornillo, en Águilas (Murcia).

De acuerdo con el artículo 16.2 de la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en la tramitación del expediente han emitido informe favorable a la declaración la Universidad Politécnica de Cartagena y la Real Academia Alfonso X el Sabio.

En consecuencia, terminada la instrucción del expediente, la Consejería de Cultura y Turismo considera que procede declarar bien de interés cultural, con categoría de monumento, el embarcadero El Hornillo, en Águilas (Murcia), de acuerdo con lo previsto en los artículos 2 y 3.2 de la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

En virtud de lo expuesto en el artículo 13.1 de la Ley 4/2007, de Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, a propuesta del Consejero de Cultura y Turismo y previa deliberación del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia del día 25 de septiembre de 2009

Dispongo

Artículo 1

Se declara bien de interés cultural, con categoría de monumento, el embarcadero El Hornillo, en Águilas (Murcia), según descripción que consta en el anexo I y documentación y planos que figuran en su expediente.

Artículo 2

Se define el entorno de protección del bien con la delimitación que consta en el anexo II y en el plano adjunto.

Contra el presente Decreto, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse, con carácter potestativo, recurso de reposición ante el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, dentro del plazo de un mes a contar desde el día siguiente a su notificación o publicación, conforme a los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero), o directamente

recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, de acuerdo con lo previsto en los artículos 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Dado en Murcia, 25 de septiembre de 2009.—La Presidenta en Funciones, María Pedro Reverte García.—El Consejero de Cultura y Turismo en Funciones, Constantino Sotoca Carrascosa.

Anexo I

Descripción y datos históricos

La "Compañía inglesa de ferrocarril del Sur de España" realizó entre 1887-1890 el tramo Águilas-Lorca, de ahí que aprovechando las condiciones naturales de la bahía, la proximidad a la estación del término municipal de Águilas y la rentabilidad de la carga de vapores por medio de un muelle-embarcadero, se solicitó una concesión para la construcción de un cargadero de mineral en la bahía. La construcción se realizó según proyecto del ingeniero Domingo Muguruza, siendo director de la Compañía de ferrocarril Gustavo Guillman, que a su vez fue director de las obras.

Aunque las obras concluyeron en 1902, fue inaugurado oficialmente el 18 de agosto de 1903 con la carga del vapor inglés Greatland, como vía de prueba.

La exportación masiva de minerales provenientes de las minas de la sierra de Bacares se mantuvo hasta bien entrado 1968 en que dejó de funcionar. En el año 1918 este embarcadero soportó un tráfico superior a las 800.000 toneladas, estando considerado el segundo en importancia de España.

La construcción del embarcadero de mineral obligó a realizar obras complementarias como:

-Un enlace entre la estación de Águilas y el embarcadero por un ramal de 1.177 metros, contando en su recorrido con un puente de hierro que salva la rambla de Las Culebras con cuatro tramos de diez metros de luz y una alcantarilla de bóveda de acceso a la playa.

-Los depósitos superpuestos a los túneles de entrada y salida a la plataforma y que permitía el almacenamiento de mineral cuando no había barcos atracados para recibirlo directamente.

Las características más destacables del embarcadero residen en que sobre una base de hormigón se asienta la estructura metálica formada por tres filas de 39 columnas de hierro unidas entre sí dos a dos por unos tirantes dispuestos en forma de "cruces de San Andrés", para asegurar el arriostamiento de la misma y conectadas por refuerzos roblonados con perfil tipo raíl. Un total de 117 columnas de 10'40 metros de altura sostienen la plataforma por la que discurren tres vías de 12 metros de ancho y a una altura total sobre el nivel del mar de 11'30 metros, siendo su longitud de 170 metros. La altura total sumando la base de hormigón y las columnas es de 22 metros.

Los túneles de descarga consisten en tres galerías que preceden a la obra de fábrica de la plataforma del embarcadero. Éstos se construyen con la finalidad de almacenar el material en su techo, hasta la llegada de los vapores. En ese momento, se hace descender el material de hierro, a través de las toberas hasta el interior de los túneles. El mineral cae directamente sobre las vagonetas dispuestas para ese fin. Desde las vagonetas se dirigen por las vías del túnel hasta llegar al muelle, descargando el mineral directamente en los vapores. El

tren atraviesa el puente de la Rambla de las Culebras, y una vez allí, por medio de una aguja se procede a la desviación de las vagonetas hacia las dos bocas de los túneles. Por vía férrea, tan solo se tiene acceso a dos de las tres bocas que constituyen las galerías. La tercera de las bocas se utiliza exclusivamente para el transporte del mineral desde el depósito hasta el embarcadero.

Las longitudes de los túneles son de 150 metros para los de dos bocas que cuentan con acceso ferroviario, y de 200 metros para la boca que no lo tiene. Las bocas de los túneles son rectangulares con bóveda semicircular. Los hastiales son rectos de 3,05 metros de altura, el ancho de las bocas es de 4 metros y el radio es de 1,5 metros. La parte superior, correspondiente a las bóvedas, se halla exteriormente revestida de ladrillo. El resto del túnel no tiene revestimiento alguno.

En el túnel de 200 metros las toberas se disponen de dos en dos, simétricamente a ambos lados, cada 11 metros de longitud. En los otros dos túneles de 150 metros las toberas se disponen en zig-zag.

A partir de 1936 el embarcadero dejó de embarcar mineral, debido a las circunstancias de la guerra. En ese momento, los talleres transforman sus instalaciones para construir material de guerra, fundamentalmente proyectiles, mientras que las piezas de artillería se hacen dentro de los túneles del embarcadero. Lógicamente, para prevenir los bombardeos, los depósitos se llenaban de mineral. Dentro de los túneles se colocan tornos y todas las herramientas necesarias para hacer las distintas piezas de los cañones. Una vez finalizado el ensamblaje de las piezas de artillería se colocaban en la punta del embarcadero y desde allí se realizaban prácticas para hacer blanco con la isla del Fraile.

El cargadero del Hornillo fue cerrado oficialmente el 15 de julio de 1973, aunque ya desde diciembre de 1970 había dejado de prestar servicio.

Justificación

La importancia crucial de proteger este tipo de patrimonio arquitectónico industrial, se debe a una mayor sensibilización de la sociedad actual en aras a su defensa que permite preservar unos edificios bellos por sí mismos y que ejemplarizan además unas formas de vida perdidas tras los comienzos de la revolución tecnológica.

En la actualidad existe una escasa presencia de este tipo de embarcaderos de mineral en España, conociendo la existencia de al menos el del Alquife en Almería y el muelle-embarcadero de la Compañía Riotinto, sobre el Río Odiel, en Huelva. Esta "arquitectura del hierro" atañe a tipologías surgidas al abrigo de la revolución industrial que comenzó empleándose en vías férreas y posteriormente en puentes y mercados.

Anexo II

Delimitación del entorno

El entorno de protección está conformado por el espacio que discurre en sentido longitudinal por el ramal que va desde el mar hasta la rambla de las Culebras, incluido el puente.

Coordenadas UTM de los puntos del perímetro del entorno:

UTM X	UTM Y
X=626979.7942	Y=4141418.3478
X=626994.8077	Y=4141415.9132



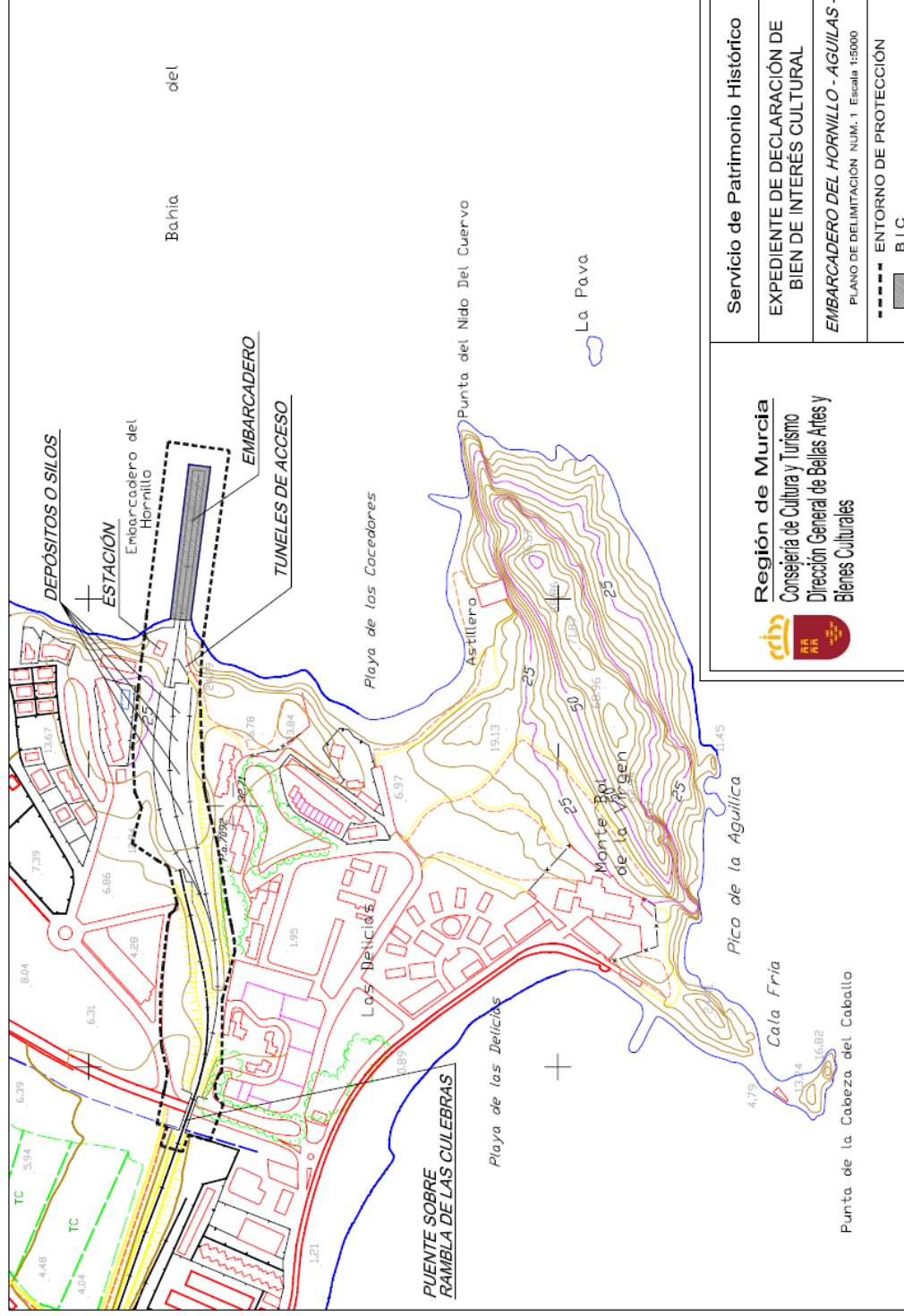
UTM X	UTM Y
X=627021.3180	Y=4141422.2702
X=627039.8481	Y=4141423.3523
X=627077.5847	Y=4141423.3523
X=627105.7885	Y=4141420.8972
X=627151.2995	Y=4141415.9132
X=627163.0012	Y=4141413.6216
X=627167.3950	Y=4141408.2035
X=627174.3753	Y=4141405.7616
X=627210.3365	Y=4141413.9750
X=627214.1102	Y=4141415.3069
X=627220.3257	Y=4141426.4061
X=627238.7503	Y=4141453.4880
X=627276.9314	Y=4141443.4987
X=627293.5801	Y=4141450.8242
X=627341.3065	Y=4141453.0440
X=627374.3819	Y=4141449.2703
X=627403.6837	Y=4141447.2725
X=627437.2031	Y=4141443.2768
X=627460.0673	Y=4141440.3910
X=627481.4606	Y=4141438.3657
X=627667.3465	Y=4141415.2530
X=627658.0536	Y=4141349.9293
X=627451.6962	Y=4141378.6280
X=627421.0842	Y=4141380.2679
X=627399.6880	Y=4141381.5655
X=627376.6017	Y=4141380.4556
X=627356.4013	Y=4141380.0116
X=627340.8625	Y=4141379.1237
X=627298.6857	Y=4141376.9039
X=627292.6922	Y=4141375.5720
X=627287.1426	Y=4141374.6840
X=627264.7223	Y=4141369.5784
X=627240.3695	Y=4141363.2032
X=627198.3393	Y=4141356.1981
X=627176.6237	Y=4141352.6956
X=627169.1844	Y=4141351.4787
X=627151.2101	Y=4141347.9810
X=627144.7976	Y=4141346.7179
X=627134.9845	Y=4141344.6776
X=627123.6170	Y=4141343.9975
X=627072.4851	Y=4141357.3694
X=626995.2350	Y=4141358.0353
X=626990.3514	Y=4141362.0310
X=626979.6962	Y=4141365.3607
X=626967.7091	Y=4141364.2508
X=626959.7177	Y=4141356.4814
X=626921.3147	Y=4141370.6883
X=626927.6312	Y=4141393.3432
X=626909.5731	Y=4141400.0075
X=626916.0224	Y=4141423.0101
X=626936.0153	Y=4141416.1308
X=626939.4549	Y=4141427.3096
X=626971.8514	Y=4141420.2358

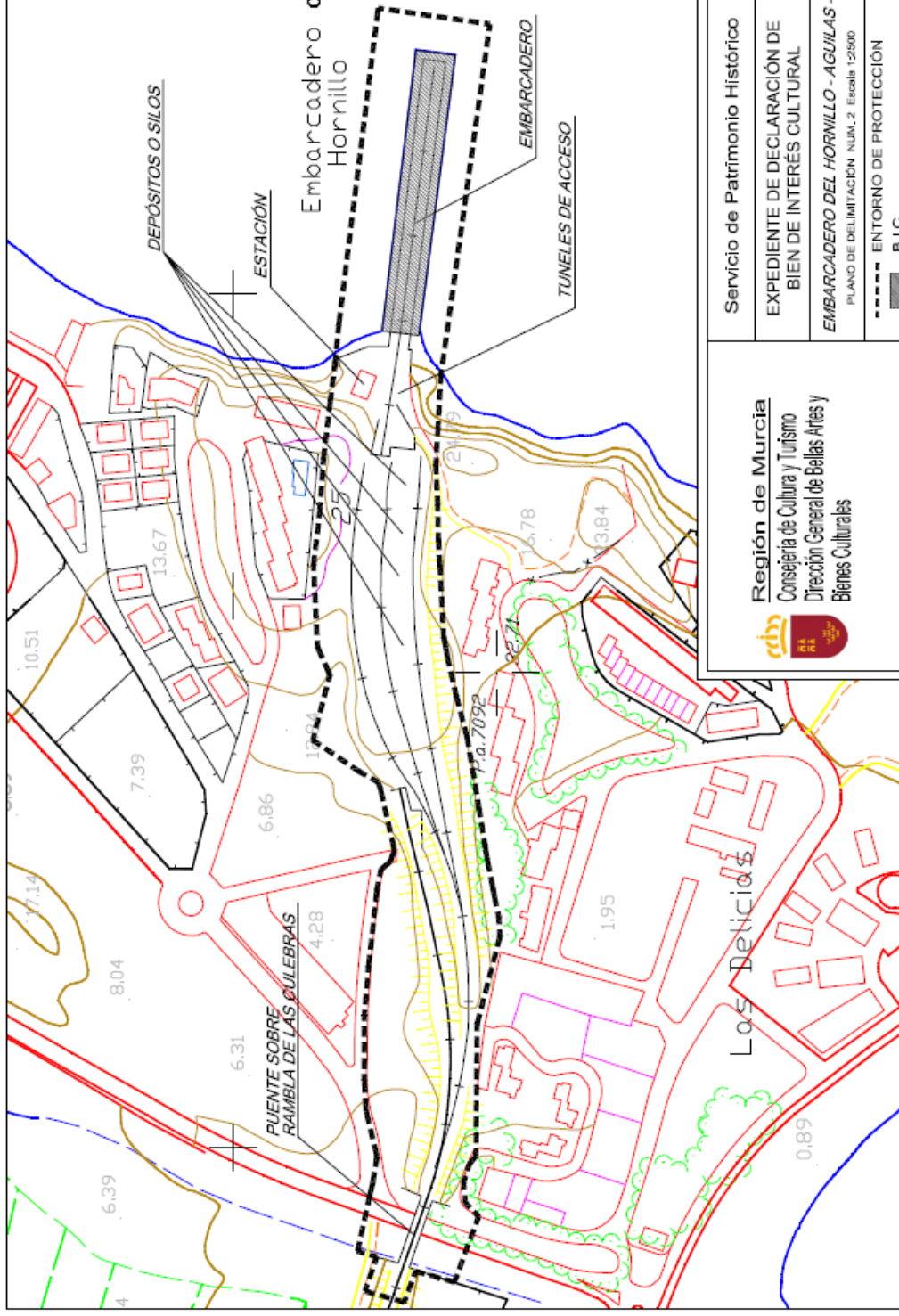
La delimitación de este entorno es necesaria no sólo para la protección del embarcadero, sino también de sus partes integrantes, pertenencias y accesorios como son el edificio de la Estación del Hornillo con sus anexos, túneles de acceso al embarcadero, depósitos o silos y el talud donde se ubican estos dos últimos elementos.



Este entorno está justificado, además, por constituir su ámbito inmediato y por formar un entorno visual y ambiental, en el que cualquier intervención que se realice puede suponer una alteración de las condiciones de percepción del bien y del espacio que lo rodea.

Todo ello según planos adjuntos.





 Región de Murcia Consejería de Cultura y Turismo Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales	Servicio de Patrimonio Histórico
	EXPEDIENTE DE DECLARACIÓN DE BIEN DE INTERÉS CULTURAL
	EMBARCADERO DEL HORNILLO - AGUILAS - PLANO DE DELIMITACIÓN NUM.2 Escala 1:2500
	--- ENTORNO DE PROTECCIÓN ■ B.I.C.