

Cargadero Parte Marítima

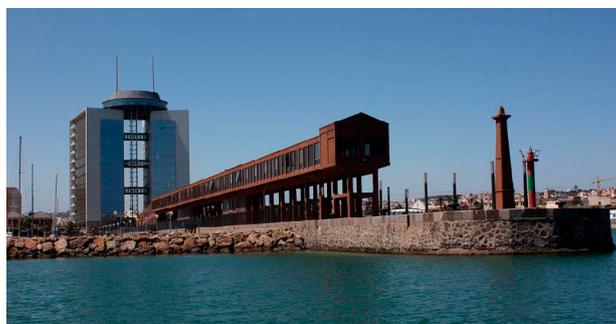
AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

La descripción técnica de este proyecto era el siguiente:

– Viaducto de las cintas de carga y nave elevada. La longitud total del viaducto de cintas es de 273,44 m, siendo 176,39 m. de la parte horizontal y 97,05 m de la parte inclinada. El viaducto se apoya en pilares de hormigón armado trabados transversal y longitudinalmente con vigas de hormigón. La nave de cintas se eleva hormigón para la protección del material y del personal.

– Muelle de embarque. La longitud total era de 312,94 m, desde el arranque hasta el morro donde estaba instalada la farola de situación. De ellos, los 97,05 primeros metros son de rampa ascendente, 176,39 m corresponden al tramo horizontal atracable, y otros 39,50 m (también con paramento atracable) donde estaba instalada la farola de situación.

En el arranque del muelle y en una longitud de 97,05 m se emplearon bloques de 2 m³ ordenados paralelamente al eje del muelle. A continuación, y hasta el final del muelle, los dos paramentos trabados con vigas transversales están contruidos con bloques de 16m³. colocadas a tizón y junta encontrada, retallados al interior 0,20 m cada hilada respecto a la inferior y relleno con escollera el espacio resultante en el trasdós de los bloques. Sobre los muros de bloques fueron ejecutados con mampostería hidráulica los muros de andén, con altura de 3,41 m sobre el nivel de la pleamar, talud de 1/100 y coronación de sillería de 0,75 x 0,75 m. y a nivel del piso del muelle resulta un andén con anchura de 14,40 m. que fue pavimentado con adoquines de la cantera de Sidi Musa, en el Atalayón.



Sobre este pavimento fueron colocados los carriles de la vía de las torres de carga (3,50m de ancho) o apiladores, con brazo variable en altura y desplazable sobre raíles, propulsadas con motor propio. Las torres iban equipadas con tres motores, cada uno para una función diferente: traslación, regulación de la altura de la pluma y propulsión de la cinta de carga: 12,25 y 20HP, respectivamente.

A lo largo del muelle de embarque hay colocados 22 norays, 11 a cada lado. Los colocados en la zona de atraque están hundidos hasta el nivel del andén para no obstaculizar los desplazamientos de las torres de carga.

– Capacidad de atraque. Para buques de 156/160 m. de eslora, 20 m. de manga, 10 m. sobre el nivel del mar y 8,20 m. de calado. El calado inicial fue disminuyendo con el paso del tiempo por motivo de los aterramientos del río de Oro.

INFORMACIÓN GENERAL

<p>Nombre oficial: Cargadero del Mineral</p> <p>Otros nombres: Cargadero Parte Marítima</p> <p>Referencia catastral: 5852702WE0055S0001EY</p> <p>Titularidad: Pública</p>	<p>Localización postal: Plaza del Mar S/N. 52004 Melilla</p> <p>Propiedad: Autoridad Portuaria de Melilla</p> <p>Superficie de la parcela: 1.627,60 m²</p> <p>Superficie construida: Largo: 249,80 m / Ancho: 8,40 m / Alto: 11,50 m</p>
---	---

INFORMACIÓN PATRIMONIAL

Protección

Tipo: BIC

Declarado: 5/12/1986

Publicado: 17/1/1987

Periodo uso (años):
1926-1980

Bienes inmuebles

Elemento

Bienes muebles

Edificio

Estado actual de conservación:

Malo - Regular

Boletín declaración:

BOE núm 15

Enlace web:

-

Elementos constitutivos:

1. Cargadero de Mineral: estructura de hormigón armado

ACTIVIDAD

Actividad industrial

Si

Detalle actividad:

Transporte y distribución

Clasificación

Post-industrial

Uso actual

No. Pasarela

AUTORÍA Y COMENTARIOS

Autoría:

-

Comentarios

-

DESCRIPCIÓN HISTÓRICA

El descubrimiento de las riquezas mineras en el antiguo Protectorado español no fue llevado a cabo por las grandes compañías mineras de la época. Pasaron desapercibidas hasta que unos comerciantes afincados en Melilla –los hermanos Charbit– con relaciones comerciales en la capital española, despertaron la curiosidad de un grupo de personas deseosas de invertir en las nuevas tierras de ‘provisión’.

Al mismo tiempo, Francia deseaba esta parte del Protectorado por los rumores sobre las riquezas que atesoraba el subsuelo del norte de Marruecos. Por todo ello, se fundaron dos grandes compañías mineras: la Compañía del Norte Africano (C.N.A.) –de capital francés– y la Compañía Española de Minas del Rif (C.E.M.R.) –inicialmente Sindicato Español de Minas del Rif–. En ambos casos, rápidamente hicieron valer el derecho sobre sus denuncias mineras, entrando incluso en litigios mineros, que se resolverían tras la promulgación del Dahir Jalifano de 20 de enero de 1914. Mientras esto sucedía, estas empresas acometieron las obras necesarias para sus fines, excepto los cargaderos.

En marzo de 1908, el ingeniero director de las obras del puerto de Melilla, D. Manuel Becerra Fernández, redactó un proyecto para un muelle de minerales y carbones. Este proyecto tuvo que reformarse para adaptarse a un mejor conocimiento de los yacimientos localizados en los montes Uixan y Afra. A partir de 1910 se hizo más evidente la necesidad de establecer embarcaderos para las distintas compañías mineras. El proyecto exigía ganar terrenos al mar en esta zona, cosa que sería muy fácil, estando el cerro de San Lorenzo en las proximidades. Se convocó un concurso de proyectos que se presentaron ante la Junta de Fomento el 21 de noviembre de 1911, sirviendo como ante-proyecto el presentado por D. Manuel Becerra Fernández. Presentándose los siguientes: el suscrito por D. José Pérez García, de Madrid, firmando el proyecto el ingeniero Sr. García Benítez y el firmado por D. Jaime Lindsay, de Bilbao.

Del mismo modo se convocó concurso para la construcción y tras la apertura de los pliegos presentados para la contratación de las obras de los cargaderos, resulta ganador el firmado por D. Juan Norman, en representación de Ropeways Limited (Londres), aún siendo la más cara, era la que mejor se ajustaba al pliego de condiciones establecido, reconociendo además, que la ubicación no era la más favorable para el desarrollo posterior de la ciudad. Debido a los retrasos en la construcción del puerto de Melilla y a los devastadores temporales que esta obra sufrió en esos años, el Gobierno autorizó en diciembre de 1914 la construcción de los cargaderos a las compañías privadas. La empresa encargada de la realización de la obra fue la constructora Gamboa y Domingo. Se construyó, en primer lugar, el depósito de minerales y el muelle de embarque, dejando para el final la zona de transición ya que se encontraba entre ambas la dársena de Santa Bárbara. Hasta que la Junta de Fomento no hubo terminado la nueva dársena para naves menores no se dio permiso a la C.E.M.R. para cerrarla, hecho que sucedió 15 de julio de 1.924, comenzando enseguida el pilotaje para la fundación de los tramos y prolongación de los viaductos, siendo terminada en marzo de 1.925.

