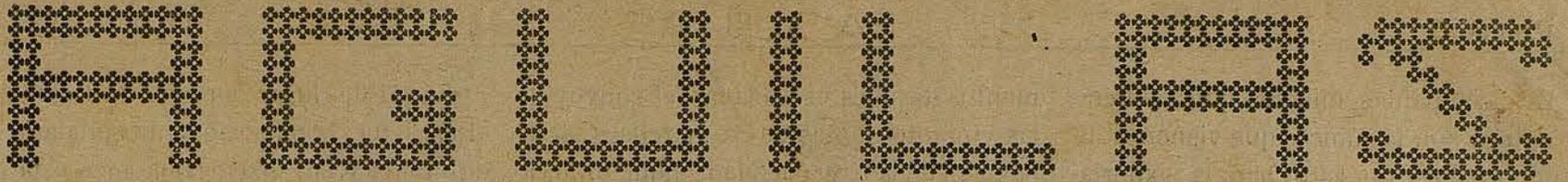


Fundado 22-6-927



REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Rey Carlos III

SEMANARIO INDEPENDIENTE

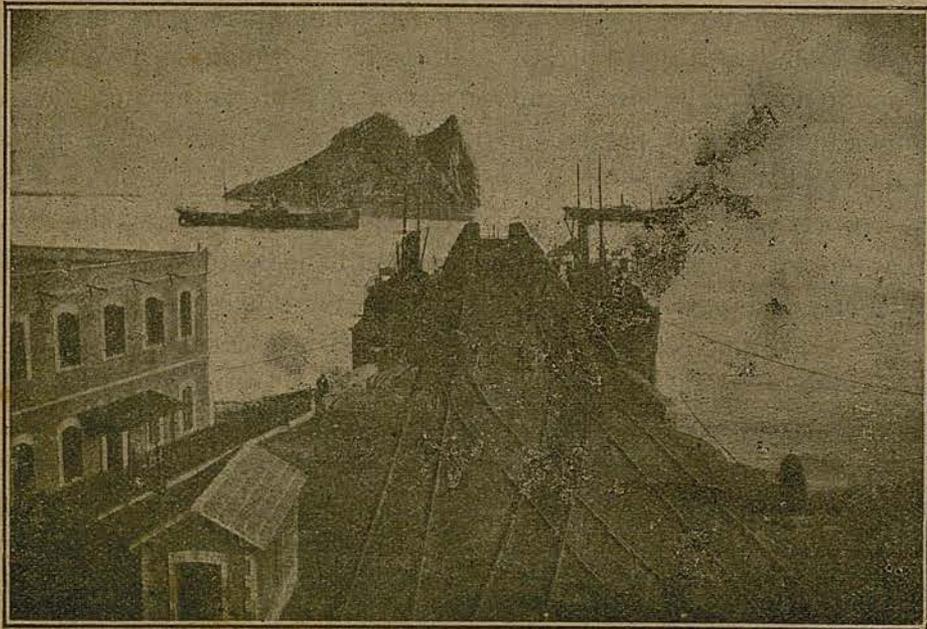
TALLERES: Plaza de la Constitución, 1

PRECIOS: Número suelto 0'20. — Por suscripción, 0'75 al mes. — España, 2'75 trimestre. — Extranjero, 13'50 al año.

AÑO I

AGUILAS 11 DE JULIO DE 1927

NÚM. 4



Embarcadero de Minerales del Hornillo

Es indudable que una de las cosas buenas que posee Aguilas y de las que nos sentimos orgullosos los aguileños, es esa magnífica y atrevida obra de ingeniería que se levanta en la bahía del Hornillo.

Dicho Cargadero permite la carga de dos buques a la vez, situado el uno en la parte norte y atracado el otro en la parte sur. Los materiales de la construcción que estamos reseñando, casi en su totalidad es integrada por el hierro, asentada sobre enormes bloques de cemento.

Desde hace unos años quedó instalada en el MUELLE una CINTA, evitándose con esa mejora tener que comenzar a mano la carga de determinados vapores cuyas escotillas, por su mucha altura, imposibilita el funcionamiento de la CANAL. Es sensible que estando dicho aparato preparado para accionar o girar hacia las dos partes o lados de atraque del Cargadero, únicamente pueda en la actualidad funcionar solamente hacia la parte sur.

A escasa distancia del MUELLE, ya en tierra firme, nos encontramos con los depósitos o TOLVAS, para cuya construcción aprovechose como sostenes laterales de los mismos, la propia roca del ma-

cizo montañoso en que se encuentran enclavados. La descarga de los wagones de mineral en los depósitos se realiza subiendo los trenes una pequeña pendiente, hasta quedar colocados a una elevación algo superior del nivel terminal de los depósitos propiamente dichos, bastando solamente hacer girar la palanca de los wagones para que, por su propio peso descienda el mineral a la tolva, resultando casi nulo el tiempo invertido en esa operación.

La operación de carga de depósito a wagon, cabe decirse se realiza a la inversa que la de descarga, toda vez que las unidades del convoy que ha de ser cargado penetran en el túnel, cuyo techo sirve de lecho al mineral depositado en la TOLVA, y colocado ya en los wagones en situación conveniente, por medio de una palanca se abren las vertederas, y por su propio peso se deposita el mineral en aquéllos, quedando cargados casi momentáneamente, siendo para ello únicamente necesario que el Depósito se halle repleto o a medio llenar.

Tanto los trenes de mineral que proceden directamente de las minas como los

cargados en las TOLVAS de Hornillo, continúan su marcha hasta quedar situados sobre el muelle. La descarga de cada wagon a bodega—unas 35 toneladas,—es una operación que invierte unos tres minutos.

Con el empleo de la CINTA puede echarse a la bodega unas tres mil toneladas de mineral por cada jornada de trabajo de ocho horas.

A unas 40 mil toneladas asciende el mineral que cabe ser depositado en las varias tolvas existentes en Hornillo. Esa cifra que a la vista podemos creerla más que suficiente para las necesidades del tráfico, a poco que se reflexione respecto a la riqueza de las cuencas mineras que sirvieron de base para acometer la empresa de la construcción del Cargadero y a las crisis que con alguna frecuencia atraviesa el mercado de minerales de hierro, se advierte la insuficiencia de capacidad de esos depósitos, ya que a los pocos días de surgir una de esas crisis, forzosamente hay que suspender el tráfico de trenes de mineral, por carencia de tolvas adecuadas donde depositarlo sin que a las entidades mineras interesadas se les origine un gasto mayor.

Si no estoy equivocado, el Cargadero comenzó a funcionar hace unos 24 años. El capital utilizado en el negocio de que se trata, puede afirmarse, sin pecar de iluso, rinde utilidades jamás soñadas por los aportadores del mismo. En un principio el Cargadero fué propiedad de una empresa inglesa, que a poco lo cedió al Ferrocarril de Lorca a Baza y Aguilas, su actual dueño.

El mineral embarcado por el Cargadero puede decirse que excede de ocho millones de toneladas. Su capacidad es para poder cargar un millón de toneladas cada año. Ahora bien, para ello sería preciso fuese aumentado el material de wagones y locomotoras en la proporción que precisaría ese exceso de tráfico. A lo menos esa es nuestra modesta opinión.

