

INTERVENCIÓN PAISAJÍSTICA EN EL HORNILLO

Andrés Cánovas Alcaraz, Arquitecto.

Nicolás Maruri González de Mendoza, Arquitecto.

CÓMO SE ENCONTRÓ

«Cómo se encontró», es una actitud de naturalidad con las obras afectadas por el constante e irregular paso del tiempo.

Envejece peor la industria abandonada cuando ya no resulta estrictamente rentable. La industria es un nuevo paradigma, unas catedrales que dejaron de construirse desde los comienzos del maquinismo y han sido sustituidas por la sombra y la herrumbre de la industria obsoleta.

Sin duda necesitamos monumentos modernos que se sumen a unas arquitecturas desdibujadas por la distancia que se sigue produciendo entre los arquitectos y la sociedad.

La naturalidad del trabajo activo con lo encontrado, se remite a no insistir en reconstruir devolviendo a la obra una juventud pasada.

El botox arquitectónico tan apreciado por la sub-cultura más reaccionaria y la cirugía, deberían ser sustituidos por la consolidación del envejecimiento, un cierto aletargamiento de la degradación que de manera irremisible a todos nos alcanza.

Lo que queremos transmitir es una arquitectura que denote su edad, amortiguar su deterioro y transmitirla a otro tiempo para que vuelva a interpretarla.

«Cómo se encontró», es un proyecto de enorme implicación intelectual, es empezar a ver donde otros acaban de mirar y nada encuentran. Es hacer visible como arquitectura un elemento industrial derruido. Hacer entrar en vibración el entorno, la arquitectura y la cultura del momento.

Es absurdo, cultural y económicamente insostenible la reconstrucción al momento de su edificación; no se reconstruyen las sociedades, se reinventan otras distintas con los mimbres de la historia. Del mismo modo se reinventan nuevas arquitecturas con los materiales de arquitecturas pasadas, con sus intenciones y la relectura de sus configuraciones.

La intervención, como en el principio de la indeterminación, inventa necesariamente una arquitectura nueva. Y ése es su sentido, volver a fabricar una arquitectura de nuestro tiempo.

La intervención siempre es una manipulación.

EL PROYECTO

1. OBJETO DEL TRABAJO

Dependiendo del puerto de Águilas, se construyó en el siglo XIX el embarcadero de minerales del Hornillo. Está situado al Este de la ciudad, en una ensenada de bastante profundidad defendida de los vientos de Levante por el islote del Fraile, en costa de rocas pizarrosas y grandes cortes verticales. El cargadero se eleva sobre un espigón de obra que avanza perpendicular a la costa y soporta dos vías de ferrocarril.

El objeto del proyecto es la recuperación paisajística del Embarcadero de El Hornillo, en Águilas, Murcia. La actuación se centra en la ordenación y puesta en valor del bien patrimonial, protegiéndolo de la presión inmobiliaria inmediata y generando un foco de atracción.

Se plantea así un proyecto en varias fases que pretende el acondicionamiento paisajístico de la zona, generando nuevos recorridos peatonales, zonas de estancia a la sombra, y zonas de ajardinamiento sin tener un elevado coste. Se pretende completar el proyecto en futuras fases hasta llegar a recuperar el propio embarcadero, y los túneles de mineral, integrando toda el área en el área urbana de Águilas.

2. PROPUESTAS GENERALES

2.1 TOPOGRAFÍA Y VEGETACIÓN

La vegetación es el mejor medio de proteger una topografía artificial como la creada en este entorno. Obviamente hasta la consolidación de ésta deberían disponerse redes y geotextiles en ciertos puntos que presentan un riesgo a nuestro juicio de desprendimiento y lavado de las capas superficiales.

El programa vegetal que se propone para futuro parte de esta necesidad histórica de consolidación de la topografía, pero consideramos este espacio un lugar privilegiado para una propuesta de un parque autóctono que sea representativo de la flora local y murciana.

Proponemos dos tipos principales de parques coexistentes, ambos de caracteres autóctonos pero diferenciados en la necesidad de cuidados y en la necesidad de variación de las condiciones climatológicas y/o edáficas. Desde un punto de vista de jardinería uno sería aquel que no requiere prácticamente de control, y que por su carácter autóctono es capaz de desarrollarse en el presente medio. Pero teniendo en cuenta las condiciones del entorno, su proximidad al mar, esto limitaría el programa vegetal, por lo que aparecen ciertas zonas controladas, donde se vuelcan los esfuerzos del ámbito de la jardinería. Estas zonas «controladas» representarán otros ámbitos presentes en el litoral murciano pero que requieren por ejemplo de unas condiciones de humedad mayores.

2.2 ACCESOS Y CONEXIONES

Existe un recorrido de las instalaciones mineras, siguiendo las vías del tren, que se ha conservado casi en su totalidad, quedando cortado en el punto de conexión del Puente del Hornillo con la estación de trenes de Águilas. En esta zona la topografía artificial se ha desmontado para crear una calle nueva paralela a la rambla de las culebras. En la propuesta global hemos incluido



Figura 1. Vista aérea de la intervención.



Figura 2. Área de acceso y caminos (Foto: David Frutos).

una recuperación de este acceso, que queda supeditado a la rehabilitación del puente que cruza la rambla. En este acceso se propone a largo plazo un «pabellón del Hornillo» que situado estratégicamente en el límite de lo urbano, de las vías y del propio parque pudiese acoger ciertos programas municipales, salas exposición, centro de interpretación etc.

Las conexiones propuestas a lo largo del parque están relacionadas con las antiguas vías de tren, y se detallan en el apartado correspondiente. Los caminos se irán abriendo gradualmente en función de los trabajos y de la consolidación del resto del parque, permitiendo ir concentrando los presupuestos y la energía en ciertas zonas controladas que den sentido al lugar desde una fase muy inicial.

2.3 VÍAS FÉRREAS

Todo el desarrollo del escenario industrial de esta instalación viene articulado por las vías del ferrocarril, que iban configurando el territorio en función de sus necesidades, y de su cometido de conectar la explotación minera con su comercialización.

El estado de conservación de las vías férreas es bastante aceptable en general, ya que, aunque se encuentran en proceso de oxidación, no han desaparecido y están, casi en su totalidad, en su ubicación original. Su rehabilitación pasa por la limpieza de restos vegetales y minerales y por el tratamiento de los puntos peor conservados que puedan constituir un peligro en el parque. Las vías van a ligarse a la apertura de caminos, que es una manera coherente de proceder a su rehabilitación, además de incidir en estos ejes como los configuradores del desarrollo del parque.

2.4 PLAZA

Debido a su situación privilegiada y estratégica, la plaza es uno de los focos de atracción de la propuesta global, y articula la relación que se establece entre las distintas partes del proyecto. Dentro de las múltiples maneras de abordar su rehabilitación no debería obviarse la confluencia de distintas necesidades, fruto de los programas definitivos que se incluyan tanto en el edificio de la estación como en los túneles, y su impacto en cuanto a medidas de control, balizamiento, delimitación, apertura etc.

2.5 PUENTE DEL HORNILLO. RAMBLA DE LAS CULEBRAS

Siguiendo la topografía artificial, generada para llevar los trenes hasta la cota donde se encuentran los silos de mineral, se construye el Puente del Hornillo como un tramo metálico para

salvar la rambla existente. De esta forma se producía la conexión entre el embarcadero y la estación de Águilas. Actualmente esta topografía se encuentra desmontada, en todo el tramo que va desde la estación hasta el puente, para crear una calle paralela a la rambla. Esta nueva situación rompe el recorrido y presenta el puente como un objeto exento que no conecta con nada.

Tal y como se ha explicado anteriormente en el apartado de conexiones, el restauración del acceso histórico a través del puente pasa por su completa rehabilitación.

2.6 DEPÓSITOS O SILOS DE MATERIAL

Los depósitos o silos están situados en la parte más alta del conjunto industrial, a una cota de 20,5 metros. Consta de dos grandes silos longitudinales, para almacenamiento del mineral al aire libre, que se sitúan entre las tres vías superiores que llegan desde el Puente del Hornillo. Se encuentran a unos 280 metros del Puente del Hornillo, poseen una longitud de 150 metros y acaban en el muro situado en la boca de los túneles que dan a la explanada, conectando con el embarcadero.

Como se detallaba en el apartado de conexiones, dado que se prevé disponer pasarelas sobre las vías será necesario proceder a un estudio detallado del estado de los perfiles metálicos y sustituir o reforzar aquellos que estén demasiado degradados. Comprobando a su vez el estado de anclajes y elementos de unión.

2.7 TÚNELES DE ACCESO AL EMBARCADERO

Los túneles de acceso al embarcadero se sitúan estratégicamente cumpliendo una doble función; primera la de conectar la estación de Águilas con el embarcadero a una cota inferior, y en segundo lugar, la de situarse debajo de los silos de almacenamiento para el fácil cargado de los trenes. Existen dos bocas de acceso a los túneles situadas a unos 230 metros del Puente



Figura 3. Módulo de sombra (foto: David Frutos).



Figura 4. Vista del módulo de sombra sobre el antiguo cargadero de minero (foto: David Frutos).



Figura 5. Vista de la pasarela y del mirador (foto: David Frutos).

del Hornillo en un trazado casi horizontal. El tercer túnel no posee conexión con el puente y sólo sirve para el cargado desde los silos.

Una vez se hayan determinado los usos y programas mas adecuados dentro de los propuestos de manera general en el presente proyecto se acometerá:

- los accesos, eliminando las actuales tapias de bloques de hormigón
- limpieza del interior de los túneles
- rehabilitación bóvedas
- proyecto de iluminación

2.8 EDIFICIO ESTACIÓN DEL HORNILLO Y ANEXOS

Para dar acceso al embarcadero del Hornillo se crea una explanada que se sitúa al borde del mar, entre las bocas de salida de los túneles y la estructura creada para cargar los barcos. En ella se sitúa el edificio de la Estación del Hornillo y varias piezas arquitectónicas que se colocan pegadas a las rocas, una de ellas cerca de la escalera de conexión con la parte alta de los silos, y otra, de mayor dimensión, al lado de la escalera de bajada a



Figura 6. Vista general de la intervención sobre el antiguo cargadero de mineral (foto: David Frutos).



Figura 7. Mirador y módulo de sombra (foto: David Frutos).

la cimentación de hormigón del embarcadero. También existe una pequeña caseta de obra, que se sitúa delante de los túneles, destinada a depósito.

2.9 EMBARCADERO DE EL HORNILLO

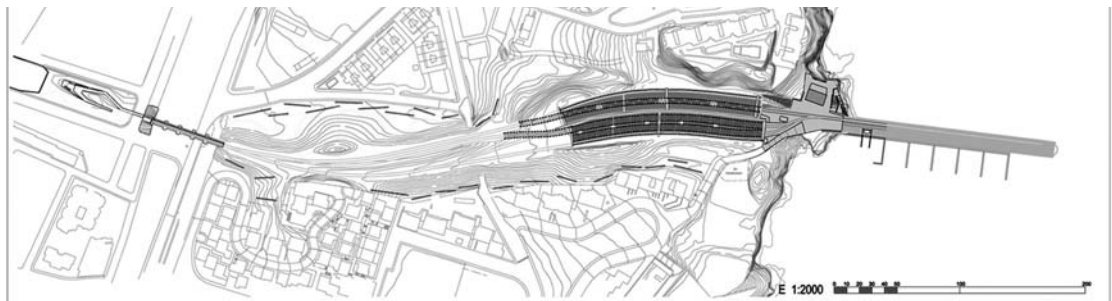
El Embarcadero del Hornillo es el punto final del conjunto industrial, desde donde se embarcaba, mediante un sistema de tolvas y contrapesos, el mineral a los barcos. Consta de una base de hormigón que se adentra en el mar, y sobre la que una estructura metálica se levanta para llegar a la cota de la explanada por la que los trenes circulaban hasta el embarcadero.



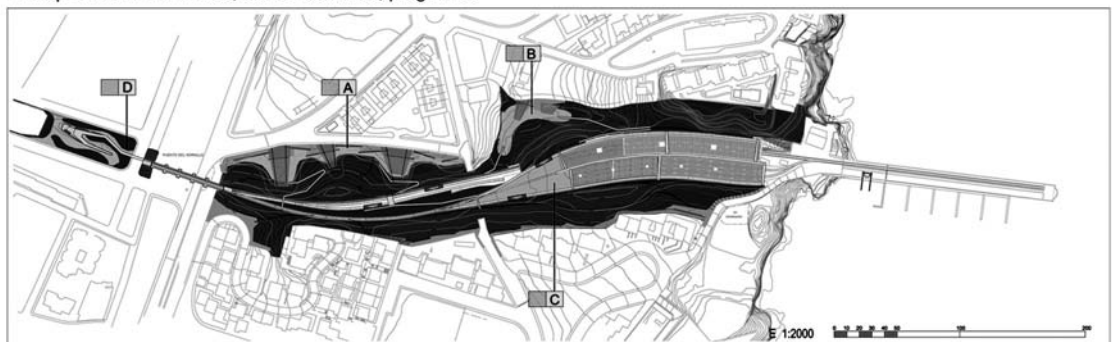
Figura 8. Mirador y embarcadero de El Hornillo (foto: David Frutos).



Figura 9. Vista general del embarcadero (foto: David Frutos).



Parque Hornillo: Límites, comunicaciones, programas



Parque Hornillo: programa vegetación

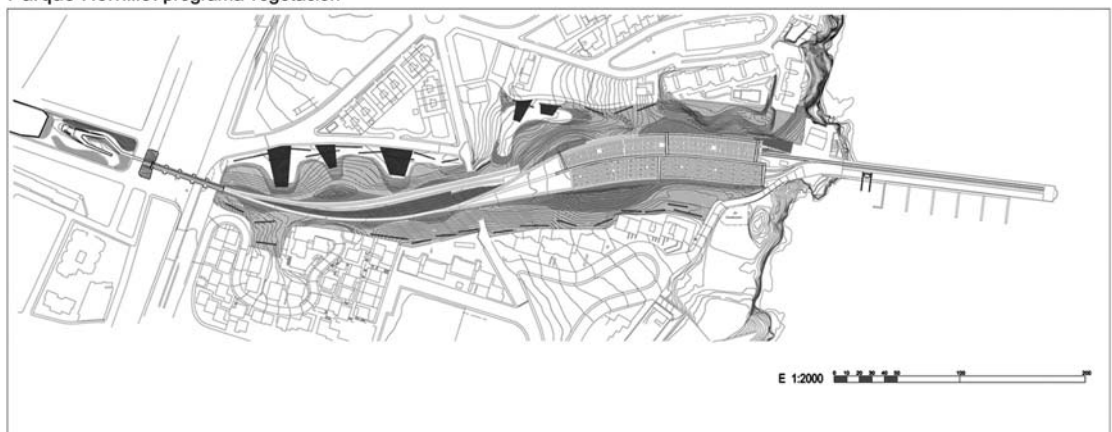


Figura 10. Plantas generales del proyecto de recuperación paisajística del Embarcadero de El Hornillo.

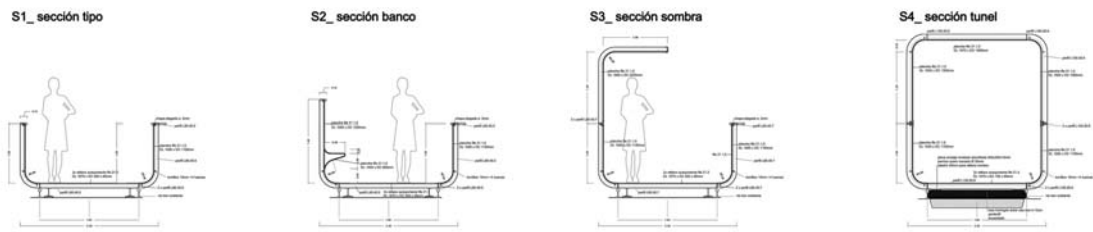


Figura 12. Detalles de proyecto de la intervención en las vías férreas.

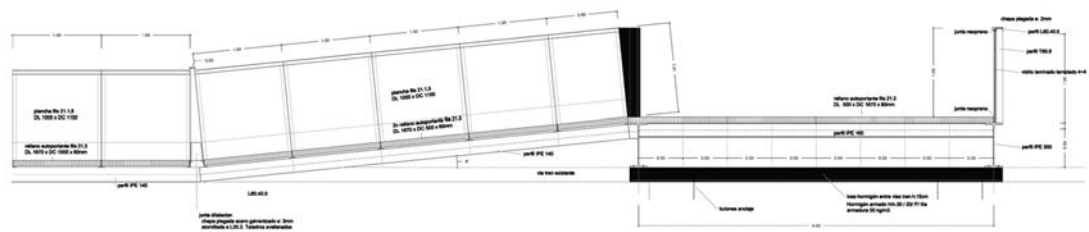


Figura 13. Detalles de proyecto de la pasarela y el mirador.

