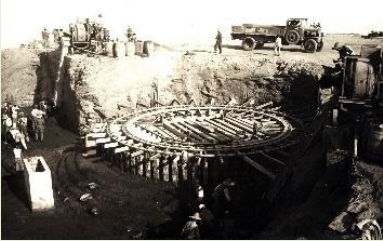


BATERIA DE COSTA DE CENIZAS

CARMU. BIC. Nº Catgo, 16569. Monumento. Adicional Segunda Ley 16/1985. PGMO. BIC. 160569



Esta batería fue construida para el Regimiento de Artillería de Cartagena dentro del Plan de Fortificación de las Bases Navales de El Ferrol, Mahón y Cartagena (Plan de Defensa de 1926). El proyecto de fortificación sobre el "Cabezo de Cenizas" fue realizado por el Capitán de ingenieros D. Angel Ruiz Atencia, y fue aprobado el 16 de febrero de 1929 comenzando las obras de los asentamientos de pieza el 20 de marzo de 1929 y finalizando el 31 de diciembre de 1932. Los cañones fueron artillados a comienzos de 1934 para realizar oficialmente sus pruebas de fuego ("pruebas de explanada") el 28 de mayo de 1934, acto que constituyó un verdadero acontecimiento. La entrada en servicio de esta unidad de fuego, junto a la batería gemela de Castillitos, cubrirían un amplio sector de mar evitando bombardeos de la Base Naval de Cartagena a menos de 35km de distancia.

Sus dos piezas de 381/45 mm Vickers mod. 1926 se artillaron "a barbata" sobre una cota de 305m, ubicándose semienterrados el resto de los elementos como las salas de motores, chilleras de munición, repuestos y calculadora a los que se accedía a través de túneles. Contó con dos telémetros Barr Stroud de base horizontal para la adquisición de blancos y una calculadora Vickers. Fueron fabricadas por la marca británica Vickers-Armstrong en su factoría de Sheffield. Cada pieza posee un tubo de 17,671 m de longitud y 86,33 tn de peso que



lanzaba un proyectil de 885 Kg., utilizando 214 Kg de pólvora en su carga de proyección.



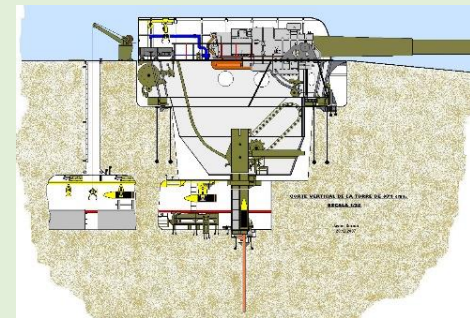
Estos cañones, procedentes del puerto británico de Barrow, arribaron a la Bahía de Portman el día 7 de junio de 1930 a bordo del buque *Brompton Manor*. Allí se pretendía hacer la descarga con el auxilio de la grúa flotante *Sansón*, barcazas tipo K y el remolcador *Gaditano*, pero el mal tiempo hizo desistir, realizando

su desembarco en el Arsenal para después ser transportados al pequeño puerto de Portmán, empleando los mismos medios de Marina.

Una vez desembarcado todo el material se inició el traslado por tierra hacia el monte de las Cenizas, transportándose los elementos más pesados y voluminosos sobre unos trucks que

discurrían sobre una vía férrea de unos 150 m de longitud, la cual, una vez sobrepasada por el convoy, era desmontada y vuelta a montar delante para una nueva progresión. Fue muy importante la utilización de la locomotora a vapor *Aveling Porter* para realizar labores de acarreo y tracción de estas cargas, a la que se le apodó cariñosamente "La Cotorruela" en honor al operario que la manejaba, el Sr. Cotorruelo, para quien no parecía tener secretos su manejo.

Al igual que el resto de las baterías cartageneras del programa de artillado de 1926, inspiradas ornamentalmente en temas historicistas o postmodernistas, la batería de Cenizas erigió en su entrada una monumental portada fundida en hormigón e inspirada en el Templo de los Guerreros de las ruinas *Chichen - Itzá*, perteneciente al estilo maya-tolteca, con dos gigantescas serpientes emplumadas, que representan a *Kulkucán*, nombre maya de *Quetzalcoatl*. Tienen la cabeza en la base y los crócalos como capiteles. En su parte superior se observa el escudo de España despojado de la corona real que fue eliminado con el advenimiento de la II República. Los observatorios de pieza fueron construidos a base de conglomerados de bloques de piedra irregular que forman masas volumétricas caracterizadas por sus componentes telúricos rugosos y primitivistas, que tiende a confundirse con el paisaje, o al enmascaramiento. El resto de edificaciones guardan variados estilos más o menos funcionales y eclécticos.



Durante los acontecimientos del 5 de marzo de 1939 se sublevó contra el Gobierno de la República, desempeñando un importante papel junto con la batería de La Chapa al intentar proteger el desembarco que las fuerzas nacionales pretendían realizar en la Bahía de Portman, misión que no pudieron llevar a cabo al ser conquistadas en la mañana del 7 de marzo por las fuerzas republicanas al mando del comandante Carlos Mira.

En marzo de 1940, esta unidad permanecía en la situación "en armas", con la denominación de 18ª batería, y en 1945 adquiere la denominación de batería C-9.

En 1954 le son instalados unos seguros suplementarios a las piezas para evitar un accidente como el ocurrido en la Batería de Llucalary de Menorca donde perecieron 23 artilleros.

El día 12 de junio de 1981 esta batería realizó sus últimos disparos, durante un ejercicio de tiro de guerra, al mando del capitán D. Fernando Martín Gil. En el año 1990 pasa a la situación de taponada y deja de estar en servicio en 1994, consecuencia de la aplicación del Plan Norte.