

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y CULTURA

3936

RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2016, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se incoa y se abre un periodo de información pública y audiencia a los interesados en el expediente de inclusión en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco, con la categoría de Conjunto Monumental, de los embarcaderos de mineral y muelles de carga de Barakaldo (Bizkaia).

La Comunidad Autónoma del País Vasco, al amparo del artículo 148.1.16 de la Constitución y a tenor del artículo 10.19 del Estatuto de Autonomía, asumió la competencia exclusiva en materia de Patrimonio Cultural, en cuyo ejercicio se aprueba la Ley 7/1990, de 3 de julio, del Patrimonio Cultural Vasco que rige los procedimientos de declaración de bienes de interés cultural de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Visto el interés cultural que presentan los embarcaderos de mineral y muelles de carga de Barakaldo (Bizkaia) y atendiendo a la propuesta de resolución presentada por los Servicios Técnicos del Centro de Patrimonio Cultural,

RESUELVO:

Primerº.— Incoar el expediente de inclusión en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco, con la categoría de Conjunto Monumental, de los embarcaderos de mineral y muelles de carga de Barakaldo (Bizkaia), conforme a la delimitación que figura en el Anexo I, la descripción del Anexo II y el régimen de intervenciones del Anexo III.

Segundo.— Abrir un período de información pública del expediente de inclusión en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco, con la categoría de Conjunto Monumental, de los embarcaderos de mineral y muelles de carga de Barakaldo (Bizkaia) para que, durante el plazo de 20 días, contados a partir del día siguiente a la publicación de esta Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco, se puedan efectuar las alegaciones y presentar la documentación que se estime oportuna, como previenen los artículos 84 y 86 de la Ley 30/1992, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, encontrándose el expediente de manifiesto en el Centro de Patrimonio Cultural Vasco, sito en la Calle Donostia-San Sebastián n.º 1, de Vitoria-Gasteiz.

Tercero.— Notificar la Resolución a los interesados, al Ayuntamiento de Barakaldo, a los Departamentos de Euskera y Cultura y de Transportes, Movilidad y Cohesión del Territorio de la Diputación Foral de Bizkaia, así como al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, a fin de que en el plazo de quince días desde la notificación puedan alegar y presentar los documentos y justificaciones que consideren pertinentes.

Cuarto.— Publicar la Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco y en el Boletín Oficial de Bizkaia para su general conocimiento.

En Vitoria-Gasteiz, a 12 de septiembre de 2016.

El Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes,
JOSÉ ÁNGEL MARÍA MUÑOZ OTAEGI.

ANEXO I

DELIMITACIÓN

a) Descripción de la delimitación.

La delimitación incluye, por un lado, las estructuras de madera que se encuentran en el agua correspondientes a los muelles de amarre, el cargadero n.º 3, n.º 4 y n.º 5 de la compañía Orconera, el cargadero de hormigón de la empresa Sefanitro, S.A., y el cargadero de la compañía Franco-belga; por otro, el muro de piedra sillar que define la servidumbre de tránsito por debajo del cargadero n.º 5 y el muro de encauzamiento original de la Ría construido en piedra sillar con sus escaleras y rampa de acceso; y por último el entorno que rodea al conjunto, que abarca: aguas arriba, desde el extremo del muelle de hormigón de Errrotaberria, incluidos sus últimos 20 metros, hasta una línea paralela al cargadero de la Franco-Belga, trazada a 50 metros de distancia aguas abajo.

El área de la delimitación incluye además, en tierra, un espacio irregular delimitado por la línea definida en el plano de delimitación; y, en la Ría, una línea paralela a la de rivera trazada a cuarenta metros de la misma.

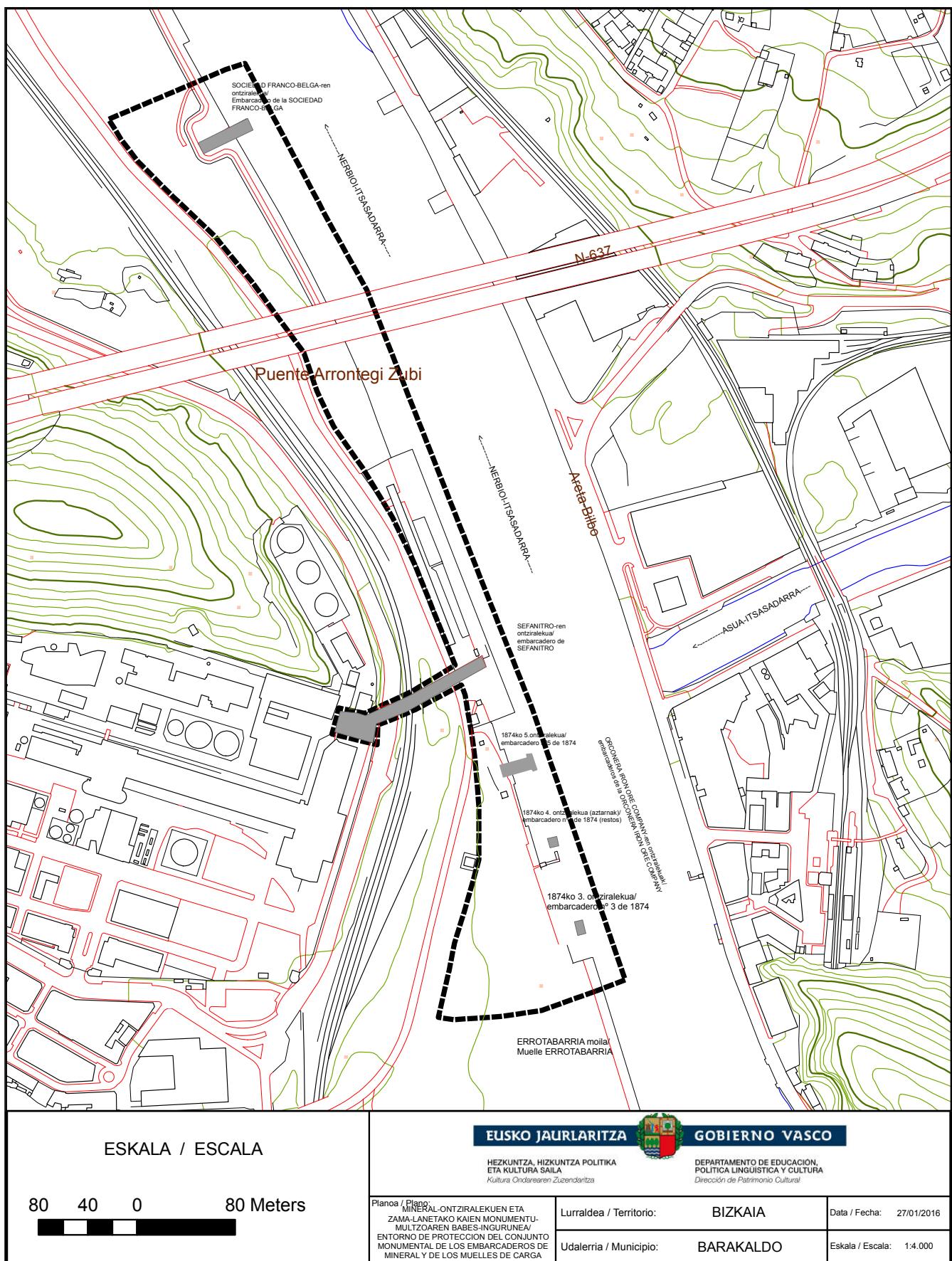
b) Justificación de la delimitación.

La delimitación propuesta viene justificada por la necesidad de preservar de usos no compatibles con el bien y con la percepción del mismo una superficie entorno al conjunto que, además, posibilite la recuperación y, en su caso, la reutilización adecuada del mismo.

La delimitación del entorno necesaria para la debida protección y puesta en valor del bien catalogado, implica la protección de los espacios adyacentes inmediatos al conjunto ocupados por los terrenos circundantes mencionados, a fin de que estos sirvan para la integración urbana, visual y funcional, de estas singulares estructuras de Lutxana.

Por ello, la delimitación establecida no incluye solamente las estructuras propiamente dichas sino también el muro de encauzamiento sobre el que se apoyan.

miércoles 14 de septiembre de 2016



ANEXO II

DESCRIPCIÓN

Los embarcaderos de Lutxana en Barakaldo –Bizkaia- son a día de hoy una sucesión de muelles de carga a lo largo de aproximadamente 500 metros de rivera izquierda de la Ría de Bilbao. Están emplazados sobre un suelo de naturaleza urbana que forma parte del dominio público portuario en un tramo de la ría de Bilbao pendiente de su incorporación a nuevos usos urbanos y susceptible de una recuperación ambiental.

La geología y la topografía de la Ría en Lutxana han sido determinantes para la ubicación de emplazamientos con uso de muelles y como cargaderos en sus orillas. El uso vinculado al tráfico de mercaderías es un rasgo propio de la naturaleza de ese lugar.

Ello es así porque ese sitio era el primero de la Ría donde ambas orillas presentan una geografía apta para el control del paso de mercaderías fluviales y, además, dispone de capacidad portante suficiente para la sujeción de entramados para embarcaderos de carga y descarga.

De esa manera, el lugar ha acogido durante siglos una fortaleza estratégicamente colocada denominada Torres de Lutxana, torre que controló el tráfico fluvial de las mercaderías por la ría así como el uso de los botes transbordadores que permitían cruzar la Ría.

Las circunstancias históricas del siglo XIX propiciaron una masiva exportación del mineral del hierro que existía en la cuenca minera constituida en las laderas de los montes que vierten sobre la Ría entre los ríos Nervión, Cadagua y Galindo. Debido a ello, el muelle de Lutxana y los cargaderos se adaptaron a las nuevas necesidades.

La explotación del mineral de hierro, su extracción, carga y descarga se resolvió mediante una amplia infraestructura ferroviaria implantada, primero, por la Diputación que construyó el ferrocarril de Triano, terminado en 1865. Posteriormente y de forma simultánea, diferentes empresas extranjeras – la «Bilbao River and Cantabrian Railway C.L.» inauguró el año 1876 el ferrocarril de Galdames; la «Orconera Iron Ore C.L.» puso en funcionamiento su ferrocarril el año 1877; la «Luchana Mining C.» inaugura su línea en 1877; la «Société Franco-Belge des mines de Somorrostro» inaugura su ferrocarril en 1880- extendieron por el territorio sendas líneas ferroviarias que, desde el arranque más bajo de los planos inclinados, planos que comunicaban con los puntos más altos en los que estaban las minas, transportaban el mineral de hierro hasta los muelles que cada compañía minera disponía a pie de la Ría.

Las peculiaridades del transporte ferroviario por un lado, las necesidades del tipo de carga vertical sobre las bodegas de los barcos por otro, así como la necesaria adaptación al movimiento vertical de las mareas definieron un tipo de cargadero que forma parte del desarrollo histórico del lugar y que se construye en el medio natural, elevado sobre el mismo, dando continuidad al uso histórico del lugar y añadiendo sobre el paisaje valores morfológicos y significativos.

Los embarcaderos de mineral vinculados a red ferroviaria responden a un tipo de instalación con origen en el Reino Unido -los denominados piers o muelles- que también se implantaron en la costa de Andalucía y en Melilla: cargadero del Hornillo en Águilas, cargadero de Melilla, Muelle de Tharsis, Muelle de Riotinto; y en la costa vasca: cargadero de la Compañía Franco Belga, cargadero de la Orconera Iron Ore Co. Ltd., cantilever de Dícido, Voladizo de Pobeña.

La envergadura de los inmuebles conservados y su presencia en el paisaje difiere mucho de unos lugares a otros. Sin embargo, la mecánica de la construcción y el empleo de los materiales se mantiene como una constante: son las barras de madera y también los perfiles de hierro forjado o los perfiles de acero laminado, los que organizan planchadas a diferentes alturas.

Esas planchadas o tablazones se emplazan sobre caballetes arriostrados mediante cruces y apoyados sobre pilotes, bien de inca o roscados sobre el terreno natural o, también, apoyados sobre basas de hormigón.

Por su parte, el embarcadero de hormigón que se conserva en el lugar, en cuanto que embarcadero que construye una plataforma elevada sobre la ría, responde a la misma tipología que los anteriores, si bien resuelto en hormigón.

Pues bien, la tipología de esos muelles cargaderos genera arquitecturas, hoy históricas, que responden, ante todo, a una razón de necesidad muy concreta, cual es el transporte y descarga de mercancías y ajena a cualquier intención retórica o historicista.

La naturaleza industrial de las arquitecturas para descarga, la naturaleza histórica de ese espacio de la Ría como lugar de control y descarga de mercancías, y el paisaje generado por las instalaciones en su entorno constituyen un conjunto con valores significativos que procede transmitir.

3.1.– Cargaderos de la compañía Orconera Iron Ore Company Limited.

Los muelles cargadero de la compañía minera Orconera Iron Ore Company Limited fueron cinco, todos similares, aunque el año 1883 se autoriza la sustitución del cargadero n.º 1 por otro de rasante más baja que se destinará a la descarga de suministros para referida compañía. Fueron construidos sobre aproximadamente 500 metros de borde de ría concedidos definitivamente a la referida compañía mediante Real Orden de 4 de mayo de 1875. Los cargaderos se emplazan en los finales de las ramificaciones ferroviarias que, desde la línea ferroviaria principal se ramifican en forma de delta.

Del conjunto de cinco embarcaderos, actualmente sólo se conservan: el cargadero n.º 5, el cual conserva buena parte de su morfología –le falta la parte móvil en vuelo sobre el agua; restos del cargadero n.º 3 y n.º 4, que conservan los caballetes del extremo final sobre el agua; y los restos de la planchadas –muelles formados por tablazón de madera apoyados sobre pilotes de madera- que se utilizaron como amarraderos para la sujeción de los barcos junto a los cargaderos y, por tanto, vinculadas al uso de los mismos.

La construcción del cargadero n.º 5 está implantada cumpliendo las condiciones establecidas en la Real Orden de 4 de mayo de 1875 por la que se declara definitiva la concesión hecha a favor de la compañía Orconera. Entre esas condiciones se establecía una servidumbre de tránsito de seis metros de ancho para salvamento y vigilancia que la instalación de los cargaderos cumple, habilitando en el borde de la Ría un paso por debajo de la planchada.

Todas las estructuras que se conservan están resueltas con barras de madera de secciones que oscilan entre los 30x30 cms y 20x20 cms de los pies derechos y las vigas principales, y los 28x15 cms de las vigas secundarias y las cruces de arriostramiento. Con esos materiales y con uniones de perno, arandela y tuerca se construyen las dos planchadas superpuestas que dispone el cargadero: una a cota elevada de vías y otra a cota de muelle y de amarraderos.

La estructura se arma mediante una sucesión de caballetes de madera colocados en sentido de la corriente de la ría y arriostrados en dos direcciones mediante cruces también de madera.

El arriostramiento arranca desde la cimentación y llega hasta la planchada elevada de las vías, atravesando la planchada intermedia aunque permitiendo los recorridos a través de la misma.

La cimentación se resuelve con pozos y vigas riostras de hormigón armado.

De los terraplenes para la acometida de las líneas que desde la estación de término en Lutxana se extendían por el territorio de los cargaderos a fin de permitir el acceso de las vagonetas a cota de la planchada elevada sólo se conserva el tramo final del correspondiente al cargadero n.º 5. Está revestido con un muro de sillares de piedra.

El tipo constructivo del embarcadero presenta en su extremo un castillete construido mediante prolongación de los pies derechos situados en el extremo, de forma que dos montantes arriostrados mediante dos tornapuntas enlazan con una de las cruces de arriostramiento de la estructura. El castillete así constituido, aloja un mecanismo de torno, con cadenas y poleas, que permitía el levantamiento a voluntad de una parte móvil que, a modo de puente levadizo se retiraba del cauce a fin de poder permitir el atraque de los vapores.

El extremo móvil, hoy desaparecido, incorporaba un mecanismo de descarga con una tolva a la que se añadió una prolongación o vertedera telescópica que disponía en su extremo de un cierre accionable desde el cargadero. De esa manera, los vagones, además de descargar en la vertical de la bodega del barco, lo podían hacer adaptándose a la altura y sin golpear la cala de la bodega en el caso de que estuviese vacía.

3.2.– Cargadero de la Sociedad Española de Fabricaciones Nitrogenadas, S.A (Sefanitro)

La Sociedad Española de Fabricaciones Nitrogenadas, S.A. «Sefanitro», se fundó el año 1941. La fábrica se dedicó a la fabricación y venta de ácido sulfúrico y, a partir de 1955, de todo tipo de productos nitrogenados: producción de ácido sulfúrico, amoniaco, sulfato amónico, ácido cítrico, nitrosulfato amónico, nitrato amónico, y nitrato amónico cálcico.

Para ello la empresa dispuso de un amplio conjunto de edificios organizados con un entramado de calles internas dentro de todo un complejo urbano industrial que se extiende a lo largo de una ocupación de 800x400 metros. Los edificios fueron proyectados por los arquitectos Germán Agirre y Hilario Imaz y fueron los siguientes: el Edificio de Oficinas Generales, el Laboratorio, el Edificio de Servicios Sociales, los Almacenes de nitrosulfato amónico y de sulfato amónico, el Cargadero, la Central de Transformación, la Nave de Fraccionamiento de gas y aire, y la Nave de Compresores.

La arquitectura de los edificios introduce valores propios del Movimiento Moderno para los edificios con uso de oficinas, así como propuestas de arquitectura racionalista expresionista de importante presencia en los edificios de almacenamiento.

En esa línea de expresividad se resuelve el cargadero que comunica el complejo industrial con el muelle de atraque que la empresa dispone en Lutxana. La tipología del cargadero de hormigón responde al modelo de carga superior de los buques y, por tanto, al igual que el resto de los cargaderos del conjunto, provisiona la carga a cota elevada sobre el muelle.

El cargadero está resuelto como una estructura longitudinal de 51 metros de largo y 10 de ancho, a modo de un puente. Su extremo Oeste está apoyado en el muro de contención que define el límite de la explanación del ferrocarril. A continuación la estructura longitudinal se va apoyando sucesivamente en un pórtico de hormigón de tres pilares separados 3,50 metros y alineados con la línea férrea, el otro muro que define la trinchera del ferrocarril, y tres pórticos más,

iguales al primero, con alineaciones que se van adecuando a la alineación del muelle de atraque. Sobre el muelle el puente termina en un vuelo de 8,40 metros.

Las vigas de atado de los pórticos son de hormigón y son tres, una por cada pilar. Son de 2,50 metros de canto y presentan en su cabeza de compresión un ábaco longitudinal resuelto a modo de alas de 1,50 metros.

A lo largo de las dos vigas de borde se incorpora una sucesión longitudinal de círculos vaciados sobre la viga, de 0,50 metros de diámetro, que aligeran la viga y que dotan de expresividad a la estructura. La losa superior del puente es de 20 centímetros de canto. El tablero de hormigón tiene 10 metros de ancho de los cuales vuelan 1,50 metros a cada lado. El recorrido sobre el tablero está protegido mediante barandillas de hierro.

Los pilares de los pórticos también son de hormigón, cruciformes los centrales y con forma de «t» los laterales.

Dentro de las patologías observadas, el acero estructural de la losa, las vigas y los pilares presenta algunas disminuciones por oxidación que pueden estar favorecidas por la esbeltez de algunas piezas o por permeabilidades mayores del hormigón, aunque no parece que condicionan la seguridad y, en cualquier caso, son susceptibles de una consolidación.

3.3.– Cargaderos de la «Société Franco-Belge des Mines de Somorrostro».

Los embarcaderos de la compañía Franco-Belga datan de 1886 y fueron tres. Sirvieron como punto de descarga para el mineral de hierro transportado por la línea férrea que la compañía tenía entre la estación de Cadegal en Ortuella y el barrio de Requeta de Barakaldo junto al barrio de Lutxana.

En 1924 el sistema de acceso del mineral a través de vías sobre plataforma elevada se sustituye por otro de cintas transportadoras las cuales transportaban el mineral desde una zona de depósito hasta los cargaderos desde los que un sistema de poleas permitía dirigir una canalización mediante la que el mineral accedía a las bodegas de los vapores.

El cargadero que se conserva es el n.º 3 y recientemente ha sido completamente rehecho a la manera anterior. Consta de una cimentación sobre la Ría ejecutada con dados de hormigón sobre la que apoya una estructura-grúa ejecutada con perfiles laminados soldados. Sobre esa estructura se coloca la planchada de madera ejecutada en madera aserrada oscurecida. A la planchada se accede desde el camino de borde de la ría mediante una escalera metálica.

ANEXO III

RÉGIMEN DE INTERVENCIONES PERMITIDAS

1.– El tipo de intervención de rehabilitación autorizado para la estructura de los embarcaderos y de sus muelles, es el definido como Restauración Conservadora tipo C dentro del primer subgrupo de tipos definido en el Decreto 317/2002 sobre actuaciones protegidas de Rehabilitación del Patrimonio Urbanizado y Edificado del Gobierno Vasco.

Este tipo de intervención requiere de un análisis documental previo del tipo edificatorio primitivo a fin de que se consiga un restablecimiento del mismo.

La intervención de rehabilitación deberá:

– Consolidar las estructuras de madera originales; para ello se admitirá de manera restrictiva la sustitución parcial de los elementos irrecuperables.

– En el caso de las estructuras de hormigón, consolidar in situ las estructuras de hormigón que se encuentren deterioradas empleando para ello las mejores técnicas disponibles.

– Recuperar y, en su caso, redefinir la imagen de los elementos protegidos, de forma adecuada a su tipología y, en su caso, al nuevo uso que se considere compatible. Los elementos destinados a reemplazar las partes inexistentes deben integrarse armoniosamente en el conjunto, distinguiéndose claramente de las originales, a fin de que la restauración no falsifique el documento construido.

– Al objeto de mantener la autenticidad, los añadidos que se autoricen deberán mantener la forma, el diseño, los materiales, y las técnicas de ejecución del embarcadero original. En el caso de los embarcaderos de mineral, las intervenciones deberán conservar y recuperar en lo posible la ubicación y el escenario de los muelles de piedra originales.

2.– Las intervenciones permitidas tendrán como fin, por un lado, permitir nuevos usos que garanticen la conservación del bien y por otro, devolver al entorno social la estima y la significación colectiva que al conjunto monumental de embarcaderos corresponde.

Con esa finalidad, dentro de la urbanización del entorno del bien se podrán incorporar elementos de significación que, en abstracto, pongan de relieve el proceso industrial-minero desarrollado en el lugar, tales como la incorporación de elementos vinculados al uso de los planos inclinados, baldes de carga, vagonetas o tramos de vías que hayan formado parte auténtica del entorno de los muelles.

3.– Con independencia de las obras estrictamente necesarias para la consolidación de las estructuras, las obras de urbanización para la puesta en valor del conjunto monumental podrán incorporar algún espacio servidor vinculado al nuevo uso compatible. Para ello, se podrán incorporar nuevos elementos de arquitectura, en ubicación que no disminuya la presencia del conjunto monumental en el paisaje, con una ocupación de parcela suplementaria no superior a 200 m².

La nueva arquitectura que se genere deberá ser compatible con los materiales y las estructuras existentes así como con los valores arquitectónicos y de significación histórica del lugar.

4.– Únicamente podrá procederse al derribo total o parcial del bien de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, y el Decreto 306/1998, de 10 de noviembre, sobre la declaración de estado ruinoso de los bienes culturales calificados y de los inventariados y actuaciones previas y posteriores a la resolución sobre el derribo de los mismos.