

## OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA

880

*ORDEN de 9 de febrero de 2018, del Consejero de Cultura y Política Lingüística, por la que se inscribe el Astillero Mutiozabal, sito en Orio (Gipuzkoa), como Bien Cultural, con la categoría de Monumento, en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco.*

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 regula los procedimientos de declaración de los bienes de interés cultural de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El Viceconsejero de Cultura, a la vista del interés cultural del Astillero Mutiozabal, sito en Orio (Gipuzkoa), fundamentado en su valor cultural, y a tenor de lo dispuesto por la normativa legal aplicable, resolvió incoar mediante Resolución de 18 de septiembre de 2017, publicada en BOPV n.º 180, de 20 de septiembre, el expediente para su inclusión en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco.

La tramitación administrativa del referido expediente implicó, de conformidad con lo previsto en los artículos 17 y 11.3 de la mencionada Ley 7/1990 y en las demás disposiciones concordantes, el sometimiento de dicho expediente al trámite de información pública y audiencia a los interesados.

Abierto el trámite de información pública y audiencia a los interesados, se presentaron alegaciones por parte de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Orio y el Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Una vez analizadas las alegaciones presentadas, se ha procedido a la contestación de éstas mediante los informes técnicos de la Dirección de Patrimonio Cultural, obrantes en el expediente.

A la vista de las conclusiones de los citados informes, se estiman las alegaciones presentadas, y se procede a la modificación de los anexos I y II para incluir en el plano el deslinde del Dominio Público Portuario y las líneas de Dominio Público Marítimo Terrestre, de Servidumbre de Tránsito y de Servidumbre de Protección; excluir de la delimitación el extremo oeste de la parcela donde se ubica el edificio de la conservera y vivienda; eliminar la referencia a que la rampa/embarcadero es municipal e incluir en la descripción la mención a las concesiones históricas otorgadas para el desarrollo de las actividades industriales de Mutiozabal.

Es por todo lo que antecede y, a tenor de lo establecido por el artículo 17 de la mencionada Ley 7/1990, visto el informe de los Servicios Técnicos del Centro de Patrimonio Cultural Vasco y a propuesta del Viceconsejero de Cultura,

### RESUELVO:

Primero.— Inscribir el Astillero Mutiozabal, sito en Orio (Gipuzkoa), como Bien Cultural, con la categoría de Monumento, en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco.

Segundo.— Proceder a la descripción formal del mencionado Bien conforme a la delimitación que figura en el Anexo I y a la descripción obrante en el Anexo II de la presente Orden, a los efectos previstos en la Ley del Patrimonio Cultural Vasco.

Tercero.– Comunicar la presente Orden al Registro de la Propiedad, según lo establecido en el artículo 26 de la Ley 7/1990, de 3 de julio, del Patrimonio Cultural Vasco.

Cuarto.– Instar al Ayuntamiento de Orio para que proceda a la protección de dicho inmueble contemplándolo en su instrumento de planeamiento urbanístico municipal.

Quinto.– Notificar la presente Orden a los interesados, al Ayuntamiento de Orio, a los Departamentos de Cultura, Turismo, Juventud y Deporte y de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación de Gipuzkoa, así como al Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco.

Sexto.– Publicar la presente Orden de inclusión en el Boletín Oficial del País Vasco y en el Boletín Oficial de Gipuzkoa.

#### DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA

La presente Orden de inscripción surtirá efectos a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

#### DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

Contra la presente Orden que agota la vía administrativa, los interesados podrán interponer, en su caso, previamente recurso potestativo de reposición ante el Consejero de Cultura y Política Lingüística en el plazo de un mes, o bien, directamente, recurso contencioso-administrativo ante la sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco dentro del plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de su última publicación.

En Vitoria-Gasteiz, a 9 de febrero de 2018.

El Consejero de Cultura y Política Lingüística,  
BINGEN ZUPIRIA GOROSTIDI.

## ANEXO I

## DELIMITACIÓN

## a) Descripción de la delimitación.

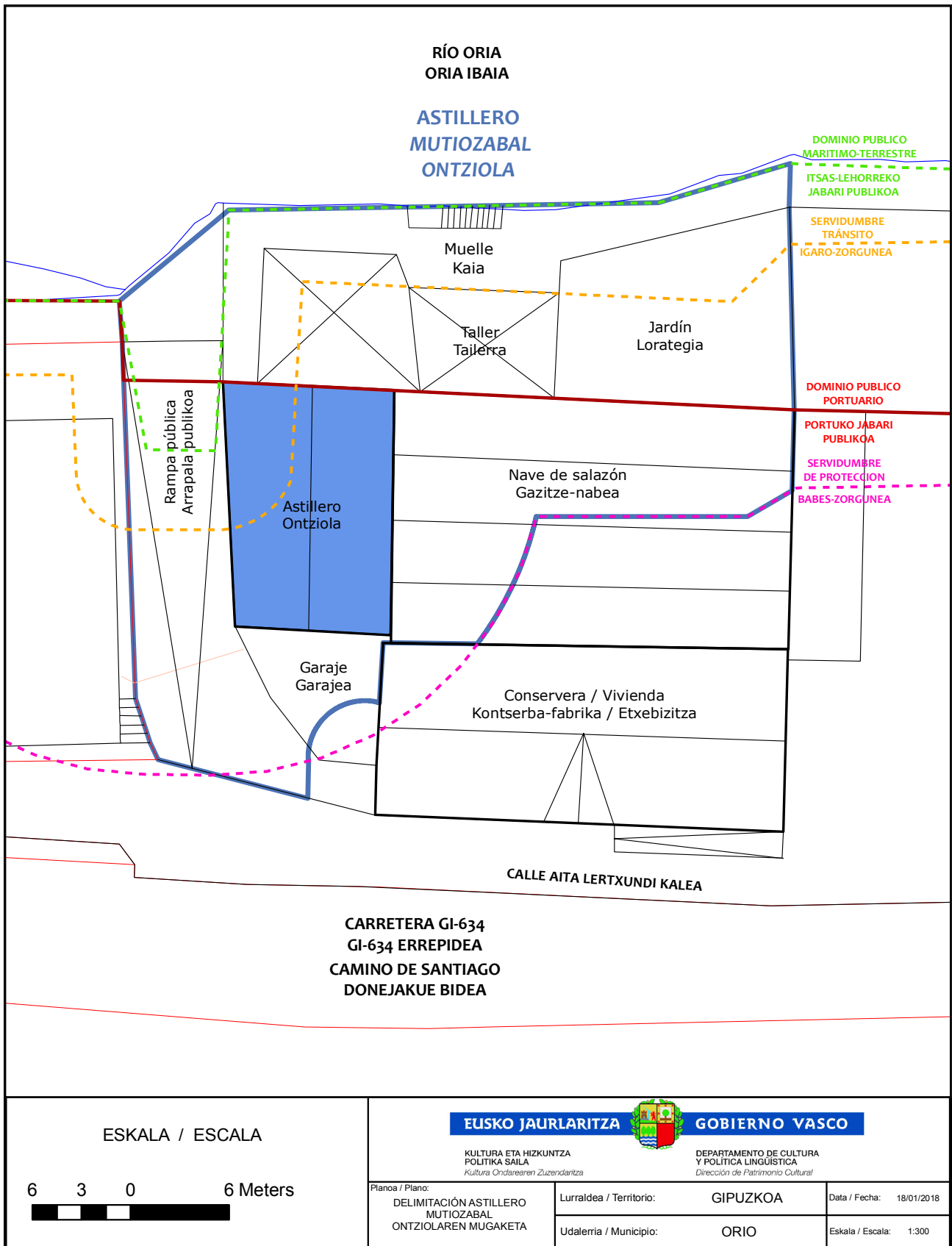
El área de protección entorno al astillero Mutiozabal queda definida, al norte, por el deslinde del Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT) coincidente con el borde construido del muelle; al oeste, por el extremo occidental de la rampa/embarcadero (incluida en la delimitación); al sur, por el límite de la parcela actual del edificio de viviendas (excluida de la delimitación) y por el límite de la Zona de Servidumbre de Protección del DPMT; y, al este, por el límite de la parcela con la colindante ocupada por la fábrica de muebles Arín Embil. El frente del muelle, en toda su longitud y hasta su encuentro con el plano de las fachadas norte del astillero y la nave de salazón, se sitúa en Dominio Público Portuario (DPP).

## b) Justificación de la delimitación.

La delimitación del área de protección responde a la necesidad de garantizar la correcta puesta en valor de las características intrínsecas de los bienes protegidos, así como de los valores ambientales y paisajísticos del conjunto.

A tal efecto, se incluyen, además del edificio del astillero, los espacios de trabajo que albergaron históricamente diferentes actividades propias de la construcción naval o vinculadas a ella, sin los cuales no sería posible la lectura de sus relaciones, su interacción con el medio físico, su organización espacial, funcionalidad, significancia y evolución, en un entorno altamente alterado donde ya no es posible identificar más huellas del relevante pasado de las orillas del Oria en la historia de la manufactura de embarcaciones de madera.

En el plano adjunto al presente anexo, se grafía el área de protección descrita.



CARRETERA GI-634  
GI-634 ERREPIDEA  
CAMINO DE SANTIAGO  
DONEJAKUE BIDEA

ESKALA / ESCALA



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

KULTURA ETA HIZKUNTZA  
POLITIKA SAILA  
Kultura Ondarearen Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE CULTURA  
Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA  
Dirección de Patrimonio Cultural

Planoa / Plano:

DELIMITACIÓN ASTILLERO  
MUTIOZABAL  
ONTZIOLAREN MUGAKETA

Lurraldea / Territorio:

GIPUZKOA

Data / Fecha: 18/01/2018

Udalerría / Municipio:

ORIO

Eskala / Escala: 1:300

## ANEXO II

## DESCRIPCIÓN

El astillero Mutiozabal se ubica en el municipio de Orio, en la margen izquierda del último meandro del río Oria antes de su desembocadura. En su orientación sur, la parcela limita además con la Carretera GI-634, a lo largo de la cual discurre el trazado del Camino de Santiago. Este paisaje de estuario, de gran valor cultural y natural, ha albergado históricamente en ambas márgenes actividades económicas ligadas al mar (pesca, construcción naval, fábricas de conservas, comercio, etc...), quedando constatada su relevancia económica ya en 1293, cuando el puerto de Orio aparece documentado como destacado punto exportador de hierro. Precisamente, una de las consecuencias del auge de esta actividad comercial fue la expansión de una importante industria naval en Usurbil y Orio y, en menor medida, en Aia.

Las riberas del Oria fueron, al menos hasta el siglo XIX, uno de los principales puntos de construcción de navíos de Gipuzkoa e, incluso, en algunos momentos, de toda la península. En sus márgenes, existieron astilleros de mayor o menor entidad que orientaron su producción a satisfacer las necesidades de la pesca (altura y bajura), comercio (tanto para el cabotaje como para la Carrera de Indias), transporte de mineral de hierro y hasta de la Real Armada. Para su expansión, esta industria contó como factores favorables con las especiales características topográficas de la cuenca para la instalación de las gradas, la abundancia de maderas de gran calidad de los montes circundantes, el fácil transporte de los materiales y pertrechos hasta las instalaciones navales, la presencia de una numerosa, eficaz y cualificada mano de obra especializada y la existencia de ferrerías en el valle que manufacturaban parte de los elementos metálicos de las embarcaciones.

El sistema de construcción tradicional, cuya materia prima esencial era la madera, se iniciaba con la selección de los árboles más adecuados para elaborar las diferentes partes de la embarcación. Una vez ya en el astillero, se iban montando en el suelo la quilla y el codaste de proa, luego el de popa y, por último, las costillas. Inmediatamente después, llegaba el momento de montar los vagos y las brageras y, entonces, se iniciaba la labor de clavado y atornillado: primero las mataderas de atrás, luego la proa y la popa, a continuación se montaba el forro y, por último, se botaban los clavos. El trabajo culminaba con las operaciones de cepillado, calafateado, lijado, masillado y pintado de la embarcación.

Las primeras noticias sobre construcción de navíos en los astilleros del Oria datan de la segunda mitad del siglo XVI; siendo tal el ritmo de producción en las gradas que, para el año 1600, esta manufactura se perfiló como una de las más destacadas de la zona. Entre los siglos XVI y XIX, en las orillas del Oria, estaban instalados al menos seis astilleros: en Usurbil, los de Mápil, Aguinaga, Rutarte y Urdaiaga; en la Villa de Orio, el astillero de la Ribera y, en Aia, las gradas de Altxerri y Arratola. En general, estas atarazanas no ocuparon extensos terrenos ni contaron con grandes infraestructuras, sino que fueron simplemente espacios en los que se instalaron diversas gradas y en los que se reunían hombres y materiales durante el tiempo que duraba la construcción y la reparación de las embarcaciones. Esta actividad se mantendrá prácticamente hasta finales del XVIII, en cuyos años centrales el eje central de esta industria naval se traslada a Orio, al reconvertirse a la construcción de pequeñas embarcaciones para particulares. A principios del siglo XIX, la actividad de los astilleros vascos y, en concreto, de los guipuzcoanos, entró en fase recesiva, hasta que, tras la I Guerra Carlista, se inicia un período de prosperidad que permitió triunfar, paradójicamente, a los astilleros tradicionales que construían veleros de madera, en un momento en que empezaban a destacar, en la navegación atlántica, los buques de hierro movidos a vapor. A pesar de que este nuevo contexto redujo significativamente la presencia de astilleros en la cuenca

a finales de siglo; durante buena parte del siglo XX, la construcción naval continuó siendo una de las actividades más representativas de la Villa de Orio.

En la historia de la construcción naval a orillas del Oria, destaca la familia Mutiozabal, cuya actividad se desarrolla durante 131 años, desde 1798 a 1929; al inicio, en los astilleros de Aginaga en Usurbil y, más tarde, en los de Arratola y Mutiozabal en Orio. En este tiempo, los integrantes de 3 generaciones demostraron una gran capacitación técnica y llegaron a ser precursores de su época, al adaptarse a las nuevas condiciones del mercado y crear nuevas tipologías de barcos.

En concreto, Jose Manuel Mutiozabal fue el constructor naval más importante de Gipuzkoa en el siglo XIX y su hijo, Miguel Antonio, hasta 1888, uno de los constructores más sobresalientes del País Vasco. Este último destacó tanto por el número de buques labrados como por ser uno de los pioneros en la aplicación de los avances tecnológicos que había aprendido durante su formación en Francia. Ejemplo de su audacia fue la construcción, en 1878, de la primera embarcación a vapor construida en el País Vasco (el Ugarte n.º 2), con máquina de vapor de la casa Laffossey, adaptada previamente en los cercanos Talleres La Fossey de Lasarte. Esta iniciativa supuso el primer impulso renovador de la industria naval guipuzcoana, obligada a su modernización ante la masiva llegada de buques de hierro ingleses a los puertos vascos.

La historia del astillero Mutiozabal en Orio se inicia en 1887 cuando, por Real Orden del Ministro de Fomento, se otorga a Miguel Antonio concesión para el saneamiento y aprovechamiento del tramo de marisma hasta la carretera de la costa, desde el puente hasta la rampa pública de Arratola. Mutiozabal, junto a otros socios, constituye la Sociedad Mutiozabal, Arín y Arrizabalo para la compra y venta de maderas pero, poco después, optarían por la instalación de una fábrica de muebles, construida y equipada con material y maquinaria procedente del astillero familiar de Usurbil. Aun así, compaginaron esta actividad con la manufactura naval, llegando a fabricar hasta 1899 tres embarcaciones: el bergantín-goleta Joven Julian, el vapor Irurak bat y una balsa para el Club Náutico de Donostia.

En 1897 y tras liquidar la sociedad, Miguel Antonio encarga al maestro de obras Domingo Eceiza la construcción de una vivienda, a la que denomina Uriberri, de planta rectangular, tres alturas definidas por imposta en relieve, muros de mampostería enfoscada y cubierta a dos aguas con caballete paralelo a la fachada principal. En 1904, se inicia en la industria de la salazón, construyendo la escabechería en un pabellón anexo al edificio residencial, de planta rectangular y una sola altura, con dos crujías paralelas a la ría separadas por 5 postes de madera sobre apoyos de piedra y con doble cubierta a dos aguas, con estructura de cerchas de pendolón y grapa lígnea. Hasta 1923, esta nave fue sucesivamente arrendada a diferentes conserveros, junto con el almacén que habilitó en la planta baja de la vivienda anexa.

En 1910, animado por el desarrollo de la pesca de vaporcitos, Mutiozabal solicita al Ayuntamiento de Orio licencia para la construcción de un modesto astillero junto a la casa, levantando además un pequeño dique para reparaciones y dedicando el resto de la rampa a la nueva construcción. En 1929, las instalaciones fueron arrendadas a Murgiondo, Uranga y Cia para fabricar el vapor San José y, tras el fallecimiento de Miguel Antonio en 1931, su hijo Paulino Mutiozabal dirigió los astilleros, alquilándolos a diferentes constructores.

Además, Mutiozabal supo simultanear la construcción naval con la industria de salazón y, así, en el año 1923, también obtuvo autorización de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno Civil de Guipúzcoa para sanear otro trozo de la marisma en la margen izquierda y ampliar la industria salazonera. Estas instalaciones también serían sucesivamente alquiladas y dedicadas a la actividad conservera.

A partir de 1954, el carpintero de ribera Ostolaza regenta el astillero junto a Francisco Carrera «Txanka» y Agustín Gozategi «Karraballo», quienes fieles al buen hacer tradicional, también supieron introducir innovaciones en los trazados y formas de los barcos. A esta primera generación, le siguió la formada por los hijos de Agustín Gozategi y José Ramón Carrera hasta que, en 1980, la brillante trayectoria del astillero quedó interrumpida cuando la construcción en madera fue reemplazada por materiales sintéticos.

Gran parte de la historia de la actividad naval de la familia Mutiozabal y del astillero de Orio se ha reconstruido a partir de un importante patrimonio documental. La colección Mutiozabal, depositada en el Aquarium de Donostia, consta de planos de embarcaciones construidas por los Mutiozabal aproximadamente entre 1785 y 1910. La tipología de las mismas es muy variada: desde fragatas del siglo XVIII y goletas de carga del siglo XIX, hasta modestas lanchas de pesca y de carga, traineras y bateles o embarcaciones fluviales, como gabarras y alas y algunos vapores y yates de recreo. Además, el Museo Naval custodia la Colección Carrera, donada por la familia de Carrera Txanka, con planos de las embarcaciones construidas en el astillero de Orio a partir de 1930.

El estudio de dicha documentación ha permitido constatar que, en el siglo XIX, para la definición de las formas de algunos tipos de embarcación, en Mutiozabal se siguieron utilizando los métodos de diseño no-gráfico que permiten la definición y construcción de un barco a través de transformaciones regladas de una única plantilla de su cuaderna maestra. Estos métodos, ideados por importantes geómetras de la antigüedad, se extendieron por Europa a partir del siglo XV y han sido el soporte tecnológico de la construcción naval en la mayoría de los países europeos hasta la adopción, a principios del siglo XX, de métodos de diseño basados en la ingeniería, adaptados a la transformación de la flota a la propulsión a vapor.

El Ayuntamiento de Orio ha elaborado un Inventario del Patrimonio Mueble conservado, consistente en maquinaria relacionada con el trabajo de la madera, herramienta menor, mesas de trabajo, reglas y plantillas para cuadernas.

Los bienes culturales protegidos del astillero Mutiozabal son:

#### 1.– Bienes Inmuebles:

La nave del astillero es un volumen de planta ligeramente trapezoidal (15 x 12 m), de una sola crujía sin compartimentación, en rampa descendente hacia el muelle. La estructura interior consta de 5 pórticos de madera, cuyas dos cerchas exteriores han sido sustituidas. En el interior, se conserva una pequeña entreplanta ocupada por la oficina. La fachada a la ría presenta, en su parte superior, cerramiento de listones de madera desmontable, en función del tamaño de la embarcación, y vano inferior abierto enmarcado por pilares de hormigón y anteriormente protegido por un porche. La fachada oeste está ejecutada con zócalo de mampostería y tablazón de madera hasta el alero, mientras la sur fue inutilizada por el volumen anexo, actualmente derribado. Además del vano norte para la botadura de barcos, la nave cuenta con puerta adintelada lateral. La cubrición se resuelve en teja plana, con huecos para la iluminación cenital necesaria de los trabajos del interior. Al norte, se mantiene en mal estado una tejavana que alojó un taller, sin ningún valor patrimonial apreciable.

#### 2.– Espacios exteriores:

La grada de trabajo se extiende en plano inclinado desde la zona interior del edificio-astillero hasta el muelle, presentando en toda su longitud forma de sección de buque, directamente excavada en el terreno, lo que permitía adaptar sus dimensiones a las de la embarcación en construcción, que era arrastrada a lo largo de la rampa desde la orilla opuesta del río. También se conserva la rampa/embarcadero colindante.