

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA

4997

RESOLUCIÓN de 20 de septiembre de 2021, del Viceconsejero de Cultura, por la que se incoa y se somete a información pública y audiencia a las personas interesadas el expediente para la declaración de Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental, a favor del complejo industrial de «La Naval», sito en Sestao (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 ejercicio de la competencia asumida, se aprueba la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco que rige los procedimientos de declaración de bienes de interés cultural de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV).

Vistos los valores culturales del complejo industrial de «La Naval», y atendiendo a la propuesta de resolución presentada por los Servicios Técnicos del Centro de la CAPV de Patrimonio Cultural Vasco,

RESUELVO:

Primero.– Incoar el expediente de declaración como Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental a favor del complejo industrial de «La Naval», sito en Sestao (Bizkaia), teniendo en cuenta la delimitación que se establece en el Anexo I de la presente Resolución, así como la descripción que figura en el Anexo II, el régimen particular de protección que se incorpora en el Anexo III y los listados de bienes culturales protegidos recogidos en el Anexo IV.

La incoación de este expediente determinará respecto al complejo industrial de «La Naval» la aplicación inmediata y provisional del régimen particular de protección, así como del régimen común y específico previsto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, para los bienes de Protección Especial.

Segundo.– Abrir un período de información pública del expediente incoado para la declaración de Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental, a favor del complejo industrial de «La Naval», sito en Sestao (Bizkaia) en base a la delimitación que figura en el Anexo I, teniendo en cuenta la descripción del Anexo II, estableciendo el régimen particular de protección que se incorpora como Anexo III y observando los listados de bienes culturales protegidos recogidos en el Anexo IV, para que durante el plazo de 20 días contados a partir del día siguiente a la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco, se puedan efectuar las alegaciones y presentar la documentación que se estime oportuna, tal y como previenen los artículos 82 y 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, encontrándose el expediente de manifiesto en el Centro de la CAPV de Patrimonio Cultural Vasco, sito en la Calle Donostia-San Sebastián n.º 1 de Vitoria-Gasteiz.

Tercero.– Hacer saber al Ayuntamiento de Sestao y a los Departamentos de Euskera, Cultura y Deporte y de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, que la incoación del presente procedimiento causa la suspensión para los bienes inmuebles del otorga-

jueves 30 de septiembre de 2021

miento de las licencias de parcelación, edificación o demolición en las zonas protegidas, así como de los efectos de las ya otorgadas, en los términos establecidos en el régimen de protección.

Las obras que por razón de fuerza mayor hubieran de realizarse con carácter inaplazable en los bienes precisarán, en todo caso, autorización de la Diputación Foral de Bizkaia.

Cuarto.– Continuar la tramitación del expediente de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Quinto.– Notificar la presente Resolución de incoación del expediente al Grupo VPG, al Ayuntamiento de Sestao, a los Departamentos de Euskera, Cultura y Deporte y de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, a los Departamentos del Gobierno Vasco de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente y de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, a Demarcación de Costas del País Vasco del Ministerio para la transición ecológica y reto demográfico, a la Autoridad Portuaria de Bilbao y a ADIF.

Sexto.– Publicar la presente Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco y en el Boletín Oficial de Bizkaia para su general conocimiento.

En Vitoria-Gasteiz, a 20 de septiembre de 2021.

El Viceconsejero de Cultura,
ANDONI ITURBE AMOREBIETA.

ANEXO I

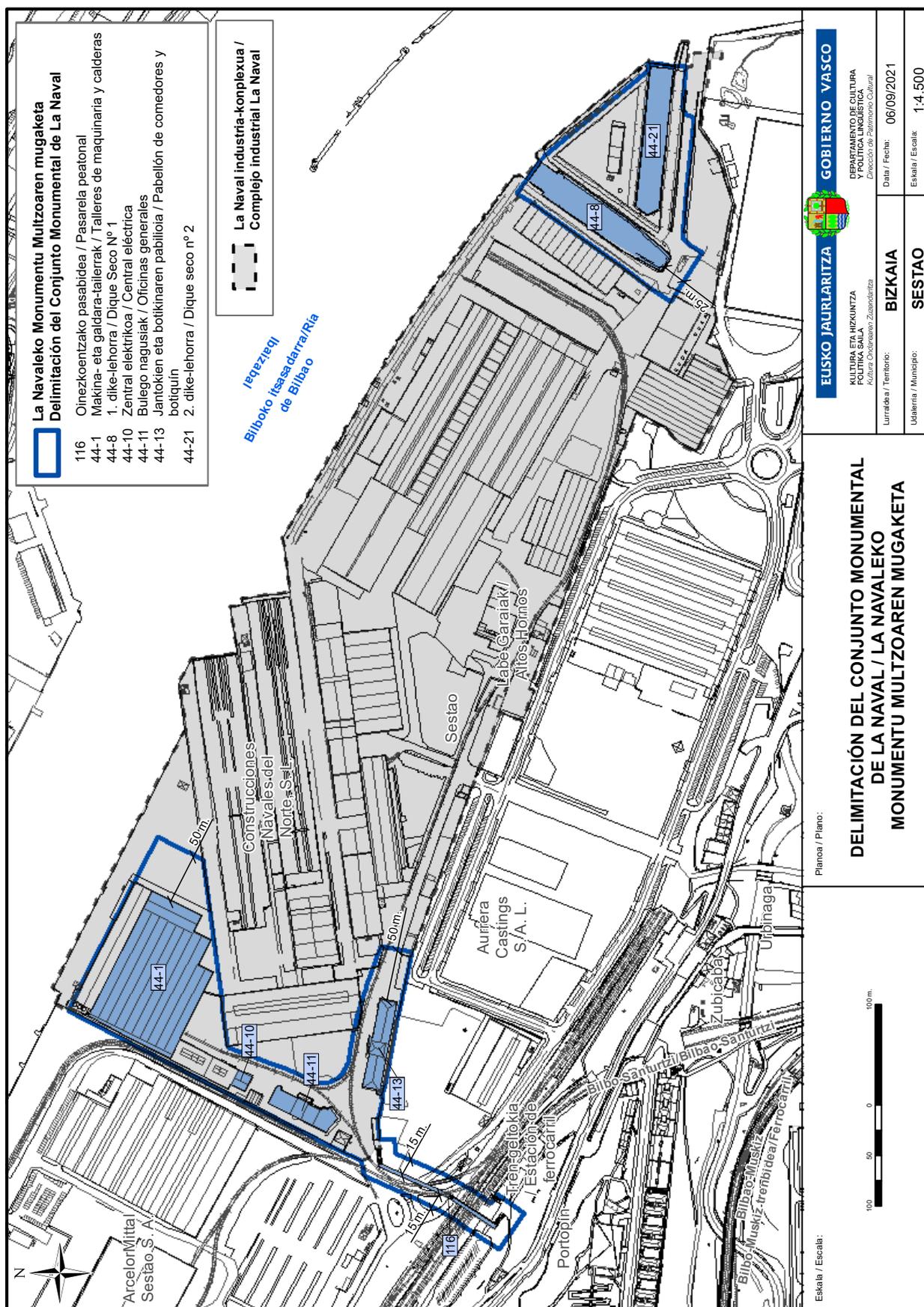
DELIMITACIÓN

El Conjunto Monumental del complejo industrial de La Naval de Sestao está definido por una delimitación discontinua constituida por dos ámbitos: el primero, situado al oeste del conjunto, abarca el entorno de protección de la pasarela peatonal, el pabellón de comedores y botiquín, las oficinas generales, la central eléctrica y el taller de maquinaria y calderas; el segundo, ubicado en el extremo este de la parcela, integra el entorno de protección de los diques secos n.º 1 y 2.

En concreto, el primer ámbito queda delimitado al norte por el deslinde provisional del Dominio Público Marítimo-Terrestre; al este, sucesivamente, por una línea paralela a la fachada de la nave de motores del taller de maquinaria a 50 m de esta, por la arista exterior de la banda lateral de la grada de construcción n.º 2, por la fachada norte del taller de prefabricación, por una línea paralela al trazado del ferrocarril a 5 m de este y por una línea paralela a la fachada este del pabellón de comedor y botiquín a 50 m de esta; al Sur, por el límite de la parcela y una línea paralela a la pasarela peatonal, en todas sus orientaciones, a una distancia de 15 m de la arista exterior de su tablero y de las escaleras de acceso y, al oeste, por el límite de la parcela.

El segundo ámbito queda delimitado al norte, este y sureste por el deslinde provisional del Dominio Público Marítimo-Terrestre; al sur, por el límite de la parcela y por una línea paralela al borde sur del dique seco n.º 1 a 25 m de Este y, al Oeste, por el plano de fachada de los talleres auxiliares de armamento.

La delimitación descrita responde a la necesidad de garantizar la preservación y puesta en valor de las características intrínsecas de los bienes culturales protegidos del Conjunto Monumental, así como de los valores ambientales y paisajísticos del mismo. A tal efecto, se incluyen, además de los edificios de servicios y producción y la obra civil protegidos, aquellos espacios de su entorno que permiten la lectura de su interacción y organización espacial y funcional, de forma que puede identificarse como una unidad cultural.



- La Navaleko Monumentu Multzoaren mugaketa**
Delimitación del Conjunto Monumental de La Naval
- 116 Oinezkoentzako pasabidea / Pasarela peatonal
 - 44-1 Makina- eta gaidara-tailerrak / Talleres de maquinaria y calderas
 - 44-8 1. dike-lehorra / Dique Seco Nº 1
 - 44-10 Zentral elektrikoak / Central eléctrica
 - 44-11 Bulego nagusiak / Oficinas generales
 - 44-13 Jantokien eta botikinararen pabiloia / Pabellón de comedores y botiquín
 - 44-21 2. dike-lehorra / Dique seco nº 2

La Naval industria-komplexua /
 Complejo industrial La Naval

Irtezejardura
 Bilboko Itsasadarra/Ría
 de Bilbao

KULTURA ETA HIZKUNTZA POLITIKA SAHIA Azalera Ondarretan Zuzendutako	
Lurraldea / Territorio:	BIZKAIA
Udalerria / Municipio:	SESTAO
Data / Fecha:	06/09/2021
Eskala / Escala:	1:4.500

**DELIMITACIÓN DEL CONJUNTO MONUMENTAL
 DE LA NAVAL / LA NAVALEKO
 MONUMENTU MULTZOAREN MUGAKETA**

Planoa / Plano:

Eskala / Escala:

0 50 100 m

ANEXO II

DESCRIPCIÓN

El complejo industrial de La Naval de Sestao constituye el último testimonio de la relevancia histórica del sector naval en Bizkaia y de su influencia como motor de la industrialización de todo el País Vasco. Ubicado en la zona denominada Vega del Nervión, a orillas de la ría Ibaizabal-Nervión, el conjunto ocupa, actualmente, una superficie aproximada de 290.000 m², delimitada al norte y al este por el cauce fluvial y, en el resto de orientaciones, por diferentes parcelas industriales entre las que destacan algunas instalaciones de la histórica Altos Hornos de Vizcaya (AHV).

El proceso de industrialización que arranca en el País Vasco en la década de los años 40 del siglo XIX se caracterizó en Bizkaia por el rápido desarrollo de tres sectores principales: minería, sidero-metalurgia y construcción naval. Precisamente, en las décadas finales del siglo, la introducción del hierro en la construcción de los cascos de buques aceleraría la evolución forzosa desde los astilleros tradicionales a nuevos astilleros industriales. Así, en el entorno de Bilbao, se instalarían 3 grandes astilleros: en 1888, Astilleros del Nervión; en 1900, la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques y, en 1916, la Sociedad Española de Construcción Naval.

La actividad naval en Sestao se inicia de la mano del empresario vizcaíno José María Martínez de las Rivas y del inglés sir Charles Palmer, que constituirían en Bilbao la empresa Astilleros del Nervión, construyendo el primer astillero para la fabricación de buques de hierro propulsados por maquinaria a vapor. Paralelamente, en 1908, se constituía en Madrid la Sociedad Española de Construcción Naval que, en 1915, adquiriría unos terrenos propiedad de AHV colindantes con los de Astilleros del Nervión donde construiría su nueva factoría. En ese momento, en las gradas del astillero se construían 3 buques: el crucero Alfonso XIII y los vapores Conde de Zubiría y Marqués de Chávarri.

El conjunto de instalaciones de esta época, con unos 99.000 m², fue construido por numerosos contratistas entre los que destaca la Sociedad de Estudios y Construcciones de Ingeniería Vallhonrat, Castrillo y Compañía, responsable de importantes construcciones y estructuras de hormigón armado en todo el Estado durante la primera mitad del siglo XX. En La Naval, se construyeron 2 grandes gradas de 160 y 200 m de longitud y otras 2 en construcción, de 200 y 130 m, un puente peatonal sobre la vía de ferrocarril y, entre otros, los siguientes edificios: portería-revistería, oficinas generales, central eléctrica, talleres de herreros de ribera, taller de ebanistería y gálibos, de sierras, botes y carpintería de grada, de maquinaria y monturas a flote, de calderería y plomería, almacenes para remaches y tornillería, taller de galvanizado, de barnizado (atendido caso exclusivamente por mujeres) y almacenes generales.

En 1919, la empresa se anexionó las instalaciones de Astilleros del Nervión, convirtiéndose en la factoría naval más completa del país, con una plantilla de 4.000 trabajadores. En la década de los años 20, la fábrica diversifica su producción dedicándose también a la fabricación de motores Diessel, calderas acuo-tubulares, tallado de dientes de rueda y piñones para turbina de engrane así como de distinto material ferroviario (locomotoras y coches de viajeros).

Superado el parón debido a la Guerra Civil (durante la cual se fabricaron proyectiles de artillería, municiones y carros para transporte de cañones), la fábrica se centra principalmente en la construcción y reparación de buques y de motores diessel y turbinas. En la década de los 40 y primeros 50, se inicia una primera fase de modernización del astillero en la que se prolongó el dique seco n.º 1, se ampliaron los talleres de herreros de ribera y de maquinaria y se construyeron numerosos edificios: comedor para obreros, talleres y almacenes de obras civiles, garaje para

autocamiones, subestación de transformación y central térmica, taller de herramientas, taller para montaje de motores, etc.

Hacia 1955, se inicia una nueva fase de renovación de las instalaciones durante la cual se derriban algunos almacenes y los talleres de herreros de ribera y de monturas, se amplían los de herramientas y maquinaria, se reforman algunos edificios de servicios (oficinas generales y pabellón de comedores y botiquín), se construyen otros nuevos (casa del conserje, vestuarios y procesos de datos, estación de bomberos, taller de calderería de cobre, equipos y plomeros, de chapas y perfiles, almacenes para obras civiles, etc.), se acondiciona el muelle de atraque para nuevos trasatlánticos, se remodelan las gradas 1, 2 y 4 para reconvertirlas en 2 gradas de mayores dimensiones y se construye un nuevo dique seco n.º 2, mediante la remodelación de los 2 varaderos preexistentes.

A partir de los años 60, aumenta considerablemente la construcción de barcos de gran tonelaje llegándose a construir, en los 70, petroleros de 130.000 T.p.m. En 1969, la compañía se integra en Astilleros Españoles S.A., convirtiéndose en el mayor grupo productor de la construcción mercante del Estado y entre los primeros de Europa. Sin embargo, las sucesivas crisis acaecidas en los 70 golpearían de lleno al sector industrial español y abocarían, en los 80, a una reestructuración del sector naval que provocaría el cierre de muchos de los astilleros del Nervión y la reconversión total de los que se mantuvieron en activo. Así, en 1988, todas las actividades de Astilleros Españoles en la zona de Bilbao fueron concentradas en la Factoría de Sestao.

En los primeros años del siglo XXI, el astillero pasó primero a formar parte de una gran sociedad pública en la que se concentraron todas las actividades navales españolas (IZAR) y, después, se separó de la sección de construcción naval militar y se privatizó en manos de Construcciones Navales del Norte, S.A. en 2006. Finalmente, el astillero cesó definitivamente su actividad en el año 2018.

Los siguientes bienes, identificados por su mayor significación cultural, constituyen los bienes culturales protegidos del Conjunto Monumental:

– Central eléctrica: constituye uno de los edificios fundacionales levantados por la Sociedad Española de Construcción Naval hacia 1916 y, en concreto, el más antiguo de los edificios de servicios conservados.

En origen, se construyó un edificio de planta rectangular, con 8 pórticos de hormigón; sin embargo, el edificio actual conserva, únicamente, 3 de las crujías originales dado que fue absorbido por la ampliación, en 1956, del taller de herramientas. El volumen mantiene las 2 alturas y la bajocubierta rematada a 2 aguas. La composición de líneas depuradas de las fachadas se caracteriza por la proporción vertical de los huecos, la jerarquía de estos por plantas destacando los esbeltos vanos de planta baja, y la proyección al exterior de la estructura porticada de hormigón. El interior de la planta baja presenta un gran espacio sin compartimentar de gran altura.

– Pabellón de comedores y botiquín: uno de los edificios construidos en la 1.ª fase de modernización del astillero, en los primeros años 40, para alojar los comedores y botiquín para personal. El uso principal de comedor se aloja en un rotundo volumen prismático de 2 alturas, de líneas rectas y desnudo de detalles ornamentales, con imponente horizontalidad reforzada por hileras de ventanas corridas y bandas de ladrillo visto y paramentos revocados en blanco enmarcadas por cornisas e impostas continuas. El uso auxiliar de botiquín se dispone en un pequeño anexo de racionalismo más expresionista que fue ampliado en altura en los años 60. Este valor compositivo-formal se completa con el empleo de otros recursos como el pórtico central, el zócalo de

cantos rodados, el juego de plaquetas colocadas en horizontal y vertical, las losas cubriendo los accesos y los vanos en esquina.

Al interior, conserva la organización general caracterizada por los accesos central y lateral, el amplio vestíbulo central en planta baja y la escalera en varios tramos rectos. Los diáfanos espacios interiores de los vestuarios y comedores fueron compartimentados para alojar, en su última etapa, las oficinas de producción; mientras el extremo Este conserva en general, su distribución original al haberse ubicado en él hasta época reciente los servicios médicos.

– Oficinas generales: el edificio actual data de 1956, si bien es resultado de la reforma de las primeras oficinas generales, construidas en la segunda década del siglo XX, cuya tipología original básica se conservó, aunque reinterpretada a través de un nuevo lenguaje estilístico. Se trata de un rotundo volumen de planta rectangular con cuerpo central de 4 alturas y alas laterales de 3, fachadas de fábrica en ladrillo caravista y vanos de proporción horizontal, cubiertas planas y estructura porticada de hormigón armado. El acceso principal se sitúa en la fachada este, a través de un pórtico en piedra dotado de escalinatas, pilares, balaustrada y frontón. El conjunto constituye un correcto ejercicio de racionalismo tardío, dotado del valor compositivo-formal proporcionado por el contraste entre la rotundidad de su volumetría apaisada y los detalles estilísticos de los cuerpos curvos en esquina y del volumen central de proporción vertical con pórtico clasicista.

Al interior, las plantas se organizan con un gran pasillo central y dependencias laterales y se comunican verticalmente mediante un ascensor y una escalera central de doble tramo recto alojada en un volumen cilíndrico acristalado que sobresale del plano de la fachada posterior. En planta baja, se ubican principalmente los despachos, salas de juntas y visitas, donde se emplearon acabados de mayor calidad como los aplacados de mármol. En las plantas primera y segunda, se disponen las oficinas técnicas y el resto de dependencias para el personal. La planta tercera aloja instalaciones y sendas terrazas y el sótano, otros servicios auxiliares.

– Talleres de maquinaria y calderas: formó parte del grupo de edificios fundacionales que levantó la Sociedad Española de Construcciones Navales al instalarse en Sestao hacia 1916.

En origen, presentaba planta cuadrada (110 x 110 m) compuesta por 5 crujías paralelas de 20 m de luz y 12 pórticos metálicos constituidos por cerchas de pendolón a dos aguas en cubierta, apoyadas sobre vigas de alma llena que descansan en pilares de celosía que, a su vez, soportan el mecanismo de las grúas-puente. La cubierta de cada nave estaba dotada de sendos lucernarios longitudinales en cada faldón. Las fachadas, con cerramientos ciegos de hormigón, solo estaban perforadas a la altura de planta baja.

Hacia 1945, el taller sería objeto de una primera ampliación, al adosarse en su fachada este una nueva nave transversal de mayor altura que alojaría el montaje de motores. Posteriormente, en los primeros 50, las naves se prolongarían en su extremo oeste y se añadiría a estas un estrecho cuerpo de oficinas de 3 plantas en sus orientaciones norte y oeste. Más recientemente, el anexo de la fachada al muelle fue sustituido por una nueva nave con cubierta a dos aguas para almacén de tubos y, en el extremo sureste, se recortaron las 2 naves situadas más al sur.

En la actualidad, la imagen exterior de los talleres se encuentra alterada al ser sustituidos o recubiertos los cerramientos de fachada por paneles de chapa.

– Dique seco n.º 1: fue construido en 1888 por la empresa Astilleros del Nervión junto a 3 gradas de unos 110 m actualmente desaparecidas, por lo que constituye la instalación más antigua del complejo de La Naval y la única conservada de la primera etapa del astillero.

En cuanto a su geometría, presenta 9,75 m de profundidad, planta rectangular irregular de longitud inicial aproximada de 145 m (en 1954, se prolongó su extremo sur hasta los 152 m mediante cajones de hormigón armado) y sección transversal trapezoidal, con anchura interior de 22,36 m en la parte alta del tramo más próximo a la compuerta y de 29,26 m en la parte alta de la zona central mientras, en el extremo sur y en la embocadura, el dique se estrecha hasta aproximadamente unos 20 m. Todo el perímetro interior está recorrido por escalones a modo de gradas, de forma que el ancho interior en la parte baja de la zona central se reduce también hasta los 20,10 m.

En su extremo noreste, se ubica bajorante la cámara que alojaba las bombas para el llenado y vaciado del dique, dotada de escotilla con lumbreras en su parte alta pero carente de maquinaria e inoperativa. Los conductos de inundación discurren, presumiblemente, por el interior de la estructura del dique. En el intradós lateral de la boca, se ubican 3 pares de cajeras de sección trapezoidal, de chapa de acero gruesa cubiertas con entramado de cuerda o cáñamo, donde encajaría la compuerta de cierre en 3 posibles posiciones según la eslora del buque.

El caisson de cierre es el original, construido hacia 1891, por lo que puede tratarse del más antiguo conservado en el Estado. Se trata de una compuerta de diseño singular, con casco abombado de chapa roblonada de 20 m de longitud y dos pisos al interior separados por una cubierta. El hueco inferior está dispuesto como tanque de lastre para su inundación en la operación de cierre del dique y para su vaciado y retirada flotando en la operación contraria de apertura, al objeto de permitir la salida del buque del dique. El espacio superior alojaba la sala de máquinas con las bombas para el lastrado y deslastrado. El caisson dispone en todo su contorno, salvo en cubierta, de resaltes en madera que se encastran en las cajeras de acero ubicadas en los muros y solera del dique, de forma que por la presión de su peso el caisson queda fijo en su posición garantizando la estanqueidad del acoplamiento.

El dique conserva además otros elementos auxiliares como picaderos, norays de amarre de estachas y cabos, defensas metálicas en la coronación de los muros e instalaciones de agua, aire comprimido, gases para corte y soldadura y alimentación eléctrica. Completan la instalación las dos bandas laterales por donde circulan y maniobran 2 grúas tipo pico-pato construidas por la empresa vasca ELYMA (una a babor, de 15/4 Tons. y 20-40 m de radio y, otra a estribor, de 15/5 Tons. y 12-28 m de radio).

Actualmente, el dique se encuentra inundado y no operativo; sin embargo, conserva su capacidad de ilustrar la técnica de trabajo en dique seco o esclusa, con la particularidad de los muros escalonados, en la que se introduce el buque para su reparación y, una vez cerrada la compuerta, se bombea el agua del interior hasta dejar apoyada la embarcación en una cama. El caisson presenta un avanzado e irreversible estado de deterioro con corrosión generalizada de la chapa y falta de material en algunos puntos.

– Dique seco n.º 2: se construyó durante la 2.ª fase de modernización del astillero, hacia 1956, sobre las 3 antiguas gradas situadas junto al dique seco n.º 1. Presenta algunas singularidades respecto al dique seco n.º 1 tales como sus mayores dimensiones (L: 170 y A: 30-15 m.), sus muros perimetrales lisos y la compuerta metálica abatible. Su gran capacidad da testimonio de la enorme escala de las embarcaciones que se armaron o repararon en él que llegaron a alcanzar las 130.000 Tn. En paralelo al dique, se dispuso una rampa-varadero, posteriormente rellenada.

A ambos lados, se conservan las bandas de maniobra de 2 grúas de la misma tipología y origen que las anteriores (una a babor, de 15/6 Tons. y 19-32 m de radio y, otra a estribor, de 15/5 Tons. y 12-28 m de radio).

Actualmente, conserva su valor espacio-funcional y sus principales elementos operativos, incluida la cámara enterrada en su extremo sureste, dotada de un equipo de bombeo renovado que le permite mantenerse en activo para la reparación de buques.

– Pasarela peatonal: el primer tramo fue construido en 1916 por la Sociedad Española de Construcción Naval para facilitar el acceso del personal al recinto fabril desde el casco urbano de Sestao, situado en las laderas y separado del complejo por la línea férrea Bilbao-Santurtzi.

Construida con un sistema estructural de pórticos de hormigón armado, fue modificada y ampliada en función de las necesidades de la empresa para permitir el paso de las vías de servicio ferroviario interno que se iban construyendo, hasta alcanzar las 7 crujías que presenta en la actualidad.

ANEXO III

RÉGIMEN PARTICULAR DE PROTECCIÓN

CAPÍTULO I

CARÁCTER DEL RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

Artículo 1.– Objeto y ámbito de aplicación.

1.– El presente régimen de protección forma parte de la declaración de Bien Cultural de Protección Especial a favor del complejo industrial de La Naval en Sestao, con la categoría de Conjunto Monumental, en cumplimiento del artículo 16 de la Ley 6/2019, de 9 mayo, del Patrimonio Cultural Vasco, con especificación de las actuaciones admisibles y prohibidas sobre el mismo.

2.– Las prescripciones del presente régimen de protección serán de aplicación para la totalidad de los bienes del Conjunto Monumental del complejo industrial de La Naval incluidos dentro de la delimitación definida en el Anexo I.

Artículo 2.– Carácter vinculante.

1.– Las prescripciones del presente anexo tienen carácter vinculante, debiendo conservarse el bien cultural protegido con sujeción a las medidas de protección previstas en el mismo.

2.– Los instrumentos de ordenación urbanística, territorial y medioambiental deberán contener las determinaciones necesarias para garantizar la protección y conservación del bien cultural protegido. A tal fin, deberán contar con informe favorable del departamento del Gobierno Vasco competente en materia de patrimonio cultural, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 6/2019.

Artículo 3.– Valores culturales y bienes objeto de protección.

1.– De acuerdo con la valoración patrimonial que motiva la presente declaración de bien cultural, el Conjunto Monumental de La Naval constituye un bien sobresaliente del patrimonio industrial de la CAPV poseedor de los siguientes valores culturales:

– Valor histórico: con una vida útil de más de 125 años, la historia de La Naval ilustra la historia completa de los grandes astilleros industriales vascos, desde el inicio de la construcción de buques de acero a finales del siglo XIX hasta su ocaso y cierre en el siglo XXI.

– Valor de singularidad: por los numerosos hitos alcanzados por la empresa que, ya en los años 20, sería la factoría naval más completa del Estado y, sucesivamente, la primera empresa española en construir motores diésel marinos, el primer astillero, junto con Euskalduna, en construir buques a motor en España y, como parte de Astilleros Españoles, S.A, el mayor grupo productor estatal de la construcción mercante y entre los primeros del contexto europeo. Finalmente, ha sido el último representante de los astilleros instalados en la ría Ibaizabal-Nerviión y el único en alcanzar en activo el siglo XXI.

– Valor social: vinculado a la trayectoria vital de las personas que impulsaron el astillero y de las que trabajaron en sus instalaciones, a sus modos de vida y trabajo, a los movimientos obreros y al impacto de la actividad naval en el desarrollo económico de toda Bizkaia.

– Valor científico: como fuente de información cualitativa de base tecnológica sobre el desarrollo y evolución de técnicas y procesos productivos de otro tiempo.

– Valor paisajístico: por la interacción de valores culturales y naturales y su condición de último frente netamente industrial del entorno de la ría donde, en las últimas décadas, han desaparecido el resto de vestigios de su intensa actividad.

– Valor urbanístico: por el destacado ejercicio de urbanismo racional y funcional que determinaría la organización de los usos de servicio en el perímetro del recinto, mientras las tareas de producción se desarrollaban en el espacio central del complejo.

– Potencial de reutilización: por la funcionalidad, versatilidad e integridad de inmuebles, espacios e instalaciones.

2.– Los bienes culturales objeto de protección para la preservación de los valores identificados en el Conjunto Monumental de La Naval son los enumerados en el Anexo IV así como sus entornos de protección incluidos en la delimitación del Anexo I.

3.– Dichos bienes culturales protegidos se clasifican en las siguientes tipologías:

– Edificios de servicios: inmuebles destinados a usos auxiliares al principal tales como administrativo, sanitario, educativo, energético, de almacenamiento, etc.

– Edificios de producción: inmuebles destinados a las actividades directamente relacionadas con la construcción y reparación de buques o con la fabricación de cualquier otro producto como material ferroviario, motores, etc.

– Obra civil: infraestructuras diseñadas para albergar actividades complementarias en el exterior como muelles de atraque, armamento y reparación, diques secos, gradas, vías de comunicación para materiales o personal y la maquinaria asociada.

4.– En los regímenes de protección específicos, se describen los valores patrimoniales particulares a proteger para cada una de las tipologías de bienes.

5.– El entorno de protección de los bienes culturales protegidos tiene el carácter de parte integrante del Conjunto Monumental en el que serán de aplicación las prescripciones específicas previstas en el artículo 8.

CAPÍTULO II

RÉGIMEN GENERAL DE PROTECCIÓN

Artículo 4.– Normativa general de aplicación.

1.– Los bienes culturales protegidos están sujetos, en cuanto a régimen de autorización, uso, actividad, defensa, sanciones, infracciones y demás extremos, a lo previsto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

2.– Las personas propietarias, poseedoras y demás titulares de derechos reales sobre los bienes culturales protegidos están obligados a su conservación, cuidado, protección y uso en las condiciones impuestas por la legislación vigente en materia de urbanismo y patrimonio cultural, para asegurar su integridad y evitar su pérdida, destrucción o deterioro.

3.– Los usos a los que se destinen los bienes culturales protegidos así como las concesiones administrativas que permitan su explotación deberán ser compatibles con los valores culturales objeto de protección, garantizando en todo caso su conservación y puesta en valor.

4.– Las personas titulares de los bienes culturales protegidos deben garantizar el acceso al mismo en los términos previstos en el artículo 32 de Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, facilitando información y acceso a las autoridades competentes o al personal

funcionario responsable para la ejecución de sus competencias y permitiendo la visita pública y el estudio del bien a las personas investigadoras expresamente autorizadas por el órgano foral competente.

5.– Únicamente puede procederse al derribo total o parcial de los bienes culturales protegidos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

Artículo 5.– Autorización de las intervenciones.

Cualquier intervención sobre los bienes culturales protegidos o su entorno de protección requerirá la autorización del órgano competente en materia de patrimonio cultural de la Diputación Foral de Bizkaia de forma previa al otorgamiento de la licencia urbanística o autorización administrativa.

Artículo 6.– Proyecto de intervención.

1.– Las intervenciones sobre los bienes culturales protegidos deben contar con proyecto técnico específico adecuado a la naturaleza del bien y de la propia intervención, que deberá ser presentado por la persona titular del bien para su aprobación al departamento competente en materia de patrimonio cultural de la Diputación Foral de Bizkaia.

2.– En todo caso, las intervenciones sobre el bien cultural protegido deben precederse de un Estudio Histórico-Arquitectónico del mismo y ser confiados a profesionales y empresas especializadas que acrediten la capacidad técnica necesaria para llevarlos a cabo con las máximas garantías.

Artículo 7.– Criterios generales de intervención en los bienes culturales protegidos.

1.– Las intervenciones sobre los bienes culturales protegidos garantizarán su conocimiento, conservación, restauración y rehabilitación para su puesta en valor, así como la de los valores paisajísticos y ambientales de su entorno, sin desvirtuar ni degradar la imagen e interpretación del conjunto.

2.– Se establecen como principios básicos de actuación, para asegurar la transmisión de los valores culturales del bien cultural protegido: la intervención mínima indispensable, la reversibilidad de los procedimientos y el mantenimiento de su integridad y autenticidad.

3.– Las intervenciones respetarán los añadidos de interés de todas las épocas que perviven en el bien y que proporcionan información relevante sobre la evolución del mismo.

4.– En toda intervención sobre los bienes culturales protegidos, se deberá mantener su configuración volumétrica y sus alineaciones.

5.– El cumplimiento de los requisitos básicos de seguridad, accesibilidad, eficiencia energética, salubridad u otros, se limitará al mayor grado de adecuación posible sin afección negativa sobre los bienes culturales protegidos o sus valores patrimoniales.

6.– El desmontaje puntual de partes o elementos protegidos del bien cultural solo será admisible en supuestos excepcionales de colapso o daños irreversibles que no permitan su funcionamiento como estructura o solución constructiva y, en todo caso, previa autorización del órgano foral. En estos casos, la sustitución de los elementos dañados se hará por otros de las mismas características en cuanto a material, comportamiento, forma y textura; dejando testigos físicos y documentales detallados en forma de planos, fotografías o descripciones.

7.– Se prohíbe el uso de técnicas y materiales que no sean compatibles con los que conforman el bien cultural protegido o con los valores objeto de protección. Las técnicas y materiales utilizados en las intervenciones deberán ofrecer comportamientos y resultados suficientemente avalados por la experiencia o por la investigación.

8.– Aquellos elementos identificados como degradantes del bien cultural protegido no pueden ser objeto de actuaciones de consolidación ni renovación y deberán eliminarse con ocasión de una intervención integral sobre el bien, previa autorización del órgano foral competente.

Artículo 8.– Criterios generales de intervención en los entornos de protección.

1.– En los entornos de protección de los bienes culturales protegidos, se potenciará el carácter industrial del conjunto, integrando y armonizando la pavimentación, el mobiliario, la iluminación y la señalización con su valor ambiental.

2.– En concreto, se permitirán las siguientes intervenciones, siempre que resulten compatibles con el régimen de protección específico del bien protegido:

- Restauración del adoquinado y de los raíles de las líneas de ferrocarril o de desplazamiento de las grúas.

- Instalación de elementos de mobiliario urbano, iluminación, señalización y de seguridad.

- Eliminación de cualquier añadido sin interés cultural que afecte a la contemplación, apreciación, estudio o disfrute de los bienes culturales protegidos o su entorno de protección.

3.– En los espacios no edificados dentro de los entornos de protección, se prohíben las nuevas construcciones así como la contaminación visual o perceptiva de los bienes protegidos, entendida como aquella intervención, uso o acción puntual sobre el bien o su entorno que, impida, interfiera o distorsione su contemplación.

4.– En los bienes existentes dentro de un entorno de protección pero no específicamente enumerados como bienes culturales protegidos en el listado del Anexo IV, se admitirá todo tipo de intervención, incluida la demolición, siempre que no suponga afección negativa irreversible sobre los valores patrimoniales de los bienes culturales protegidos o del Conjunto Monumental y sea autorizado por el órgano foral competente en patrimonio cultural. En las actuaciones de reforma o sustitución de estos bienes, no se permitirán alteraciones de volumen ni alineaciones y se diseñarán, en cuanto a morfología y materiales, de acuerdo a las características representativas del Conjunto Monumental o armonizando con las mismas.

5.– Las obras de escasa entidad realizadas en el entorno de protección, que no tengan incidencia material o visual sobre los bienes culturales protegidos deberán comunicarse al órgano competente en patrimonio cultural de la Diputación Foral de Bizkaia, con una antelación mínima de 1 mes.

Artículo 9.– Medidas razonables de accesibilidad universal.

1.– En cumplimiento del artículo 32.4 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, el régimen de protección del Conjunto Monumental incluye las medidas razonables para favorecer el acceso a los bienes culturales protegidos de forma autónoma por personas de movilidad reducida.

2.– Dichas medidas se definen en el régimen de protección específico para cada tipología de los bienes culturales protegidos, quedando en todo caso supeditadas a su compatibilidad con los valores culturales protegidos.

CAPÍTULO III

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN ESPECÍFICO DE LOS EDIFICIOS DE SERVICIOS

Artículo 10.– Edificios de servicios de La Naval.

1.– Los edificios de servicios protegidos en el Conjunto Monumental de La Naval se incluyen en un único nivel de protección por poseer valores intrínsecos relevantes o constituir una parte interesante del complejo por su antigüedad, singularidad o la representatividad de su tipología, su imagen exterior, su integridad o su autenticidad al haber sido rehabilitados con respeto a sus atributos esenciales. En concreto, se trata de la central eléctrica, el pabellón de comedores y botiquín y las oficinas generales, tal y como se recoge en el Listado 1 del Anexo IV.

2.– En los edificios de servicios se identifican todos o algunos de los siguientes valores culturales:

– Valor histórico: por tratarse de edificios fundacionales construidos por la Sociedad Española de Construcción Naval o ser resultado de la reforma de estos o bien ejemplos representativos de una etapa de modernización del astillero.

– Valor tipológico: como modelo representativo de la arquitectura diseñada para un determinado uso auxiliar.

– Calidad arquitectónica: destacado ejercicio de diseño arquitectónico, desde el sencillo pre-racionalismo de la central eléctrica hasta el elegante racionalismo del pabellón para comedores y botiquín o el estilo más tardío de las oficinas generales.

– Calidad constructiva: primeros trabajos de la Sociedad de Estudios y Construcciones de Ingeniería Vallhonrat, Castrillo y Compañía, fundada en 1914 y responsable de destacadas obras de hormigón armado en todo el Estado en la primera mitad del siglo XX.

– Autoría singular: en concreto, la del pabellón de comedores y botiquín, diseñado por Manuel M.^a de Smith Ibarra, afamado arquitecto vizcaíno de la primera mitad del siglo XX.

– Valor compositivo-formal: por la cuidada configuración de volúmenes y la depurada composición de fachadas como contrapunto formal a las austeras naves de producción.

– Valor espacio-funcional: por conservarse la configuración general de espacios y circulaciones así como las relaciones espacio-funcionales exteriores entre los distintos elementos del conjunto.

– Singularidad: como único testimonio de una determinada tipología o estilo arquitectónico, por la exclusividad de alguno de sus atributos o, en el caso de las oficinas generales, por tratarse de un edificio emblemático diseñado como sede corporativa de la empresa.

3.– Estos valores patrimoniales se conservan genuinos por el buen estado de conservación general de todos los elementos del conjunto y por el mantenimiento de los atributos esenciales, a pesar de las transformaciones sufridas para su adaptación a nuevos usos y necesidades.

4.– Al objeto de preservar los valores descritos, son objeto de protección los siguientes atributos y elementos de los edificios de servicios:

– Volumetría actual: en el caso de las oficinas generales y el pabellón de comedores incluye las ampliaciones del edificio original y, en la central eléctrica, el volumen resultante del derribo de algunas crujías.

– Envolvente exterior: incluyendo esquema compositivo, materiales, carpinterías y despiece del acristalamiento y aquellos elementos ornamentales o recursos estilísticos singulares identificados, en cada caso, en la descripción del Anexo II.

– Sistema estructural de hormigón armado incluyendo elementos verticales y horizontales.

– Distribución general: incluyendo accesos principales y secundarios, vestíbulos, pasillos de distribución de plantas, escaleras, ascensores y espacios interiores singulares en lo relativo a su ubicación, dimensiones y esquema general de circulación.

– Revestimientos interiores singulares: aplacado de mármol en la planta baja de las oficinas generales.

5.– Se identifican como degradantes los siguientes elementos por resultar incompatibles con los valores patrimoniales de los edificios de servicios y/o generadores de contaminación visual sobre los mismos:

– Central eléctrica: color de las carpinterías de los accesos.

– Oficinas generales: sendas escaleras de emergencias de la fachada posterior y aparatos de ventilación en fachadas.

– Pabellón de comedores y botiquín: en el pórtico de acceso principal, revestimiento de plaqueta en planta baja, farola sobre losa de cubierta y planos en pendiente sobre los escalones, y elementos superpuestos en fachadas (cableado, registros de instalaciones y aparatos de ventilación).

Artículo 11.– Actuaciones permitidas y prohibidas en los edificios de servicios.

1.– Las actuaciones que se realicen sobre los edificios de servicios protegidos estarán dirigidas a su conservación, puesta en valor y aseguramiento de su funcionalidad respetando, en cualquier caso, sus elementos tipológicos, morfológicos, estructurales y constructivos fundamentales.

2.– En concreto, se admitirán las siguientes actuaciones:

– Restauración de las partes deterioradas y reconstrucción de las partes desaparecidas de fachadas y cubiertas, con materiales y técnicas compatibles con los valores arquitectónicos de lo existente, permitiéndose modificaciones parciales siempre que no se altere la unidad de su composición y se respeten los elementos de especial valor.

– Restitución de la distribución espacial interior original o modificación de la actual, siempre que se conserve la organización general de accesos y distribuciones así como la legibilidad de aquellos espacios singulares, característicos o de especial valor.

– Restitución de la vinculación espacial, funcional y visual del edificio con el resto de elementos vinculados a la actividad industrial.

– Consolidación de la estructura y, en su caso, sustitución de las partes no recuperables, con mantenimiento del esquema y material genéricos con posibilidad de modificación de la cota de los forjados, siempre que se mantenga la de huecos y cornisas.

– Introducción de instalaciones tecnológicas e higiénico-sanitarias fundamentales.

– Eliminación de cualquier género de obra de época reciente que no revista interés, contraste negativamente con el valor cultural de los edificios o de su entorno o genere contaminación visual o acústica sobre el mismo.

3.– Se prohíbe el vaciado interior con la exclusiva conservación de las fachadas así como la eliminación de cualquier parte de la edificación por criterios meramente estéticos.

4.– No se permitirá la colocación de publicidad comercial o de nuevas instalaciones como captores de energía solar, antenas y conducciones aparentes en las fachadas o cubiertas.

Artículo 12.– Medidas razonables de accesibilidad universal en los edificios de servicios.

1.– La accesibilidad a los edificios de servicios desde el exterior está garantizada en todos los casos, bien por la inexistencia de desnivel (central eléctrica), bien porque ya han sido habilitadas rampas de acceso (oficinas generales y pabellón de comedores), por lo que no se consideran necesarias nuevas actuaciones.

2.– En cuanto a la accesibilidad vertical, el edificio de oficinas generales ya dispone de ascensor. En el pabellón de comedores y la central eléctrica, dada la calidad de su diseño arquitectónico, cualquier solución para el cumplimiento de las exigencias de adaptabilidad deberá ejecutarse dentro del volumen existente, sin distorsionar los espacios interiores protegidos, en base a criterios de intervención mínima y reversibilidad, con técnicas y materiales compatibles con los valores patrimoniales del inmueble y sin perjudicar las condiciones de estabilidad de la estructura.

CAPÍTULO IV

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN ESPECÍFICO DE LOS EDIFICIOS DE PRODUCCIÓN

Artículo 13.– Edificios de producción de La Naval.

1.– Los edificios de producción constituyen ejemplos representativos de la nave como tipología arquitectónica por excelencia de la industria naval, especialmente adecuada por su versatilidad de usos, el aprovechamiento integral del espacio interior, su rápida construcción seriada y su facilidad de ampliación así como por la posibilidad de iluminación cenital.

2.– El edificio de producción protegido en el Conjunto Monumental de La Naval es el taller de maquinaria y calderas, tal y como se recoge en el Listado 2 del Anexo IV.

3.– En el taller de maquinaria y calderas, se identifican los siguientes valores culturales:

– Valor histórico: primer edificio de producción construido por la Sociedad Española de Construcciones Navales hacia 1916.

– Valor tipológico: modelo representativo de las naves longitudinales adosadas, con cubierta a vertientes, soportes y cerchas metálicas e iluminación natural a través de lucernarios longitudinales en cubierta.

– Valor estructural: conserva la imponente estructura metálica original, compuesta de cerchas de pendolón a dos aguas apoyadas en vigas de alma llena y pilares de perfiles en celosía.

– Valor espacio-funcional: se conserva la monumentalidad de los espacios interiores diáfanos así como las entreplantas destinadas a oficinas.

– Potencial de reutilización: por su adaptabilidad a nuevos usos.

4.– Dichos valores patrimoniales se conservan genuinos por el buen estado de conservación general de las naves y por el mantenimiento de sus atributos esenciales, a pesar de las modificaciones sufridas para su adaptación a nuevos usos y necesidades, en su mayor parte, operaciones de adición o sustracción de pórticos.

5.– Al objeto de preservar los valores descritos, son objeto de protección los siguientes atributos y elementos del taller de maquinaria y calderas:

– Volumetría: se corresponde con las 5 naves paralelas originales, la sexta nave transversal de motores y el cuerpo de oficinas de la fachada oeste.

– Fachadas originales de las orientaciones sur, este y oeste, en cuanto al esquema compositivo general y a los materiales (hormigón y entramado metálico en las naves y fábrica revestida en el cuerpo de oficinas).

– Condición de cerramiento ciego del resto de la envolvente exterior, solo perforado mediante lucernarios corridos longitudinales en los faldones de cubierta y, en fachada, con aperturas en planta baja de acuerdo a la composición original.

– Sistema estructural principal compuesto de soportes en celosía, vigas y cerchas de espolón a dos aguas, en cuanto a su geometría, posición, secciones, cotas, luces, modulación y sistemas de apoyo y de unión así como la grúa-puente más antigua situada en la nave de motores.

– Distribución general: incluyendo accesos principales y secundarios, espacios diáfanos interiores de las naves y entreplantas de oficinas así como las comunicaciones entre ambos.

Artículo 14.– Actuaciones permitidas y prohibidas en los edificios de producción.

1.– Las actuaciones que se realicen en el taller de maquinaria y calderas estarán dirigidas a su conservación, puesta en valor y aseguramiento de su funcionalidad respetando, en cualquier caso, sus elementos tipológicos, morfológicos, estructurales y constructivos fundamentales.

2.– En concreto, se admitirán las siguientes actuaciones:

– Prolongación de las dos naves al sur y la nave transversal de motores mediante la adición de los pórticos desaparecidos hasta recuperar la volumetría original.

– Restauración de los cerramientos originales de fachada y cubierta y renovación de las partes deterioradas o alteradas de la envolvente con materiales y técnicas compatibles con los valores arquitectónicos de lo existente, permitiéndose la apertura de nuevos huecos siempre que se adecúen al esquema compositivo original.

– Consolidación de la estructura, restitución de los elementos estructurales originales sustraídos y, en su caso, sustitución de las partes no recuperables, con mantenimiento del esquema y material genéricos.

– Cubrición o sustitución de solera.

– Compartimentación interior, exclusivamente, a lo largo de las líneas de los soportes entre los espacios diáfanos de las naves.

– Restitución de la vinculación espacial, funcional y visual del edificio con el resto de elementos vinculados a la actividad industrial.

– Introducción de instalaciones tecnológicas, de seguridad contra incendios e higiénico-sanitarias fundamentales.

– Instalación en el interior de las naves de estructuras autoportantes de almacenamiento de carácter reversible.

– Revestimiento de la estructura metálica con técnicas ignífugas reversibles al objeto de mejorar su resistencia al fuego.

– Eliminación de cualquier género de obra de época reciente que no revista interés, contraste negativamente con el valor cultural del edificio o de su entorno o genere contaminación visual o acústica sobre el mismo.

3.– Se mantendrá el sistema de transmisión y reparto de cargas de la estructura, sin forzarlo con sobrecargas puntuales ni rigidizarlo.

Artículo 15.– Medidas razonables de accesibilidad universal en los edificios de producción.

1.– La accesibilidad a las naves de producción desde el exterior está garantizada por la inexistencia de desnivel entre las cotas interior y exterior.

2.– En cuanto a la accesibilidad vertical de las entreplantas de oficinas, podrán admitirse añadidos, preferentemente al interior, siempre que se ejecuten en base a criterios de intervención mínima y reversibilidad, con técnicas y materiales compatibles con los valores patrimoniales del inmueble, no impidan, interfieran o distorsionen su contemplación ni alteren las condiciones de estabilidad de la estructura.

CAPÍTULO V

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN ESPECÍFICO DE LA OBRA CIVIL

Artículo 16.– Obra civil de La Naval.

1.– La obra civil protegida en el Conjunto Monumental de La Naval se corresponde con las infraestructuras de ingeniería diseñadas para la ejecución de las tareas de construcción y reparación naval en el exterior, o para el desplazamiento de material y personal, así como su maquinaria asociada. En concreto, se trata de los diques secos n.º 1 y 2 con sus 4 grúas-pórtico y la pasarela peatonal, tal y como se recoge en el Listado 3 del Anexo IV.

2.– En la obra civil, se identifican todos o algunos de los siguientes valores culturales:

– Valor histórico: especialmente, del dique seco n.º 1 y su caisson y de la pasarela peatonal, por tratarse de infraestructuras construidas en las etapas iniciales de Astilleros del Nervión y la Sociedad Española de Construcciones Navales. Las grúas que dan servicio a los diques, fabricadas por la empresa vasca ELYMA ya desaparecida, son las más antiguas de las conservadas en La Naval.

– Calidad técnica del proyecto y de la construcción: por la complejidad de ejecución de las estructuras de los diques.

– Valor de representatividad: en el caso de los diques y sus grúas, por su identificación inequívoca con el sector naval.

– Valor paisajístico y ambiental: en el caso de los diques y sus grúas, como referencia iconográfica destacada en el paisaje de la ría.

– Valor tipológico: en el caso de los diques, como ejemplos ilustrativos de la técnica de trabajo en dique seco y testimonio de la entidad de las embarcaciones. Las grúas de pico-pato o cuello de cisne se corresponden con el tipo de grúa característica de los espacios portuarios, por su gran capacidad de carga y alcance en altura.

– Valor espacio-funcional: se conservan, en general, los espacios y los elementos funcionales operativos, con un elevado potencial de reutilización.

– Valor de singularidad: el caisson de cierre del dique seco n.º 1 puede ser el más antiguo conservado del Estado y las grúas ELYMA son las más antiguas de las conservadas en el complejo.

3.– Estos valores patrimoniales se conservan genuinos al tratarse de los bienes mejor conservados y menos transformados del conjunto dado que, en general, han mantenido el uso para el que fueron diseñados.

4.– Al objeto de preservar los valores descritos, son objeto de protección los siguientes atributos y elementos de la obra civil:

– Configuración geométrica actual: resultado de las ampliaciones ejecutadas a lo largo de la historia para su adecuación a nuevas necesidades, con las condiciones y salvedades del artículo 17.3.

– Sistema estructural principal: compuesto por muros, soleras o pórticos, en cuanto a su geometría, posición, secciones, cotas, luces, modulación y sistemas de apoyo y de unión.

– Bienes muebles al servicio de los diques: caisson del dique seco n.º 1 y compuerta del dique seco n.º 2 con sus mecanismos de apertura y cierre y las 4 grúas tipo pico-pato.

– Elementos auxiliares: cámaras para equipos de bombeo, conducciones de inundación y vaciado, pasarelas y escaleras de acceso, bandas laterales para maniobra de grúas incluyendo rieles de desplazamiento y canaletas para instalaciones, adoquinado, pretilas, defensas, norays de amarre y picaderos.

5.– Se identifican como degradantes los siguientes elementos por resultar incompatibles con los valores patrimoniales de la obra civil y/o generadores de contaminación visual sobre la misma:

– Pasarela peatonal: subestructura sobre antepechos y cierres laterales de protección, conducciones suspendidas por la cara exterior del antepecho y volumen bajo primer tramo de escalera.

Artículo 17.– Actuaciones permitidas y prohibidas en la obra civil.

1.– Podrán desarrollarse y promoverse actividades de carácter cultural tendentes a la difusión de los valores patrimoniales del complejo industrial de La Naval.

2.– Las actuaciones permitidas en la obra civil deberán mantener y potenciar:

– La funcionalidad y transitabilidad de la obra civil en condiciones de seguridad.

– Las relaciones funcionales y visuales de la obra civil con los bienes protegidos.

– La interpretación de las tareas y técnicas industriales desarrolladas en ella.

3.– En concreto, se admitirán las siguientes actuaciones:

– Consolidación de las estructuras y sustitución puntual, en su caso, de las partes no recuperables, con mantenimiento del sistema y material genérico de las mismas.

– En caso de necesidad convenientemente justificada, el dique 1 podrá ser objeto de ensanchamiento de la embocadura y de la cavidad interior en el tramo inferior de escalones para posibilitar el acceso de buques de mayor manga, siempre que se garantice la estabilidad de la estructura.

– Restauración o renovación puntual de defensas o pretilos y elementos auxiliares de los diques adecuándose en cuanto a materiales, formas, tamaño y aspecto al de los originales.

– Conservación preventiva y reparación de los bienes muebles al servicio de los diques (identificados en el artículo 16.3), al objeto de garantizar su funcionalidad, respetando su integridad tipológica y formal. Excepcionalmente y en caso de que la restauración de los mismos no sea técnicamente viable sin modificar sus características principales, podrá autorizarse su sustitución. En este caso, los bienes originales deberán conservarse en las mejores condiciones para su preservación y dentro del ámbito de la delimitación del Conjunto Monumental para evitar su descontextualización, sin perjuicio de lo previsto en el punto 6.

– Instalación de conducciones de abastecimiento y elementos de iluminación, señalización y seguridad en armonía con el valor ambiental del bien.

– Eliminación de cualquier género de obra de época reciente que no revista interés, contraste negativamente con el valor cultural de los bienes o de su entorno o genere contaminación visual o acústica sobre el mismo.

4.– No se autorizarán nuevas aportaciones a la obra civil que supongan daño o modificación de las condiciones de estabilidad e integridad de las estructuras iniciales o distorsionen su contemplación.

5.– Se prohíbe el desplazamiento de la pasarela peatonal dado que es inseparable del lugar donde se ubica.

6.– El patrimonio mueble al servicio de los diques queda sometido al destino del Conjunto Monumental de La Naval al que se encuentra vinculado, en los términos previstos en el artículo 54 de la Ley 6/2019.

ANEXO IV:

LISTADOS DE BIENES CULTURALES PROTEGIDOS

En los siguientes listados, se incluyen los bienes culturales protegidos del Conjunto Monumental de La Naval, en función de su tipología de acuerdo al artículo 3:

Listado 1: Edificio de Servicios.

N.º	Edificio de Servicios
44-10	Central eléctrica
44-11	Oficinas Generales
44-13	Pabellón de comedores y botiquín

Listado 2: Edificios de Producción.

N.º	Edificios de Producción
44-1	Talleres de maquinaria y caldereras

Listado 3: Obra Civil.

N.º	Obra Civil
44-8	Dique seco n.º 1 y 2 grúas tipo pico-pato ELYMA
44-21	Dique seco n.º 2 y 2 grúas tipo pico-pato ELYMA
116	Pasarela peatonal