

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA

2597

DECRETO 67/2022, de 24 de mayo, por el que se declara como Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental, el astillero «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 su desarrollo, se aprueba la Ley 7/1990, de 3 julio, de Patrimonio Cultural Vasco, hoy derogada prácticamente en su totalidad, a excepción del Capítulo VI del Título III, relativo al patrimonio documental, así como el Capítulo I del Título IV, sobre los servicios de archivos, mediante la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

El Viceconsejero de Cultura, a la vista del interés cultural que presenta el astillero «La Naval», atendiendo a la propuesta de resolución presentada por los Servicios Técnicos del Centro de la CAPV de Patrimonio Cultural Vasco y a tenor de lo dispuesto en la normativa de aplicación, resolvió incoar mediante Resolución de 20 de septiembre de 2021, publicada en el BOPV n.º 196, de 30 de septiembre de 2020, 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 tramitación administrativa del referido expediente implicó, de conformidad con lo previsto en el artículo 13 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco y en las demás disposiciones concordantes, el sometimiento de dicho expediente al trámite de información pública y audiencia a los interesados.

La Asociación de vecinos Sestao Activo presentó solicitud de ampliación de plazo para la presentación de alegaciones por dificultad para la presentación de alegaciones en el plazo establecido; mediante Resolución de 27 de octubre de 2021 del Viceconsejero de Cultura, se concede un nuevo plazo de 10 días desde el día siguiente a la publicación de dicha resolución.

Abiertos los trámites de información pública y audiencia a los interesados, han presentado alegaciones la asociación de vecinos Sestao Activo para la defensa de las zonas verdes y espacios de uso y utilidad pública de Sestao, URLAU Proyectos y Servicios S.L.U., el Ayuntamiento de Sestao, el grupo parlamentario Euskal Herria Bildu, la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública AVPIOP-IOHLEE, el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial TICC-ESPAÑA, la Associació del Museu de la Ciència i de la Tècnica i d'Arqueologia Industrial de Catalunya l'AMCTAIC, la Demarcación de Costas del País Vasco y la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Tras los pertinentes informes técnicos obrantes en el expediente, se han estimado de manera total o parcial algunas de las alegaciones y desestimado otras por las razones expuestas en los mismos.

En relación a la solicitud de inclusión de nuevos elementos en el Conjunto Monumental, tales como los edificios fundacionales construidos en 1889 por la Sociedad «Martínez Rivas, Palmer y Compañía» (taller de máquinas y calderas y taller de artillería), el frente de la ría (muelles de armamento y reparación, gradas de construcción y grúas-pórtico), el conjunto de edificios de servicios y de producción a lo largo del vial sur del complejo y el mismo vial, una vez analizada

la información facilitada en las alegaciones y accedido a nueva documentación histórica, se ha constatado que las 4 naves originales del taller de máquinas y calderas de Astilleros del Nervión mantienen un grado de integridad superior al identificado en la valoración patrimonial inicial, por lo que se han incorporado al Conjunto Monumental. En este sentido, se sustituye la denominación del «taller de maquinaria y calderas» protegido en la Resolución de 20 de septiembre de 2021 por «taller mecánico» para evitar así la confusión entre ambos inmuebles. Además, y para favorecer la conectividad entre los dos entornos de protección del Conjunto Monumental, se procede a proteger la huella del ferrocarril que discurre por el sur del complejo, en su tramo recto este-oeste.

No se ha estimado, sin embargo, la protección del resto de elementos propuestos ya que se considera que el expediente ha identificado y protegido todos los bienes inmuebles y muebles en los que se reconocen valores patrimoniales sobresalientes y que constituyen una unidad coherente que permite la interpretación completa de los procesos industriales desarrollados en el astillero en sus fases más representativas (etapas iniciales de Astilleros del Nervión y Sociedad Española de Construcción Naval), incluyendo los espacios circundantes que posibilitan la legibilidad de las relaciones funcionales y visuales entre las diferentes actividades. En concreto, la protección de los muelles y las gradas se ha desestimado ya que se encuentran, en parte, dentro de la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Bilbao, aprobada por Orden del Ministerio de Fomento.

Se han estimado, además, las alegaciones referidas a la definición de la delimitación de los entornos de protección mediante referencias propias vinculadas a valores culturales, la mayor definición de los elementos protegidos y, en especial, del patrimonio mueble (nuevo Anexo V), la identificación de los bienes de protección especial (dique seco n.º 1) a los efectos del ejercicio del derecho de tanteo y retracto, así como a viabilizar la reutilización de los edificios de producción y de la obra civil mediante usos y actuaciones de carácter reversible y respetuosas con los valores patrimoniales. En este sentido, se ha considerado oportuno excluir del Conjunto Monumental la nave transversal añadida en 1944 sobre la fachada este de las naves originales del taller mecánico, para alojar el taller de montaje de motores, al objeto de recuperar la imagen del alzado este original del primer taller y garantizar la accesibilidad de forma individual a cada una de las naves longitudinales, posibilitando su reutilización independiente si fuera necesario.

Por su parte, la Demarcación de Costas del País Vasco informa de que los terrenos del Conjunto Monumental se encuentran dentro de las zonas definidas provisionalmente como dominio público marítimo terrestre, zonas de servidumbre de tránsito y protección y zona de influencia, por lo que resulta de aplicación la normativa de costas. En este sentido cabe indicar que el régimen de protección del Conjunto Monumental se establece sin perjuicio del cumplimiento de las determinaciones derivadas de la Ley de Costas, habiéndose tenido en cuenta dichas determinaciones en relación a los bienes que se encuentran situados dentro del Dominio Público Marítimo Terrestre.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha planteado cuestiones competenciales relativas a la zona de Dominio Público Marítimo Terrestre y a la de servicio portuario. En este aspecto, el Conjunto Monumental del astillero «La Naval» no interfiere en la vigente delimitación de espacios y usos portuarios aprobada por Orden del Ministerio de Fomento.

En cuanto a la denominación del Conjunto Monumental, se ha considerado oportuno modificar la denominación «Complejo Industrial de la Naval», recogida en la Resolución de 20 de septiembre de 2021, por «astillero La Naval» en tanto que se corresponde de forma más fiel y ajustada a la esencia del bien que, desde su origen y a lo largo de toda su historia centenaria ha alojado como actividad principal la construcción y reparación naval. Además, se ha revisado el Anexo III para adecuar el régimen de protección a la clasificación de patrimonio inmueble y mueble, prevista

en el artículo 2 de la Ley 6/2019. Por último, se especifica la adscripción de cada uno de los bienes culturales protegidos a los niveles de protección especial o media, en consonancia con lo previsto en el artículo 9.3 de la misma Ley en relación a los bienes individuales incluidos en un bien declarado dentro de una categoría de carácter colectivo.

Por todo lo que antecede y a tenor de lo establecido en el artículo 18 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, visto los informes favorables de los Servicios Técnicos de la Dirección de Patrimonio Cultural, informada favorablemente la propuesta de declaración por el Consejo de la CAPV de Patrimonio Cultural Vasco en su sesión de 16 de mayo de 2022, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto 228/2021, de 26 de octubre, por el que se regula el Consejo de la Comunidad Autónoma del País Vasco de Patrimonio Cultural Vasco, a propuesta del Consejero de Cultura y Política Lingüística y previa deliberación y aprobación del Consejo de Gobierno en su sesión celebrada el día 24 de mayo del 2022,

DISPONGO:

Artículo 1.– Nivel de protección del Bien Cultural.

Declarar como Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental, el astillero «La Naval», sito en Sestao (Bizkaia), resultándole de aplicación el régimen particular de protección contemplado en el Anexo III del presente Decreto.

Artículo 2.– Delimitación del Bien Cultural.

Establecer como delimitación del Conjunto Monumental del astillero «La Naval», la que consta en el Anexo I del presente Decreto, en base a las razones esgrimidas en el mismo.

Artículo 3.– Descripción formal del Bien Cultural.

Proceder a la descripción formal del Conjunto Monumental del astillero «La Naval» a los efectos previstos en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, en los términos expresados en el Anexo II del presente Decreto.

Artículo 4.– Inclusión del Bien Cultural protegido en el planeamiento urbanístico.

Instar al Ayuntamiento de Sestao (Bizkaia) para que proceda a la protección del Conjunto Monumental del astillero «La Naval», contemplándolo en su instrumento de planeamiento urbanístico municipal, de conformidad con lo previsto en el artículo 47 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

Artículo 5.– Publicación.

Publicar el presente Decreto en el Boletín Oficial del País Vasco y en el Boletín Oficial de Bizkaia.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.– Notificación del Decreto.

El Departamento de Cultura y Política Lingüística notificará el presente Decreto a 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, a ADIF y a las personas o entida-

des que han presentado escrito de alegaciones en el periodo de información pública y audiencia a los interesados.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.– Inscripción en el Registro de la CAPV de Patrimonio Cultural Vasco.

El Departamento de Cultura y Política Lingüística inscribirá el Conjunto Monumental del astillero «La Naval», sito en Sestao (Bizkaia), en el Registro de la CAPV del Patrimonio Cultural Vasco, previsto en el artículo 23 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.– Registro de la propiedad.

El Departamento de Cultura y Política Lingüística comunicará el presente Decreto al Registro de la Propiedad, según lo establecido en el artículo 20 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA.– Situación previa a la adaptación del planeamiento urbanístico.

Mientras no se produzca la adaptación del planeamiento municipal al régimen de protección establecido en el presente Decreto para el Conjunto Monumental del astillero «La Naval» y sea informado favorablemente dicho planeamiento por el Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco, las intervenciones que deban realizarse sobre los bienes culturales protegidos quedarán sujetas a la autorización de los órganos competentes de la Diputación Foral de Bizkaia, la cual habrá de ser previa a la concesión de la licencia municipal, tal y como se establece en los artículos 33.1 y 46.1 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.– Recurso.

Contra el presente Decreto, que agota la vía administrativa, las personas interesadas podrán interponer 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.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA.– Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Dado en Vitoria-Gasteiz, a 24 de mayo del 2022.

El Lehendakari,
IÑIGO URKULLU RENTERIA.

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

ANEXO I

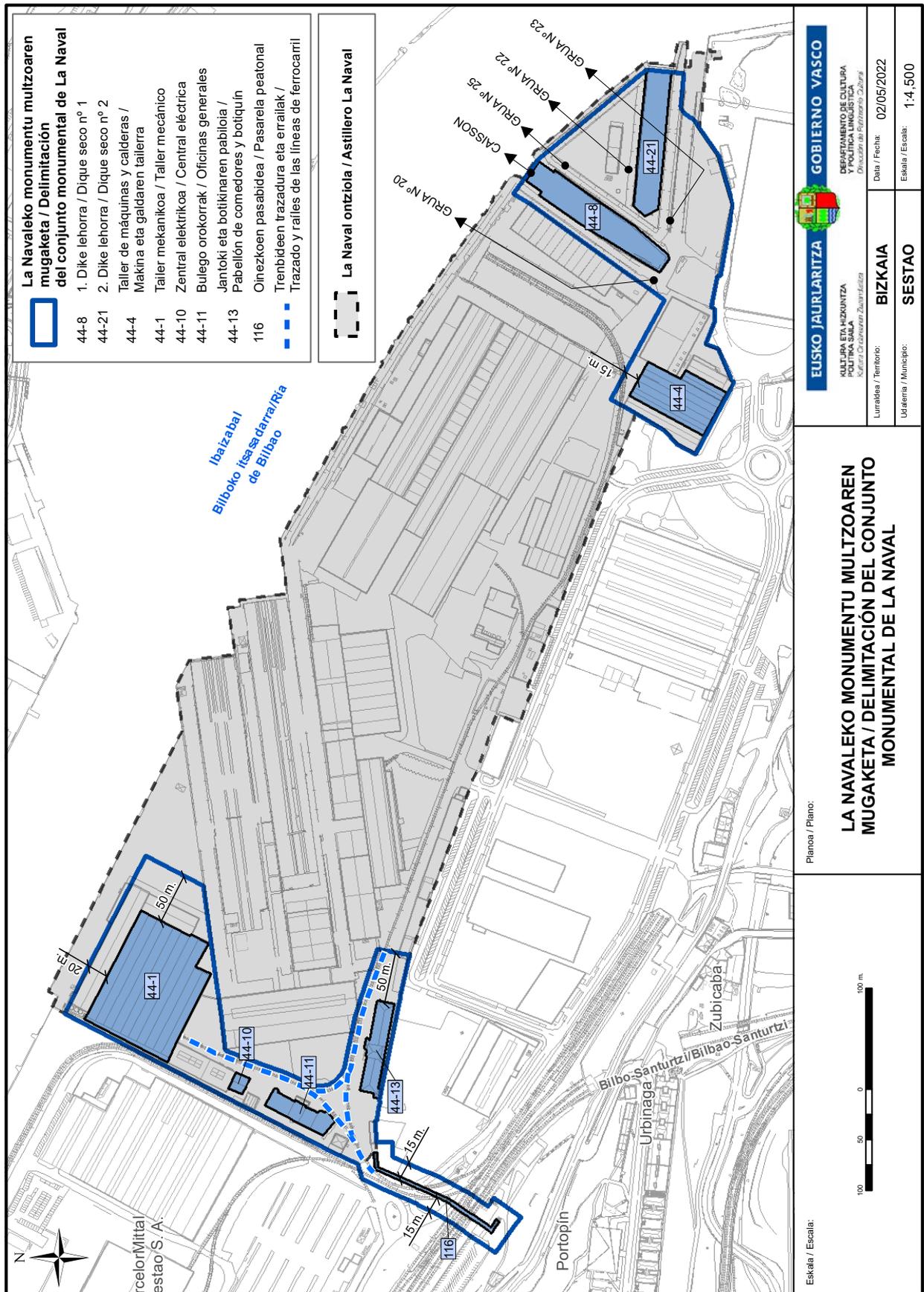
DELIMITACIÓN

El Conjunto Monumental del astillero «La Naval» de Sestao está definido por una delimitación discontinua constituida por dos ámbitos: el primero, ubicado en el extremo este de la parcela, integra el entorno de protección de los bienes fundacionales de la Sociedad Colectiva Martínez Rivas-Palmer (Astilleros del Nervión) de finales del siglo XIX, es decir, dique seco n.º 1 y taller de máquinas y calderas, así como el dique seco n.º 2; y, el segundo, situado al oeste del conjunto, que abarca el entorno de protección de los bienes vinculados a las primeras etapas de la Sociedad Española de Construcción Naval, en el primer cuarto del siglo XX, incluyendo la pasarela peatonal, el pabellón de comedores y botiquín, las oficinas generales, la central eléctrica y el taller mecánico.

En concreto, el primer ámbito queda delimitado, en su orientación hacia la ría, por una línea que partiendo del plano exterior de la compuerta del dique seco n.º 1 se prolonga por el borde interior del muelle de reparación hasta su encuentro con el dique seco n.º 2 y continúa perpendicular a este hasta el límite de la parcela; al sur, por el límite de la parcela y, al oeste, por este mismo límite de la parcela hasta su encuentro con una línea paralela al plano de la fachada norte del taller de máquinas y calderas a 15 m de esta y por el plano de la fachada este de los talleres auxiliares de armamento.

El segundo ámbito queda delimitado al norte por una línea paralela al plano exterior de la nave original situada más al norte del taller mecánico a una distancia de 20 m de este; al este, sucesivamente, por una línea paralela al plano este de las 4 naves más largas a 50 m de este, 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, por la fachada sur del taller de prefabricación 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.

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.



ANEXO II

DESCRIPCIÓN

El astillero «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 la ría 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 siderúrgico vizcaíno José María Martínez de las Rivas y del inglés Charles Palmer. Ambos constituirían en Bilbao la Sociedad Colectiva Martínez Rivas-Palmer (posterior Sociedad Anónima Astilleros del Nervión) que construiría el primer gran astillero de la ría para la fabricación de buques de hierro propulsados por maquinaria a vapor. Así, en 1888, el Ministerio de Marina le adjudicaría el contrato de 3 buques: Infanta María Teresa, Vizcaya y Almirante Oquendo, construidos en la última década del siglo XIX. Ocupando aproximadamente 58.000 m², las primeras instalaciones del astillero fueron el dique seco n.º 1, 3 gradas de construcción, los talleres de herreros de ribera, de ajuste, de herreros y de carpinteros, de construcción de máquinas y calderas y de artillería, así como edificios de almacenes y de oficinas. En 1889, sin embargo, la sociedad quiebra y se liquida, sin haber terminado el pedido de los 3 buques para el que se constituyó. Poco después, reanudaría su actividad.

A principios del nuevo siglo, en 1908, se constituiría 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. El conjunto de estas instalaciones, 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 de la época. En La Naval, se construyeron 4 grandes gradas de entre 130 y 200 m de longitud, 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 gálbos, 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. Todo ello conectado por el trazado de vías de ferrocarril para la circulación de material. En ese momento, en las gradas se construían 3 buques: el crucero Alfonso XIII y los vapores Conde de Zubiría y Marqués de Chávarri.

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, en 2006, se privatizó en manos de Construcciones Navales del Norte S.A. Finalmente, el astillero cesó definitivamente su actividad en el año 2018.

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

1.– Ámbito vinculado a Astilleros del Nervión:

– Taller de máquinas y calderas (44-4): construido en 1888, constituye uno de los edificios fundacionales de Astilleros del Nervión, primer astillero industrial instalado en la Vega del Nervión de Sestao.

En origen, se diseñó un edificio de planta prácticamente cuadrada, de 51,81 m de longitud y 48,76 m de anchura, constituido por 4 naves paralelas, 2 centrales de 14,01 m de ancho y 11,57 m de alto y 2 laterales de 10,66 m de ancho y 9,13 m de altura. Finalmente, se construirían de mayor longitud, hasta los 75 m, e incluso, poco después, una quinta nave de menor altura al este. La estructura se construyó con pórticos a 5,79 m de distancia, dotados de soportes de fundición de sección en doble T con alma perforada en el centro de la sección, fabricadas en Altos Hornos de

Bilbao, y cerchas en celosía de madera con linternón central longitudinal. Las fachadas originales, con cerramiento también de madera, presentaban vanos corridos. Al año de ser construido, el taller sufrió un incendio que destruyó tanto las cubiertas como las fachadas. Las naves han alojado diferentes usos a lo largo del tiempo y han sido objeto de algunas transformaciones, en especial, la sustitución de las cerchas originales por otras metálicas, modificando además la sección transversal simétrica original del edificio, así como la sustracción de algunos pórticos de la nave situada al este, la ocultación y alteración de sus fachadas y la adición de sendas naves en los extremos.

En las dos naves centrales, se localizan 2 de los puentes-grúa más antiguos conservados en La Naval, fabricados a finales de los años 60 en Talleres de Zorroza (Sociedad Española de Construcciones Metálicas), de doble carril, doble carga (50/10 Tons.) y cabina superior.

– Dique seco n.º 1 (44-8): fue construido en 1888 para Astilleros del Nervión por la empresa Brimms Newcastle on Tyne, junto a 3 gradas de unos 110 m actualmente desaparecidas. El sistema constructivo consistía en un pilotaje de tubos huecos de fundición de 2,134 m de diámetro y 1,83 m de altura, a 2,565 m de distancia entre ejes, bajo los muros de contención de hormigón hidráulico.

En cuanto a su geometría, presenta 9,75 m de profundidad, planta rectangular irregular con eslora 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 manga 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 la manga interior en la parte baja de la zona central se reduce también hasta los 20,10 m.

En su extremo noreste, se ubica bajorrasante 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 por el interior de la estructura del dique. En el intradós lateral de la boca, se ubican 3 pares de cajas 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.

La compuerta de cierre es la original construida en 1891 y se trata de una pieza de diseño singular, del tipo caisson o barco-puerta, con casco abombado de chapa roblonada de 21,50 m. de longitud, 8,81 m de altura y anchura variable desde 3,66 m en cubierta a los 6,10 m en el centro. Al interior, dispone de dos pisos separados por una cubierta: el hueco inferior funciona 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, y 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 cajas 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. Hoy en día, el caisson presenta un avanzado e irreversible estado de deterioro con corrosión generalizada de la chapa y falta de material en algunos puntos.

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 2 grúas de pluma articulada o pico-pato, ubicadas sobre doble carril en sendas vías laterales de maniobra. La grúa n.º 25, situada a babor, fue construida en 1967 por la empresa vasca ELYMA y trasladada en 1981 al dique seco n.º 1 desde el muelle de armamento 2. Presenta un ancho de vía de 6 m, altura máxima del gancho de 32 m, radio mínimo de 12 m y máximo de 40 m y una capacidad de elevación de de 15/4 Tons. La grúa n.º 20, situada a estribor, fue construida también por ELYMA en 1972 y trasladada al dique de Sestao en 1989 desde las instalaciones de Olabeaga. Presenta una distancia entre carriles de 9 m, altura máxima del gancho de 26 m, radio mínimo de 8 m y máximo de 28 m y una capacidad de elevación de de 15/5 Tons.

Actualmente, el dique 1 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.

– Dique seco n.º 2 (44-21): 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 rellena.

A ambos lados del dique, se conservan los carriles de maniobra de otras 2 grúas de pluma articulada o pico-pato. La grúa n.º 23, situada a babor, fue fabricada en 1964 por Talleres de Erandio S.A. Presenta un ancho de vía de 9 m, altura máxima del gancho de 20 m, radio mínimo de 10 m y máximo de 32 m y una capacidad de elevación de de 15/6 Tons. La grúa n.º 22, situada a estribor, presenta las mismas características que la n.º 20 del dique 1: construida por ELYMA en 1972 y trasladada al dique de Sestao en 1989 desde Olabeaga, distancia entre carriles de 6 m, altura máxima del gancho de 26 m, radio mínimo de 8 m y máximo de 28 m y capacidad de elevación de de 15/5 Tons.

Actualmente, el dique 2 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.

2.– Ámbito vinculado a Sociedad Española de Construcción Naval:

– Central eléctrica (44-10): 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 de esta época 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 (44-13): 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 (44-11): 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.

– Taller mecánico (44-1): formó parte del grupo de edificios fundacionales que levantó la Sociedad Española de Construcción Naval 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 los puentes- grúa. La cubierta de cada nave estaba dotada de sendos lucernarios longitudinales en cada faldón y las fachadas se resolvieron con paños ciegos de fábrica de ladrillo revestido modulados mediante entramado de subestructura metálica y perforados con huecos longitudinales, principalmente, en 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 5 naves originales 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 recortó la nave situada más al sur.

En la actualidad, la imagen exterior del taller se encuentra alterada al haber sido recubierto el cerramientos de fachada original por paneles de chapa metálica.

– Pasarela peatonal (116): el primer tramo fue construido en 1916 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 crujeas que presenta en la actualidad.

ANEXO III

RÉGIMEN 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 astillero «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 astillero «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 del astillero «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 130 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, así como el de otras destacadas empresas auxiliares que fueron sus proveedoras o clientes (Ingeniería Vallhonrat, Castrillo y Compañía, Altos Hornos de Bilbao, Altos Hornos de Vizcaya, ELYMA, Sociedad Española de Construcciones Metálicas-Talleres de Zorroza, Talleres de Erandio, etc.).

– Valor de singularidad: por los numerosos hitos alcanzados por la empresa que fue primer astillero industrial de la ría a finales del XIX; ya en los años 20, la factoría naval más completa del Estado; 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-Nervión y el único en alcanzar en activo el siglo XXI.

– Valor social: vinculado a la trayectoria vital de las personas que promovieron 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: la funcionalidad, versatilidad e integridad de inmuebles, espacios e instalaciones favorecen la preservación de las actividades originales o, en su caso, la instalación de nuevos usos.

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

3.– El patrimonio inmueble protegido se clasifica 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 y vías de comunicación para materiales o personal.

4.– El patrimonio mueble protegido está constituido por la maquinaria y los elementos móviles más representativos que han dado servicio a las actividades industrial o naval.

5.– En los regímenes de protección específicos, se describen los valores patrimoniales particulares a proteger para cada una de las tipologías del patrimonio inmueble y mueble.

6.– 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 obligadas 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.– Cualquier uso admitido por el planeamiento urbanístico al que se destinen los bienes culturales protegidos así como las concesiones administrativas o arrendamientos que permitan su explotación deberán ser compatibles con los valores culturales objeto de protección, garantizando en todo caso su integridad, 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 una investigación histórica del mismo y ser confiados a profesionales y empresas especializadas que acrediten la capacidad técnica necesaria para llevarlos a cabo con las máximas garantías.

CAPÍTULO III

PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO DEL ASTILLERO «LA NAVAL»

SECCIÓN 1.^a

RÉGIMEN GENERAL DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO INMUEBLE

Artículo 7.– Criterios generales de intervención en el patrimonio inmueble protegido.

1.– Las intervenciones sobre los bienes inmuebles 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 inmueble protegido: la intervención mínima indispensable, la reversibilidad de los procedimientos y el mantenimiento de la 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 inmuebles 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 inmueble 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 inmueble 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 inmueble 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 inmuebles 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 inmueble 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 de los bienes protegidos, entendida como aquella interferencia de carácter permanente e irreversible que impida, dificulte o distorsione la contemplación de los bienes protegidos, con exclusión de aquellos usos complementarios y necesarios para las actividades admitidas en los mismos, tales como el acopio de material o la instalación de maquinaria, que no requieran de construcciones.

4.– En los bienes existentes dentro de un entorno de protección pero no específicamente enumerados como bienes inmuebles protegidos en el listado del Anexo IV o identificados como elementos degradantes en el presente régimen, 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 inmuebles 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.

SECCIÓN 2.^a

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN ESPECÍFICO DE LOS EDIFICIOS DE SERVICIOS

Artículo 10.– Valores culturales y elementos protegidos de los edificios de servicios.

1.– Los edificios de servicios protegidos en el Conjunto Monumental del astillero «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: 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, por lo que se adscriben al nivel de Protección Media.

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

– Volumetría: 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 actual 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 principal y secundarios, vestíbulos, pasillos de distribución de plantas, escaleras y ascensores 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, siéndoles de aplicación lo previsto en el artículo 7.8:

– 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.

– 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 antenas y conducciones aparentes en las fachadas o cubiertas. La instalación de captadores de energía solar o paneles fotovoltaicos en cubierta solo podrá admitirse previa justificación de la imposibilidad de instalación de otras alternativas energéticas sin impacto visual y, en todo caso, sin percepción exterior de los mismos.

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.

SECCIÓN 3.^a

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN ESPECÍFICO DE LOS EDIFICIOS DE PRODUCCIÓN

Artículo 13.— Valores culturales y elementos protegidos de los edificios de producción.

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.— Los edificios de producción protegidos en el Conjunto Monumental del astillero «La Naval» son el taller de máquinas y calderas de Astilleros del Nervión y el taller mecánico de la Sociedad Española de Construcción Naval, tal y como se recoge en el Listado 2 del Anexo IV.

3.— En los edificios de producción, se identifican todos o algunos de los siguientes valores culturales:

– Valor histórico: primeros edificios de producción construidos, respectivamente, por la Sociedad Colectiva Martínez Rivas-Palmer (1888) y la Sociedad Española de Construcción Naval (1916), en especial del taller de máquinas y calderas por ser el más antiguo conservado en La Naval.

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

– Valor estructural: ambos edificios conservan la imponente estructura metálica original, compuesta por pórticos dotados de cerchas de pendolón a dos aguas apoyadas en vigas de alma llena y soportes de fundición o de perfiles laminados en celosía.

– Singularidad y rareza: en concreto, del taller de máquinas y calderas, por su sección transversal basilical y, muy especialmente, por la estructura de fundición de gran tamaño de sus naves, señaladas en las fuentes documentales como las únicas con estructura de esta tipología conservadas en el Estado.

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

– Potencial de reutilización: por su integridad y versatilidad favorecen la preservación de las actividades originales o, en su caso, la instalación de 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, por lo que los edificios de producción se adscriben al nivel de Protección Media.

5.— Al objeto de preservar los valores descritos, son objeto de protección los siguientes atributos y elementos de los edificios de producción:

– Volumetría: correspondiente a la configuración de las 4 naves originales del taller de máquinas y calderas y las 5 naves originales y el cuerpo de oficinas del taller mecánico.

– Fachadas originales incluyendo el esquema compositivo general y las soluciones constructivas y materiales: en el taller mecánico, se trata de las fachadas de las naves en sus orientaciones sur y este y las del cuerpo de oficinas al oeste.

– Sistema estructural principal compuesto de soportes de fundición en doble T o perfiles laminados 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.

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

6.– Se identifican como degradantes los siguientes elementos, por resultar incompatibles con los valores patrimoniales de los edificios de producción y/o generadores de contaminación visual sobre los mismos, siéndoles de aplicación lo previsto en el artículo 7.8:

– Taller de máquinas y calderas: taller de pintado y granallado.

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

1.– Las actuaciones que se realicen en los edificios de producción 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 naves modificadas mediante la adición de los pórticos desaparecidos hasta recuperar la volumetría original (nave al este en taller de máquinas y calderas y nave sur en el taller mecánico).

– Restauración de los cerramientos originales de fachadas y cubiertas, con posibilidad de renovación de las partes deterioradas o alteradas con materiales y técnicas compatibles con lo existente.

– Restablecimiento del cerramiento y composición original de la envolvente, de acuerdo a documentación histórica, con posibilidad de apertura de nuevos huecos, incluidos nuevos accesos interiores o exteriores, siempre que no desvirtúen de forma irreversible la imagen exterior original.

– Revestimiento interior de la envolvente para la mejora de sus prestaciones de estanqueidad y aislamiento térmico, mediante sistemas independientes de la base, fácilmente desmontables y, en lo posible, evitando ocultar la estructura.

– 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, con posibilidad de modificar la cota de la misma siempre que se respeten el resto de elementos protegidos.

– Compartimentación interior, preferentemente, a lo largo de las líneas de los soportes entre los espacios diáfanos de las naves, si bien puede admitirse puntualmente la compartimentación horizontal mediante entreplantas, siempre que no afecte de forma irreversible a la estructura.

– 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, se restituirá de forma preferente la comunicación a través de los núcleos originales si bien 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.

SECCIÓN 4.^a

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN ESPECÍFICO DE LA OBRA CIVIL

Artículo 16.– Valores culturales y elementos protegidos de la obra civil.

1.– La obra civil protegida en el Conjunto Monumental del astillero «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 sus elementos auxiliares. En concreto, se trata de los diques secos n.º 1 y 2, la pasarela peatonal y las líneas de ferrocarril, 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, que constituye la infraestructura más antigua de La Naval y la única conservada de la primera etapa de Astilleros del Nervión, y de la pasarela peatonal, construida en la etapa inicial de la Sociedad Española de Construcción 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 por su identificación inequívoca con el sector naval.

– Valor paisajístico y ambiental: en el caso de los diques 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.

– Valor espacio-funcional: se conservan, en general, los espacios y los elementos funcionales operativos, lo que constituye un importante potencial de reutilización.

– Valor de conectividad: en especial, de las líneas internas de ferrocarril que garantizan la preservación de las relaciones visuales, espaciales y funcionales del conjunto.

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

4.– Por la relevancia de sus valores patrimoniales y su grado de integridad y autenticidad, queda adscrito al nivel de Protección Especial el dique seco n.º 1, mientras el resto de la obra civil se adscribe al nivel de Protección Media.

5.– 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.

– 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.

– Trazado y raíles de las líneas de ferrocarril en los tramos grafiados en el plano del Anexo I.

6.– 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, siéndoles de aplicación lo previsto en el artículo 7.8:

– 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.– La obra civil protegida acogerá, preferentemente, los usos para los que fue diseñada y construida, pudiendo también desarrollarse y promoverse actividades de carácter cultural tendentes a la difusión de los valores patrimoniales del astillero «La Naval», así como cualquier otro uso admitido en el planeamiento urbanístico, siempre que se respeten los valores protegidos y mejoren las condiciones de conservación y puesta en valor.

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 n.º 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, en caso de imposibilidad justificada, renovación puntual de los elementos auxiliares de los diques y de los raíles de las líneas de ferrocarril adecuándose en cuanto a materiales, formas, tamaño y aspecto al de los originales.

– 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, como el relleno de la cavidad de los diques secos.

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

6.– Al objeto de favorecer la interpretación de la unidad cultural y funcional del astillero La Naval, deberá conservarse la huella del trazado de la vía de ferrocarril que discurre por el sur del complejo, en el tramo recto este-oeste que enlaza los dos ámbitos de protección del Conjunto Monumental, priorizando además por dicho eje la vialidad de la nueva ordenación.

CAPÍTULO IV

PATRIMONIO MUEBLE DEL ASTILLERO «LA NAVAL»

Artículo 18.– Valores culturales y bienes protegidos del patrimonio mueble.

1.– Los bienes muebles vinculados al astillero «La Naval» son la maquinaria y los elementos móviles al servicio de la actividad de los diques secos y del taller de máquinas y calderas. Tal y como se recoge en el Anexo V, en concreto, se trata de los siguientes: en el dique seco n.º 1, el caisson con sus mecanismos de apertura y cierre y las grúas n.º 25 y 20; en el dique seco n.º 2, las grúas n.º 23 y 22 y, en el taller de máquinas y calderas, los 2 puentes-grúa instalados en las naves centrales.

2.– En los bienes muebles protegidos, se identifican todos o algunos de los siguientes valores culturales:

– Valor histórico: el caisson del dique seco n.º 1, construido e instalado en la etapa inicial de Astilleros del Nervión (1891) y, según las fuentes documentales, el más antiguo conservado del Estado; las 4 grúas que dan servicio a los diques, fabricadas por empresas vascas ya desaparecidas (Talleres de Erandio y ELYMA), en especial la más antigua de ellas (grúa n.º 23 del dique

2) y los 2 puentes-grúa del taller de máquinas y calderas (fabricados por Talleres de Zorroza), por tratarse de dos de los ejemplares más antiguos conservados en La Naval.

– Valor documental: como fuente de información de la evolución de la tecnología, los sistemas o los productos elaborados en el astillero a lo largo de su historia y de las empresas que los fabricaron.

– Valor de representatividad: las grúas de pluma articulada evocan inequívocamente a la actividad naval.

– Valor paisajístico e iconográfico: de las grúas pico-pato como imponentes hitos del paisaje industrial.

– Valor tipológico: 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 y los puente-grúa se corresponden con la tipología de doble carril y doble carga; también los puentes-grúa constituyen un elemento auxiliar característico.

– Valor de singularidad: del caisson del dique seco n.º 1, ya que se conservan muy pocos ejemplares en Europa de esta tipología barco-puerta utilizada durante el siglo XIX y construida con técnicas navales.

3.– El patrimonio mueble al servicio de los diques y de los edificios de producción se adscribe al nivel de Protección Media.

Artículo 19.– Actuaciones permitidas y prohibidas en el patrimonio mueble.

1.– En los bienes muebles protegidos (identificados en el artículo 18.1), podrán autorizarse la conservación preventiva y la reparación al objeto de garantizar su funcionalidad, respetando su integridad tipológica y formal. Excepcionalmente y en caso de que su puesta en uso no fuera técnicamente viable sin modificar sus atributos característicos, 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 2.

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

ANEXO IV

PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO DEL ASTILLERO «LA NAVAL»

Listado IV.1: Edificios de Servicios.

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

Listado IV.2: Edificios de Producción.

N.º	Edificios de Producción
44-1	Taller mecánico
44-4	Taller de máquinas y calderas

Listado IV.3: Obra Civil.

N.º	Obra Civil
44-8	Dique seco n.º 1
44-21	Dique seco n.º 2
116	Pasarela peatonal
	Líneas internas de ferrocarril grafiadas en el Anexo I

ANEXO V

PATRIMONIO MUEBLE PROTEGIDO DEL ASTILLERO «LA NAVAL»

Listado V.1: Bienes Muebles Protegidos.

Bienes Muebles
Caisson o barco-puerta del dique seco n.º 1
Grúa n.º 25 a babor del dique seco n.º 1
Grúa n.º 20 a estribor del dique seco n.º 1
Grúa n.º 23 a babor del del tipo seco n.º 2
Grúa n.º 22 a estribor del dique seco n.º 2
Puente-Grúa 1 en el taller de máquinas y calderas
Puente-Grúa 2 en el taller de máquinas y calderas