

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE

8036 *Resolución de 19 de marzo de 2023, de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes, por la que se incoa expediente de declaración de bien de interés cultural, en la categoría de monumento, a favor del cargadero n.º 5 y de los restos de los cargaderos n.º 3 y n.º 4, de la Orconera Iron Ore CL, en Barakaldo, Bizkaia.*

Siendo la extracción de hierro en el entorno de la Ría del Nervión, en Bilbao, de vital importancia para la economía del lugar, ya a mediados del siglo XIX, y en un contexto de grandes cambios debidos a la Revolución Industrial, se logró facilitar su transporte a los muelles de Lutxana mediante la creación de una importante red ferroviaria.

La geología y la topografía de la ría en Barakaldo fue determinante para instalar allí cargaderos que recibían la mercancía. Estos cargaderos eran estructuras de carga-descarga que funcionaban en sentido vertical, facilitando el paso de los materiales extraídos de las minas a las embarcaciones que circularían por la ría desde finales del siglo XIX y a lo largo del siglo XX. El diseño de estos cargaderos, muy sofisticado, tenía en cuenta las mareas o la altura de las embarcaciones. Las primeras estructuras se hicieron en madera siguiendo una tipología propia de Reino Unido conocida con la denominación de *piers*.

En este escenario, la Orconera Iron Ore Company Limited, la más importante de las empresas filiales creadas entre 1871-1876 por las grandes compañías europeas establecidas en Bizkaia, puso su ferrocarril en funcionamiento en 1877. Ese mismo año, consiguió la concesión de 464 m de muelles e instaló 5 cargaderos de madera, cuyo diseño se atribuye a J.P. Roe, ingeniero inglés de la Consett Iron Company Ltd. De estos cargaderos, modificados y actualizados a lo largo del tiempo por necesidades de la producción o cambios en las características de las embarcaciones, se conservan el cargadero núm. 5 (numeración de 1874, considerado núm. 4 en 1918), y parte de la estructura el núm. 3 y del núm. 4.

Quedando de manifiesto que los restos de los cargaderos núm. 3 y núm. 4, así como el cargadero núm. 5 de la Orconera Iron Ore CL, constituyen un bien integrante del Patrimonio Histórico Español, de interés histórico, técnico e incluso etnográfico por su vinculación a las formas de vida industriales de finales de siglo XIX y siglo XX (artículo 1.2 de la Ley 16/1985 de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español), la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes, en colaboración con el Gobierno Vasco, ha iniciado las acciones oportunas para llevar a cabo su protección legal, aumentando así el conocimiento del bien e impulsando la toma de medidas adecuadas para su correcta conservación.

En virtud del artículo 6.º b) de la vigente Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, los organismos de la Administración del Estado serán los competentes respecto de los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español adscritos a servicios públicos gestionados por la Administración del Estado o que formen parte del Patrimonio Nacional.

Los cargaderos de la Orconera se encuentran en Dominio Público Marítimo Terrestre, quedando bajo la tutela de la Autoridad Portuaria de Bilbao, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de Puertos del Estado. Por lo tanto, las competencias en materia de patrimonio histórico corresponden a la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte, sin perjuicio de las competencias que en materia de Patrimonio Histórico correspondan al País Vasco.

Quedando plenamente justificada la declaración como Bien de Interés Cultural del cargadero núm. 5 y de los restos del cargadero núm. 3 y núm. 4, de la Orconera Iron Ore

CL, de conformidad con lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y disposiciones complementarias, en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno; Real Decreto 509/2020, de 5 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Cultura y Deporte, la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes ha adoptado la resolución siguiente:

Primero.

Incoar expediente de declaración de Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, a favor del cargadero núm. 5, y de los restos de los cargaderos núm. 3 y núm. 4, de la Orconera Iron Ore CL, en el municipio de Barakaldo, en Bizkaia.

Segundo.

Son de aplicación a este expediente las siguientes normas:

- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y el Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la dicha Ley, modificado por el Real Decreto 64/1994, de 21 de enero.
- Real Decreto 124/2022, de 15 de febrero, por el que se modifican el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y el Real Decreto 509/2020, de 5 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Cultura y Deporte.
- Y restantes disposiciones de pertinente y legal aplicación.

Tercero.

De conformidad con el artículo 13 del Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo de la Ley de Patrimonio Histórico Español, así como del artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se dispone la apertura de un periodo de información pública, a fin de que cuantos tengan interés en el asunto puedan examinar el expediente en las dependencias de la Subdirección General de Gestión y Coordinación de los Bienes Culturales de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte (Plaza del Rey 1, Madrid), y en todo caso, las personas que lo soliciten a través de medios electrónicos se pondrá a disposición en la sede electrónica correspondiente, con el fin de alegar lo que estimen conveniente por un periodo de veinte días a contar desde el día siguiente a la publicación de la presente Resolución en el «Boletín Oficial del Estado».

Cuarto.

Se procederá a dar traslado de esta Resolución y en virtud de lo establecido en el artículo 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se concede trámite de Audiencia a la autoridad Portuaria de Bilbao, a Puertos del Estado, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, al Ayuntamiento de Barakaldo y al Gobierno Vasco. Así mismo, se procederá a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» con el anexo técnico adjunto.

Quinto.

Dicha incoación será comunicada al Registro General de Bienes de Interés Cultural para su anotación preventiva, según dispone el artículo 12.2 de la Ley 16/1985, del Patrimonio Histórico Español.

Sexto.

Continuar la tramitación del expediente de declaración de Bien de Interés Cultural de acuerdo con la legislación vigente.

Madrid, 19 de marzo de 2023.—El Director General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes, Isaac Sastre de Diego.

ANEXO

Descripción del bien y justificación de los valores que lo hacen merecedor de su declaración como Bien de Interés Cultural

Introducción histórica

La actividad minera ha sido de gran importancia desde los tiempos de los romanos en Euskadi, especialmente en la zona de los Montes de Triano, en Bizkaia. Ya en el siglo XIX, en plena Revolución Industrial, se privatizaron yacimientos mineros incorporando financiación y maquinaria extranjera, lo que llevó a la utilización de sistemas mecanizados para la extracción de varios tipos de minerales oxidados, como la vena o hematíes roja, el campanil o el carbonato. El aumento del mineral extraído y la necesidad de embarcarlo rumbo a las siderurgias inglesas impulsaron la creación de una importante red ferroviaria que transportaba el material hasta la Ría del Nervión. Las grandes empresas que se encargaron de esta explotación generaron con su actividad verdaderas ciudades urbanizadas concebidas para su posible ampliación.

En este escenario, la Orconera Iron Ore CL fue la más importante de las empresas filiales creadas entre 1871 y 1876 por grandes compañías europeas establecidas en Bizkaia. Fue constituida en 1873 por las siderurgias Dowlis Iron Company, galesa; The Consettiron Co. Ltd, inglesa; Krupp, alemana; e Ibarra Hemanos y Cía, empresa vizcaína que poseía el más rico y mayor coto de la zona minera de Triano-Matamoros, y cuya explotación cedió en arrendamiento a cambio de 25% de la Compañía.

En cuanto a la amplia red ferroviaria, en primer lugar la Diputación Construyó el ferrocarril de Triano (1865), después se instalaría la vía férrea de Galdames, en 1876 la Bilbao River and Cantabrian Railway CL, y en 1877 la Orconera Iron Ore CL puso su ferrocarril en funcionamiento. La seguirían el mismo año la Luchana Minig C, y en 1880 la Société Franco-Belge des mines de Somorrostro.

El punto final de esta infraestructura ferroviaria requería la construcción de un elemento de transición que ayudara a trasladar el mineral de los trenes a las embarcaciones. La geología y la topografía de la ría en el municipio de Barakaldo fue determinante para la instalación de estas estructuras, una serie de cargaderos de mineral que se extendieron a lo largo de medio kilómetro de ribera de ría, en los muelles de Lutxana. Conformaban interesantes sistemas de carga y descarga vertical, que recogían el mineral traído por el ferrocarril en su parte superior, y lo hacían descender hasta las bodegas de las embarcaciones de la ría. Su diseño, fruto de un estudio muy complejo, tenía en cuenta cuestiones como los movimientos de las mareas o la altura de las embarcaciones. Las primeras estructuras se hicieron en madera siguiendo una tipología propia de Reino Unido conocida con la denominación de *piers* (muelles). Estas estructuras surgieron en otros lugares como Riotinto, Melilla o en el cercano cargadero de Dícido, en Castro Urdiales (Cantabria).

Mediante Real Orden de 4 de mayo de 1875, la compañía Orconera, con el objeto de instalar sus propios cargaderos, consiguió la concesión de 464 m de muelles de Lutxana,

entre la Casa Errotabarria y la Torre Lutzana. Inauguró cinco de estas estructuras el 11 de diciembre de 1877, al mismo tiempo que la línea de ferrocarril. El diseño de los cargaderos de la Orconera se atribuye a J.P.Roe, ingeniero inglés de la Consett Iron Company Ltd. Se alzaban sobre espigones de prolongación del muelle en sentido perpendicular a este, guardaban una distancia entre ejes de 95,4 metros, y volaban sobre el camino de sirga a unos 6 metros de altura, para adentrarse en el cauce de la ría. Se levantaban sobre pies derechos de madera creosotada, clavados muy profundamente en el lecho de la ría y en tierra, arriostrados vertical y horizontalmente con jabalcones y cruces de San Andrés, unidos en haces con pernos y cartelas metálicas.

Estos cargaderos han sido modificados a lo largo del tiempo para ajustarse a los distintos contextos industriales, tanto para absorber los aumentos de producción como las dimensiones, cada vez mayores, de las embarcaciones de carga y transporte. Esta adaptación supuso la sustitución de estructuras, aprovechando en ocasiones las plataformas anteriores. Se pasó de sistemas de raíles por los que se desplazan los vagones que volcaban el mineral sobre el barco, a cintas transportadoras con torre de estructura metálica. En 1884 se amplió la plataforma superior de los cargaderos mediante castillete de madera, en el que se colocaban las poleas que sostenían la parte móvil que llegaba a un canal-vertedera. Este canal se adosaba a una tolva que se prolongaba mediante un tubo de longitud ajustable al nivel de carga del mineral en la bodega del barco.

Debido a la mayor eslora de los nuevos buques, y a la necesidad de un mayor distanciamiento entre los cargaderos, en 1918 desaparecieron los cargaderos 3 y 4 y fueron sustituidos por el que pasó a denominarse cargadero núm. 3. El núm. 5 pasó entonces a denominarse núm. 4. En este escenario, el núm. 1 quedó únicamente para la descarga, y los otras tres fueron modificados: se retrasó el frente de los cargaderos, se aumentó la parte móvil de la plataforma y se amplió el embudo de la vertedera. De este modo se consiguió triplicar su capacidad de carga, llegando hasta las 3000 tm diarias. Las obras finalizaron, según Real Orden, el 2 de agosto de 1920.

Sin embargo, el elevado tonelaje que tenían los buques hacía necesario varios días para cargarlos (un barco de 5000 tm se cargaba en 5 días), lo que obligaba a establecer turnos de espera para cargar. De este modo, los barcos tenían que fondear varios días en la ría, lo que dificultaba y encarecía el tráfico marítimo. Para acelerar el proceso, en 1930 la Orconera se vio obligada a construir de nuevo una nueva estructura en el emplazamiento de la núm. 3 (numeración de 1874) capaz de cargar 1250 Tm en una hora. Esta nueva estructura sustituía el sistema de carga mediante vagones por dos cintas transportadoras del mineral. Para su construcción, se utiliza la defensa de madera que existe en la actualidad, así como los cimientos de hormigón del suprimido antiguamente cargadero núm. 3. El cargadero nuevo se componía de la base hasta el muelle, y el resto de la torre sería metálica, con seis pies derechos. Volvía entonces a haber cinco cargaderos.

Estos cargaderos pasaron a ser de propiedad de Altos Hornos de Vizcaya (AHV) en 1948. En 1968 AHV creó Agruminsa (Agrupación Minera S.A.), una sociedad que absorbió, entre otros, todo el patrimonio minero de la Compañía Orconera Iron Ore CL. Finalmente, en 1974 AHV pasó a ser propiedad del Estado. El cargadero núm. 5 se cedió a la empresa CEPESA, en Lutzana, que lo mantuvo vivo como soporte de carga-descarga de productos químicos líquidos, mediante mangueras y bombas, hasta su cierre en 2007. Esta utilización favoreció su conservación hasta nuestros días.

Actualmente, los cargaderos se encuentran en Dominio Público Marítimo Terrestre, en terrenos gestionados por la Autoridad Portuaria de Bilbao, y por lo tanto por Puertos del Estado. Sin uso, hoy en día, constituyen un extraordinario testimonio de patrimonio industrial de la zona, inseparable de la Historia del lugar.

Descripción del bien objeto de la incoación

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

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

Todas las estructuras que se conservan están resueltas con barras de madera de secciones que oscilan entre los 30 x 30 cms y 20 x 20 cms de los pies derechos y las vigas principales, y los 28 x 15 cms de las vigas secundarias y las cruces de arriostramiento. Con esos materiales y con uniones de perno, arandela y tuerca se construyen las dos planchadas superpuestas que dispone el cargadero: una a cota elevada de vías y otra a cota de muelle y de amarraderos. La estructura se arma mediante una sucesión de caballetes de madera colocados en sentido de la corriente de la ría y arriostrados en dos direcciones mediante cruces también de madera. El arriostramiento arranca desde la cimentación y llega hasta la planchada elevada de las vías, atravesando la planchada intermedia aunque permitiendo los recorridos a través de la misma. La cimentación se resuelve con pozos y vigas riostras de hormigón armado.

De los terraplenes para la acometida de las líneas que desde la estación de término en Lutxana se extendían por el territorio de los cargaderos a fin de permitir el acceso de las vagonetas a cota de la planchada elevada, sólo se conserva el tramo final del correspondiente al cargadero núm. 5. Está revestido con un muro de sillares de piedra. El tipo constructivo del embarcadero presenta en su extremo un castillete construido mediante prolongación de los pies derechos situados en el extremo, de forma que dos montantes arriostrados mediante dos tornapuntas enlazan con una de las cruces de arriostramiento de la estructura. El castillete así constituido, aloja un mecanismo de torno, con cadenas y poleas, que permitía el levantamiento a voluntad de una parte móvil que, a modo de puente levadizo se retiraba del cauce a fin de poder permitir el atraque de los vapores. El extremo móvil, hoy desaparecido, incorporaba un mecanismo de descarga con una tolva a la que se añadió una prolongación o vertedera telescópica que disponía en su extremo de un cierre accionable desde el cargadero. De esa manera, los vagones, además de descargar en la vertical de la bodega del barco, lo podían hacer adaptándose a la altura y sin golpear la cala de la bodega en el caso de que estuviese vacía.

Enumeración de partes integrantes

Son objeto de esta incoación los restos de los cargaderos núm. 3 y núm. 4, así como el cargadero núm. 5, de la compañía minera Orconera Iron Ore Company Limited.

El cargadero núm. 5 conserva buena parte de su morfología –le falta la parte móvil en vuelo sobre el agua–. De los cargaderos núm. 3 y núm. 4 solo se conservan los caballetes del extremo final sobre el agua.

Los restos de las planchadas –muelles formados por tablazón de madera apoyados sobre pilotes de madera– que se utilizaron como amarraderos para la sujeción de los barcos junto a los cargaderos y, por tanto, vinculadas al uso de los mismos, quedarán incluidos en el entorno de protección de los bienes declarados en la categoría de monumentos.

Estado de conservación

Tanto los restos de los embarcaderos núm. 3 y núm. 4, como el cargadero núm. 5, presentan un estado de conservación muy deficiente. No obstante, el ejemplar que mejor se conserva es el núm. 5 no respondiendo a la estructura de 1877, sino siendo resultado de las obras de reforma realizadas entre 1918 y 1920.

Aunque sin tratar de reconstruir la parte de falta, se considera de gran interés consolidar las piezas que todavía se mantienen como testimonio fundamental del conjunto.

Criterios de intervención

Los criterios de intervención en el Bien serán los establecidos en el artículo 39 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, para los bienes inmuebles. Las actuaciones irán encaminadas a su conservación, consolidación y rehabilitación y evitarán los intentos de reconstrucción, salvo cuando se utilicen partes originales de los mismos y pueda probarse su autenticidad. Si se añadiesen materiales o partes indispensables para su estabilidad o mantenimiento, las adiciones deberán ser reconocibles y evitar las confusiones miméticas. Así mismo, las restauraciones de los bienes respetarán las aportaciones de todas las épocas existentes. La eliminación de alguna de ellas sólo se autorizará con carácter excepcional y siempre que los elementos que traten de suprimirse supongan una evidente degradación del bien y su eliminación fuere necesaria para permitir una mejor interpretación histórica del mismo. Las partes suprimidas quedarán debidamente documentadas.

Delimitación del bien

Los elementos que bajo la figura de Bien de Interés Cultural en la categoría de monumento se considera necesario proteger están constituidos por los restos de los cargaderos núm. 3 y núm. 4, y el cargadero núm. 5, de la compañía minera Orconera Iron Ore CL.

La delimitación de la declaración como Bien de Interés Cultural en la categoría de Monumento se ajusta al trazado de cada uno de los cargaderos descritos anteriormente, respondiendo en su planta con trazados que se generan por puntos georreferenciados mediante coordenadas UTM siguiendo el Sistema ETRS89 y huso 30.

– Cargadero núm. 3 mediante cuatro puntos georreferenciados que contine la una superficie de 60 m².

Referencia	Coordenada X	Coordenada Y
1	502223,69	4793107,44
2	502229,78	4793109,50
3	502232,51	4793100,83
4	502226,31	4793099,20

– Cargadero núm. 4 mediante siete puntos georreferenciados que contine la una superficie de 53,10 m².

Referencia	Coordenada X	Coordenada Y
1	502196,14	4793158,29
2	502210,07	4793161,98
3	502209,74	4793165,23

Referencia	Coordenada X	Coordenada Y
4	502211,70	4793165,55
5	502213,22	4793160,57
6	502198,42	4793153,24
7	502196,69	4793155,03

– Cargadero núm. 5 mediante nueve puntos georreferenciados que contine la una superficie de 357,30 m².

Referencia	Coordenada X	Coordenada Y
1	502161,04	4793235,00
2	502186,17	4793244,54
3	502185,84	4793247,69
4	502189,11	4793248,45
5	502197,17	4793219,40
6	502199,56	4793214,52
7	502195,97	4793214,19
8	502189,33	4793234,35
9	502162,79	4793226,87

Delimitación literal del entorno de protección

El entorno de protección se define como el medio físico que rodea el monumento y contribuye a resaltar su significación, su adecuada percepción y comprensión cultural.

En este caso, la delimitación incluye, por un lado, las estructuras de madera que se encuentran en el agua correspondientes a los muelles de amarre; los cargaderos núm. 3, núm. 4 y núm. 5 de la Orconera Iron Ore CL; el muro de piedra sillar que define la servidumbre de tránsito por debajo del cargadero núm. 5 y el muro de encauzamiento original de la Ría construido en piedra sillar con sus escaleras y rampa de acceso.

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

La delimitación propuesta viene justificada por la necesidad de preservar la zona de usos no compatibles con los bienes y con la percepción de los mismos, permitiendo además su recuperación de una manera más adecuada.

La zona delimitada del entorno de protección tiene una superficie total de 17.028,90 m², respondiendo en su planta con el trazado que se genera por diecisiete puntos georreferenciados mediante las siguientes coordenadas U.T.M. (Sistema ETRS89 huso 30):

Referencia	Coordenada X	Coordenada Y
1	502142,04	4793269,98
2	502167,27	4793277,80
3	502191,64	4793284,74
4	502205,58	4793241,38
5	502221,70	4793191,09

Referencia	Coordenada X	Coordenada Y
6	502236,07	4793146,86
7	502256,11	4793089,63
8	502224,34	4793080,08
9	502192,58	4793070,53
10	502159,94	4793062,72
11	502128,18	4793052,30
12	502134,26	4793086,56
13	502137,30	4793109,11
14	502146,00	4793133,18
15	502154,25	4793167,44
16	502149,89	4793205,81
17	502146,83	4793242,02