

III. OTRAS DISPOSICIONES

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA

5050 *Resolución de 29 de enero de 2020, de la Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Consejería de Cultura y Turismo, por la que se incoa procedimiento para declarar bien de interés cultural el funicular de transporte aéreo de materiales Novo y Sierra en Valga (Pontevedra).*

El Ayuntamiento de Valga, según el acuerdo plenario del 25 de noviembre de 2019, solicita la incoación del procedimiento de declaración de bien de interés cultural para la línea de vagonetas y embarcadero perteneciente a la antigua industria cerámica Novo y Sierra, localizados en la parroquia de Santa Cristina de Campaña, al ser un bien del patrimonio industrial de Galicia único en su naturaleza.

Teniendo en cuenta que la Comunidad Autónoma de Galicia, al amparo del artículo 149.1.28 de la Constitución y según lo dispuesto en el artículo 27 del Estatuto de autonomía, asumió la competencia exclusiva en materia de patrimonio cultural y, en ejercicio de esta, se aprueba la Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia.

Teniendo en cuenta el contenido de la información aportada y el informe de los servicios técnicos de esta Dirección General de Patrimonio Cultural, que concluyen que la instalación de funicular de transporte aéreo de materiales Novo y Sierra constituye el único ejemplo de esta tipología (el del transporte aéreo de materiales) que puede ser conservado, de una tipología industrial muy presente y relevante en Galicia, la de la producción cerámica, y tomando en consideración su origen en 1927, hacen que sea un ejemplo único en la Comunidad Autónoma, del que existieron otros ejemplos que no se conservan.

Tomando en consideración lo establecido en el artículo 103 de la Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia, que recoge que integran el patrimonio industrial los bienes muebles e inmuebles y los territorios y paisajes asociados que constituyen testimonios significativos de la evolución de las actividades técnicas, extractivas, tecnológicas, de la ingeniería, productivas y de transformación con una finalidad de explotación industrial, en los que se reconozca su influencia cultural sobre el territorio y la sociedad y que manifiesten de forma significativa y característica valor industrial y técnico.

Y a la vista de lo manifestado en el artículo 104 de la Ley 5/2016 dicha, en el que se indica que se presume que concurre un significativo valor industrial, para su inclusión en este capítulo, en los siguientes bienes, siempre que sean anteriores a 1936, tanto para instalaciones, lugares y paisajes que constituyan expresión y testimonio de los avances de la técnica y de los sistemas de producción de las actividades extractivas y de explotación de los recursos naturales como para las muestras singulares de la arquitectura de hierro, incluidos los mercados, puentes y viaductos.

La directora general de Patrimonio Cultural, ejerciendo las competencias que le atribuye el artículo 11 del Decreto 163/2018, del 13 de diciembre, por lo que se establece la estructura orgánica de la Consellería de Cultura y Turismo, en respuesta a la petición motivada del Ayuntamiento de Valga y según lo establecido en el artículo 16 y siguientes de la ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia, resuelvo:

Primero.

Incoar el procedimiento para declarar bien de interés cultural el funicular de transporte aéreo de materiales Novo y Sierra en Valga (Pontevedra), conforme a lo descrito en el anexo de esta resolución y proceder con los trámites para su declaración.

Segundo.

Ordenar que se anote esta incoación de forma preventiva en el Registro de Bienes de Interés Cultural de Galicia y que se comunique al Registro General de Bienes de Interés Cultural de la Administración del Estado.

Tercero.

Aplicar de forma inmediata y provisional el régimen de protección que establece la Ley 5/2016, del 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia, para los bienes de interés cultural y para los bienes muebles en particular. El expediente deberá resolverse en el plazo máximo de veinticuatro (24) meses, desde la fecha de esta resolución, o se producirá su caducidad y el final del régimen provisional establecido.

Cuarto.

Ordenar la publicación de esta resolución en el «Diario Oficial de Galicia» y en el «Boletín Oficial del Estado».

Quinto.

Notificar esta Resolución a las personas interesadas.

Santiago de Compostela, 29 de enero de 2020.–La Directora General de Patrimonio Cultural, M.^a Carmen Martínez Ínsua.

ANEXO

Descripción del bien

1. Denominación:

Funicular de transporte aéreo de materiales Novo y Sierra, también denominado antigua línea aérea de vagonetas y embarcadero Novo y Sierra.

2. Localización:

- Ayuntamiento: Valga (Pontevedra).
- Parroquia: Santa Cristina de Campaña.
- Coordenadas UTM ETR89 Huso 29.

Elemento	Denominación	X	Y
A	Embarcadero	526.449	4.728.852
B	Torre 7	526.458	4.728.845
C	Torre 6	526.474	4.728.825
D	Torre 5	526.501	4.728.796
Y	Torre 4	526.534	4.728.761
F	Torre 3	526.668	4.728.632
G	Torre 2	526.722	4.728.590
H	Torre 1	526.745	4.728.544

• Referencias catastrales:

- Torre 1: 36056A006006510000AQ.
- Torre 2: 36056A006006370000AZ.

- Torre 3: 36056A006006260000AK
- Torres 4, restos de las torres 5, 6, 7 y embarcadero: 36056A006005950000AI.

3. Descripción general:

- Descripción histórica.

El origen de la actividad industrial que dio origen al transporte de vagonetas se localiza en la Gándara de Campaña, donde hacia 1921 se instalaría una primera casa para cocer teja y ladrillo, en una zona en la que ya existían barreras que se venían empleando, al menos desde el siglo XVIII. Esta primera empresa sería cedida a empresarios cesureños dedicados al comercio de ultramarinos ya en 1923, Escudero & Cía, con los socios de Novo y Sierra que, además, solicitarían el permiso de explotación de caolín y arcilla de la sociedad anterior y de otros terrenos de los vecinos de Campaña.

Esta empresa tendría ya una industrialización temprana con el uso de energía mecánica de vapor, gas y electricidad, hornos de cocción continua, secado de piezas con vapor,... que le permitirían conseguir una posición destacada entre las más importantes de esta industria en Galicia.

En estas condiciones, la instalación de un transporte inmediato entre el lugar de producción y acopio resultaba un instrumento más para la eficacia de los trabajos, por lo que en 1927 consta la solicitud de autorización para construir el embarcadero y un sistema funicular de transporte de los materiales hasta él, desde las barreras de la mina Mercedes, como sería conocida desde aquella, y que posteriormente se ampliaría a los otros yacimientos próximos.

Las modernizaciones serían continuas y permitirían duplicar el volumen de producción:

- 1930: molino de vapor de dos ruedas.
- 1941: ampliación de las cámaras del horno.
- 1963: instalación de un secadero automático de 120 m de largo y de un horno de túnel de fuel.
- 1964: nuevos secaderos para piezas crudas con una chimenea de 50 m para evitar la contaminación local.
- 1990: instalación de fábrica de cogeneración eléctrica con los ciclos de recuperación propios.

La empresa introdujo también novedades técnicas en materiales de construcción, pero la calidad del material empleado requería de altos consumos de combustible por las mayores temperaturas de cocción necesarias. En una situación de competencia de materiales foráneos más económicos, la empresa deja la producción en 2009, y gran parte de los terrenos están ocupados en la actualidad por otras firmas industriales.

Durante sus más de ochenta años de funcionamiento, la instalación funicular permitió una situación de ventaja en el manejo y transporte de grandes volúmenes de material. Este sistema, que ya había sido usado en las minas de Silvarosa en Viveiro, se adaptó en Valga para el transporte bidireccional optimizando aun más sus recursos.

- Descripción formal.

La antigua línea aérea de vagonetas y embarcadero están situadas en el lugar de Campaña y conectaban la mina Mercedes, la antigua fábrica de cerámica Novo y Sierra y el puerto en el río Ulla. De la totalidad de la línea existente, en la actualidad, los restos conservados se ciñen al tramo comprendido entre la vía ferroviaria y el río Ulla. Conforman un total de ocho elementos principales: siete torres (cuatro de ellas completas) y una zona de embarcadero.

Las torres de celosía metálica según el sistema alemán Bleichert, en el que dos cables permiten la circulación cerrada de ida y vuelve combinando la suspensión y el recorrido por carriles de unas vagonetas capaces de transportar más de 300 kg. Este sistema constructivo modular permite variar fácilmente la anchura y altura de las torres, para

adaptarlas a las necesidades geográficas. Las torres se disponen en el terreno sobre cimentación construidas al efecto del propio material cerámico, sobresaliendo parcialmente del nivel de las tierras. De las conservadas la altura varía entre los 5 y 7 m y la base entre los 1,5 y 3,5 m de lado.

La zona de embarcadero mantiene el sistema estructural de soporte de material cerámico, de forma poligonal hacia el río Ulla, con un pilar central que sostendría la última de las ruedas del sistema de giro. En la actualidad perdió la estructura metálica que albergaría las ruedas metálicas para el giro de las vagonetas de carga.

4. Estado de conservación:

El estado de conservación es muy precario. Del conjunto de la instalación apenas se conserva el resto de siete de las torres del sistema de transporte funicular, con diferente grado de integridad, y la parte del embarcadero construida con material cerámico. La estructura de las torres 1 a 4 se conserva con la mayor parte de sus elementos principales de sustentación y aparentemente estables y sin riesgo o amenaza de derrumbe, mientras que en las 5, 6 y 7 apenas se conserva la cimentación y la parte inferior. Asimismo, existe material relacionado con la instalación, como ruedas y otros elementos metálicos, dispersos por la parcela, algunos de ellos de grandes dimensiones.

No se conservan elementos asociados al sistema de impulsión ni de suspensión del transporte, o al menos, no se han identificado en la documentación consultada.

Los elementos metálicos se encuentran completamente afectados por la oxidación y, en algunos casos, dañados por el crecimiento de la vegetación.

La actividad de extracción y de elaboración de material cerámico ya cesó, si bien los ámbitos extractivos en la actualidad están en proceso de reintegración ambiental y constituyen espacios de valor natural y paisajístico. Entre el ámbito más próximo al Ulla y las zonas de extracción, discurre el trazado ferroviario, así como las principales carreteras de comunicación. A consecuencia de esta posición estratégica, se ha desarrollado una intensa actividad industrial y en la actualidad existen instalaciones en funcionamiento que, si bien no responden a industrias de carácter histórico, sí testimonian el empuje originado por el mercado de la arcilla y de los materiales cerámicos.

5. Valoración cultural:

Según lo establecido en el artículo 103 de la Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia (LPCG), integran el patrimonio industrial los bienes muebles e inmuebles y los territorios y paisajes asociados que constituyen testimonios significativos de la evolución de las actividades técnicas, extractivas, tecnológicas, de la ingeniería, productivas y de transformación con una finalidad de explotación industrial, en los que se reconozca su influencia cultural sobre el territorio y la sociedad, y que manifiesten de forma significativa y característica valor industrial y técnico.

Dicho artículo también indica que el patrimonio industrial forma parte del patrimonio cultural de Galicia y los bienes que lo integran son exponentes característicos de la historia social, técnica y económica de Galicia.

En el artículo 104 de la LPCG se indica que se presume que concurre un significativo valor industrial, para su inclusión en este capítulo, en los siguientes bienes, siempre que sean anteriores a 1936, tanto para instalaciones, lugares y paisajes que constituyan expresión y testimonio de los avances de la técnica y de los sistemas de producción de las actividades extractivas y de explotación de los recursos naturales, como para las muestras singulares de la arquitectura de hierro, incluidos los mercados, puentes y viaductos.

La información aportada, la instalación de funicular de transporte aéreo de materiales de la empresa Novo y Sierra, constituye el único ejemplo de esta tipología (la del transporte aéreo de materiales) que puede ser conservado, de una tipología industrial muy presente y relevante en Galicia, la de la producción cerámica, también especialmente en el bajo Ulla.

Su origen en 1927 y el uso de celosía metálica aún conservada, hacen que sea un ejemplo único en la Comunidad Autónoma, y de la que existieron otros ejemplos que no se conservan (minas de hierro de A Silvarosa en Viveiro o O Freixo en Monforte de Lemos).

El uso de sistemas de suspensión que suponían una tecnología avanzada para la época, permitía posicionar a la industria de referencia en mejores condiciones por los rendimientos en tiempo y volumen de material transportado, lo que favorecía dar respuesta a los requerimientos de material de construcción relacionados con los primeros desarrollos y ensanches urbanos de Galicia.

Asimismo, aunque el material producido con materia prima local era principalmente empleado para la construcción, la instalación permitía un recorrido de ida y vuelta, que facilitaba su funcionamiento, con la importación de materia prima de mejor calidad de O Salnés y O Rosal, para el conjunto de la industria de esta comarca, intensamente extendida por la ría de Arousa.

6. Usos:

En la actualidad la actividad que originó la instalación cesó y el propio estado de conservación impide su uso. Se estima que la recuperación de uso para el transporte puede estar condicionado por las necesarias garantías de seguridad y las normativas actuales.

A pesar de eso, se estima que las actuaciones dirigidas al conocimiento del bien, de la naturaleza de la actividad que las originó y la interpretación del contexto histórico y social de su evolución y pérdida pueden ser compatibles con la rehabilitación o instalaciones complementarias para el ocio, la práctica deportiva y otras de carácter público y comunitario, sin perder en ningún caso su potencialidad como herramienta didáctica.

7. Régimen de protección y salvaguarda provisional:

La resolución de incoación del procedimiento para declarar bien de interés cultural el inmueble determinará la aplicación inmediata, aunque provisional, del régimen de protección previsto en la presente ley para los bienes ya declarados, según el artículo 17.4 y 17.5 de la Ley 5/2016, de 4 de mayo, del patrimonio cultural de Galicia (LPCG) y complementariamente con el establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del patrimonio histórico español (LPHE).

Este régimen implica su máxima protección y tutela, por lo que su utilización quedará subordinada a que no se pongan en peligro los valores que aconsejan su conservación. Cualquier intervención que se pretenda realizar en él deberá ser autorizada por la Dirección General del Patrimonio Cultural, según proyectos elaborados por técnicos competentes y según los criterios legales establecidos (artículos 39 a 40 LPCG). Entre otras consideraciones, el régimen implica:

- **Autorización:** las intervenciones que se pretendan realizar tendrán que ser autorizadas por la Consellería de Cultura y Turismo y su uso quedará subordinado a que no se pongan en peligro los valores que aconsejan su protección, por lo que los cambios de uso sustanciales deberán ser autorizados por la citada consellería.

- **Deber de conservación:** las personas propietarias, poseedoras o arrendatarias y, en general, las titulares de derechos reales sobre los bienes, están obligadas a conservarlos, mantenerlos y custodiarlos debidamente y a evitar su pérdida, destrucción o deterioro.

- **Acceso:** las personas propietarias, poseedoras o arrendatarias y, en general, las titulares de derechos reales sobre los bienes están obligadas a permitirle el acceso al personal habilitado para la función inspectora, al personal investigador y al personal técnico de la Administración en las condiciones legales establecidas. Este acceso podrá ser sustituido para el caso de investigación por su depósito en la institución o entidad que señale la Dirección General del Patrimonio Cultural, y que no podrá superar los dos meses cada cinco años.

- **Comunicación:** las personas propietarias, poseedoras o arrendatarias y, en general, los titulares de derechos reales están obligadas a comunicar a la Dirección General de Patrimonio Cultural cualquier daño o perjuicio que sufrieran y que afecte de forma significativa a su valor cultural.

- Visita pública: las personas propietarias, poseedoras, arrendatarias y, en general, titulares de derechos reales sobre los bienes de interés cultural específicamente declarados permitirán su visita pública gratuita un número mínimo de cuatro días al mes durante, al menos, cuatro horas al día, que serán definidos previamente.

- Uso: en cualquier caso la protección del bien implica que las intervenciones que se pretenda realizar tendrán que ser autorizadas por la consellería competente en materia de patrimonio cultural y que su utilización quedará subordinada a que no se pongan en peligro los valores que aconsejan su protección, por lo que los cambios de uso sustanciales deberán ser autorizados por la Dirección General del Patrimonio Cultural.

8. Delimitación y contorno de protección:

- Identificaciones de los bienes.

El ámbito en el que se localiza el tramo conservado, y la continuidad de su trazado hasta el lugar en el que se extraían y depositaban los materiales, está recogido en el PGOM aprobado definitivamente el 15.10.2010. Las siete torres y el embarcadero que forman el actual conjunto están localizadas en las parcelas catastrales 36056A006006510000AQ, 36056A006006260000AK 36056A006006370000AZ y 36056A006005950000AI.

La declaración del bien propuesto, por lo tanto, corresponde con ocho elementos integrantes, las siete torres conservadas en este tramo y el embarcadero.

Según la localización indicada, en lo referido al embarcadero, corresponderá con la totalidad de las estructuras de defensa y pavimentación, mientras que para el caso de las torres con todos sus elementos estructurales, incluidos los de cimentación, y un metro de terreno en todo su entorno desde su máxima proyección.

Se identifica este ámbito en el plano con los puntos rojos del plano anexo entre el A que corresponde al embarcadero y el H que corresponde a la torre 1.

- Contorno de protección.

El contorno de protección corresponde con una franja de terreno limitado por el sur por el trazado ferroviario existente y sus zonas de protección, y por el norte por el ámbito que hacia al mar limita la zona arqueológica preventiva de los hallazgos del lecho del río Ulla (GA36056-ACH003). Por el este y el oeste se emplean los trazados de los caminos y arroyos que conforman la estructura del territorio más próximo.

No se estima precisa una mayor extensión dada la naturaleza del bien, así como de la propia clasificación urbanística de toda la franja costera, ya clasificada como suelos rústicos de especial protección de la costa y de los espacios naturales.

Se identifica este ámbito en el plano con una línea discontinua amarilla que corresponde con el contorno de protección.

Plano con la delimitación del bien y su contorno de protección

