

INDUSTRI ONDARE ETA HERRI LANEKO
EUSKAL ELKARTEA

ASOCIACION VASCA DE PATRIMONIO
INDUSTRIAL Y OBRA PUBLICA

MEMORIA DE ACTIVIDADES 2008

Sede:

Bailén nº 1, 3º, Dpto. 6. 48003 Bilbao. Tfno / Fax: +34 944 150 450.

Horario de atención: los martes y jueves, de 17.00 a 19,00 h.

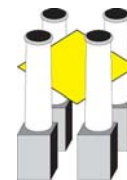
Pág. web:

www.avpiop.com

www.patrimonioindustrial.com

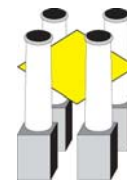
www.museovascodelaindustria.com

Correo electrónico: avpiop@avpiop.com

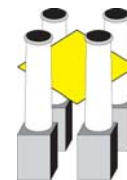


INDICE

1. ACTUACIONES LLEVADAS A CABO PARA LA PROTECCIÓN DE ELEMENTOS DE NUESTRO PATRIMONIO INDUSTRIAL.....	4
1.1 La AVPIOP solicita al Gobierno Vasco la protección del Astillero de Mendieta de Lekeitio	4
1.2 Alegaciones a la resolución de la declaración de Grandes Molinos Vascos como Monumento.....	5
1.3 Solicitud de protección de Conservas Ormaza de Bermeo	5
1.4 Urge proteger la mina Concha II	7
1.5 Puente de Hierro sobre el Udondo Leioa: una agradable sorpresa	7
1.6 Solicitud de protección para la Estación de Renfe de Desierto Barakaldo.....	10
1.7 Alegación al Plan Especial de Renovación Urbana para la zona de Desierto-Barakaldo	11
1.8 Los Valores del Puente de Hierro de Donostia	12
1.9 Gipuzkoako arkitektura industrialari buruzko ikerketa, liburu digitalean.....	14
1.10 Estación Ferrocarril de Donostia-San Sebastián	15
1.11 Estación Ferrocarril Vitoria-Gasteiz	16
1.12 La AVPIOP critica que se retire la protección al Escritorio Mercantil de Bilbao	18
1.13 El museo “encerrado”	18
1.14 El “top ten” del patrimonio industrial vasco	19
1.15 Estudio de Zorrotzaurre	20
2. ESTUDIO SOBRE LA ARQUITECTURA INDUSTRIAL DE BILBAO.	21
3. CATÁLOGO DE ELEMENTOS DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE LA CAPV	21
4. MUSEO VASCO DE LA INDUSTRIA	21
5. EXPOSICIÓN SOBRE PATRIMONIO DE LA ELECTRICIDAD DE LA PENÍNSULA. ARTECHE, S.A.	21
6. ACCIONES EMPRENDIDAS POR LA AVPIOP PARA LA DEFENSA LEGAL DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL.....	22
6.1 Solicitudes de protección de elementos de patrimonio	22
6.2 Bienes protegidos	22
6.3 Elementos desaparecidos	23
7. CAMPAÑAS DE PRENSA Y COMUNICACIÓN	24
8. GESTIÓN DE LA ASOCIACIÓN	24
8.1 Lema para la AVPIOP.....	24
8.2 Reflexión Estratégica	24



8.3	Nuevos dominios Web.....	25
8.4	Traducción de las webs al euskera.....	25
9.	PARTICIPACIÓN DE LA AVPIOP EN CURSOS, CONGRESOS Y CONFERENCIAS.....	25
10.	PUBLICACIONES EN LAS QUE HA PARTICIPADO LA AVPIOP O MIEMBROS DE LA MISMA.....	25



1. ACTUACIONES LLEVADAS A CABO PARA LA PROTECCIÓN DE ELEMENTOS DE NUESTRO PATRIMONIO INDUSTRIAL.

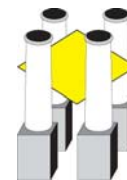
1.1 La AVPIOP solicita al Gobierno Vasco la protección del Astillero de Mendieta de Lekeitio

La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP) solicitó a principios de 2008 a la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco la declaración de Bien Cultural Calificado, con la categoría de Monumento, del **Astillero Mendieta de Lekeitio**.

Los astilleros de *J.R. Mendieta-Lasarte* se localizan junto al muro del muelle de Isuntza, en la margen izquierda del río Lea. Consta de una nave de planta basilical, de nave única, con crujía central de 25 x 15 metros, a la que se adosan lateralmente otros dos cobertizos de menor altura. Toda la estructura es de madera, con cerchas simples, jabalcones y tornapuntas, apoyada sobre un zócalo de mampostería. Dispone además de dos gradas de montaje, una relacionada con la nave actual y la otra, paralela a ésta y actualmente fuera de uso, que debió contar con un viejo tinglado hoy desaparecido. Ambas conservan los carros varaderos.

Fueron construidos en 1920, aunque ya desde 1885 hay constancia de otros anteriores, denominados San Andrés de Mendieta. Originalmente ocupaban las dos márgenes del Lea, siendo propiedad de los hermanos Ramón y Domingo de Mendieta, este último propietario del situado en Mendexa, en la margen derecha, y ya desaparecido.

El de Lekeitio es uno de los pocos edificios industriales de su tipo que permanecen en pie y perpetúa la imagen de las tradicionales carpinterías de ribera, dedicadas a la construcción de pesqueros y embarcaciones de tráfico costero, como las pateches, pinazas y venaqueras. Se caracterizaban por realizar el trabajo casi al aire libre, en las zonas arenosas de las rías o sobre pequeñas plataformas artificiales. Su arquitectura se limita a la construcción de una grada, cerchas de madera sostenidas por postes libres y cubiertas de teja o chapa ondulada. La cubrición es un elemento que aparece a finales del S.XIX. Carecen de muros de obra lo que les dota de una gran versatilidad para adaptarse a las dimensiones de cualquier tipo de barco. La grada de montaje, asentada sobre una plataforma de mampostería, consistía en una rampa jalonada de traviesas embreadas sobre las que se asentaba la quilla de la futura embarcación. Conforme ésta crecía se apuntalaban las cuadernas y las bordas del casco para mantenerlo vertical mientras desarrollaba todo su volumen. Una o varias pasarelas de madera, fácilmente desmontables, permitían subir al nivel de la cubierta para dar el acabado final. La maquinaria necesaria para toda esta operación se limitaba a diversos juegos de poleas, pastecas, puntales y cabrestantes.



1.2 Alegaciones a la resolución de la declaración de Grandes Molinos Vascos como Monumento

En enero de 2008, la AVPIOP presentó alegaciones a la RESOLUCION de 14 de diciembre de 2007, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se reconducía el expediente de Grandes Molinos Vascos de Bilbao (Bizkaia) para su Declaración como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Monumento.

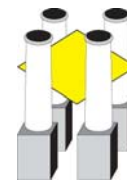
El pasado año 2005, la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública elaboró un proyecto museográfico para ubicar el futuro Euskal Industria Museoa / Museo Vasco de la Industria en las antiguas instalaciones de Grandes Molinos Vascos; proyecto que en su mayor parte fue subvencionado por la Consejería de Cultura del Gobierno Vasco. Las propuestas arquitectónicas y museográficas que entonces se planteaban, estaban en buena parte condicionados por la falta de resolución en lo que se refería a los usos concretos y posibles a ubicar en el inmueble, y por el desconocimiento del régimen de protección definitivo que habría de establecerse con el cierre del expediente de incoación y la declaración definitiva de Bien Calificado a favor de las instalaciones de Grandes Molinos Vascos.

Por todo ello, estando abierto el periodo de información pública y audiencia a los interesados de la resolución arriba citada, y para facilitar la posibilidad de llevar a cabo el proyecto de Euskal Industria Museoa, la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública solicitó que, en relación con las actuaciones prohibidas y los criterios de intervención propuestos en dicha resolución, se introdujera una cláusula del estilo siguiente:

"en todo caso, podrá excepcionarse alguna de estas disposiciones si el objeto de la intervención es el desarrollo por parte de Administraciones Públicas o Entidades sin ánimo de lucro de proyectos de conversión del toda la finca o, al menos, del inmueble principal en equipamiento museístico de carácter público, siempre y cuando la excepción se fundamente en ineludibles exigencias legales para la implantación y/o funcionamiento del equipamiento. En este supuesto la intervención deberá realizarse afectando de la manera más leve posible al inmueble y con indicación expresa previa de las razones que justifican la modificación".

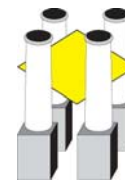
1.3 Solicitud de protección de Conservas Ormaza de Bermeo

La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP) solicitó en febrero de 2008 al Gobierno Vasco que protegiera y se evitara un eventual derribo del edificio que durante más de medio siglo ha ocupado en Bermeo la empresa Conservas Ormaza.



Conservas Ormaza, obra del arquitecto bermeano Pedro de Ispizua, se localiza en la calle Askatasun Bidea de Bermeo, en una zona de amplia tradición conservera de la que sólo nos resta este ejemplo. Fue encargada en 1942 por Antonio Ormaza Unamuno, hijo del fundador de la empresa, quien decide construir una "fábrica con oficinas y vivienda" en los terrenos que poseía en la Avenida del Generalísimo (actualmente Askatasun Bidea), a la que ofrecería su fachada principal. El conjunto de 29 m de fachada a la calle, 18,5 m de altura total y 177,17 m de profundidad, está formado por vivienda y zona de uso industrial, incidiendo en el carácter de economía familiar propio del nacimiento de la elaboración del pescado en conserva. El cuerpo destinado a vivienda, que resalta en el conjunto a modo de torre, posee una planta baja donde se ubican la oficina y el despacho, junto con dependencias dedicadas al archivo, un espacio para el encargado e instalaciones sanitarias. Desde esta zona se podía acceder tanto a la vivienda de los pisos superiores como a las instalaciones conserveras, que poseen también una entrada independiente de mayor tamaño, para facilitar el tránsito de los vehículos de carga.

La vivienda ocupaba los pisos primero y segundo, elevándose este último sobre las cubiertas de las naves. La planta conservera se desarrolla en dos alturas: la inferior, al nivel de la calle, donde se realiza toda la actividad industrial, y un segundo piso destinado al almacenaje de los productos. La zona de laboreo se distribuye alrededor de una gran nave central, de doble altura, que recibe iluminación cenital. Los pilares de hormigón de sección cuadrada se disponen a ambos lados, permitiendo la diafanidad requerida para la manipulación de la materia prima. La fachada monumental que enmarca la fábrica y la zona de residencia presenta dos tendencias: el ladrillo, destinado a la zona de producción y el hormigón enlucido en blanco en el área de recepción, oficinas y vivienda. Esta diferenciación de materiales y texturas responde a un objetivo que podríamos tildar de iconográfico: por un lado, el revestimiento de ladrillo remite a una constante de la arquitectura industrial; por otro, el uso del hormigón, sumado a las líneas racionalistas elegidas, contribuye a formar una imagen de modernidad muy conveniente a los propósitos mercantiles de los propietarios. La utilización de estos dos materiales de acuerdo con sus posibilidades específicas supone además, desde la óptica de algunos historiadores de la arquitectura, la expresión de un deseo de diferenciarse del panorama artístico de un país donde aún se mantenían los eclecticismos y regionalismos como estilos dominantes. Las ventanas se distribuyen de forma simétrica y entre los dos grupos encontramos las iniciales O - U montadas y entrelazadas, equivalentes a los apellidos del promotor, recordándonos, a falta de heráldica, los emblemas que las familias han ubicado tradicionalmente en las fachadas de sus casas señoriales. La torre que articula el conjunto, de más de 18 metros de altura, está coronada por una semiesfera invertida, sujeta por ocho estilizadas molduras.



1.4 Urge proteger la mina Concha II

Gallarta puede presumir de contar con el yacimiento a cielo abierto más grande de Bizkaia, la corta de la mina Concha II, que también alberga en su interior el punto más profundo de Bizkaia. Sin embargo, su valor paisajístico podría resultar insuficiente para evitar que se acabe usando como una inmensa escombrera. Ése es el temor de entidades como el Museo Minero del País Vasco y la **Asociación Vasca de Patrimonio Industrial (AVPIOP)**, que urgen al Gobierno vasco a que agilice la protección del enclave ante la amenaza de que acabe albergando las tierras procedentes de las obras del parque empresarial que se construye en las inmediaciones.

Además, su impresionante paisaje centrará las futuras obras de ampliación del museo de la minería ubicado a los pies del yacimiento.

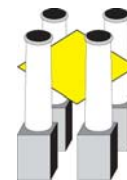
La iniciativa de proteger la mina está secundada por varios colectivos. Entre ellos destaca la **Asociación Vasca de Patrimonio Industrial**, que ha solicitado la inclusión del yacimiento en el Inventario general de patrimonio cultural vasco como bien cultural calificado.

1.5 Puente de Hierro sobre el Udondo Leioa: una agradable sorpresa

La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública solicitó en marzo de 2008 a la Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco la declaración como Bien Cultural Calificado, y su consecuente inscripción en el Registro de Bienes Culturales, el puente de hierro sobre el río Udondo, ubicado en Leioa. El puente del Udondo es el único de fundición existente en la comunidad vasca y el más antiguo del Estado, por lo que su valor patrimonial es "excepcional".

El camino de sirga de Las Arenas a Bilbao, que el ingeniero Amado de Lázaro había ensanchado y pavimentado en 1859 contaba con dos puentes en las desembocaduras de los ríos Udondo y Asúa, el primero parece que formado por un solo arco de 11 m. de luz y el segundo por tres arcos similares de piedra de 10 m. de luz. Ambos puentes son volados durante el asedio carlista y para su pronta puesta en servicio se le encarga a Adolfo de Ibarreta la construcción de dos puentes provisionales proyectados y ejecutados en celosía de madera. Realizada la reparación del arco central del puente de Luchana su puesta en servicio se produce en diciembre de 1875.

El 16 de junio de 1876, en el pleno municipal de Bilbao se lee un oficio firmado por el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Vizcaya, Pascual Landa, en el que enterado de la



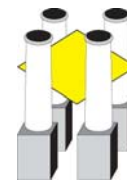
demolición del puente de Isabel II indica que “podía ser conveniente y económico para el Estado adquirir los cuchillos de uno de los arcos de hierro por ser aplicables para la reconstrucción del puente de “Udondo” sobre el camino de sirga de esta I. villa a Las Arenas, cuya obra reviste el carácter de urgencia”, a lo que el Ayuntamiento accede. Por tanto, el montaje del arco en su nueva ubicación hubo de producirse en los meses siguientes.

Hacia la mitad del pasado siglo, la carretera a Las Arenas se ensancha; al puente se le adosa otro de hormigón pretensado que lo oculta a la vista y es posiblemente entonces cuando se le incorpora un nuevo tablero sobre vigas de hormigón armado que posiblemente mantengan embebidas las vigas metálicas originales.

El proceso de gestación del puente de hierro de Bilbao, que acabará denominándose de Isabel II, según el detallado y preciso relato que hace José Ignacio Salazar en su excelente libro *“La Ría de Bilbao en el siglo XIX. Tendiendo puentes, abriendo caminos”*, se inicia con la presentación de un plano del mismo Antonio de Goicoechea en el pleno municipal de 20 de mayo de 1844. El Ministerio de Gobernación, impone una serie de condiciones técnicas relativas a los estribos, las pilas y, sobre todo, dispone que el arco central sea levadizo. Una Real Orden de 18 de abril de 1845 aprueba el proyecto y memoria descriptiva del puente presentada por el Director General de Caminos. Con base en los datos que constan en los libros de actas municipales y en los planos conocidos, Salazar concluye que “parece por tanto, que la base inicial del puente es el (plano) trazado por el arquitecto bermeano, con las modificaciones, importantes, que introduce el ministerio”.

La construcción del puente da comienzo a mediados de 1845 bajo la dirección provisional de Antonio de Goicoechea hasta la incorporación del nombrado por el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Pedro Celestino Espinosa. Tras diversos avatares, el puente es al fin inaugurado el 23 de enero de 1848, aún cuando las obras no concluyen definitivamente hasta algunos meses después.

Además de tres arcos menores sobre las riberas, el puente salva el cauce de la Ría mediante un tramo central levadizo y cuatro arcos iguales de 11 metros de luz, de fundición o hierro colado, formados cada uno de ellos por seis cuchillos fuertemente arriostrados entre sí; cada uno de los cuchillos se compone de un arco inferior (la morfología en arco es la más adecuada para la fundición que resiste fundamentalmente a compresión) compuesto a partir de cinco dovelas de sección en doble T ensambladas conjuntamente con los arriostramientos transversales, una viga superior para el apoyo del tablero y una sucesión de tres anillos circulares de distintos diámetros en cada tímpano tangentes a ambas piezas y arriostrados entre sí mediante cordones; todo ello ensamblado de modo que el conjunto constituía un verdadero mecano desmontable.



A partir de 1859 comienzan a ponerse de manifiesto en el puente problemas debidos al aumento del tráfico y a las obras del ferrocarril. Intervienen el arquitecto Julián de Salces y el ingeniero Amado Lázaro. Entre esa fecha y 1870 se ejecutan diversas obras y entre otras se interviene en la sustitución de los dos tramos metálicos más cercanos a la margen izquierda, notablemente deteriorados, por una estructura provisional de madera y en la del tramo levadizo por uno fijo. Pero los mayores destrozos se habrían de producir poco tiempo después, en 1874 durante el sitio de la Villa, debidos por un lado al bombardeo del 2 de abril que dañó algunas pilas y por otro a las riadas de la madrugada del día 11 del mismo mes que provocaron el arrastre de varios gabarrones y un vapor que quedaron atravesados sobre los dos primeros tramos de la margen derecha disminuyendo el desagüe y provocando el descalce de la cimentación de las dos pilas opuestas, con el consiguiente asentamiento de estas en 1,50 m. y el movimiento del tablero.

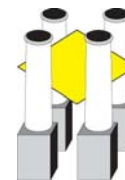
Recién levantado el sitio ya se propone la construcción de un nuevo puente, cuyo proyecto se encarga en febrero de 1875 al ingeniero Adolfo de Ibarreta, quien presenta una doble alternativa: uno de piedra de tres arcos y otro de hierro de dos. En enero de 1876 es aprobado el primero de ellos, comenzando las obras bajo la dirección de Ibarreta ese mismo año y realizándose la recepción provisional de las mismas en noviembre de 1878.

VALOR PATRIMONIAL

El puente del Udondo, que ha permanecido oculto en su actual ubicación durante los últimos 130 años, es hoy el que más ha perdurado de los que tuvo Bilbao y, hasta donde se conoce, el único puente de fundición existente en la Comunidad Autónoma, también el más antiguo de los que se conservan en el Estado y uno de los más antiguos del continente europeo y por lo tanto posee un valor patrimonial excepcional. Es muy probable además que los elementos estructurales del puente fuesen fundidos por Santa Ana de Bolueta, dado que existe la certeza de que si lo fueron todos los ornamentales, incluidos los templetes de alojamiento de los mecanismos de accionamiento del tramo levadizo.

El primer puente de fundición construido en el mundo fue el de *Iron Bridge* (Inglaterra, 1781). El más arcaico de América es el *Old Cast Iron* de Ciudad Española, en Jamaica, erigido en 1801 por los ingleses (que recuerda tipológicamente al de Bilbao); el primer puente de fundición construido en los EE.UU. fue el de *Dunlap's Creek* en Brownsville, Pennsylvania, levantado en 1939 (hoy monumento nacional) y el más antiguo conocido en España, el de Isabel II o de Triana de Sevilla, construido entre 1847 y 1852 proyectado por ingenieros franceses.

Los pocos puentes de fundición que han llegado hasta nuestros días sufren en general patologías de fisuración múltiple. En Europa, especialmente en Gran Bretaña, existe



ya una amplia experiencia en la rehabilitación de puentes de fundición para su preservación patrimonial.

El puente se ubica en la misma desembocadura del Udondo-Gobelas y soporta el tráfico que discurre en el sentido de Las Arenas a Bilbao. La propiedad actual del puente recae en la Autoridad Portuaria de Bilbao, al no haber sido traspasada aún a la Diputación Foral la carretera de Las Arenas. Sobre el borde de la Ría están previstas actuaciones para habilitar paseos y circulaciones de peatones y bicicletas, por lo que el puente podría continuar cumpliendo con su función una vez restaurado y puesto en valor. Su protección legal garantizará su permanencia en las condiciones adecuadas.

1.6 Solicitud de protección para la Estación de Renfe de Desierto Barakaldo

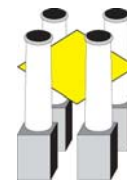
La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP) solicitó en marzo de 2008 al Gobierno vasco la declaración como Bien Cultural Inventariado y la inserción del histórico edificio en el Registro de Bienes Culturales.

La estación de Desierto-Barakaldo es la única de las estaciones originales de segunda categoría que se mantiene activa del ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

Esta línea, surgió como prolongación de la línea de Bilbao a Tudela, para dar servicio a los pueblos de margen izquierda del Nervión y al puerto de refugio que en aquellos años se proyectaba en el Abra. La concesión del trazado fue otorgada en 1881, a la Compañía constructora y explotadora del nuevo ferrocarril, cuyos titulares eran José María Arteché y el polifacético ingeniero Pablo de Alzola. Éste fue quien elaboró el proyecto original, tanto del recorrido que debía seguir la línea férrea como de las estaciones, viaductos y demás obras de infraestructuras.

Como estaciones terminales de la línea Bilbao-Portugalete, Pablo de Alzola proyectó dos edificios bien dispares con el afán de integrarlos adecuadamente en la trama urbana de ambas villas. El de Portugalete, un edificio de composición clásica con influencias francesas que encajaba con el entorno residencial y veraniego del Portugalete de la época, y que hace décadas que ha perdido su uso ferroviario acogiendo equipamientos municipales. La estación de Bilbao en el muelle de La Naja, desaparecida en los años treinta, llevaba una rica decoración de mosaicos de mayólica, frontones calados, tejas y cresterías vidriadas con un rico cromatismo que se inspiraba en las estaciones metropolitanas de Nueva York.

La de Barakaldo, se construyó como estación de segunda categoría. Como en el resto de la obra, Alzola utiliza sus destrezas profesionales como ingeniero, creando una arquitectura funcional, de economía, aunque no exenta de voluntad de integración con la plaza del Desierto, centro neurálgico del municipio, con la que lindaba y próxima a



las instalaciones de Altos Hornos de Vizcaya. En su obra "La estética en las obras públicas", seguramente uno de los primeros ensayos aparecidos en el mundo sobre este tema, Alzola ya manifestaba la necesidad de compatibilizar los valores técnicos y estéticos de la ingeniería y de la arquitectura.

El 19 de marzo de 1888 entraba en funcionamiento la línea entre Bilbao y Desierto, y el 24 de septiembre del mismo año, entre Bilbao y Portugalete.

En la última década tras la desaparición de AHV y el desarrollo del plan Urban-Galindo que en esta zona de Barakaldo viene dirigiendo Bilbao Ría 2000, solo las viejas oficinas de AHV, el edificio Ilgner y la estación han perdurado. De hecho, el Plan General de Ordenación Urbana del municipio incluyó la estación en el catálogo de edificios a conservar (conservación de fachada). Además, está incluida en el Inventario Provisional del Patrimonio Industrial y el Centro de Patrimonio Cultural Vasco la considera como un elemento que debe ser protegido, según se dice en el PGOU.

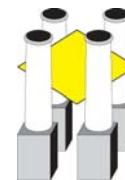
Sin embargo, ahora el ayuntamiento barakaldés ha decidido descatalogar el edificio para permitir su derribo, tras la petición realizada por Bilbao Ría 2000. Esta empresa pública proyecta su desaparición para construir una pasarela sobre el parque de vías, sin haber presentado un proyecto alternativo que permita conservar la estación.

Una vez más, empresas públicas e instituciones muestran un nulo respeto al patrimonio, incapaces de asumir que los viejos edificios pueden ser fácilmente adaptados a las nuevas necesidades.

Entendemos que la descatalogación patrimonial es un hecho grave y tiene que estar muy motivada y así se ha pronunciado además el Ararteko en otras ocasiones. Lo cierto es que este mismo ayuntamiento ya descatalogó el pasado año otro patrimonio protegido y de propiedad municipal. Se trataba de las casas de Orconera, últimos vestigios de lo que fue la primera ciudad jardín construida en Euskal Herria y que fue derribada apresuradamente el pasado verano sin que desde entonces se haya acometido ninguna intervención urbanística en el solar que ocupaba.

1.7 Alegación al Plan Especial de Renovación Urbana para la zona de Desierto-Barakaldo

La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública se dirigió en mayo de 2008 a la Dirección de Urbanismo del Ayuntamiento de Barakaldo para solicitar la conservación de la estación de Barakaldo-Desierto manteniendo el nivel de protección que en su día aprobó el propio Ayuntamiento tal y como certifica el Plan General de Ordenación Urbana de Barakaldo.



1.8 Los Valores del Puente de Hierro de Donostia

(Joaquín Cárcamo, aparejador y miembro de la Junta Directiva de la AVPIOP)

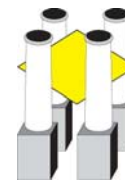
No sería capaz de concebir el paisaje de Ormaiztegi sin su puente. Cuando lo visité por vez primera me pareció que allí estaba desde el origen de los tiempos; únicamente se dejaban notar la ausencia del tren humeante que el asturiano Regoyos, con fuerte intensidad cromática había dibujado en 1896 dejándonos una de las más hermosas postales del paisaje vasco, y el exceso de las muletas de hormigón que le ayudaban a soportar las heridas de la peor guerra, haciendo evidente la mutilación de los vacíos vanos originales.

Creo que a los ciudadanos de Ormaiztegi les ocurre lo mismo. Ciento cuarenta y cinco años son la infinitud para una vida humana y quizás por eso cuando hace un tiempo se les preguntó por su parecer sobre la conservación del puente su respuesta pareció sorprendentemente afirmativa. Una respuesta ejemplar: nuestros paisajes están marcados por la acción cultural humana y la huella de la técnica – ¡que mejor símbolo que un puente metálico! – nos pertenece tanto como el valle verde que salva. El viaducto de Ormaiztegi es aún hoy, gracias a ellos, una de las más relevantes muestras de la ingeniería del hierro europea, y goza de protección como monumento desde 2003.

De origen francés, como todos los demás puentes metálicos de la línea, dadas las limitaciones tanto tecnológicas como productivas de la España de la época, fue construido en 1863 por el ingeniero Alexander Lavalley en los talleres Batignolles, culminando él último fragmento de la línea férrea París-Madrid.

La mayoría de los puentes metálicos de la línea Madrid-Irún eran, como el de Ormaiztegi, de paso superior y de celosía múltiple con montantes verticales, más económicos en luces medias y grandes por el ahorro de material que se producía. El puente de hierro de Donostia – el histórico cuarto puente sobre el Urumea – constituye una excepción al tratarse de un puente trijáceno de alma llena de tres vanos con pequeñas luces de unos 25 metros. Los puentes viga de alma llena para ferrocarril, formados por chapas de hierro forjado roblonadas, herederos de las dos grandes obras de Stephenson: Conway (1849) y Britania (1850) eran frecuentes aún tanto en Inglaterra como en Francia en las décadas de 1850 y 1860, al haberse introducido tardíamente la celosía.

En los años treinta del pasado siglo, las necesidades de explotación hicieron necesaria la sustitución de muchos de estos puentes, de modo que hoy tan solo queda en uso el de celosía de Villabona, que debe su supervivencia a las condiciones del trazado en ese punto. Es en esos años cuando, según Juan Antonio Sáez, el Ayuntamiento decidió la adquisición y desplazamiento lateral del puente de hierro “con la intención de abrirlo



al tráfico peatonal y rodado” uso que ha mantenido hasta hoy. Tan solo nos quedan por tanto tres únicos puentes metálicos del trazado original de la línea, siendo el de Donostia el único de alma llena.

Prácticamente la totalidad de los puentes de alma llena de las primeras líneas de ferrocarril estatales han desaparecido. El de Sant Pol de Mar (Barcelona) de 1857 sobre la riera del mismo nombre, que el Ayuntamiento reutilizó como pasarela peatonal es el de mayor antigüedad conservado. En el País Vasco únicamente permanece el del San Sebastián. Además del de Ormaiztegui, solo goza de la calificación legal como Bien Cultural otro puente metálico ferroviario también triangulado, el que en 1888 levantó Pablo de Alzola sobre el Kadagua entre Bilbao y Barakaldo.

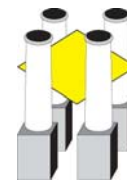
Algunos piensan que es un puente feo. También Alzola, a finales del siglo XIX, escribía que los “puentes de vigas de paredes macizas (que tanto se utilizaron en España en los comienzos del ferrocarril) parecían pesados y carecían por completo de arte y gusto”, aunque Monet pudiera entusiasmarse con el puente de Argenteuil. Hoy los ingenieros consideran preferible el puente de alma llena a los triangulados y también la historia de la ingeniería los ha rehabilitado.

Donostia cuenta con dos espléndidos puentes que reflejan de modo admirable los avances técnicos del siglo XX. Aunque la imagen final de ambos es fruto de la colaboración de Eugenio Ribera con prestigiosos arquitectos, no cabe duda de que su trascendencia se debe en gran medida al pionero y magistral empleo que el notable ingeniero hizo del material por excelencia del siglo XX, el hormigón armado. El lugar que ocupan en la ciudad y los valores plásticos de ambos puentes han dejado en un oscuro segundo plano los del puente de hierro, muestra única de una de las tipologías que se imponen en la segunda mitad del siglo XIX.

Estoy seguro de que una mayoría de donostiarras, entienden hoy que la cultura no es compartimentable y que si nos faltasen La Concha, Bernardo Atxaga o el Peine de los Vientos empequeñeceríamos como individuos y como sociedad. También si nos quitan el puente de hierro, que desde siempre estuvo ahí; tanto su desaparición como la pérdida de su función histórica – salvar el Urumea – sería una herida colectiva. Aunque a algunos parezca que les cuesta asumirlo, la Técnica también es Cultura.

Una última obviedad: la ciudad está viva y necesita nuevos puentes, por supuesto, y Juan José Arenas, que ya realizó una excelente rehabilitación del de María Cristina nos dejará otra magnífica obra en la ciudad.

Bilbao, a 16 de marzo de 2008



1.9 Gipuzkoako arkitektura industrialari buruzko ikerketa, liburu digitalean

«Arquitectura industrial en Gipuzkoa» da herrialdeko Artxibo Orokorrak argitaratu duen liburu digital berria. Amaia Apraiz eta Ainara Martínez Artearen Historian doktore direnek eta **Industri Ondare eta Herri Laneko Euskal Elkartearen** kideak egin dute lanak oinarri duen ikerketa, Gipuzkoako Foru Aldundiak ikerketa historikorako urtero eman ohi duen bekari esker.

Gipuzkoako arkitektura industrialala Artearen Historiaren ikuspegitik aztertzea izan da ikerlan honen helburua: arte estiloek arkitektura horretan zer-nolako eragina izan duten. Gipuzkoako arkitektura garaikidera hurreratze bat egin nahi izan dute egileek, ondare industrialala aztergai harturik, balio historiko eta artistiko handikoa izanda ere, gaurdaino gutxi aztertu eta aitortu baita.

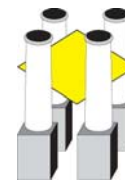
Lan eremutzat Tolosa, Eibar eta Donostia hartu dituzten arren, gai honen inguruko beste herri askotako irudiak ere sartu dituzte. Irudi asko bildu dituzte, eta ez fabrikenak bakarrik -zutik dirautenak nahiz galdutakoak-, baita eraikuntza proiektuenak eta antzinako argazkiak ere, eta industria haiek eta beren produktuak ezagutzera emateko diseinatutako publizitatea, orri buruak eta abar.

1876. urtetik 1936a bitarte

Ikerleek gure lehen industrializazio handiaren aldia aztertu dute, hau da, 1876 eta 1936 urteen artekoa. Orduan, arkitektura aurrerapen teknologikoen zerbitzura jarri zen, eta «balio duena, eder» leloa gogoan, funtzionaltasuna eta estetika konbinatzen saiatu zen.

Horiek hala, industriak modernitate artistiko eta arkitektonikoarekin izandako loturak aztertu dira, azterketa lerro berriak ireki nahirik, Gipuzkoako Artearen eta Arkitekturaren historia ezagutzeko ikuspegi berrien bila.

Liburu digital berri hau www.artxibogipuzkoa.gipuzkoakultura2.net-en eskura dezakete interesa dutenek.



1.10 Estación Ferrocarril de Donostia-San Sebastián

La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública solicitó en diciembre de 2008 a la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco la declaración como Bien Cultural Inventariado, y consecuente inscripción en el Registro de Bienes Culturales, del edificio de la Estación de Donostia-San Sebastián.

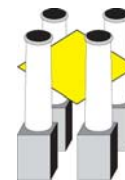
El origen de la estación está relacionado con la construcción de la sección Torquemada-Irún del ferrocarril del Norte entre Madrid y la frontera francesa cuyas obras fueron encomendadas al ingeniero francés Alexander Casimir Letourneur. Éste planteó un diseño estandarizado para todas las estaciones de la línea, que serían dotadas de edificios de primera, segunda o tercera clase, según la importancia de la población servida.

En el caso de Donostia, al igual que en Vitoria, Letourneur decidió la construcción de una estación de primera clase, acorde con la categoría de capital provincial de la ciudad. Para ello se levantó un edificio de corte clasicista, de una sobriedad extrema, compuesto por un cuerpo central de dos plantas, con tres puertas de acceso en la inferior y tres ventanas en la superior, y dos alas laterales de un piso, con seis puertas cada una de ellas. En el cuerpo central, la cubierta era a cuatro aguas, mientras que en las laterales era a dos aguas, cuyo eje era paralelo a las vías. El conjunto se completaba con una sencilla marquesina, de estructura metálica, que cubría el andén principal.

Inaugurada en 1864, la estación del Norte de San Sebastián pronto se mostró insuficiente para atender creciente tráfico que generaba el tráfico de viajeros de la temporada estival, por lo que a principios de la década de los ochenta del siglo XIX la Compañía del Norte decidió ampliar el edificio según el proyecto redactado por el ingeniero francés Albert Biarez.

La ampliación consistió en añadir dos martillos en los extremos de las dos alas laterales del edificio de Letourneur, así como la construcción de una cornisa corrida que oculta a la vista las cubiertas originales de la estación. Pero la actuación más destacada fue, sin duda, la construcción de una marquesina metálica que cubría tanto el andén principal como el secundario, y que constituye el elemento de más vocación ferroviaria de la estación.

El suministro de dicha marquesina fue contratado con la empresa francesa de construcciones metálicas Gustave Eiffel et Compagnie, sociedad fundada y dirigida por el ingeniero que en 1888 construiría la famosa torre de París. Las dimensiones de la estructura donostiarra son más modestas, con un peso de 288 toneladas, una anchura de veinte metros por 77 de longitud. La cubierta se levanta sobre un conjunto de



cuchillos articulados, sistema Polonceau, que se apoya por una parte en el propio edificio y, por la otra, sobre columnas de función de 10,5 metros de altura.

La cubierta estaba rematada por una linterna longitudinal que permitía la evacuación de los humos de las locomotoras, así como con tres pequeñas linternas transversales que facilitaban la iluminación de espacio entre el pabellón central y el andén, así como el del interior del piso superior de dicho pabellón.

La cubierta constituye un ejemplo de las nuevas estructuras de hierro que se utilizaron en la construcción de puentes, mercados y estaciones como signo de progreso durante el siglo XIX. Hoy, permanece como diseño estructural de una gran riqueza formal en la definición de las distintas piezas, barras y uniones, que incluso reflejan su comportamiento individual y su función en la estructura de la que forman parte.

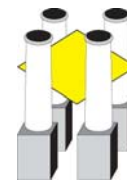
El conjunto se completó en 1905 con la construcción de una pasarela metálica peatonal sobre las vías, que permitió la conexión con el barrio de Eguía y que vino a sustituir a una estructura similar situada anteriormente en el extremo norte de la estación. La pasarela se emplazó frente al puente de María Cristina, inaugurado ese mismo año, y para su embellecimiento se construyó un magnífico portal de acceso rematado por un reloj. Así, la estación adquiría una mayor trascendencia como puerta de la ciudad. Posteriormente, en 1922, debido a la degradación de la pasarela metálica como consecuencia de la corrosión, se procedió a su sustitución por otra de hormigón, para cuya armadura se aprovechó parte de la vieja estructura metálica.

1.11 Estación Ferrocarril Vitoria-Gasteiz

La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública solicitó también en diciembre de 2008 a la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco la declaración como Bien Cultural Inventariado y consecuente inscripción en el Registro de Bienes Culturales del edificio de la Estación de Vitoria-Gasteiz.

Al igual que en el caso de la estación de Donostia-San Sebastián, el origen de la estación está relacionado con la construcción de la sección Torquemada-Irún del ferrocarril del Norte entre Madrid y la frontera francesa, cuyas obras fueron encomendadas al ingeniero francés Alexander Casimir Letourneur.

Inaugurada en 1862, durante las primeras décadas de funcionamiento, la estación del Norte de Vitoria resultó suficiente para el servicio ferroviario de la capital alavesa, dada su baja densidad demográfica y escasa industrialización, por lo que sus instalaciones no experimentaron reformas o ampliaciones significativas. Sin embargo, la construcción del ramal de enlace con la estación principal del ferrocarril Vasco-Navarro en 1914 y, sobre todo, la inauguración de la línea de vía estrecha de Vitoria a Estella en 1927, que tenía su punto de origen precisamente junto a la estación del



Norte, hizo que sus instalaciones resultaran manifiestamente insuficientes. Por otra parte, el edificio mostraba claros síntomas de agotamiento, tras más de sesenta años de servicio.

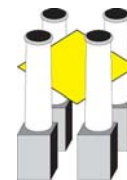
Por ello, en lugar de reformar y ampliar las dependencias existentes, la Compañía del Norte optó por su derribo para construir en su lugar un nuevo edificio acorde con las nuevas necesidades.

El autor del proyecto del nuevo edificio fue probablemente el arquitecto canario José Enrique Marrero Regalado quién, en aquellos años, colaboró con la Compañía del Norte en el diseño de otras estaciones en el territorio alavés, como la de Llodio.

El nuevo edificio se diseñó en un estilo neo-renacentista vernacular, enraizado con la arquitectura local, con particularidades estilísticas que se asocian al neo-regionalismo que se practicó, fundamentalmente en la arquitectura pública a lo largo de esta segunda década del siglo XX. El edificio presenta una planta articulada en tres cuerpos unidos por otros de desarrollo transversal, con cuidados ritmos en la composición de las fachadas, en las que destaca el cuerpo central, que en toda su altura conforma el vestíbulo y que en el exterior se remata con un reloj de corte racionalista construido por la casa vitoriana Lecea y Murua. Los elementos ornamentales del edificio se basan en la conjunción del uso del ladrillo, la piedra y la madera de los aleros, así como en el empleo del arco de medio punto en puertas, ventanales y en logias de arcos toscanos en los pisos superiores, conjugados con balconadas adinteladas en la primera planta. El conjunto se completa con una amplia marquesina metálica que cubre el andén principal, así como con otra más modesta pero de similar concepción, que protege a los viajeros del andén secundario.

Las nuevas dependencias de la estación de Vitoria se inauguraron el domingo, 28 de abril de 1935.

Desde su inauguración, el edificio apenas ha experimentado cambios en su fisonomía externa, mientras que el interior se ha llevado a cabo diversas remodelaciones con el fin de adaptarla a las necesidades del servicio ferroviario actual. Sin embargo, es previsible que tras el soterramiento del ferrocarril a su paso por la capital alavesa como consecuencia de la construcción de la nueva red ferroviaria vasca, la actual estación de Vitoria pueda quedar desafectada del servicio.



1.12 La AVPIOP critica que se retire la protección al Escritorio Mercantil de Bilbao

La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública solicitó al Departamento de Cultura del Gobierno vasco que mantuviera la protección del Escritorio Mercantil situado en la calle Ribera de Bilbao, en la primera planta de los números 4 y 5.

El Gobierno Vasco llevó a cabo los trámites oportunos para dejar sin efecto la declaración del local como bien de interés cultural, con la categoría de monumento, aprobada hace casi veinte años.

Testigo privilegiado del crecimiento económico de Vizcaya en el siglo XIX, el escritorio, el único de la época que se conservaba, y todo lo que contenía quedaron protegidos por un real decreto en diciembre de 1989. Al asumir la competencia exclusiva en materia de patrimonio cultural, el Gobierno vasco aprobó una ley por la que todos los bienes catalogados con arreglo a la normativa anterior pasaban a considerarse bienes culturales calificados.

Este régimen de protección, sin embargo, ha desaparecido tras el proceso que llevó a cabo la consejería tras recibir una petición de la promotora Hormibal a través de la empresa municipal Surbisa. La solicitud fue remitida al Centro de Patrimonio Cultural Vasco, que tras realizar un informe sobre el inmueble concluyó que el escritorio «y los bienes muebles que contiene carecen de los elementos precisos para ser objeto del nivel de protección otorgado».

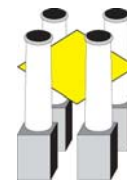
1.13 El museo “encerrado”

La **Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP)** teme que la rehabilitación del pabellón de Consonni imponga una nueva mudanza que acabe con todos los elementos allí guardados en paradero desconocido.

Se trata de materiales inventariados que fueron cedidos por diferentes empresas y que durante algún tiempo tuvieron un destino claro: el Museo de la Técnica de Lutxana. Se habló mucho de él, pero no llegó a abrir sus puertas, y el Ayuntamiento de Barakaldo acabó utilizando el edificio para usos sociales.

Por ello, la AVPIOP ha mantenido contactos con la diputada de Cultura, Josune Ariztondo, para velar por la conservación de estos materiales y dar un nuevo impulso a la necesidad de contar en Euskadi con un Museo Vasco de la Industria.

En ello sigue trabajando la AVPIOP planteando como posible sede la antigua harinera de Molinos Vascos, construida en los años veinte en el barrio bilbaíno de Zorrotza.



A falta de definir el futuro de Consonni y el de los fondos almacenados, en Zorrotzaurre se ha dado un paso importante para la conservación del patrimonio industrial, ya que es la primera vez que Bilbao aborda su transformación sin hacer tabla rasa con su pasado.

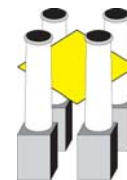
En opinión de la AVPIOP, los edificios industriales, con espacios diáfanos, amplios ventanales y estructuras muy resistentes para adaptarse a nuevos usos. Desde la AVPIOP proponemos mantener en Zorrotzaurre la mezcla de viviendas y actividades económicas y las calles interiores y patios de operaciones con un gran poder de evocación, si bien lamentamos las ausencias derivadas de la política de demolición masiva e indiscriminada que ha arrasado elementos de gran valor patrimonial.

1.14 El “top ten” del patrimonio industrial vasco

El TICCIH (siglas en inglés del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial) se fundó en 1978 con el fin de estudiar, inventariar, conservar y difundir a nivel mundial el legado arquitectónico y cultural de la primera y segunda revolución industrial. Y ése es también el propósito del comité español, que incluye entre sus planes para 2009-2010 la puesta en marcha de una gran muestra itinerante llamada *Los 100 elementos del patrimonio industrial en España*. Aún no se conocen el formato de exposición, que se presume de tipo fotográfico, ni las escalas definitivas de la iniciativa, que contará con apoyo del Ministerio de Cultura y gobiernos autonómicos, pero los socios vascos del TICCIH ya ha escogido las diez joyas que representarán en ella al patrimonio de la CAPV.

Bizkaia será el territorio con mayor presencia. Han sido seleccionados el Puente Colgante de Bizkaia, transbordador que desde julio de 1893 salva las aguas del Nervión para unir Portugalete y Getxo, el conjunto minero de La Arboleda, en Trapagaran, y el Horno Alto número 1, en Sestao, vestigio de Altos Hornos de Vizcaya que albergará un Museo de la Siderurgia. La fábrica de boinas La Encartada, construida a las afueras de Balmaseda en 1892, se ha ganado un puesto en la selección con su transformación en museo temático, mientras que la capital de la provincia estará presente con la estación de ferrocarril de La Concordia, de donde parten el Transcantábrico y trenes con destino a Balmaseda, Santander y La Robla.

Se concede también mucho peso al patrimonio de Gipuzkoa, donde destacan el valor de los cotos mineros de Mutiloa y Zerain, este último declarado recientemente Conjunto Monumental, con la categoría de Bien Cultural Calificado, y de las instalaciones de CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) en Beasain. También han sido seleccionadas las instalaciones de Patricio Echeverría, en Legazpi, y Tabakalera, la antigua fábrica de tabaco de San Sebastián convertida en Centro Internacional de Cultura Contemporánea.



El Valle Salado de Salinas de Añana será la única aportación de Álava pese a que hay otros elementos del patrimonio industrial alavés de gran importancia que no se han incorporado, como la Azucarera de Vitoria. Sin embargo, en la decisión primó la representatividad del patrimonio industrial vasco en su conjunto, buscando un equilibrio entre los sectores productivos más propios del País Vasco, combinado su representatividad con criterios de tipo arquitectónico, artístico, histórico, tecnológico y social, y teniendo en cuenta además su estado de conservación o la posibilidad de que puedan ser rehabilitados.

La AVPIOP acoge con satisfacción la iniciativa de difundir los 100 elementos del patrimonio industrial de España y pide a los responsables políticos imaginación y una apuesta clara para que el futuro basado en nuevas actividades económicas y nuevos desarrollos residenciales sea compatible con la conservación de la memoria histórica.

Como ejemplo de reconversión de espacios industriales debemos fijarnos en ejemplos como el del municipio catalán de Terrassa, una ciudad donde se pueden ver supermercados en antiguas fábricas, restaurantes en antiguas centrales eléctricas y salas de exposiciones en antiguos almacenes. En este sentido, la AVPIOP considera que la valorización del patrimonio industrial puede suponer, además, un atractivo turístico más.

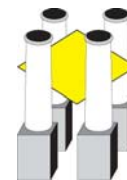
Países con una importante tradición industrial, como Inglaterra o Alemania, poseen Museos de la Técnica desde hace 150 y 100 años respectivamente. ¿Seguiremos los vascos despreciando nuestra cultura técnica, nuestro pasado industrial?.

1.15 Estudio de Zorrotzaurre

La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública, ha finalizado durante 2008 en la elaboración de un estudio sobre la arquitectura industrial de Zorrotzaurre por encargo de la comisión gestora que lidera la regeneración de este barrio de Bilbao.

Aunque, en principio, parece que no se conservarán todas las construcciones que el estudio propone, la futura isla mantendrá en pie una parte significativa de este legado.

Algunos inmuebles son útiles por las posibilidades que ofrecen sus espacios diáfanos para albergar nuevos usos, y otros tienen valor en sí mismos como bienes de interés patrimonial. De hecho, la verdadera arquitectura del siglo XX es el edificio industrial, en la medida en que todos los avances constructivos relacionados con el hormigón, el hierro, el cristal y el acero, se realizaron en este tipo de edificaciones.



2. ESTUDIO SOBRE LA ARQUITECTURA INDUSTRIAL DE BILBAO.

El área de urbanismo del ayuntamiento de Bilbao se ha solicitado a la AVPIOP su colaboración para la elaboración del Catálogo de elementos de patrimonio industrial de Bilbao.

Este encargo se enmarca en la futura revisión del Plan General de Ordenación Urbana de la Villa, para la cual se nos ha pedido este estudio de cara a su incorporación como input al proceso de revisión del Plan.

3. CATÁLOGO DE ELEMENTOS DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE LA CAPV

Una vez finalizado prácticamente el proceso de actualización del Inventario Vasco de Patrimonio Industrial y con el objetivo de poner en valor el contenido de dicho inventario, la dirección de Patrimonio de Gobierno Vasco ha solicitado a la AVPIOP la elaboración de una Monografía sobre el Patrimonio Industrial Vasco.

Esta Monografía, financiada por la Consejería de Cultura del Gobierno Vasco, y que será la principal referencia bibliográfica en la materia a nivel de la CAPV, se está elaborando por un equipo de expertos, socios de la AVPIOP.

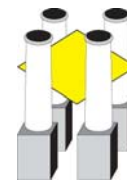
4. MUSEO VASCO DE LA INDUSTRIA

Tal y como se ha comentado anteriormente, durante el año 2008 se han mantenido contactos con la Diputada de Cultura de Bizkaia para presentar el proyecto de Museo y valorar la situación de los elementos del Museo de la Técnica depositados en el edificio Consonni.

5. EXPOSICIÓN SOBRE PATRIMONIO DE LA ELECTRICIDAD DE LA PENÍNSULA. ARTECHE, S.A.

Durante el año 2008, la AVPIOP ha colaborado con la empresa Artech, S.A. en la elaboración de una exposición (10 paneles) sobre los mejores ejemplares del patrimonio eléctrico de la Península.

Dicha exposición formó parte del stand que esta empresa llevó a una feria del sector celebrada en Portugal.



6. ACCIONES EMPRENDIDAS POR LA AVPIOP PARA LA DEFENSA LEGAL DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

6.1 Solicitudes de protección de elementos de patrimonio

La AVPIOP en el cumplimiento de sus funciones, **ha solicitado a lo largo de 2008 la protección de los siguientes elementos del Patrimonio industrial y la Obra Pública:**

- Astillero Mendieta de Lekeitio (Ene. 08).
- Grandes Molinos Vascos (Ene. 08). Alegaciones.
- Conservas Ormeza de Bermeo (Feb. 08).
- Puente de Hierro sobre el Udondo Leioa (Mar. 08).
- Estación de Renfe de Desierto Barakaldo (Mar. 08).
- Alegación al Plan Especial de Renovación Urbana para la zona de Desierto-Barakaldo, solicitando la conservación de la vieja estación de ferrocarril de Barakaldo (May-08).
- Puente de Hierro sobre el Urumea Donostia (Mar. 08).
- Estación Ferrocarril de Donostia-San Sebastián (Dic. 08).
- Estación Ferrocarril Vitoria-Gasteiz (Dic.08).

6.2 Bienes protegidos

Relación de resoluciones, órdenes y decretos del Gobierno Vasco, publicadas en el BOPV durante el año 2008, relativas a la protección legal de los elementos del patrimonio industrial vasco:

HORNO APOLD FLEISNER incoación

http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20080103&a=200800046

HORNO APOLD FLEISNER inscripción

http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20080305&a=200801369

MOLINOS VASCOS reconducción expediente e información pública

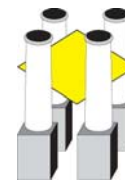
http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20080204&a=200800678

TENERIA DE FORUA inscripción

http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20080110&a=200800182

PUENTE DE HIERRO DE ONDARROA incoación

http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20080415&a=200802243



FABRICA SAPA DE ANDOAIN incoación

http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20080507&a=200802759

PASARELA DE ONDARROA declaración.

http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20080616&a=200803674

RESOLUCIÓN de 9 de junio de 2008, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se incoa y somete a información pública y audiencia a los interesados el expediente para dejar sin efecto la declaración como Bien Cultural Calificado del local denominado **“Escritorio Mercantil”**, ubicado en la planta primera del edificio sito en los números 4 y 5 de la calle Ribera, de Bilbao (Bizkaia), así como los bienes muebles contenidos en el mismo.

http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20080708&a=200804151

RESOLUCIÓN de 3 de junio de 2008, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se incoa y se abre un periodo de información pública y audiencia a los interesados en el expediente de inclusión en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco, con la categoría de Monumento, de la **Estación de Desierto, sita en Barakaldo (Bizkaia)**

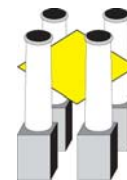
http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20080630&a=200803998

DECRETO 126/2008, de 1 de julio, por el que se califica como Bien Cultural, con la categoría de Conjunto Monumental, el **Coto Minero de Aizpea**, sito en Zerain (Gipuzkoa).

<http://www.euskadi.net/bopv2/datos/2008/07/0804207a.pdf>

6.3 Elementos desaparecidos

Han sido numerosos los elementos que durante 2008 han desaparecido. Sin embargo, de entre ellos, destaca la pérdida del **Cargadero de Kobarón** como consecuencia de su mal estado de conservación y que fue derribado por un temporal.



7. CAMPAÑAS DE PRENSA Y COMUNICACIÓN

- La AVPIOP ha protagonizado durante 2008 distintas **campañas de prensa y divulgación**:
 - Apoyo a la protección de la Mina Concha II de Gallarta (Feb. – Abr. 08).
 - Puente de Hierro de Donostia. (Abr. – May. 08).
 - Escritorio Mercantil de los Ybarra Bilbao (Jul. 08).
 - Museo Vasco de la Industria y Fondos del Museo de la Técnica depositados en Consonni (Ago. –Sept. 08).
 - Apoyo a la protección del Pabellón de Oficinas de Luzuriaga Pasaia (Sept. 08).
 - Mercado de la Ribera Bilbao (Oct. 08).
 - Otras entrevistas e intervenciones en diferentes medios (Salgai, Estrategia Empresarial, Con Margen, Punto Radio...).

8. GESTIÓN DE LA ASOCIACIÓN

8.1 Lema para la AVPIOP

La AVPIOP ha decidió hacer suyo, a modo de lema de la Asociación, un extracto literario de Miguel de Unamuno:

Alguien ha dicho que, dentro de algunos años, las actuales máquinas de vapor, sustituidas por otros motores, se convertirán en monumentos arqueológicos, yendo a parar a museos. Puede muy bien suponerse, con igual razón, que esas altas chimeneas de las fábricas, cuyo humo se divisa desde la reliquia de la vieja torre de los Zurbarán, llegarán a ser también curiosidad arqueológica, "mudos testigos de cuanto fue y ha muerto".

Salamanca, febrero de 1898.

Miguel de Unamuno.

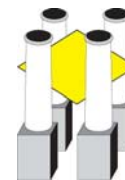
En el número 13, correspondiente al 9 de febrero de 1898,

En los ECOS LITERARIOS, revista decenal de Bilbao

8.2 Reflexión Estratégica

En 2008 iniciamos un proceso de reflexión estratégica en el seno de la AVPIOP. El objetivo es identificar cuáles van a ser los retos futuros de la Asociación así como las líneas de trabajo hacia las que va a orientar su actividad.

En estos momentos contamos ya con un diagnóstico DAFO así como con una serie de ámbitos estratégicos de actuación pendientes de priorizar.



8.3 Nuevos dominios Web

La Asociación se ha hecho con los siguientes dominios web:

- www.patrimonioindustrialvasco.com
- www.museovascodelaindustria.org
- www.euskalindustriamuseoa.com

8.4 Traducción de las webs al euskera

Gracias a la subvención recibida desde la dirección de Política Lingüística del Gobierno Vasco, la AVPIOP ha podido acometer la traducción al euskara de todos los contenidos de las tres web que actualmente tiene activas:

9. PARTICIPACIÓN DE LA AVPIOP EN CURSOS, CONGRESOS Y CONFERENCIAS

Los principales Congresos en los que han participado miembros de la Asociación han sido:

- X Jornadas INCUNA (2008): Patrimonio Industrial Agroalimentario. Testimonios cotidianos del diálogo intercultural.
- Curso sobre Patrimonio Industrial 2008-2009. Instituto de Estudios de Ocio. UD.

10. PUBLICACIONES EN LAS QUE HA PARTICIPADO LA AVPIOP O MIEMBROS DE LA MISMA.

Principales publicaciones que han aparecido durante el último año y en las que han participado miembros de la Asociación:

- "Arquitectura industrial en Gipuzkoa". Amaia Apraiz & Ainara Martínez. 2008. DFG-GFA.
- "La industria del agua en la CAV. Ingeniería y Patrimonio". José Eugenio Villar, Beatriz Herreras Moratinos, Antonio Hernández Almaraz. 2008. SPRI-G.V.
- **Boletín 2007 de la AVPIOP**. Disponible en Internet.
- **Memoria de Actividades AVPIOP 2007**. Disponible en Internet.