OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y CULTURA

2915

RESOLUCIÓN de 11 de junio de 2013, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se incoa y se somete a información pública y audiencia a los interesados el expediente para la declaración de Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, del Funicular y el Parque de Atracciones de Igeldo en San Sebastián (Gipuzkoa).

La Comunidad Autónoma del País Vasco, al amparo del artículo 148.1.16 de la Constitución y a tenor del artículo 10.19 del Estatuto de Autonomía, asumió la competencia exclusiva en materia de Patrimonio Cultural. En ejercicio de la competencia asumida, se aprueba la Ley 7/1990, de 3 de julio, del Patrimonio Cultural Vasco que rige los procedimientos de declaración de bienes de interés cultural de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Visto el interés histórico-arquitectónico y cultural del Funicular y del Parque de Atracciones de Igeldo, y atendiendo a la propuesta de resolución presentada por los Servicios Técnicos del Centro de Patrimonio Cultural,

RESUELVO:

Primero.– Incoar el expediente de declaración como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, a favor del Funicular y del Parque de Atracciones de Igeldo, sito en San Sebastián, según la delimitación que se determina en el anexo I de la presente Resolución, teniendo en cuenta la descripción establecida en el anexo II y el régimen de protección que se incorpora en el anexo III.

La incoación de este expediente determinará respecto al Funicular y al Parque de Atracciones de Igeldo, la aplicación provisional del régimen de protección previsto en la Ley 7/1990, de 3 de julio, del Patrimonio Cultural Vasco para los bienes calificados.

Segundo.– Hacer saber al Ayuntamiento de San Sebastián, así como a los Departamentos de Cultura, Juventud y Deporte y de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que la incoación del presente procedimiento causa la suspensión de las correspondientes licencias municipales de parcelación, edificación o demolición en las fincas afectadas, así como de los efectos de las ya otorgadas. Las obras que por razón de fuerza mayor hubieran de realizarse con carácter inaplazable en las fincas precisarán, en todo caso, autorización de la Diputación Foral.

Tercero.– Abrir un período de información pública del expediente incoado para la declaración de Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, del Funicular y Parque de Atracciones de Igeldo, en base a la delimitación que figura en el anexo I, teniendo en cuenta la descripción del anexo II y el régimen de protección que se incorpora en el anexo III, para que durante el plazo de 20 días contados a partir del día siguiente a la publicación de esta Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco, se puedan efectuar las alegaciones y presentar la documentación que se estime oportuna, como previenen los artículos 84 y 86 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, encontrándose el expediente de manifiesto en el Centro de Patrimonio Cultural Vasco, sito en la calle Donostia-San Sebastián, n.º 1 de Vitoria-Gasteiz.

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

Quinto.– Notificar la presente Resolución a la Sociedad Anónima Monte Igeldo, al Ayuntamiento de San Sebastián, y a los Departamentos de Cultura, Juventud y Deporte y de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa, así como al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

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

En Vitoria-Gasteiz, a 11 de junio de 2013.

El Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes,
JOSÉ ÁNGEL MARÍA MUÑOZ OTAEGI.

ANEXO I

DELIMITACIÓN

Ámbito de la delimitación.

El ámbito de delimitación es el que se detalla en la documentación gráfica adjunta y engloba los siguientes espacios, bienes muebles e inmuebles de interés cultural:

– La propia infraestructura del funicular con sus equipamientos esenciales, trazado, maquinaria, vehículos, edificaciones y demás detallados en los listados del anexo III.

– El soporte en el que se implanta incluyendo una franja de terreno a cuatro metros a cada lado del eje del trazado de la infraestructura.

– El parque de atracciones y el entorno urbanizado que lo circunda.

– Un área de terreno que con su extensión, agrupa todos estos elementos y garantiza su comprensión y protección.

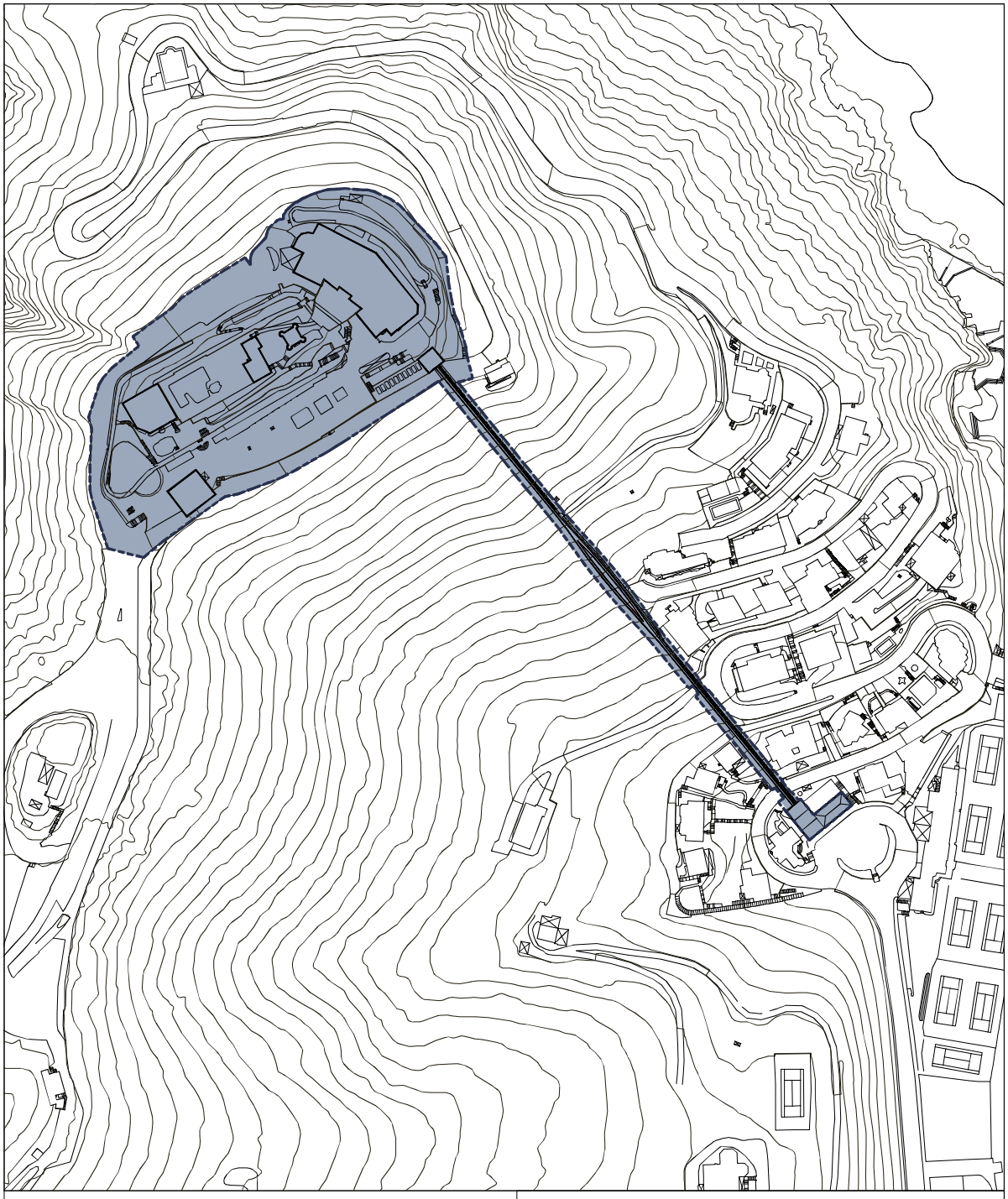
El conjunto Monumental queda definido por el parque de atracciones y el entorno urbanizado que lo circunda; por la franja de terreno resultante de proyectar una línea a cuatro metros a cada lado del eje del trazado del funicular y por la estación inferior.

Justificación de la delimitación.

La delimitación propuesta viene justificada por la necesidad de preservar los valores del conjunto del funicular y parque de atracciones de Igeldo donde la infraestructura es el eje articulador de esta unidad cultural que conforma un escenario físico a proteger, todo ello al amparo de la Ley 7/1990, de 3 de julio, del Patrimonio Cultural Vasco.

Los bienes se insertan en un escenario físico concreto y por ello, esta unidad cultural no puede ser interpretada exclusivamente como la suma de elementos aislados, sino que requiere de su contexto territorial. En consecuencia, para la debida protección y puesta en valor de este conjunto de bienes es necesaria la delimitación de un entorno que implica la protección de los espacios adyacentes, para preservar su carácter originario así como la unidad del propio conjunto.

Por todo lo expuesto, esta delimitación incluye el parque de atracciones; los equipamientos esenciales del funicular, trazado, maquinaria, vehículos, edificaciones, así como el soporte en el que se implanta y el entorno circundante.



MONUMENTU MULTZOAREN EREMUA
ÁMBITO DEL CONJUNTO MONUMENTAL

50 0 50 metros
ESKALA / ESCALA

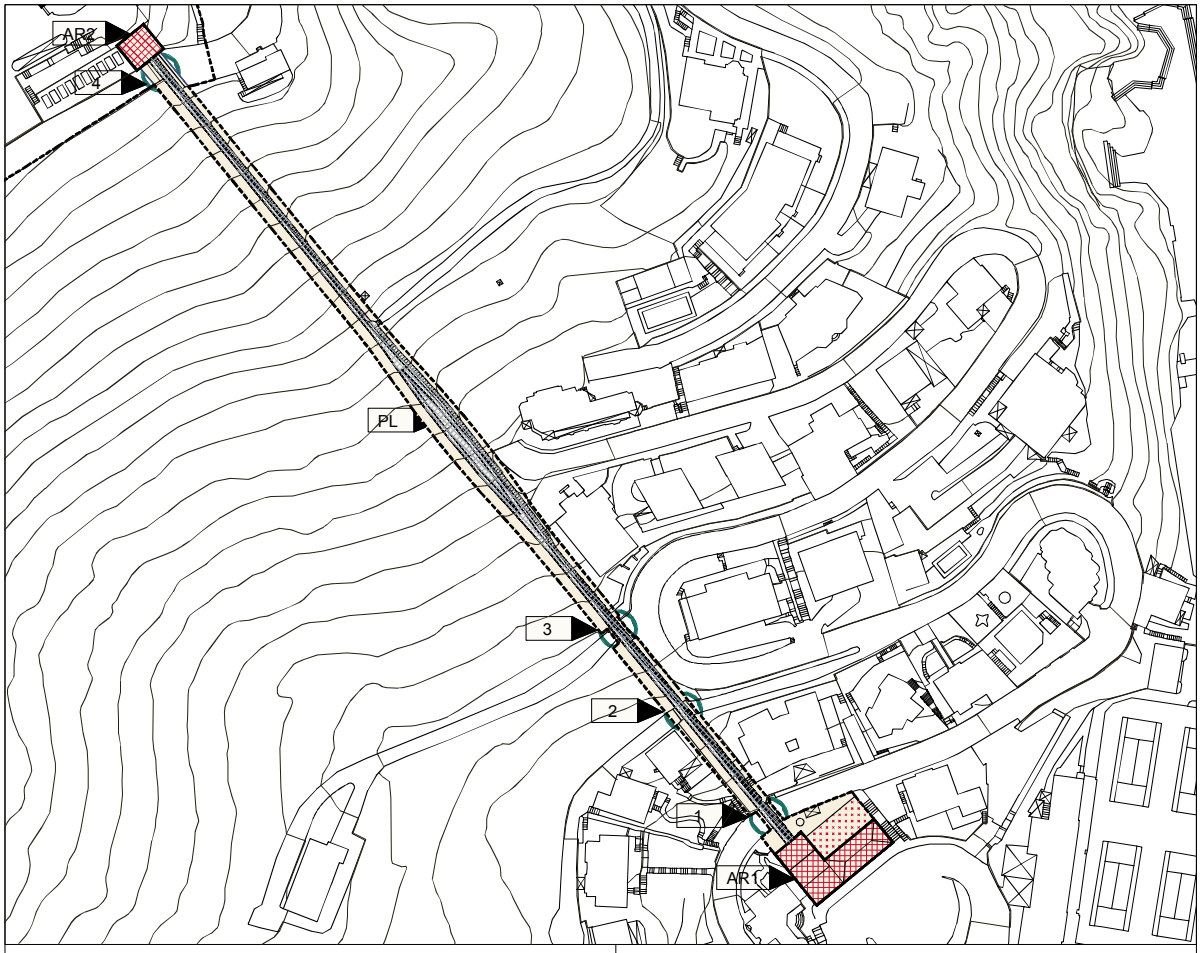
MONUMENTU MULTZOA. Igeldoko jolas parkea eta funikularra
CONJUNTO MONUMENTAL. Parque de atracciones y funicular de Igeldo

BABES ARAUBIDEA RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

Lurraldea / Territorio	GIPUZKOA	Udalerria / Municipio	DONOSTIA SAN SEBASTIÁN

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
HEZKUNTZA, HIZKUNTZA POLITIKA ETA KULTURA SAILA
DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y CULTURA

01
Planoa / Plano



FUNIKULARRA / FUNICULAR

ONDARE ARKITEKTONIKOA / PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

ERAIKINA / EDIFICACIÓN | ERANTSIA / ANEXO

AR1-2 GELTOKIAK / ESTACIONES

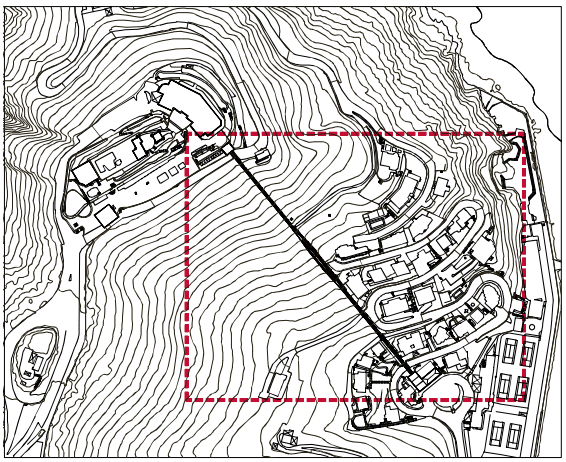
BIDE-SAREA / RED VIARIA

1-4 ZUBIAK / PUENTES

PL OINARRIZKO PLATAFORMA / PLATAFORMA BASE

100 0 100 metros

ESKALA / ESCALA



MONUMENTU MULTZOA. Igeldoko jolas parkea eta funikularra

CONJUNTO MONUMENTAL. Parque de atracciones y funicular de Igeldo

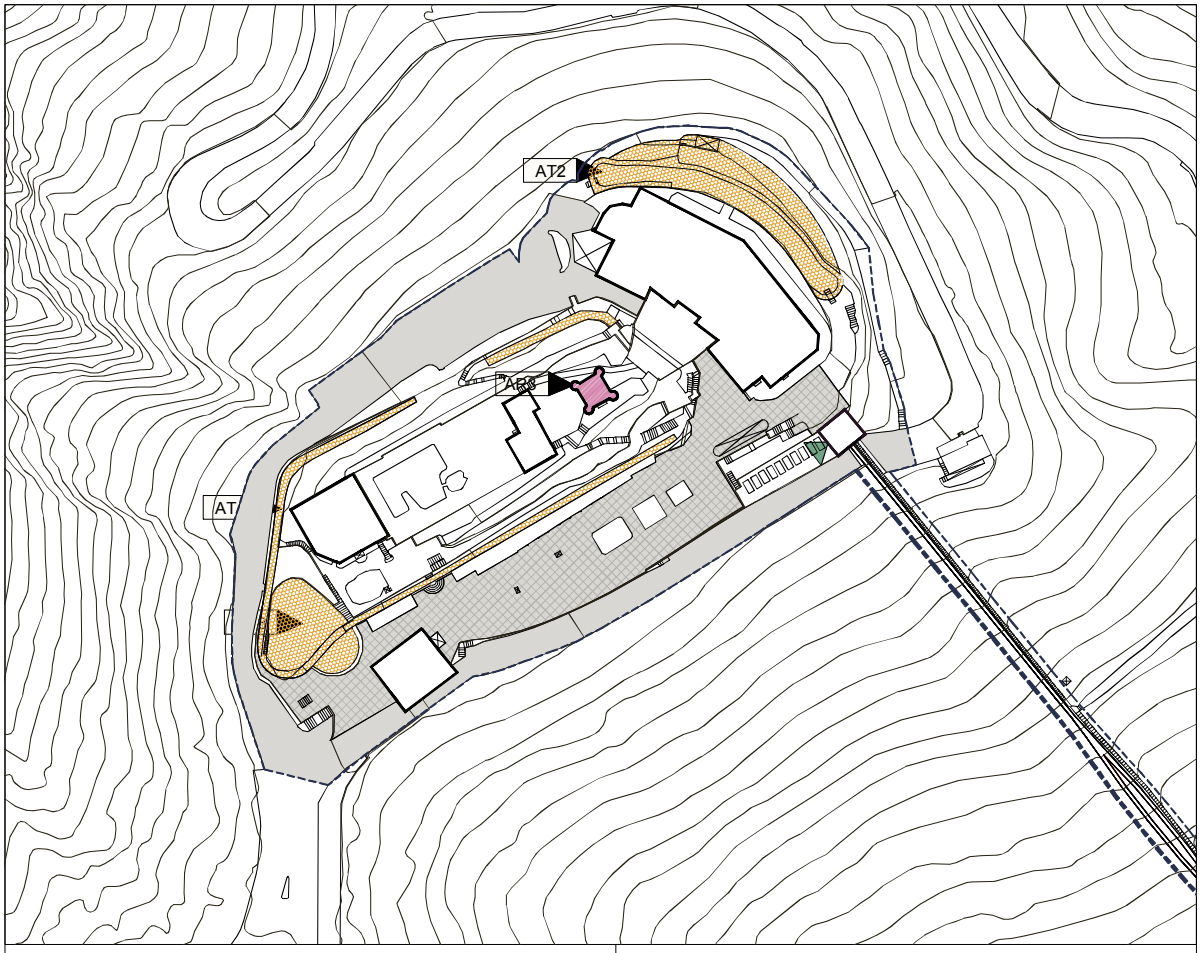
BABES ARAUBIDEA RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

Lurraldea / Territorio GIPUZKOA

Udalerria / Municipio DONOSTIA / SAN SEBASTIÁN

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
HEZKUNTZA, HIZKUNTZA POLITIKA ETA KULTURA SAILA
DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y CULTURA

02
Planoa / Plano



PARQUE DE ATRACCIONES / JOLAS PARKEA

BIDEAK
VIALES

PLATAFORMAK
PLATAFORMAS

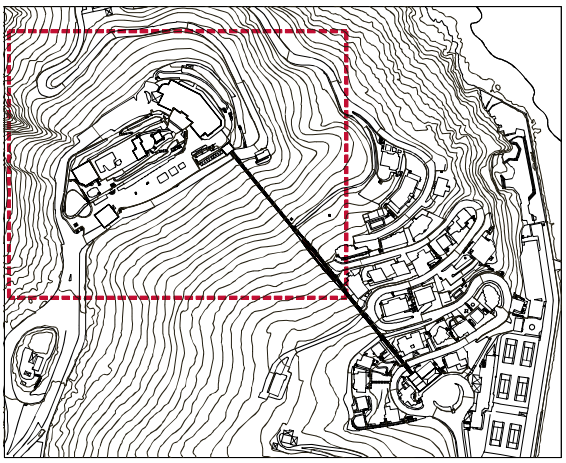
ERAIKINA | ERANTSIA
EDIFICACIÓN | ANEXO

AR3 DORREA
TORREÓN

AT1-3 ATRAKZIOAK
ATRACCIONES

PUBLIZITATE-IRAGARKIA
ANUNCIO PULICITARIO

100 0 100 metros
ESKALA / ESCALA



MONUMENTU MULTZOA. Igeldoko jolas parkea eta funikularra
CONJUNTO MONUMENTAL. Parque de atracciones y funicular de Igeldo

BABES ARAUBIDEA RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

Lurraldea Territorio	GIPUZKOA	Udalerria Municipio	DONOSTIA SAN SEBASTIÁN

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
HEZKUNTZA, HIZKUNTZA POLITIKA ETA KULTURA SAILA
DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y CULTURA

03
Planoa / Plano

ANEXO II

DESCRIPCIÓN

El funicular del monte Igeldo es el más antiguo de Euskal Herria y a nivel estatal, el tercero más antiguo, tras los barceloneses del Tibidabo (1901) y Vallvidriera (1906), hoy modificados. Se construyó, bajo diseño del ingeniero Emilio Huici y la dirección de obra del también ingeniero Severiano Goñi, para facilitar el acceso al parque de atracciones ubicado en la parte alta del monte Igeldo, situado al oeste de la ciudad de San Sebastián. Fue inaugurado con fecha 25 de agosto de 1912, por la Reina doña María Cristina, y la firma suiza Von Roll Fonderie de Berne, especialista del sector, equipó la línea que cuenta con una longitud total de 312 metros.

La instalación del funicular que nos ocupa consta de dos vagones o vehículos que se deslizan sobre traviesas metálicas y que están unidos entre sí por un cable tractor, accionado por la polea del cabrestante motor.

La línea.

El trazado, de alineación recta, se realiza en vía métrica simple sobre losa de hormigón y dispone de tres pontones o pasos para superar la carretera de acceso de Igeldo por el faro. En la mitad del recorrido, la vía se desdobla en dos –sistema del ingeniero Suizo Roman Abt– para permitir el cruce de los vagones.

Este sistema de cruzamiento consiste en que las ruedas de cada lado del vehículo son distintas: a un lado del coche –izquierda o derecha según posición de cruce– las ruedas disponen de doble pestaña y, en el lado opuesto, carecen de ella y son de mayor anchura. Así, las ruedas de doble pestaña garantizan que el vehículo siempre circule por el mismo lado y no es necesario emplear piezas móviles de cruce ni el cambio de agujas. En el cruce, la continuidad de los carriles interiores se interrumpe para permitir el paso del cable y la anchura de las ruedas sin pestaña permite superar la interrupción sin problemas.

La vía.

La vía está formada por carriles con cabeza de forma triangular, sección que favorece la acción del freno de emergencia de los vagones. Los carriles se asientan sobre traviesas metálicas de perfil angular embutidas en una placa continua de hormigón armado que forma la base de la vía y carece por tanto, de balasto piedra. Esta solución garantiza la correcta sujeción de la vía a la vez que se evita que sus materiales puedan desplazarse. A lo largo de la línea por el lado derecho en sentido ascendente existe un paso peatonal escalonado para trabajos de inspección o mantenimiento que se prolonga sobre los arcos de los puentes.

Sistema de tracción.

El sistema de tracción se ubica en la estación superior y el movimiento lo imprime un motor, con dos fases de reducción, que acciona una gran polea que a su vez, mueve el cable de tracción.

En la primera fase de reducción, el conjunto de correas que giran sobre el volante del árbol motor mueven una polea de 1.695 mm diámetro, que va calada en el mismo eje que aloja los discos de frenado y un piñón dentado de 600 mm de diámetro. Este piñón engrana con una rueda dentada de 1.945 mm de diámetro y todo ello se integra en una caja cerrada autolubricada.

En la segunda fase de reducción, un piñón de 738 mm de diámetro montado en el mismo eje de la rueda dentada anterior, engrana con la parte dentada de la polea motriz de 3.577 mm de diámetro. Esta segunda reducción se realiza sin caja de protección.

El arrastre del cable tractor lo realiza la polea motriz que consta de una parte dentada y otra con doble acanaladura para esta función. El sistema se completa con la polea de reenvío, de triple garganta y 3.000 mm de diámetro que contribuye a aumentar la superficie de contacto del cable con la polea motriz y a guiar el cable hacia la línea de poleas exteriores.

La maquinaria fue suministrada por Von Roll Fonderie de Berne y constaba en su origen con un motor de 50 CV a 600 R.P.M. Con el paso del tiempo el motor ha sido sustituido y actualmente cuenta con uno de 125 CV de potencia a 220 V, que imprime una velocidad de servicio al conjunto de 1,5 m/s.

El cable tractor original era de tipo torsión, de 39 mm de diámetro, compuesto de seis cables de acero de 19 hilos cada uno y alma de cáñamo. Discurre por la parte central de la vía apoyándose en las poleas de línea que permiten que se adapte al trazado.

Mando y regulación.

La instalación dispone de un puesto de mando situado en la estación superior, desde el que se controla manualmente la marcha así como el sistema de frenado, que se compone de freno de servicio y emergencia. Ambos frenos son dispositivos mecánicos de tipo mordaza y su acción corresponde a la fuerza de rozamiento que imprimen unas mordazas de madera sobre los discos de freno alojados en el eje de la primera fase de reducción.

No obstante, los vehículos van dotados de dos sistemas de freno, de servicio y de urgencia, independientes del resto de sistemas de frenado de la instalación. Ambos dispositivos actúan sobre la vía con mecanismos tipo mordaza por medio de zapatas que actúan sobre el carril. El freno de mano se acciona haciendo girar la manivela en sentido de las agujas del reloj mientras que, el de urgencia es del tipo Ruprecht y actúa tan pronto como desaparece la tensión del cable del coche. En este caso, los contrapesos se desenganchan y en su caída accionan los resortes, apretándose las mordazas al carril.

Vehículos.

Conservan su aspecto original con pequeñas modificaciones. Interiormente predomina el color blanco combinado con el tono de la madera de los asientos originales y exteriormente, están pintados de color rojo con algunos detalles en negro.

Fueron construidos sobre chasis suministrados por Von Roll de Berna y carrozados en San Sebastián. Tienen una longitud aproximada de 10 m y se dividen en cinco compartimentos que se escalonan correlativamente con una diferencia de cota de 60 cm, para que el acceso y los asientos permanezcan horizontales.

Originalmente uno de ellos estaba destinado a carga por lo que tiene mayor anchura que el resto y, aparte de la puerta corredera cuenta con otra abatible para facilitar el acceso de la carga.

De los cinco compartimentos, originariamente tres contaban con cortinas para cerrar los huecos laterales –corresponden a los que tienen el marco superior curvo– y hoy se encuentran parcialmente cerrados mediante una cristalera por razones climatológicas. Por la misma causa se colocó una cristalera en la zona del conductor.

Características técnicas:

Altitud estación inferior: 11 m sobre el nivel del mar.
Altitud estación superior: 162 m sobre el nivel del mar.
Longitud del recorrido: 312 m.
Desnivel: 151 m.
Pendiente media / máxima: 48,39% / 57,90%.
Motor eléctrico, potencia: 125 CV a 220 V.
Accionamiento: Von Roll de tres reducciones.
Velocidad de servicio: 1,5 m/s.
Trazado: alineación recta.
Ancho de vía: 1 m.
Montaje: traviesas metálicas sobre losa de hormigón.
Cruce: longitud 80 m / radio de curvatura 250 m.

Estaciones.

Las estaciones se encuentran al inicio y final de la línea y exteriormente, destaca el edificio de la estación inferior. Interiormente las dos estaciones, contienen un amplio espacio en pendiente que alberga el foso así como los andenes escalonados que permiten el acceso de los pasajeros a los vehículos.

A medio camino de la línea, existían dos pequeños apeaderos en los puntos kilométricos 0,128 y 0,201, que fueron abandonados en los años setenta.

Destaca el edificio de la estación inferior, de estilo modernista, construido en 1912 y obra del arquitecto Luis Elizalde. Consta de dos cuerpos, de alturas diferentes y planta rectangular cada uno de ellos. Su estructura portante es independiente y se compone de muros de carga perimetrales sobre los que descansan las vigas y forjados, dispuestos perpendicularmente al lado con mayor longitud de cada volumen en planta.

El primer volumen alberga las oficinas de la sociedad monte Igeldo. Tiene dos alturas más bajo cubierta en mansarda de pizarra y presenta un añadido en su parte posterior. El segundo se destina exclusivamente a estación y se desarrolla en planta baja, con cubierta plana escalonada.

Las fachadas de ambos cuerpos tienen el mismo lenguaje y muestran un carácter de edificio público con un acceso enmarcado con pilastras adosadas conformado por tres puertas bajo arcos de medio punto. Los dos volúmenes se unifican con un zócalo aparejado en sillería en el tramo inferior hasta la primera línea de imposta. En la parte superior se utiliza mampostería almohadillada interrumpida por una segunda imposta, sillares en esquinas así como cercos de vanos y referencias a entramados de madera en las buhardillas de la mansarda. Los huecos se reparten en la fachada de cada volumen según su eje de simetría.

Exteriormente las fachadas no muestran importantes signos de envejecimiento derivados del paso del tiempo y su conservación general es buena con algunas modificaciones en los huecos de planta baja y en el alero del primer volumen.

La estación superior, más sencilla, presenta menor interés y se encuentra modificada.

Parque de atracciones.

Fue inaugurado en 1912 y originalmente contaba con un casino, que fue derribado para construir el actual hotel, y el torreón que actualmente existe. En 1926 se construyó un Railway, bautizado como montaña suiza, que junto con el torreón y la pista de skaiting (donde hoy se ubica la piscina del hotel) fueron los mayores atractivos del parque durante esos años.

Desde el siglo XVI se tiene constancia de la existencia de una torre de luz denominada «la Farola», sin embargo, la imagen del torreón actual responde a la intervención realizada en el antiguo torreón con arreglo al proyecto de Luis Elizalde que incorpora una nueva planta con amplios ventanales a modo de mirador y sobre ella una terraza panorámica.

En un periodo posterior se construyeron la mayor parte de las atracciones del parque, el palacio de la risa, un carrousel, los automóviles eléctricos, los aeroplanos, el látigo y un teatro infantil de marionetas, el río misterioso y el lago de barcas y el laberinto. La disposición del parque ha ido variando con la incorporación de más atracciones que bien se han añadido o han sustituido a las antiguas y, de entre las existentes destacan:

1.– El río misterioso. Consta de una noria motora, un canal de hormigón, pequeñas embarcaciones de madera y diversos dioramas corpóreos originales (sobre el progreso de la sociedad, etc.) que en su mayor parte han desaparecido y han sido sustituidos por atracciones modernas.

2.– Montaña suiza. Presenta la particularidad de que la estructura de soporte está construida exclusivamente en hormigón armado. Sobre ella se asiente el tendido férreo por el que discurren los vehículos articulados de madera, guiados por una persona montada en uno de ellos. El recorrido de moderados desniveles se completa con pasos por túneles y viaductos.

3.– Lago de barcas. Se trata de una balsa piscina sobreelevada sobre la que circulan una serie de barcas, originalmente de motor de explosión y actualmente sustituidas por motor eléctrico.

Además, hoy día se conservan anuncios antiguos, mobiliario urbano de época, las barandillas que delimitan el parque, las plataformas de hormigón así como los espacios que se generan, las escaleras y los caminos principales.

ANEXO III

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

TÍTULO PRELIMINAR

Artículo 1.– Objeto del Régimen de Protección.

El presente Régimen de Protección forma parte de la declaración de la unidad cultural del funicular y parque de atracciones de Igeldo de San Sebastián como Conjunto Monumental calificado, debiendo someterse al mismo la conservación de los bienes afectados por la calificación.

Artículo 2.– Ámbito de aplicación.

El interés cultural de este patrimonio industrial reside en esta agrupación de espacios, construcciones, así como en la infraestructura e instalaciones vinculadas al funicular y al parque de atracciones. Por ello, la unidad cultural no puede ser despojada de parte de su contenido ni del carácter de cada uno de sus componentes.

En consecuencia, el Régimen de Protección que se fija a continuación será de aplicación para la totalidad de la unidad cultural del funicular y parque de atracciones de Igeldo que abarca: el conjunto de bienes muebles e inmuebles, así como los espacios incluidos en el área definida, según delimitación y descripción establecidas en los anexos I y II respectivamente.

Artículo 3.– Contenido.

Con el fin de facilitar su comprensión y utilización, el régimen de protección se ordena en dos partes:

– La primera parte está formada por un régimen general en el que se incluyen las disposiciones generales así como las condiciones de intervención.

– La segunda corresponde a los regímenes de intervención específicos en función de la naturaleza de cada uno de los bienes que integran este patrimonio industrial.

Así, dentro de los bienes inmuebles se distingue por un lado, el patrimonio arquitectónico ligado a la instalación y por otro, el soporte e infraestructura viaria de la instalación de transporte por cable incluyendo, en este capítulo, las atracciones de mayor antigüedad del parque. Entre los bienes muebles se incluye la maquinaria, los vehículos o vagones, el mobiliario así como el equipamiento de la infraestructura y de los espacios vinculados con ella.

TÍTULO I

RÉGIMEN GENERAL

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 4.– Bienes afectos.

Los bienes afectos al presente Régimen de Protección estarán sujetos en cuanto a régimen de autorización, uso, actividad, defensa, sanciones, infracciones y demás extremos a lo previsto en la Ley 7/1990, de 3 de julio, del Patrimonio Cultural Vasco –en adelante, Ley de PCV–.

Artículo 5.– Instrumentos de planeamiento urbanístico.

Las prescripciones del presente régimen vinculan a los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten al conjunto, tal como prevé el artículo 28.1 de la Ley de PCV.

El planeamiento deberá ajustarse al régimen antes de ser aprobado, si está en elaboración, o en caso de encontrarse vigente antes de la Declaración, se adaptará al mismo mediante modificación o revisión y en todo caso requerirá informe favorable del Departamento del Gobierno Vasco con competencia en materia de Cultura.

Artículo 6.– Derribo y destrucción.

No podrá procederse al derribo de bienes inmuebles o a la destrucción total o parcial de los bienes muebles que integran este Conjunto Monumental de conformidad con lo dispuesto en los artículos 36 y 40 de la Ley de PCV.

El procedimiento a seguir para la resolución de los expedientes de declaración de estado ruinoso queda regulado en el Decreto 306/1998, de 10 de noviembre, sobre la declaración de estado ruinoso de los bienes culturales calificados y de los inventariados, y actuaciones previas y posteriores a la resolución sobre el derribo de los mismos.

Artículo 7.– Deberes generales de conservación.

Los propietarios de los bienes afectados por el presente Régimen de Protección vendrán obligados al cumplimiento de las obligaciones de conservación, cuidado y protección impuestas por:

– La Ley de PCV en sus artículos 20 y 35, y en los artículos 24 y 199 de la Ley del Suelo y Urbanismo 2/2006, de 30 de junio, para los bienes inmuebles.

– La Ley de PCV en sus artículos 37 y siguientes para los bienes muebles.

Así mismo, en desarrollo de la Ley de PCV, las prescripciones del presente régimen de protección tienen carácter vinculante, debiendo conservarse, mantenerse y custodiarse el conjunto de bienes afectados con sujeción al mismo.

CAPÍTULO II

CONDICIONES Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

Artículo 8.– Condiciones de la documentación.

Con carácter previo a la ejecución de cualquier intervención sobre los bienes pertenecientes al conjunto sometido al presente régimen de protección se requerirá una documentación técnica que contendrá como mínimo:

1.– Estudio-diagnóstico del bien que incluirá:

– Documentación gráfica detallada de su estado actual, a escala adecuada (para edificaciones 1/50 en plantas; fachadas y secciones, con detalles arquitectónicos a 1/20), documentación fotográfica completa, planos históricos, etc.; con especial incidencia, en el levantamiento detallado, dimensionado y acotado, del sistema tecnológico y/o estructural; en el análisis Estratigráfico completo de los alzados.

– Investigación histórico-técnica del bien que incluirá el estudio completo histórico y técnico del bien, considerando todas las Unidades Estratigráficas y redactando fichas técnicas de registro completas para cada una de ellas; haciendo especial hincapié en la trascripción de los Libros de Fábrica.

– Análisis-diagnóstico del estado de conservación que incluirá el estudio de las diferentes patologías, atendiendo especialmente a las que incidan o puedan incidir en el sistema estructural y/o en la seguridad; las patologías o causas del deterioro del bien; y las medidas previstas para la preservación de los diversos elementos.

2.– Propuesta intervención que incluirá:

– Documentación escrita que recoja una valoración justificada de las actuaciones y técnicas a utilizar, señalando la calidad, la idoneidad, estabilidad e interacción con los demás componentes de los materiales a utilizar.

– Documentación gráfica de las intervenciones a realizar; los materiales a utilizar; las fases para la ejecución de los trabajos, así como el estado final proyectado a las escalas antes citadas. En el caso de que las intervenciones a realizar afecten a fábricas o maquinaria, se redactarán las fichas de cada Unidad de Ejecución a fin de contar con un registro exhaustivo.

– Presupuesto de la intervención, acorde con las técnicas y medios necesarios para la adecuada ejecución de las obras de acuerdo con las prescripciones del presente régimen de protección.

– Plan de mantenimiento que determinará las técnicas y medios necesarios para el adecuado mantenimiento y aseguramiento de la vida de los distintos elementos: edificación, maquinaria, infraestructura, etc.

En los casos que señale el órgano competente de la Diputación Foral de Gipuzkoa, irán acompañados de estudios complementarios, históricos, arqueológicos o de otra naturaleza.

Artículo 9.– Condiciones de autorización de intervenciones.

Las intervenciones en los bienes –inmuebles y muebles– afectos al presente Régimen de Protección precisarán la autorización del órgano competente de la Diputación Foral de Gipuzkoa. En el caso de bienes inmuebles, dicha autorización será previa a la concesión de la licencia municipal, en tanto los planes de ordenación territorial y urbana y/o los planes especiales de protección del área afectada por la Declaración no hayan sido informados favorablemente por el Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de Cultura. Las actuaciones de mantenimiento en los bienes –inmuebles y muebles– así como el recambio de elementos menores de la instalación (en los listados se especifican los bienes que se consideran elementos menores) no se consideran intervenciones y no requieren autorización.

Artículo 10.– Condiciones de los usos.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley de PCV, únicamente se permitirán los usos que se adapten a las características del conjunto y que permitan garantizar la adecuada conservación de los bienes que lo integran así como la debida y especial protección que se establece para los elementos señalados en el presente régimen de protección.

Artículo 11.– Condiciones de aplicación de otras Normativas sectoriales.

Se autorizarán las intervenciones dirigidas al cumplimiento de la normativa sectorial vigente, en especial las que regulan las condiciones en materia de seguridad y accesibilidad con los límites de actuación fijados en el presente Régimen de Protección.

Excepcionalmente, cuando contempladas todas las alternativas no puedan cumplirse los referidos criterios y la solución de menor impacto objetivo contravenga el presente Régimen de Protección, se estará a lo que a tal efecto disponga el órgano competente de la Diputación Foral de Gipuzkoa, previo informe favorable del Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de Cultura.

Artículo 12.– Criterios generales de intervención.

Se respetará el interés que motivó la declaración en la conservación, recuperación, restauración y utilización del bien, sin perjuicio de que pueda autorizarse la utilización de elementos, técnicas y materiales contemporáneos para la mejor adaptación del bien a su uso.

Toda intervención deberá realizarse partiendo de la valoración cultural del conjunto y de su constante relación entre la cultura y el medio, paisaje natural y/o urbano.

Se deberá preservar y garantizar la protección y conservación de los bienes y espacios de interés cultural localizados en este ámbito, así como la puesta en valor y visualización de todo el resto de bienes incluidos dentro de la delimitación.

Se deberá preservar la expresión cultural tangible o intangible, favoreciendo su comprensión y contemplación.

Se utilizarán técnicas y materiales que no imposibiliten en el futuro otra intervención de restauración.

Artículo 13.– Criterios de Intervención en el entorno de protección.

Las intervenciones y los usos en este espacio no alterarán el carácter arquitectónico y paisajístico del área, no perturbarán la contemplación del bien o atentarán contra la integridad física del mismo. Se prohíbe cualquier movimiento de tierras que conlleve una alteración grave de la geomorfología y la topografía del territorio y cualquier vertido de basura, escombros o desechos.

En el entorno de protección delimitado en la declaración se podrán autorizar intervenciones dirigidas a la eliminación de elementos, construcciones e instalaciones que no cumplan una función directamente relacionada con el destino o características del Funicular y supongan un deterioro de este espacio.

TÍTULO II

RÉGIMEN ESPECÍFICO DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14.– Ámbito de aplicación.

Este título será de aplicación para todos los inmuebles, espacios y elementos arquitectónicos incluidos en la delimitación establecida en el anexo I.

Se considerarán edificaciones, a los efectos de esta normativa, los actos constructivos descritos en el artículo 2.2 de la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación.

Artículo 15.– Identificación.

Se incluyen en este Capítulo los bienes identificados en la documentación gráfica (planos y fichas) y en el listado siguiente según su denominación y dirección postal:

Ref.	Denominación	Dirección postal
AR1	Estación inferior AR1.01 Volumen 1. AR1.02 Volumen 2, andenes	Plaza del funicular, 4
AR2	Estación superior	Parque de atracciones Monte Igeldo
AR3	Torreón	Parque de atracciones Monte Igeldo

Artículo 16.– Elementos de especial protección.

A los efectos de cumplimentar lo estipulado en el artículo 12.1.e) de la Ley PCV, se considerarán como elementos de singular relevancia la volumetría, los espacios internos funcionalmente propios de las estaciones (AR1.02, andenes y AR2) así como la relación espacial vestíbulo-andén de la estación inferior, los elementos de época (anuncios antiguos, protecciones, decoración, materiales, carpinterías, etc.) y las fachadas principales de la estación inferior.

CAPÍTULO II

CRITERIOS DE INTERVENCIÓN Y ACTUACIONES

Artículo 17.– Criterios de Intervención.

Las intervenciones irán dirigidas a la consolidación, la restauración y la renovación de los elementos constitutivos de la construcción, la introducción de nuevos elementos necesarios para albergar los usos permitidos y la eliminación de los añadidos degradantes.

Se conservarán las características tipológicas de ordenación espacial, volumétricas y morfológicas del bien, y en lo posible técnicamente, los procedimientos constructivos.

Se respetarán los elementos tipológicos formales y estructurales no permitiéndose en su interior un uso o usos no adecuados con aquellos.

Se prohíben las adiciones miméticas que falseen la autenticidad histórica así como la reconstrucción total o parcial del bien, excepto en caso de utilizarse partes originales a efectos de percibir los valores culturales y la naturaleza del conjunto. En este último supuesto, la nueva intervención quedará suficientemente diferenciada a fin de evitar errores de lectura e interpretación.

Toda intervención en los espacios internos potenciará su carácter integrando y armonizando el mobiliario con el carácter ambiental del conjunto.

Sobre los elementos de especial protección, enumerados en el artículo 16, sólo se permitirán las intervenciones constructivas dirigidas a la conservación y a la puesta en valor de los mismos, permitiéndose a tal efecto, la realización de las obras establecidas para la Restauración Científica desarrollada en el Decreto 317/2002, de 30 de diciembre, sobre actuaciones protegidas de rehabilitación del patrimonio urbanizado y edificado.

El vaciado interior de los edificios tendrá consideración de derribo, y por ello estará sujeto al precepto legal establecido en el artículo 6.

En la estación inferior, las intervenciones en la cubierta del Volumen 2 (AR1.02 andenes) irán dirigidas a recuperar la presencia estructural de la cubierta original donde la estructura se presentaba independiente y permeable a luz cobrando una importancia que actualmente ha perdido con la protección opaca que presenta.

Artículo 18.– Actuaciones permitidas.

– Restauración de fachadas sin alterar la unidad de su composición y respetando los elementos de especial valor estilístico, no permitiéndose modificaciones parciales. Excepcionalmente en las fachadas de la estación superior se permitirá la apertura de nuevos huecos siempre que no se altere la unidad de composición.

– Eliminación de añadidos degradantes y cualquier género de obra de época reciente que no revista interés o contraste negativamente con las características arquitectónicas originales del bien o de su entorno.

– Restauración de espacios interiores de notoria importancia arquitectónica o cultural (andenes, vestíbulo) manteniendo los elementos arquitectónicos de decoración originales y evitando alteraciones sensibles de las características de la organización estructural.

– La restauración de cualquier elemento de carpintería original, en huecos de fachada, vidrieras, decoraciones, etc. u otros elementos de interés o en su caso su sustitución por elementos nuevos de materiales y diseño iguales, que permitan recuperar el aspecto original.

– Consolidación con sustitución de las partes no recuperables, sin modificar la posición o cota de muros portantes, forjados y cubierta, restableciendo el material de cobertura original.

– Obras interiores, como revoco y pintura, ejecución y reparación de solados, trabajos interiores de carpintería, reparaciones de fontanería, calefacción y fumistería y que en cualquier caso no contravengan algún otro extremo de este régimen de protección.

– La introducción de instalaciones tecnológicas e higiénico-sanitarias fundamentales, siempre que se respete lo indicado anteriormente.

Artículo 19.– Actuaciones prohibidas.

El objeto de la limitación de las intervenciones permitidas es la conservación de los valores histórico-arquitectónicos. A tal efecto se prohíben aquellas intervenciones que puedan alterar las características de los elementos de especial protección enumerados en el artículo 16.

De forma general, no se permitirán intervenciones que dañen o menoscaben los valores histórico-arquitectónicos del bien y las que contravengan cualquier otro extremo del presente régimen. A tal efecto, se considerarán explícitamente como actuaciones no autorizadas:

– Modificaciones de volumen y variaciones de superficie en planta que impidan reconocer los elementos tipológicos formales y estructurales del bien.

– Modificaciones de fachadas en lo referente a los elementos que las componen, a su tratamiento y a la disposición original de huecos de fachada.

– Modificaciones interiores de espacios principales (andenes, vestíbulo) y organización estructural que supongan la subdivisión en pisos de los mismos o impliquen alterar la relación entre vestíbulo-andén, es decir, la conexión entre los elementos AR1.01 y AR1.02.

– Modificaciones de cubiertas, como levantes, cambio de pendientes y número de faldones.

– Con relación a los elementos de especial protección relacionados en el artículo 16: adiciones de estilo aún cuando exista documentación que refleje como haya sido o pudo ser el aspecto de la obra acabada.

– Tratamientos de limpieza de fachada que alteren de forma irrecuperable la textura exterior o la composición de los acabados. Previamente a la limpieza y tras analizar la composición de los materiales, se protegerán los elementos más frágiles y se procederá al sellado de juntas y grietas existentes.

– Empotrar conducciones de instalaciones en muros de carga, debiéndose ejecutar de forma que resulten fácilmente accesibles al tiempo que discretas.

TÍTULO III

RÉGIMEN ESPECÍFICO DEL PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 20.– Ámbito de aplicación.

Este Título será de aplicación a todos los elementos pertenecientes a la red viaria, soporte e infraestructura, de la instalación de transporte por cable incluida en la delimitación establecida en el anexo I así como a las atracciones de mayor antigüedad del parque.

Artículo 21.– Identificación.

Se incluyen en este Capítulo los bienes identificados en la documentación gráfica (planos y fichas) y en el listado siguiente según su denominación y ubicación en su caso:

Ref.	Denominación	Coordenadas geográficas
01	Puente 1	Long. -2° 0' 23.8'' - Lat. 43° 19' 9.4''
02	Puente 2	Long. -2° 0' 24.6'' - Lat. 43° 19' 10.5''
03	Puente 3	Long. -2° 0' 25.5'' - Lat. 43° 19' 11.2''
04	Puente 4	Long. -2° 0' 31.1'' - Lat. 43° 19' 16.4''
AT	Atracciones: Montaña Suiza, Río Misterioso y Lago de Barcas	
PL	Plataforma base	
	PL.01 Cimentación: mampostería hidráulica de sección trapezoidal.	
	PL.02 Soporte	
	Capa de hormigón de 30 cm. de espesor incluso perfiles angulares 120/80/10 embutidos para fijación de los raíles y nichos a distancia regular para alojar las poleas-guía.	
	PL.03 Elementos de línea	
	– Vía métrica simple con raíles de cabeza triangular. – Polea de línea doble de Ø 290 mm (20 unidades). – Polea de línea sencilla de Ø 290 mm (4 unidades). – Polea de línea sencilla de Ø 385 mm (20 unidades). – Elementos menores de línea: Eclipsas y pernos de sujeción de raíles y traviesas. Tornillos de sujeción. Topes extremos de línea de fundición. Ejes de poleas de línea (40 unidades). Flejes metálicos de soporte de poleas (80 unidades).	

Artículo 22.– Elementos de especial protección.

A los efectos de cumplimentar lo estipulado en el artículo 12.1.e) de la Ley PCV, se considerarán como elementos de singular relevancia el trazado, el sistema de cruzamiento, el soporte viario y características de equipamiento como ancho de vía, materiales, secciones, etc.

Sobre estos elementos sólo se permitirán intervenciones dirigidas a su conservación y puesta en valor de sus cualidades respetando la tecnología que incluye las características de sus componentes, el modo de ejecución así como los elementos tipológicos formales y estructurales del soporte viario.

CAPÍTULO II

CRITERIOS DE INTERVENCIÓN Y ACTUACIONES

Artículo 23.– Criterios de Intervención.

Garantizar la autenticidad histórica conservando física y funcionalmente los materiales existentes así como los aspectos formales y características propias de la infraestructura, respetando su potencial arqueológico.

Conservar el soporte y la infraestructura viaria con todos sus componentes realizando las labores de mantenimiento necesarias empleando la misma técnica constructiva, materiales y características formales. Los elementos en buen estado de conservación deberán ser respetados, en su función y en su posición.

Preservar la integridad del bien, de sus componentes y características, así como prolongar su duración.

Artículo 24.– Actuaciones permitidas.

– Recuperación de las estructuras del soporte viario permitiendo pequeñas modificaciones por motivos estructurales o funcionales, siempre que no se alteren los elementos existentes, se empleen criterios de reversibilidad, y se cumplan con los criterios generales expuestos de armonización con los elementos, métodos y técnicas. La nueva intervención quedará suficientemente diferenciada a fin de evitar errores de lectura e interpretación.

– Subsanar problemas estructurales empleando los mismos materiales y técnicas de construcción originales.

– Sustitución puntual de aquellos elementos de línea (poleas, vías, que se encuentren en mal estado y no sean capaces de cumplir su función resistente, con el mismo material, dimensiones y forma. Previamente, como se indica en el artículo 8, se realizará un análisis del estado de conservación del elemento que incluirá, en su caso, el grado de degradación del material, su resistencia y cualquier otro análisis complementario para la correcta determinación del estado de conservación.

– Instalación de señales y paneles explicativos siempre que ofrezcan una imagen unitaria, evitando alterar la imagen propia de la infraestructura.

– Consolidar los vestigios de los antiguos apeaderos.

Artículo 25.– Actuaciones prohibidas.

– Se prohíbe hacer adiciones que dominen sobre lo original y que no armonicen con los elementos originales (color, tono, textura, forma y escala), así como, con los métodos y técnicas empleados.

– No se realizarán intervenciones que introduzcan técnicas nuevas no compatibles con el sistema empleado, ni en los materiales, ni en las formas de unión.

– Incorporar nuevas funciones o servicios en la instalación que impliquen intervenciones contrarias a las prescripciones y finalidad del régimen de protección.

TÍTULO IV

RÉGIMEN ESPECÍFICO DE LOS BIENES MUEBLES

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 26.– Ámbito de aplicación.

Este Título será de aplicación a todos los bienes muebles vinculados a la instalación de transporte por cable incluida en la delimitación establecida en el anexo I.

Artículo 27.– Identificación.

Se incluyen en este Capítulo los bienes identificados en la documentación gráfica (planos y fichas) y en el siguiente listado.

Ref.	Denominación
27.1	Vagones
	27.1.1 CARROCERÍA – Vehículos de dimensiones 10,2x2,45x2,7 m (2 unidades). – Bancos corridos de madera de 2,25 m de anchura y estructura metálica fija (16 unidades). – Bancos corridos de madera de 2,25 m de anchura y estructura metálica abatible (4 unidades). – Suelo de compartimentos a base de rastreles de madera de 2,25 x 1,45 m. (8 unidades). – Suelo de compartimentos a base de rastreles de madera de 2,25 x 2,10 m. (6 unidades). – Puertas correderas de 1 x 0,50 m. (8 unidades). – Puertas correderas de 1 x 0,70 m. (4 unidades). – Puertas correderas de 2 x 0,50 m. con cristal de 0,85x0,40m (8 unidades). – Elementos menores de Carrocería: Vidrio de 30 x 20cm. (208 unidades). Vidrio de 36 x 65cm. (8 unidades). Vidrio de 27 x 65cm. (4 unidades). Vidrio de 47x102 cm. (16 unidades). Vidrio de 24 x 30cm. (8 unidades). Vidrio de 24 x 68 cm. (4 unidades). Barras de acero inoxidable en separación de vagones (24 unidades). Pomos y cerraduras de acero inoxidable (20 unidades). 27.1.2 CHASIS – Chasis rígido de hierro con sección en U (2 unidades). – Ejes de acero de longitud 2.250 mm y Ø 100 mm (4 unidades). – Palanca de hierro fundido en forma de escuadra (2 unidades). – Elementos menores de Chasis: Rueda de acero lisa de Ø 500 mm y anchura 180 mm (4 unidades). Rueda de acero con doble pestaña de Ø 500mm (4 unidades).
	27.1.3 ELEMENTOS DE ENGANCHE Y FRENO – Casquillos metálicos de acero cilíndricos al exterior e interior cónico (2 unidades). – Volante y eje de acero de accionamiento del freno de mano (4 unidades). – Sistema de engranajes cónicos de accionamiento del freno de mano (4 unidades). – Cadenas Galle de actuación de los frenos (4 unidades). – Pedal de liberación del freno de emergencia (3 unidades). – Mecanismo de trinquete (2 unidades). – Elementos menores de enganche y freno: Cable tractor Palanca que gira en caso de destensamiento del cable y su eje (2 unidades). Palancas de freno (12 unidades). Mordazas de freno que actúan sobre rail (12 unidades). Contrapeso que actúa el mecanismo de trinquete (2 unidades). Palancas portátiles (corta y larga) para remate de los frenos de seguridad (2 unidades).
27.2	Sistema de tracción
	27.2.1 MOTOR – Motor de 125 CV a 220 V en corriente alterna (1 unidad). – Eje del árbol motor y disco de acero de Ø 600 mm y espesor 300 mm (1 unidad). – Bancada de hormigón de 18 cm de altura (1 unidad). – Elementos menores: Correas trapezoidales de 32 mm de anchura (8 unidades). Estructura de acero de soporte del motor principal (1 unidad). 27.2.2 PRIMERA FASE DE REDUCCIÓN – Polea plana de Ø 1.695 mm y espesor 490mm (1 unidad). – Discos de freno Ø 1.600 mm y espesor 180mm (2 unidades). – Piñón dentado de Ø 600 mm y 29 dientes (1 unidad). – Rueda de Ø 1.945 mm y 94 dientes (1 unidad). – Caja cerrada autolubricada (1 unidad). – Eje de Ø 120 mm y longitud 4.200 mm (1 unidad). – Bancadas de hormigón (4 unidades). 27.2.3 SEGUNDA FASE DE REDUCCIÓN – Piñón dentado de Ø 738 mm y 25 dientes (1 unidad). – Polea motriz de Ø 3.577 mm con doble acanaladura y zona dentada de 122 dientes (1 unidad). – Polea de reenvío de Ø 3.000 mm y triple acanaladura (1 unidad). – Eje de la segunda fase de reducción de Ø 120 mm (1 unidad). – Eje de la polea motriz de Ø 230 mm y longitud 1.600 mm (1 unidad). – Eje de la polea de reenvío (1 unidad). – Bancadas de hormigón (4 unidades).

	– Elementos menores de la segunda fase de reducción: Cojinetes del eje de la polea motriz (2 unidades). Piezas de fundición de soporte del eje de la polea motriz (2 unidades)
27.3	Sistema de mando y freno
	27.3.1 SISTEMA DE FRENADO – Bastidor metálico de las mordazas de los frenos (2 unidades). – Volantes de accionamiento manual de los frenos (2 unidades). – Cadena dentada de accionamiento del freno de seguridad (2 unidades). – Electroimán (1 unidad). – Elementos menores del sistema de mando y freno: Mordazas de madera (4 unidades). Cable tensor que transmite el movimiento desde las varillas a la cadena dentada (1 unidad). Varillas fin de carrera y estacionamiento que actúan sobre el freno de seguridad (2 unidades). Dispositivo mecánico de acción en caso de sobrevelocidad (1 unidad) 27.3.2 MANDOS Y CONTROLES – Volante de accionamiento freno de servicio (1 unidad). – Volante de mando (1 unidad). – Caja de reostato (1 unidad). – Tirador del freno de seguridad (1 unidad). – Pedal de habilitación de la varilla inferior de fin de carrera del vehículo (1 unidad). – Dispositivo de control de posicionamiento de los vehículos (1 unidad). – Timbre de señal y alarma (2 unidades). – Accionamiento de timbres (2 unidades).
	27.3.3 MOBILIARIO Y EQUIPAMIENTO – Voltímetro (1 unidad). – Amperímetro (1 unidad). – Interruptor bipolar (1 unidad). – Interruptor tripolar de baja tensión (3 unidades). – Teléfono de época (1 unidad).
27.4	Otros
	27.4.1 MOBILIARIO – Barandillas, farolas, bancos y anuncios de época. 27.4.2 SISTEMA DE FUNCIONAMIENTO DE LAS ATRACCIONES – Montaña Suiza. – Río Misterioso. – Lago de barcas.

Artículo 28.– Elementos de especial protección.

A los efectos de cumplimentar lo estipulado en el artículo 12.1.e) de la Ley PCV, se considerarán como elementos de singular relevancia el carácter original de la infraestructura como objeto tecnológico, el modo de funcionamiento, los vagones, anuncios de época y placas.

Sobre estos elementos sólo se permitirán intervenciones dirigidas a su conservación y puesta en valor de sus cualidades respetando la tecnología así como las características de sus componentes, el modo de funcionamiento a base de piezas mecánicas y los elementos tipológicos formales y estructurales del bien.

CAPÍTULO II

CRITERIOS DE INTERVENCIÓN Y ACTUACIONES

Artículo 29.– Criterios de Intervención.

Preservar la integridad del bien así como su transmisión íntegra al futuro y las habilidades humanas u oficios involucrados con la instalación.

Garantizar la autenticidad histórica y conservar el carácter original de la infraestructura como objeto tecnológico, el modo de funcionamiento a base de piezas mecánicas, así como la maquinaria y elementos auxiliares.

Preservar la integridad funcional así como el material significativo manteniendo los patrones originales de la actividad y conservando todos los elementos que hacen posible el funcionamiento, como poleas y correas, evitando como norma general la utilización de medios auxiliares alternativos.

Toda intervención estará sujeta a criterios de reversibilidad, compatibilidad y estabilidad. La actuación deberá ser llevada a cabo mediante productos, materiales y procesos que no perjudiquen al bien.

Se deberá dar prioridad a la conservación preventiva del Bien Cultural Calificado poniendo las condiciones precisas para evitar alteraciones y frenar su deterioro. Las actuaciones físicas sobre la maquinaria se limitarán a lo estrictamente necesario para una adecuada conservación del bien, o cuando por su estado resulte imprescindible para su comprensión y transmisión.

Toda intervención será documentada y, en cualquier caso, preverá la eliminación de elementos incompatibles y añadidos que degraden el valor del Bien Cultural protegido. Todo ello será recogido en la documentación técnica de intervención que deberá elaborarse en los términos del artículo 8.

Artículo 30.– Actuaciones permitidas.

– Restauración del bien, restableciendo el estado original de las partes alteradas.

– Consolidación con sustitución de las partes no recuperables sin modificar características tales como posición, modo de funcionamiento, material, sección, etc.

– Eliminación de elementos añadidos o incorporaciones de época reciente sin interés o que contrasten negativamente con las características del bien.

– Conservar el bien poniendo las condiciones precisas para evitar alteraciones y frenar su deterioro así como un adecuado mantenimiento. Se incluyen las siguientes actuaciones:

– Revisiones periódicas para limpieza, engrase y control de oxidaciones, plagas y limpieza de zonas ocultas.

– Control de las condiciones ambientales (humedad, temperatura, luz, contaminantes atmosféricos).

– Tratamientos preventivos que eviten las proliferaciones causantes del biodeterioro.

– Revisión periódica de las condiciones de conservación de estructura interna (sistemas de unión de los diversos engranajes, mecanismos o elementos de transmisión y sistemas mecánicos).

– Intervenciones de restauración dirigidas a facilitar la comprensión del bien, respetando su integridad estética, física o histórica.

– Excepcionalmente, incorporar nuevos elementos, sistemas y/o instalaciones siempre que resulten indispensables por motivos de seguridad para preservar la funcionalidad del transporte por cable. La nueva incorporación no impedirá la contemplación del bien y se realizará como estructura auxiliar paralela, respetando la integridad funcional del bien y en consecuencia su comprensión funcional.

Artículo 31.– Actuaciones prohibidas.

– Tratamientos o reparaciones que alteren de forma irrecuperable el funcionamiento original del bien. De forma previa a cualquier intervención y tras el análisis de los bienes, se protegerán los elementos más frágiles y se procederá a su protección, limpieza y reparación según el estado existente.

– Recubrimientos u otros elementos que oculten o eliminen el carácter mecánico de la instalación por cable.

– La utilización de procedimientos agresivos que puedan deteriorar el bien en la limpieza periódica de la maquinaria. Así mismo se limitará al mínimo el uso de productos químicos corrosivos. En caso de utilizar procedimientos de aspiración, se emplearán sistemas que garanticen la correcta conservación del bien.

– La eliminación de material de los bienes, a no ser que sea indispensable para su preservación o interfiera en sus valores históricos y estéticos intrínsecos.

– La instalación y/o uso de sistemas que alteren perjudicialmente las condiciones ambientales de conservación y funcionamiento del bien.

– El traslado de bienes muebles afectos por el presente régimen. Los bienes deberán permanecer en su ubicación original, a la que están adscritos, evitando su descontextualización y respetándose su condición de elemento objeto de la instalación de transporte por cable.

FICHAS PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

AR1

Subcódigos

AR1.01

AR1.02

Elemento

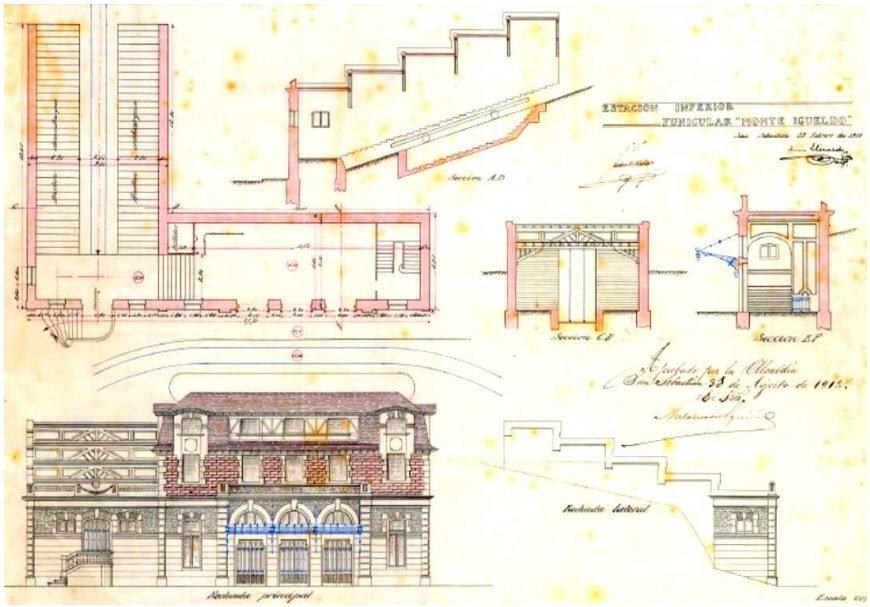
ESTACIÓN INFERIOR

Tipo de Patrimonio

ARQUITECTÓNICO

Localización

Plaza del funicular, 4



Subcódigo AR1.01

Planta baja: Vestíbulo y espacio añadido hacia la parte posterior.

Planta primera: Sede sociedad MONTE IGUELDO S.A.

Bajo cubierta: Vivienda







Comentarios

El edificio presenta un añadido en la parte posterior que amplia el espacio original de la planta baja, el vestíbulo. La ampliación no se considera espacio principal y en consecuencia elemento de especial protección.

Subcódigo AR1.02

ANDENES







Comentarios

Se recuperará la presencia estructural de la cubierta presente en el proyecto original donde la estructura se presentaba independiente y permeable a luz cobrando una importancia que actualmente ha perdido con la protección opaca que presenta.

REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO
Elementos especial protección	Volumetría, espacios internos funcionalmente propios de las estaciones así como las relaciones espaciales, elementos de época (anuncios antiguos, protecciones, decoración, materiales, etc.) y fachadas principales.

FICHAS PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

AR2

Elemento

ESTACIÓN SUPERIOR

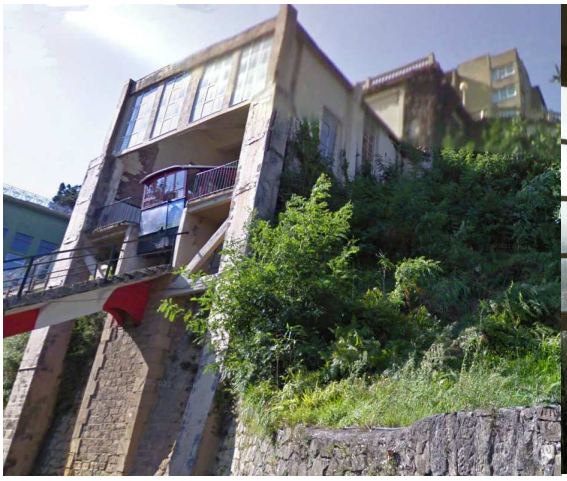
Tipo de Patrimonio

ARQUITECTÓNICO

Localización

Paseo del Faro, 134

Parque de atracciones MONTE IGUELDO.








Comentarios

Se respetará la composición de fachadas, permitiéndose de manera excepcional la apertura de huecos.

REGULACIÓN

Régimen de protección

GENERAL

Régimen específico

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

Elementos especial protección

Volumetría, espacios internos funcionalmente propios de las estaciones así como las relaciones espaciales, elementos de época (anuncios antiguos, protecciones, decoración, materiales, etc.).

FICHAS PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

AR3

Elemento

TORREÓN

Tipo de Patrimonio

ARQUITECTÓNICO

Localización

Paseo del Faro, 134

Parque de atracciones MONTE IGUELDO.





Comentarios

Desde el siglo XVI se tiene constancia de la existencia de una torre de luz denominada “la Farola”. La sociedad en 1913 reconstruye el antiguo torreón con arreglo al proyecto de Luis Elizalde. Se incorpora una nueva planta con amplios ventanales a modo de mirador y sobre ella una terraza panorámica.

REGULACIÓN

Régimen de protección

GENERAL

Régimen específico

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

Elementos especial protección

Volumetría, relaciones espaciales, elementos de época (anuncios antiguos, protecciones, decoración, materiales, etc.) y fachadas.

FICHAS PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

01

Elemento

PUENTE

Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO

Localización

Coordenadas geográficas:

longitud: -2° 0’ 23.8’’

latitud: 43° 19’ 9.4’’

altura: 65 m





Características

Salva una luz de 6,5 m con una pendiente de 19º. Las vigas longitudinales son de hormigón armado y sección de 50x30 cm. Presenta vigas y nervios metálicos de refuerzo en sentido longitudinal y transversal respectivamente.

REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO
Elementos especial protección	El soporte viario y características de equipamiento como modo de ejecución, materiales, secciones, etc.

FICHAS PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

02

Elemento

PUENTE

Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO

Localización

Coordenadas geográficas:

longitud: -2° 0’ 24.6’’

latitud: 43° 19’ 10.5’’

altura: 80 m



Características

Salva una luz de 4 m con una pendiente de 19º. Las vigas longitudinales son de hormigón armado y sección de 40x30 cm. Transversalmente cuenta con dos nervios en voladizo.

REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO
Elementos especial protección	El soporte viario y características de equipamiento como modo de ejecución, materiales, secciones, etc.

FICHAS PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

03

Elemento

PUENTE

Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO

Localización

Coordenadas geográficas:

longitud: -2° 0’ 25.5’’

latitud: 43° 19’ 11.2’’

altura: 91 m



Características

Salva una luz de 4 m con una pendiente de 21º. Las vigas longitudinales son de hormigón armado y sección de 40x30 cm. Transversalmente cuenta con dos nervios en voladizo.

REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO
Elementos especial protección	El soporte viario y características de equipamiento como modo de ejecución, materiales, secciones, etc.

FICHAS PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

04

Elemento

PUENTE

Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO

Localización

Coordenadas geográficas:

longitud: -2° 0' 31.1''

latitud: 43° 19' 16.4''

altura: 194 m





Características

Salva una luz de 6,5 m con una pendiente de 31º. Las vigas longitudinales son de hormigón armado y sección de 50x30 cm. Transversalmente cuenta con cuatro nervios en voladizo.

REGULACIÓN

Régimen de protección

GENERAL

Régimen específico

PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO

Elementos especial protección

El soporte viario y características de equipamiento como modo de ejecución, materiales, secciones, etc.

FICHAS PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

AT

Elemento

ATRACCIONES





Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO

Localización

Parque de atracciones MONTE IGUELDO.





REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO
Elementos especial protección	El soporte viario y características de equipamiento como modo de ejecución, materiales, secciones, etc.

FICHAS PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

PL

Subcódigos

PL.01

PL.02

PL.03

Elemento

PLATAFORMA BASE

Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO





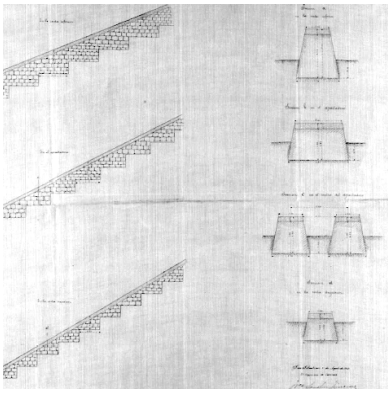


Subcódigo PL.01

CIMENTACIÓN

Se compone de cuatro tramos de mampostería hidráulica con sección trapezoidal de dimensiones variables (anchura, altura y ángulo de talud lateral) en función de la profundidad de la zanja en cada tramo.

El Pliego de Condiciones del proyecto original recoge las características de las secciones, de los materiales empleados y las condiciones de ejecución exigibles para la obra civil.



Tramo 1

L=102,4m / B=2,40m / C=1,62m / H=2,70m.

Tramo 2

L=2 m / B=6,71 m / C=5,43 m / H=2 m

Tramo 3

L=4 m / B=2,40m / C=1,62m / H=1,95m.

Tramo 4

L=102,4m / B=2,16m / C=1,62m / H=1,35m.

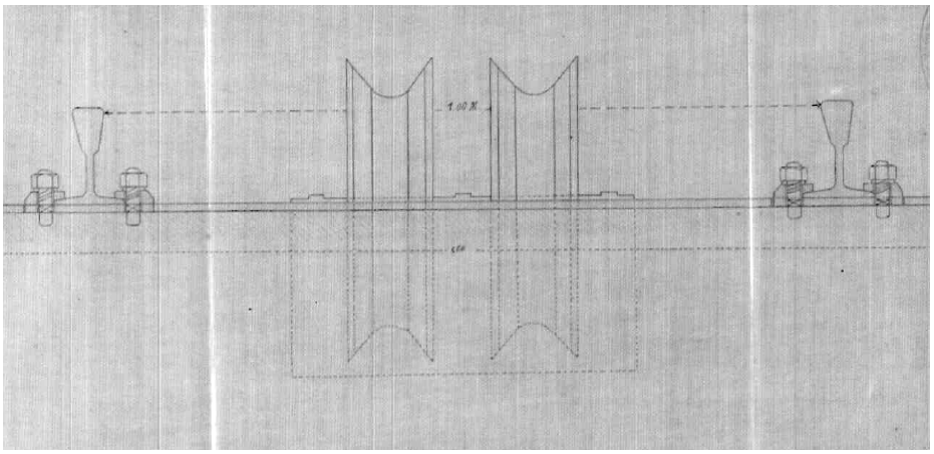
Subcódigo PL.02

SOPORTE

Capa de hormigón de espesor 30 cm. con perfiles angulares embutidos para fijación de los carriles y nichos para alojar las poleas-guía distribuidos a distancia regular a lo largo del trazado.

Subcódigo PL.03

ELEMENTOS DE LÍNEA







REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO
Elementos especial protección	El trazado, el sistema de cruzamiento, el soporte viario y características de equipamiento como el ancho de vía, modo de ejecución, materiales, secciones, etc.

FICHAS PATRIMONIO MUEBLE

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

27.1

Elemento

VEHICULOS

Subcódigos

27.1.1

27.1.2

27.1.3

Tipo de Patrimonio

MUEBLE



Subcódigo 27.1.1

CARROCERÍA

Conserva su aspecto original y es uno elemento representativo del funicular. Interiormente predomina el color gris claro combinado con el tono de la madera de los asientos originales y exteriormente, están pintados de color rojo con algunos detalles en negro.

La apertura y cierre de las puertas correderas se realiza desde el exterior, manualmente y controlada por el conductor.





Comentarios

Uno de los compartimentos tiene mayor anchura. Sus dimensiones interiores y la anchura libre de puerta permiten su uso a personas de movilidad reducida recuperando la función abatible de la puerta auxiliar.

Se recuperará el sistema de bloqueo mediante varillas a cada lado de la cabina (al parecer existía originalmente).

Subcódigo 27.1.2

CHASIS

La carrocería del vehículo va montada sobre un chasis rígido constituido por hierros en U que descansa directamente sobre las cajas de grasa de dos ejes separados entre sí una distancia de 5,05m.

Las ruedas del lado exterior disponen de doble pestaña y, en el lado opuesto, son lisas y de mayor anchura.





Subcódigo 27.1.3

ELEMENTOS DE ENGANCHE

El vehículo queda sujeto al cable tractor mediante un casquillo metálico de geometría exterior cilíndrica e interior cónica que embute el cable que, a su vez, queda aprisionado contra una palanca de hierro forjado que forma parte del bastidor.

Esta palanca tiene forma de escuadra y en caso de retroceso del cable por un posible destensamiento puede girar sobre el eje en el que va montada accionando el mecanismo del freno de emergencia de a bordo.



FRENO

Cada vehículo cuenta con dos dispositivos de freno independientes del resto de sistemas de frenado de la instalación con capacidad por sí solos de frenar la instalación incluso en las condiciones más desfavorables. Ambos actúan sobre la vía por medio de mordazas y el sistema, de tipo Ruprecht, requiere la sección del carril de cabeza triangular existente.



REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	BIENES MUEBLES
Elementos especial protección	Los vagones, el carácter original de la infraestructura como objeto tecnológico, el modo de funcionamiento a base de piezas mecánicas.

FICHAS PATRIMONIO MUEBLE

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

27.2

Elemento

SISTEMA DE TRACCIÓN

Subcódigos

27.2.1

27.2.2

27.2.3

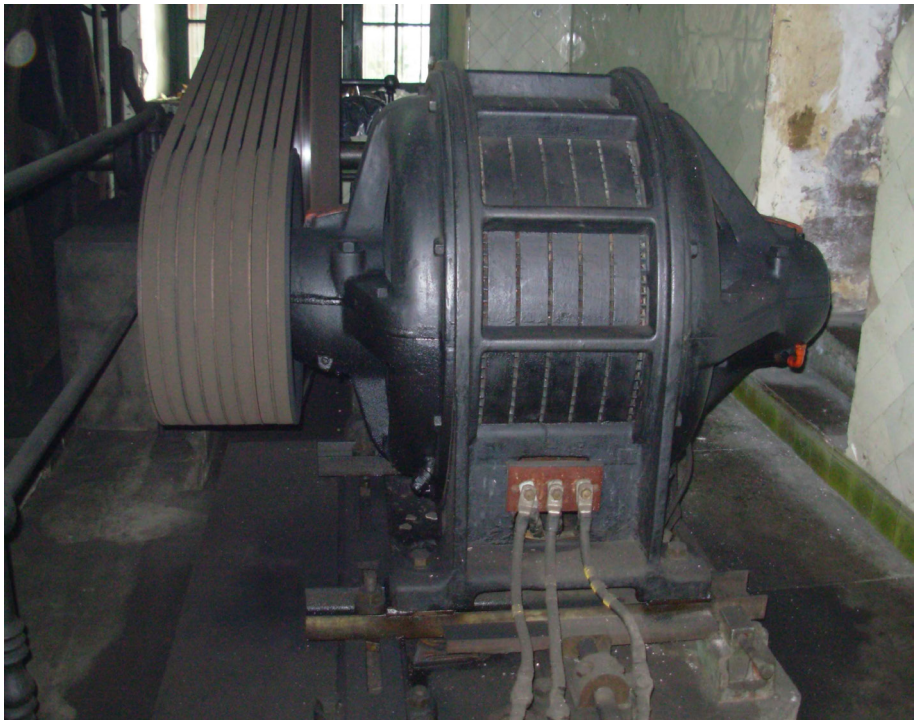
Tipo de Patrimonio

MUEBLE



Subcódigo 27.2.1

MOTOR

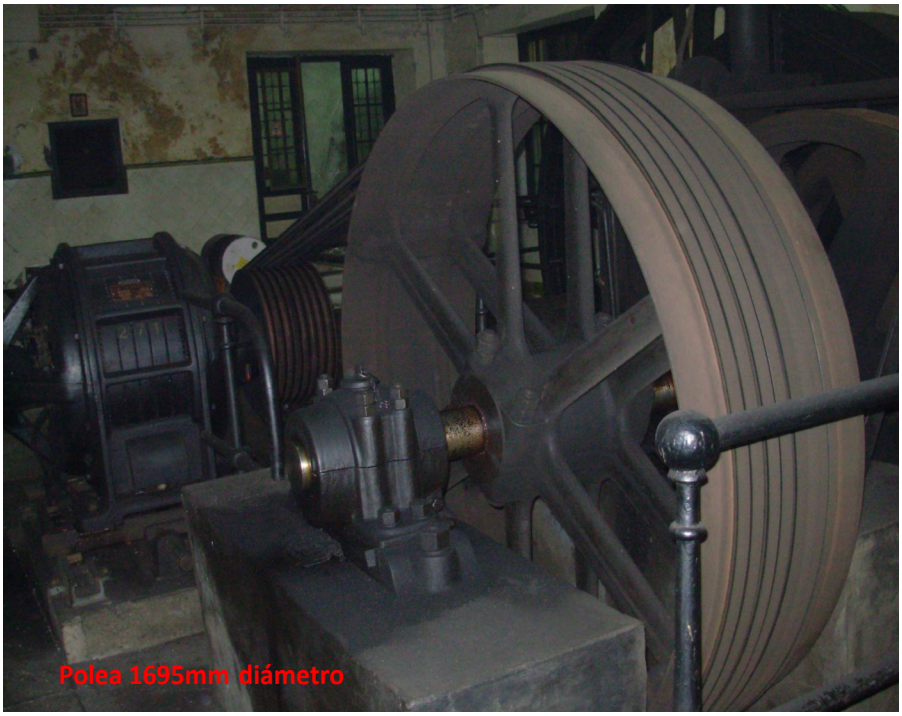


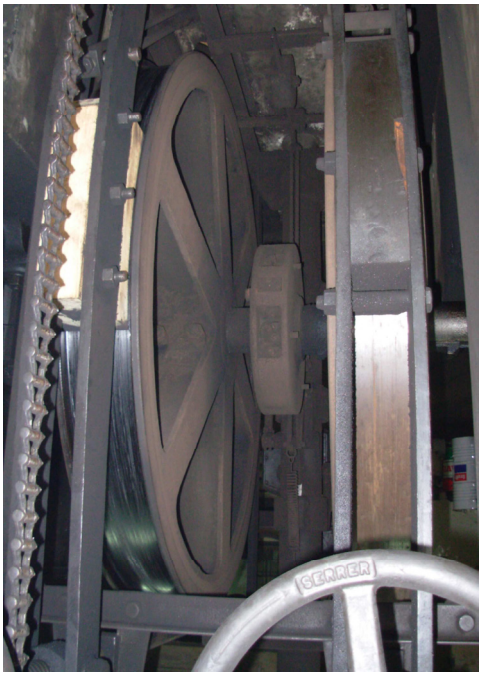
Subcódigo 27.2.2

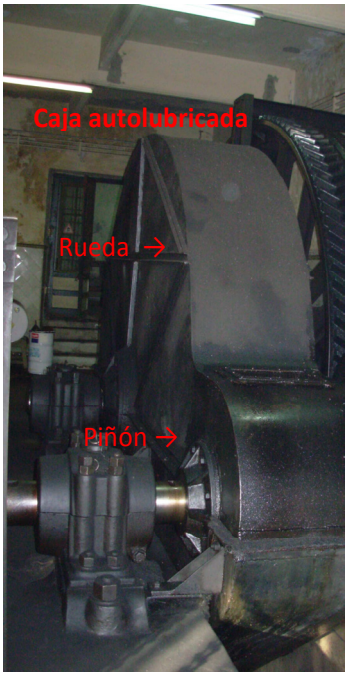
PRIMERA Y SEGUNDA FASE DE REDUCCIÓN

Conjunto de correas que giran sobre el volante del árbol motor, polea de 1695mm diámetro y eje que aloja los discos de frenado y piñón dentado de 600mm de diámetro.

Este piñón engrana con una rueda dentada de 1945mm de diámetro y todo ello se integra en una caja cerrada autolubricada.







Subcódigo 27.2.3

TERCERA FASE REDUCCIÓN

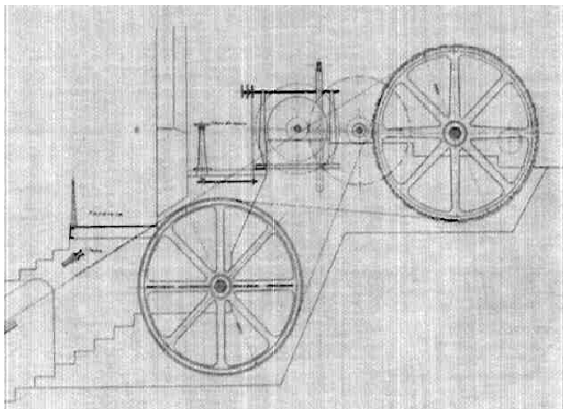
Piñón de 738mm de diámetro en el eje de la rueda dentada anterior y polea motriz de 3577mm de diámetro que cuenta con una parte dentada y otra con doble acanaladura para el arrastre del cable tractor.

El sistema se completa con una polea de reenvío, de triple garganta y 3000mm de diámetro que aumenta la superficie de contacto con el cable tractor y ayuda a guiarlo hacia la línea de poleas exteriores.









REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	BIENES MUEBLES
Elementos especial protección	El carácter original de la infraestructura como objeto tecnológico y el modo de funcionamiento a base de piezas mecánicas.

FICHAS PATRIMONIO MUEBLE

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

27.3

Elemento

SISTEMA DE MANDO Y FRENO

Subcódigos

27.3.1

27.3.2

27.3.3

Tipo de Patrimonio

MUEBLE



Subcódigo 27.3.1

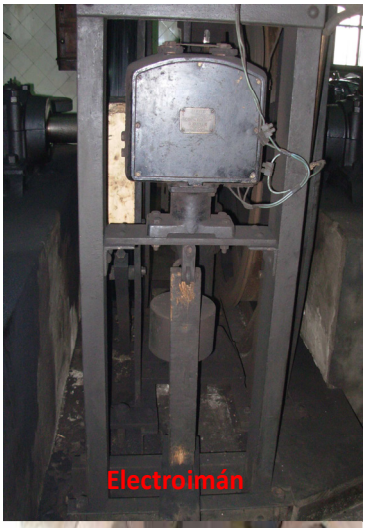
SISTEMA DE FRENADO

El sistema de frenado está compuesto por un freno de servicio y un freno de seguridad. Son dispositivos mecánicos tipo mordaza que actúan sobre los volantes de frenado. El freno de servicio se acciona manualmente con el volante situado en el puesto de mando.

El de seguridad se acciona automáticamente mediante una cadena de transmisión en los siguientes supuestos:

- Con un fallo del suministro eléctrico, por acción de un electroimán;
- Al superar los vehículos las posiciones extremas de la línea.
- Por intervención del maquinista desde el puesto de mando.
- En caso de sobre velocidad.









Comentarios

El sistema mecánico de varillas detecta si los vehículos superan la posición extrema de línea y actúa sobre la cadena de transmisión. Existe una varilla superior de fin de carrera; y otra más abajo, que permanece elevada salvo que el maquinista la deshabilite a través del pedal de la cabina de mando.

Subcódigo 27.3.2

MANDOS Y CONTROLES







Comentarios

Se recuperará la funcionalidad del control de posición de vehículos.

Subcódigo 27.3.3

MOBILIARIO Y EQUIPAMIENTO







REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	BIENES MUEBLES
Elementos especial protección	El carácter original de la infraestructura como objeto tecnológico y el modo de funcionamiento a base de piezas mecánicas.