OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y CULTURA

1731

RESOLUCIÓN de 4 de abril de 2014, 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 de La Reineta en el Valle de Trápaga-Trapagaran (Bizkaia).

La Comunidad Autónoma del País Vasco, al amparo del artículo 148.1.16 de la Constitución y a tenor del artículo 10.19 del Estatuto de Autonomía, asumió la competencia exclusiva en materia de Patrimonio Cultural. En 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 de La Reineta 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 de La Reineta, sito en el Valle de Trápaga-Trapagaran, 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 los demás elementos incluidos en los anexos arriba mencionados, 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 del Valle de Trápaga-Trapagaran, así como a los Departamentos de Presidencia y de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia, 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 de La Reineta, 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 los interesados, al Ayuntamiento del Valle de Trápaga-Trapagaran, y a los Departamentos de Presidencia y de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia, 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 Bizkaia para su general conocimiento.

En Vitoria-Gasteiz, a 4 de abril de 2014.

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 diez metros a cada lado del eje del trazado de la infraestructura.

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

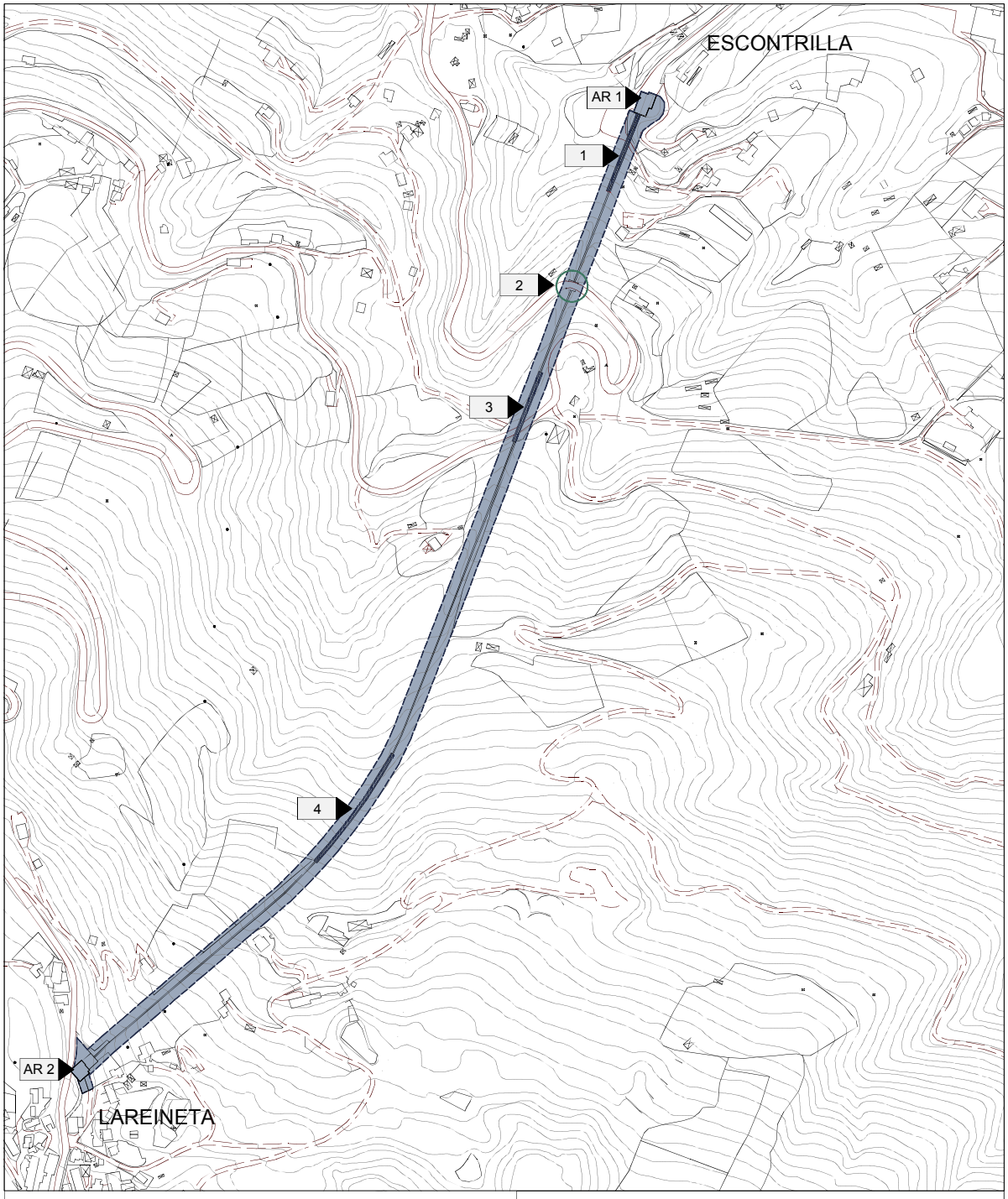
El conjunto monumental queda definido por la franja de terreno resultante de proyectar una línea a diez metros a cada lado del eje del trazado del funicular y por las estaciones (inferior y superior).

Justificación de la delimitación.

La delimitación propuesta viene justificada por la necesidad de preservar los valores del conjunto del funicular 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 e histórico. 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 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

100 0 100 metros
ESKALA / ESCALA

MONUMENTU MULTZOA. LA REINETAKO FUNIKULARRA
CONJUNTO MONUMENTAL. FUNICULAR DE LA REINETA

BABES ARAUBIDEA — RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

Lurraldea / Territorio: BIZKAIA
Udalerria / Municipio: TRAPAGARAN / VALLE DE TRAPAGA

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

01
Planoa / Plano

ANEXO II

DESCRIPCIÓN

El funicular de La Reineta es el más largo de Euskal Herria y, a nivel estatal, el segundo, tras el funicular de Bulnes (Asturias) inaugurado el 21 de diciembre de 2000. Las obras fueron dirigidas por el ingeniero Francisco Guinea según los proyectos de las estaciones del arquitecto Diego Basterra. La autorización definitiva del Ministerio de Fomento para su puesta en servicio es de fecha 16 de noviembre de 1926, sin embargo, fue inaugurado con carácter provisional el 24 de septiembre de 1926. La firma suiza Von Roll, especialista del sector, equipó los elementos del sistema de tracción de la línea que cuenta con una longitud total de 1.179 metros.

La instalación del funicular que nos ocupa es de tracción eléctrica consta de dos vehículos en plataforma horizontal 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 se realiza en ancho de vía de 1,20 metros, sobre losa de hormigón y dispone de viaductos y trincheras excavadas en roca para superar la carretera de acceso a La Reineta así como la orografía. En la mitad del recorrido, la vía se desdobla en dos –sistema de cruce del ingeniero Suizo Roman Abt– para permitir el cruce de los vehículos.

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 izquierdo en sentido ascendente existe un paso peatonal escalonado para trabajos de inspección o mantenimiento que se prolonga en vuelo sobre los viaductos.

El soporte viario del trazado comprende las siguientes obras de fábrica: un viaducto con dos arcos de medio punto de 10 m de luz y 15 m de altura, con sus muros de acompañamiento; un paso inferior a la carretera de La Arboleda, de 8 m de altura y 4,5 m de luz, seguido de un muro de contención de ésta de 12 m de altura y 80 m de longitud; un paso superior oblicuo a la citada carretera y un segundo viaducto en curva, con cuatro arcos de medio punto de 10 m de luz y 15 m de altura, con sus muros de acompañamiento, viaducto que, cimentado sobre terreno firme, salva una zona de terreno corredizo.

La parte en terraplén está ejecutada con muros de mampostería hidráulica.

Sistema de tracción.

El sistema de tracción se ubica en la estación superior en una sala subterránea para no obstaculizar la entrada y salida de vehículos a las plataformas. El movimiento lo imprime un motor que, mediante dos fases de reducción, acciona la polea motriz que a su vez, mueve el cable de tracción.

El motor mueve el eje en que se alojan los volantes de freno y un piñón dentado que engrana con una rueda dentada. El piñón y la rueda se integran en una caja cerrada autolubricada constituyendo la primera fase de reducción.

En la segunda fase de reducción, un piñón montado en el mismo eje de la rueda anterior, engrana con la parte dentada de la polea motriz de 3.700 mm de diámetro (esta reducción se realiza sin caja de protección).

El arrastre del cable tractor lo realiza la polea motriz de 3.700 mm de diámetro que consta de una parte dentada y otra acanalada para esta función. El sistema se completa con dos contrapoleas de reenvío, que contribuyen 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 en su origen contaba con un motor trifásico asíncrono con una potencia de 150 CV a 575 r.p.m. construido en Baden (Suiza) por la casa Brown Boveri. Con el paso del tiempo, el motor ha sido sustituido por uno construido por la casa Indar (Beasain) que actúa como freno eléctrico, manteniendo estable la velocidad en caso de que el vehículo descendente lleve más carga que el ascendente y que imprime una velocidad de servicio al conjunto de 2 m/s.

El cable tractor original era de tipo torsión, de 35 mm de diámetro, compuesto de nueve cables de acero de 16 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 la marcha así como el sistema de frenado. Se conservan los volantes de mando originales y se ha incorporado un panel de mando y regulación automático.

El sistema de frenado original se compone de freno de servicio y emergencia, dispositivos mecánicos de tipo mordaza cuya acción corresponde a la fuerza de rozamiento que imprimían unas zapatas de madera sobre los volantes de freno. Las zapatas de madera han sido sustituidas por unas nuevas con compuestos sintéticos y además de ello se ha incorporado un freno electromagnético.

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.

Los vehículos fueron diseñados tanto para el transporte de viajeros como para el de mercancías y en este hecho reside la principal singularidad del funicular de La Reineta. Para ofrecer este doble servicio, los dos vehículos disponen de dos plataformas horizontales y sobre ellas se asientan las cajas para el transporte de pasajeros, que pueden ser retiradas para dejar libre la plataforma horizontal y así transportar grandes cargas. Para retirar las cajas ambas estaciones cuentan con grúas puente.

Los bastidores son metálicos y fueron construidos en los talleres de Lucien Von Roll de Berna (Suiza). Tienen una capacidad de carga máxima de 9.000 kg. Las plataformas horizontales miden 8,50 metros de longitud y 3,10 metros de ancho, ofreciendo una superficie útil de 26,6 m^2.

Las cajas originales eran de madera y se dividían en: tres compartimentos cerrados (el primero contaba con espacio reservado al conductor), una amplia plataforma cubierta con bancos corridos y espacio para transportar grandes bultos y un balcón abierto en el que viajaba el conductor.

Las cajas originales han sido sustituidas y, una de ellas, trasladada al Museo del Ferrocarril. Las nuevas cajas han sido fabricadas por la empresa Irizar (Ormaiztegi) con puertas automatizadas, sistema de calefacción, aire acondicionado y decoradas con la imagen corporativa de EuskoTren.

Características técnicas.

Altitud estación inferior: 62 m sobre el nivel del mar.

Altitud estación superior: 404 m sobre el nivel del mar.

Longitud del recorrido: 1.179 m.

Desnivel: 342 m.

Pendiente mínima / máxima: 23,85% / 44,70%.

Motor eléctrico: Indar (Beasain).

Accionamiento: Von Roll de dos reducciones.

Velocidad de servicio: 2 m/s.

Trazado: alineación recta.

Ancho de vía: 1,2 m.

Montaje: traviesas metálicas sobre losa de hormigón.

Estaciones.

Las estaciones se encuentran al inicio y final de la línea; son de estilo neovasco y fueron construidas según los proyectos realizados por el arquitecto Diego Basterra. Su diseño es similar y las dos estaciones presentan en el ángulo derecho de la fachada principal un pequeño torreón de sillería rematado con una escultura que representa un águila.

Los volúmenes presentan cubierta a dos aguas de teja cerámica y un perfil de planta baja más una y bajo cubierta. Cuentan con dos accesos en su fachada principal: el peatonal y un gran portón para el acceso de vehículos. El acceso peatonal a las estaciones se protege con un pórtico en planta baja añadido al volumen principal. Las fachadas están compuestas por zócalo almohadillado y mampostería raseada con falsos entramados de carácter decorativo en la parte superior.

La estación superior posee una terraza sobre los andenes, un taller para la realización de trabajos de mantenimiento y en sus sótanos se encuentra la maquinaria del funicular.

Exteriormente, las fachadas no muestran importantes signos de envejecimiento derivados del paso del tiempo y su conservación general es buena con algunas modificaciones.

Interiormente, disponen de un amplio espacio en el que pueden retirarse las cajas de pasajeros en caso necesario y para ello, cuentan con grúas puentes con un pequeño motor eléctrico que facilita el trabajo.

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 de la Reineta del Valle de Trápaga-Trapagaran 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. 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 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. 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, de Patrimonio Cultural Vasco.

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 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco.

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 el artículo 36 y 40 de la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco.

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 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, en sus artículos 20 y 35, y en los artículos 24 y 199 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, para los bienes inmuebles.

– La Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, en sus artículos 37 y siguientes para los bienes muebles.

Así mismo, en aplicación de la lo dispuesto en la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, 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 de 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 Bizkaia, 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 Bizkaia. 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 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, 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, procurando que sean compatibles con lo previsto en el presente régimen de protección.

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	Calle Funicular, 30 –barrio Escontrilla–
AR2	Estación superior	Barrio La Reineta (Long. -3°2' 56.3'' - Lat. 43°17' 32.8'')

Artículo 16.– Elementos de especial protección.

A los efectos de cumplimentar lo estipulado en el artículo 12.1.e) de la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, se considerarán como elementos de singular relevancia la volumetría, los espacios internos así como sus relaciones espaciales, los elementos de época (placas antiguas, protecciones, decoración, materiales, carpinterías, etc.) y las fachadas.

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 a lo establecido en el artículo 6 de este Régimen de Protección.

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.

– 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 igual diseño, 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 y organización estructural que supongan la subdivisión en pisos de los mismos.

– 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.

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	Viaducto 1	Long. -3°2’ 32.03’’ - Lat. 43°18’ 3. 33’’
02	Paso inferior bajo carretera	Long. -3°2’ 34.20’’ - Lat. 43°17’ 58.71’’
03	Paso superior sobre carretera	Long. -3°2’ 36.48’ ’ - Lat. 43°17’ 54.04’’
04	Viaducto 2	Long. -3°2’ 43.31’’ - Lat. 43°17’ 4 2.12’’

PL	Plataforma base
	PL.01 CIMENTACIÓN: Mampostería hidráulica.
	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 con raíles de cabeza triangular.
	- Polea de línea doble de Ø 290 mm.
	- Polea de línea sencilla de Ø 290 mm.
	- Polea de línea sencilla de Ø 385 mm.
	- 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 y flejes metálicos de soporte de poleas.

Artículo 22.– Elementos de especial protección.

A los efectos de cumplimentar lo estipulado en el artículo 12.1.e) de la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, 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.

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	Plataforma horizontal de los vehículos
	27.1.1 BASTIDOR
	Bastidor metálico de 7,95 m de longitud y distancia entre ejes de 5,20 m (2 unidades).
	Ejes de acero (4 unidades).
	Palanca de hierro fundido en forma de escuadra (2 unidades).
	– Elementos menores del bastidor:
	Rueda de acero lisa de Ø 500 mm y anchura 180 mm (4 unidades).
	Rueda de acero con doble pestaña de Ø 500 mm (4 unidades).
	27.1.2 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).

Ref.	Denominación
27.2	Sistema de tracción
	27.2.1 MOTOR
	– Motor Indar –Beasain– (1 unidad).
	– Bancada de hormigón (1 unidad).
	– Elementos menores:
	Estructura de acero de soporte del motor principal (1 unidad).
	27.2.2 PRIMERA FASE DE REDUCCIÓN
	– Volantes de freno (2 unidades).
	– Piñón dentado (1 unidad).
	– Rueda dentada (1 unidad).
	– Caja cerrada autolubricada (1 unidad).
	– Eje (1 unidad).
	– Bancadas de hormigón.
	27.2.3 SEGUNDA FASE DE REDUCCIÓN
	– Piñón dentado (1 unidad).
	– Polea motriz de Ø 3700 mm con acanaladuras y zona dentada (1 unidad).
	– Poleas de reenvío de triple acanaladura (2 unidades).
	– Eje de la segunda fase de reducción (1 unidad).
	– Eje de la polea motriz (1 unidad).
	– Ejes de las poleas de reenvío (2 unidades).
	– Bancadas de hormigón.
	– 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).
	– Elementos menores del sistema de mando y freno:
	Zapatas (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).
	– Dispositivo de control de posicionamiento de los vehículos (1 unidad).
	27.3.3 MOBILIARIO Y EQUIPAMIENTO
	– Placas y teléfono de época.

Artículo 28.– Elementos de especial protección.

A los efectos de cumplimentar lo estipulado en el artículo 12.1.e) de la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco, se considerarán como elementos de singular relevancia el carácter original de la infraestructura como objeto tecnológico, el modo de funcionamiento, las plataformas horizontales de los vehículos y placas de época.

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

Elemento

ESTACIÓN INFERIOR

Tipo de Patrimonio

ARQUITECTÓNICO

Localización

Calle Funicular, 30

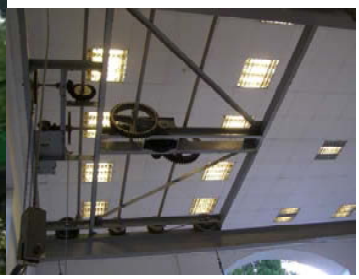
-barrio Escontrilla-











REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO
Elementos especial protección	Volumetría, espacios internos así como las relaciones espaciales, elementos de época (placas antiguas, protecciones, decoración, materiales, etc.) y fachadas.

FICHAS. PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

AR2

Elemento

ESTACIÓN SUPERIOR

Tipo de Patrimonio

ARQUITECTÓNICO

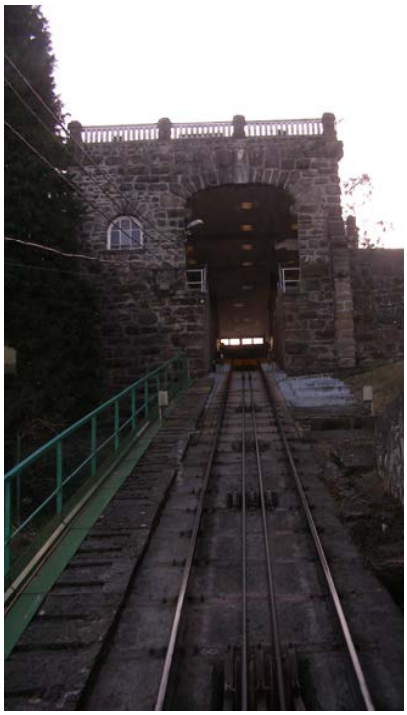
Localización

Barrio La Reineta

Long. -3° 2’ 56.3’’

Lat. 43° 17’ 32.8’’









REGULACIÓN

Régimen de protección	GENERAL
Régimen específico	PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO
Elementos especial protección	Volumetría, espacios internos así como las relaciones espaciales, elementos de época (placas antiguas, protecciones, decoración, materiales, etc.) y fachadas.

FICHAS. PATRIMONIO VIARIO Y FERROVIARIO

IDENTIFICACIÓN

Código de referencia

01

Elemento

VIADUCTO 1

Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO

Localización

Coordenadas geográficas:

longitud: -3° 2’ 32.03’’

latitud: 43° 18’ 3.33’’



Características

Viaducto de dos arcos de medio punto de 10 m de luz y 15 m de altura, con sus muros de acompañamiento.

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

PASO INFERIOR

Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO

Localización

Coordenadas geográficas:

longitud: -3° 2’ 34.20’’

latitud: 43° 17’ 58.71’



Características

Paso inferior a la carretera de La Arboleda, de 8 m de altura y 4,5 m de luz, seguido de un muro de contención de ésta de 12 m de altura y 80 m de longitud.

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

PASO SUPERIOR

Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO

Localización

Coordenadas geográficas:

longitud: -3° 2’ 36.48’’

latitud: 43° 17’ 54.04’’



Características	Paso superior oblicuo a la carretera de La Arboleda.

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

VIADUCTO 2

Tipo de Patrimonio

VIARIO Y FERROVIARIO

Localización

Coordenadas geográficas:

longitud: -3° 2’ 43.31’’

latitud: 43° 17’ 42.12’’



Características

Viaducto en curva, con cuatro arcos de medio punto de 10 m de luz y 15 m de altura, con sus muros de acompañamiento. Cimentado sobre terreno firme, salva una zona de terreno corredizo.

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

La parte en terraplén está ejecutada con muros de mampostería hidráulica.

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

PLATAFORMA HORIZONTAL

Subcódigos

27.1.1

27.1.2

Tipo de Patrimonio

MUEBLE

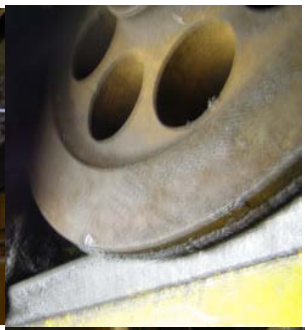


Subcódigo 27.1.1

BASTIDOR

Bastidor metálico construido en los talleres de Lucien Von Roll de Berna (Suiza) con una capacidad de carga máxima de 9000 kg. La plataforma horizontal mide 8,50 metros de longitud y 3,10 metros de ancho. Conserva su aspecto original y es un elemento representativo del funicular.







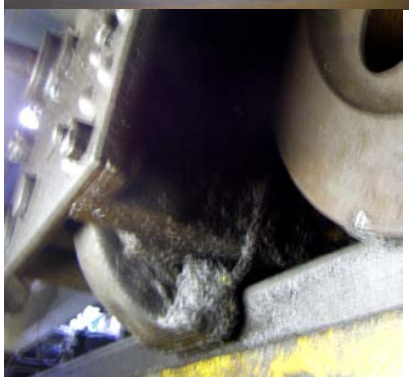


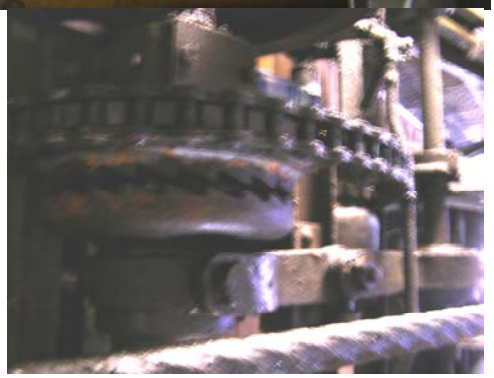
Subcódigo 27.1.2

ELEMENTOS DE ENGANCHE Y FRENO

El vehículo queda sujeto al cable tractor mediante un casquillo metálico. En caso de retroceso del cable por un posible destensamiento se desenganchan unos contrapesos que accionan el mecanismo de freno de emergencia mediante una transmisión de cadenas. Este sistema de freno, tipo Ruprecht, actúa sobre la vía por medio de mordazas y 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

El motor original ha sido sustituido y actualmente cuenta con uno marca Indar (Beasain) que actúa como freno eléctrico.

Subcódigo 27.2.2

PRIMERA FASE DE REDUCCIÓN

El motor mueve el eje en que se alojan los volantes de freno y un piñón dentado que engrana con una rueda dentada.

El piñón y la rueda se integran en una caja cerrada autolubricada que constituye la primera fase de reducción.

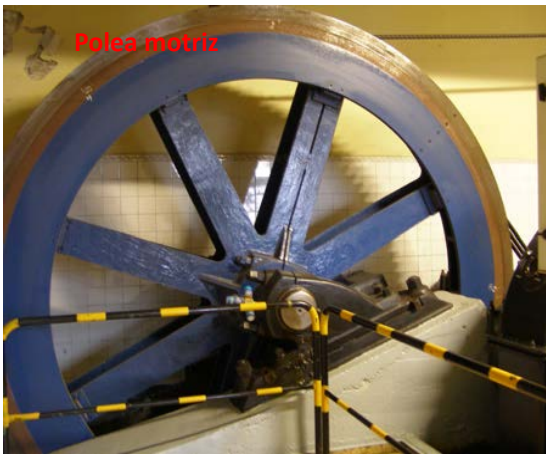


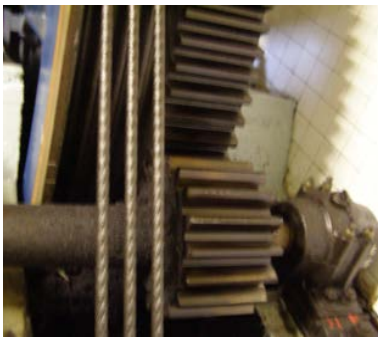
Subcódigo 27.2.3

SEGUNDA FASE REDUCCIÓN

En la segunda fase de reducción, un piñón montado en el mismo eje de la rueda anterior, engrana con la parte dentada de la polea motriz de 3700mm de diámetro (esta reducción se realiza sin caja de protección).

El sistema se completa con dos contrapoleas de reenvío, que contribuyen a aumentar la superficie de contacto del cable con la polea motriz y a guiar el cable 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

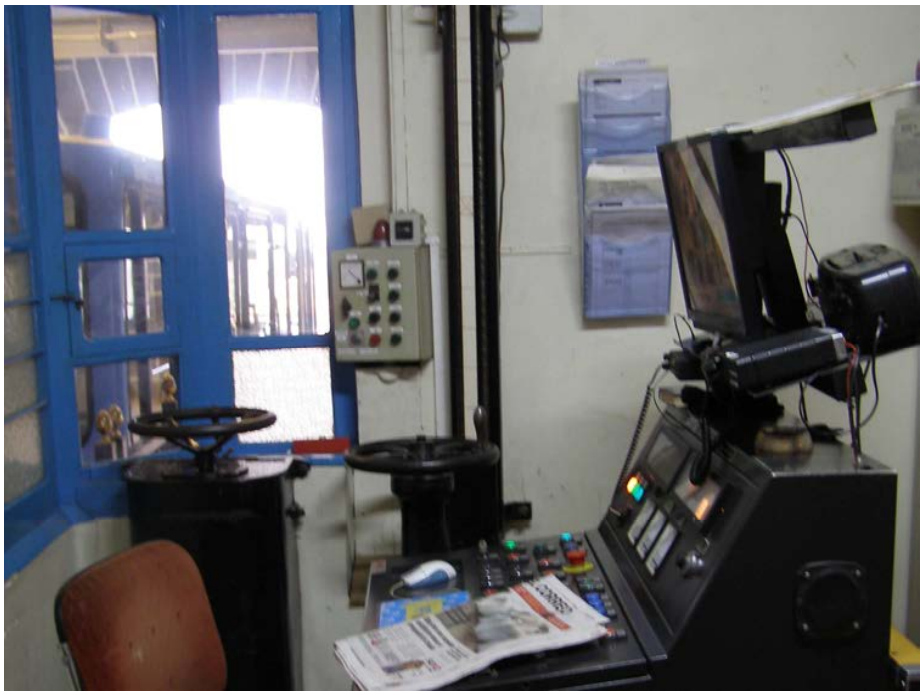
27.3.1

27.3.2

27.3.3

Tipo de Patrimonio

MUEBLE



Subcódigo 27.3.1

SISTEMA DE FRENADO

La instalación dispone de un puesto de mando situado en la estación superior desde el que se controla la marcha así como el sistema de frenado. Se conservan los volantes de mando originales y se ha incorporado un panel de mando automático.

Subcódigo 27.3.2

MANDOS Y CONTROLES





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.