

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA

4913

RESOLUCIÓN de 7 de noviembre de 2022, del Viceconsejero de Cultura, por la que se incoa y se somete a información pública y audiencia a las personas interesadas el expediente para la declaración de Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental, a favor del Ferrocarril Vasco-Navarro a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco.

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 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco que rige los procedimientos de declaración de bienes de interés cultural de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV).

Vistos los valores culturales del Ferrocarril Vasco-Navarro a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco y atendiendo a la propuesta de resolución presentada por los Servicios Técnicos del Centro de la CAPV de Patrimonio Cultural Vasco,

RESUELVO:

Primero.– Incoar el expediente de declaración como Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental a favor del Ferrocarril Vasco-Navarro a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco, teniendo en cuenta la delimitación que se establece en el Anexo I de la presente Resolución, así como la descripción que figura en el Anexo II, el régimen de protección que se incorpora en el Anexo III y los listados recogidos en los Anexos IV, V y VI.

La incoación de este expediente determinará respecto al Ferrocarril Vasco-Navarro a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco la aplicación inmediata y provisional del régimen particular de protección, así como del régimen común y específico previsto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, para los bienes de Protección Especial.

Segundo.– Abrir un período de información pública del expediente incoado para la declaración de Bien Cultural de Protección Especial, con la categoría de Conjunto Monumental, a favor del Ferrocarril Vasco-Navarro a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco en base a la delimitación que figura en el Anexo I, teniendo en cuenta la descripción del Anexo II, estableciendo el régimen particular de protección que se incorpora como Anexo III y observando los listados recogidos en los Anexos IV, V y VI, para que durante el plazo de 20 días contados a partir del día siguiente a la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del País Vasco, se puedan efectuar las alegaciones y presentar la documentación que se estime oportuna, tal y como previenen los artículos 82 y 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, encontrándose el expediente de manifiesto en el Centro de la CAPV de Patrimonio Cultural Vasco, sito en la Calle Donostia-San Sebastián n.º 1 de Vitoria-Gasteiz.

Tercero.– Hacer saber a los ayuntamientos afectados; a los Departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes, y de Movilidad y Ordenación del Territorio; a los Departamentos de la Diputación Foral de Álava de Cultura y Deporte, y de Medio Ambiente y Urbanismo que la incoación del presente procedimiento causa la suspensión para los

bienes inmuebles del otorgamiento de las licencias de parcelación, edificación o demolición en las zonas protegidas, así como de los efectos de las ya otorgadas, en los términos establecidos en el régimen de protección.

Las obras que por razón de fuerza mayor hubieran de realizarse con carácter inaplazable en los bienes y su entorno de protección precisarán, en todo caso, autorización de la correspondiente Diputación Foral.

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

Quinto.– Notificar la presente Resolución de incoación del expediente a los ayuntamientos afectados; al Departamento del Gobierno Vasco de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes; a la Agencia Vasca del Agua, Ura; a los Departamentos de la Diputación Foral de Gipuzkoa de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes y de Movilidad y Ordenación del Territorio; a los Departamentos de la Diputación Foral de Álava de Cultura y Deporte y de Medio Ambiente y Urbanismo; a la fundación del Museo Vasco del Ferrocarril y a D. Javier Suso.

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

En Vitoria-Gasteiz, a 7 de noviembre de 2022.

El Viceconsejero de Cultura,
ANDONI ITURBE AMOREBIETA.

ANEXO I

DELIMITACIÓN

El Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro se corresponde con el itinerario ferroviario original que discurría por la CAPV y que fue ejecutado en dos tramos:

– Tramo 1: de Vitoria-Gasteiz a Leintz-Gatzaga y, posteriormente, de Leintz-Gatzaga a Bergara (incluido el ramal a Oñati).

– Tramo 2: de Vitoria-Gasteiz a Campezo/Kanpezu (incluido el ramal a Estíbaliz).

En los planos adjuntos, se ha grafiado el trazado original completo de 110,5 km, distinguiendo entre aquellos tramos cuya explanación aún se conserva legible sobre el territorio o es susceptible de recuperación (grafiados en línea continua) y aquellos tramos actualmente desaparecidos por la ocupación de nuevos usos del suelo (grafiados en línea discontinua).

Los bienes protegidos del Conjunto Monumental, así como aquellos elementos desaparecidos quedan identificados en la documentación gráfica y en los listados de los anexos IV, V y VI mediante el código (D)-XX-YY-00, donde:

D: Desaparecido.

XX: Municipio.

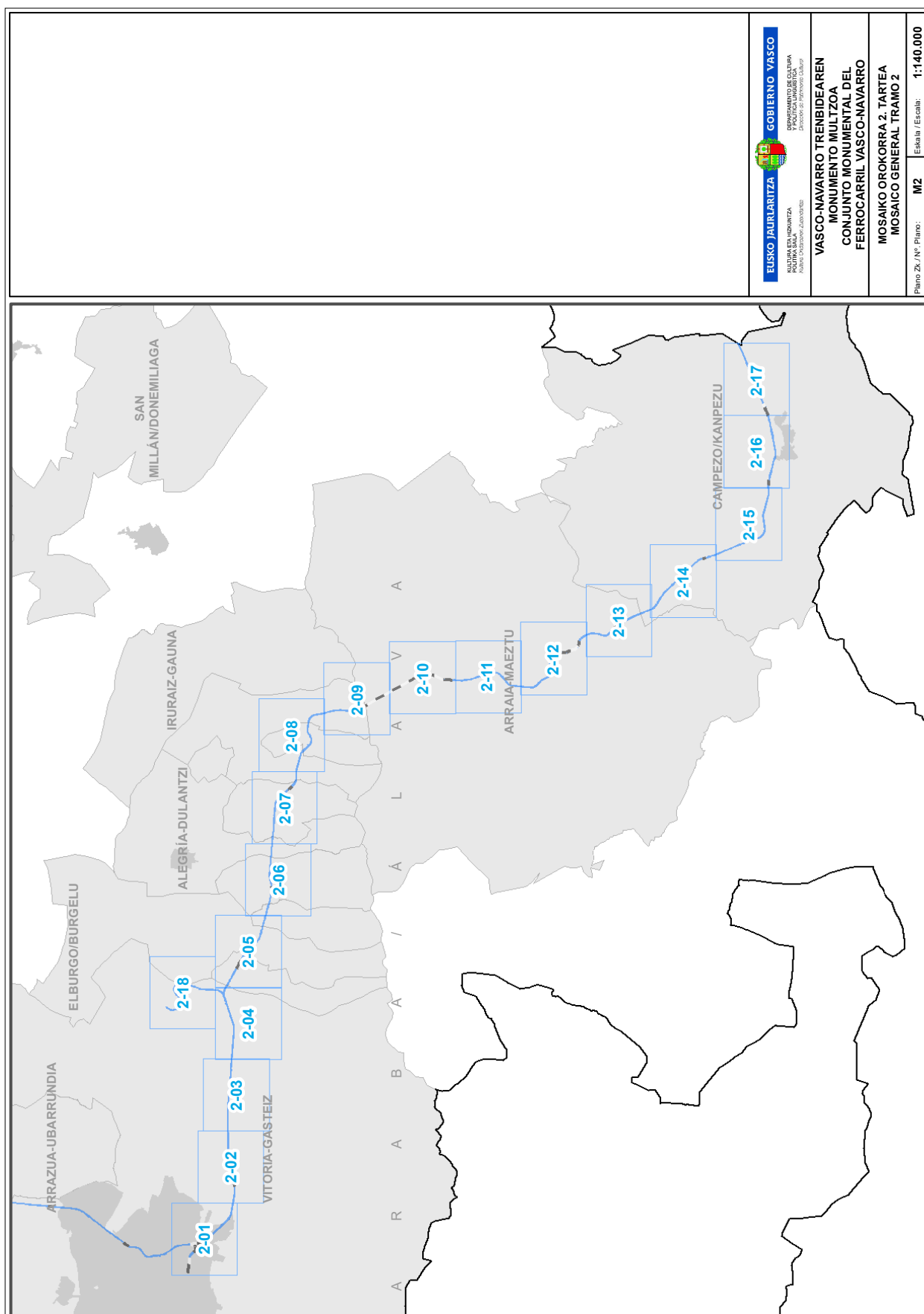
YY: Tipología del bien.

(TR: Trazado; OC: Obra civil; AR: Arquitectura; EC Elemento complementario).

00.– N.º identificativo correlativo.

Para garantizar la protección de los valores patrimoniales de estos bienes, así como los de todo el conjunto, el régimen de protección del Anexo III establece una zonificación en base a los entornos de protección más inmediato de los bienes y a una zona de salvaguarda general.

Esta delimitación garantiza así la interconexión de todos los elementos del complejo sistema ferroviario, la interpretación del itinerario y del papel de cada elemento en relación a la actividad ferroviaria y la protección de la influencia funcional y/o visual de la línea del ferrocarril sobre el territorio y el paisaje.

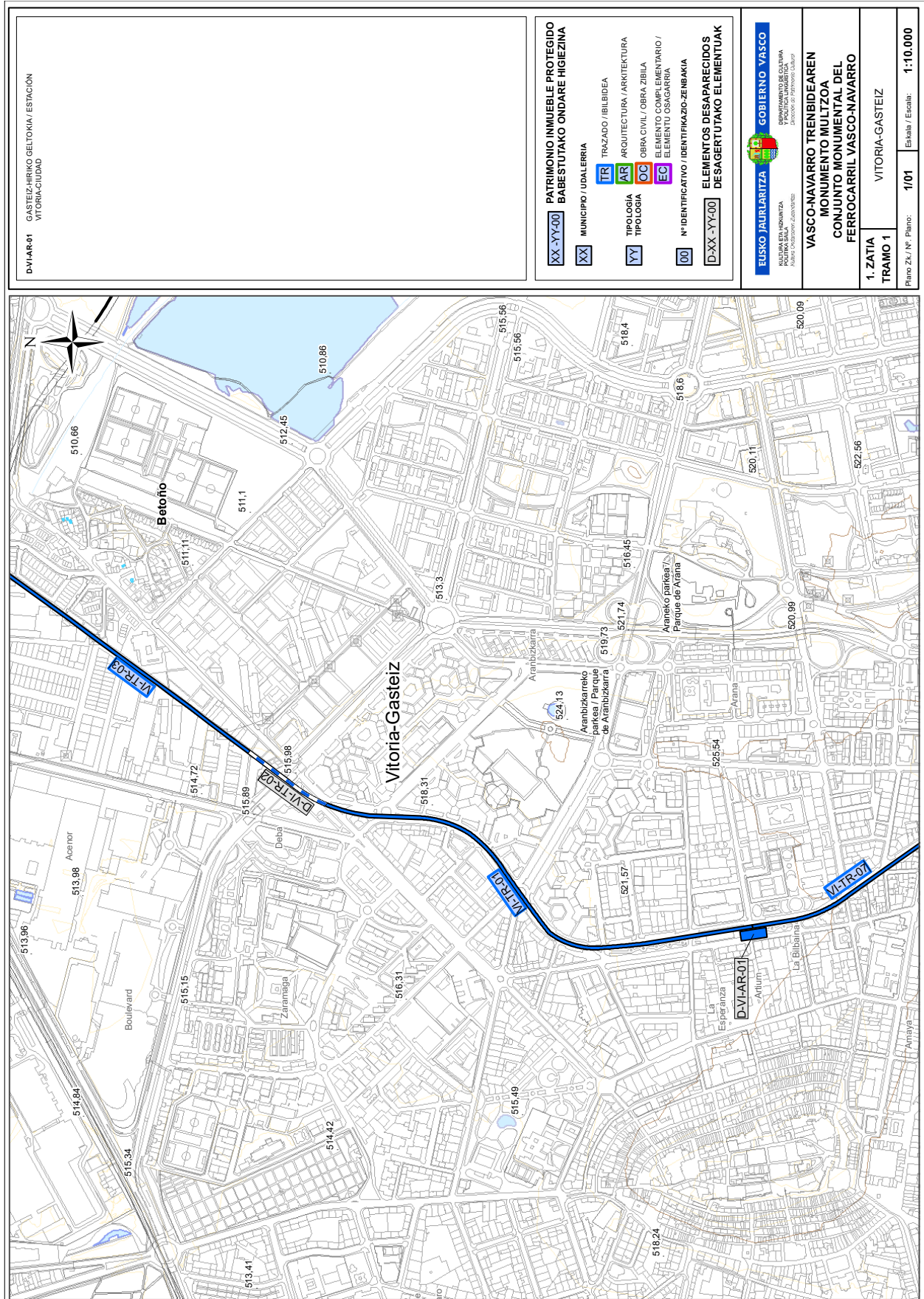


EUSKO JAURLARITZA
 GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
 SERVICIO DE PROYECTOS DE OBRAS DE FERROVIARIAS

VASCO-NAVARRO TRENDEIDAREN MONUMENTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

MOSAICO OROKORRA 2. TARTEA
MOSAICO GENERAL TRAMO 2

Plano ZK / N.º Plano: **M2** Eskala / Escala: **1:140.000**



DVI-AR-01
GASTEIZ-HIRKO GELOTOKIA / ESTACION
VITORIA-CIUDAD

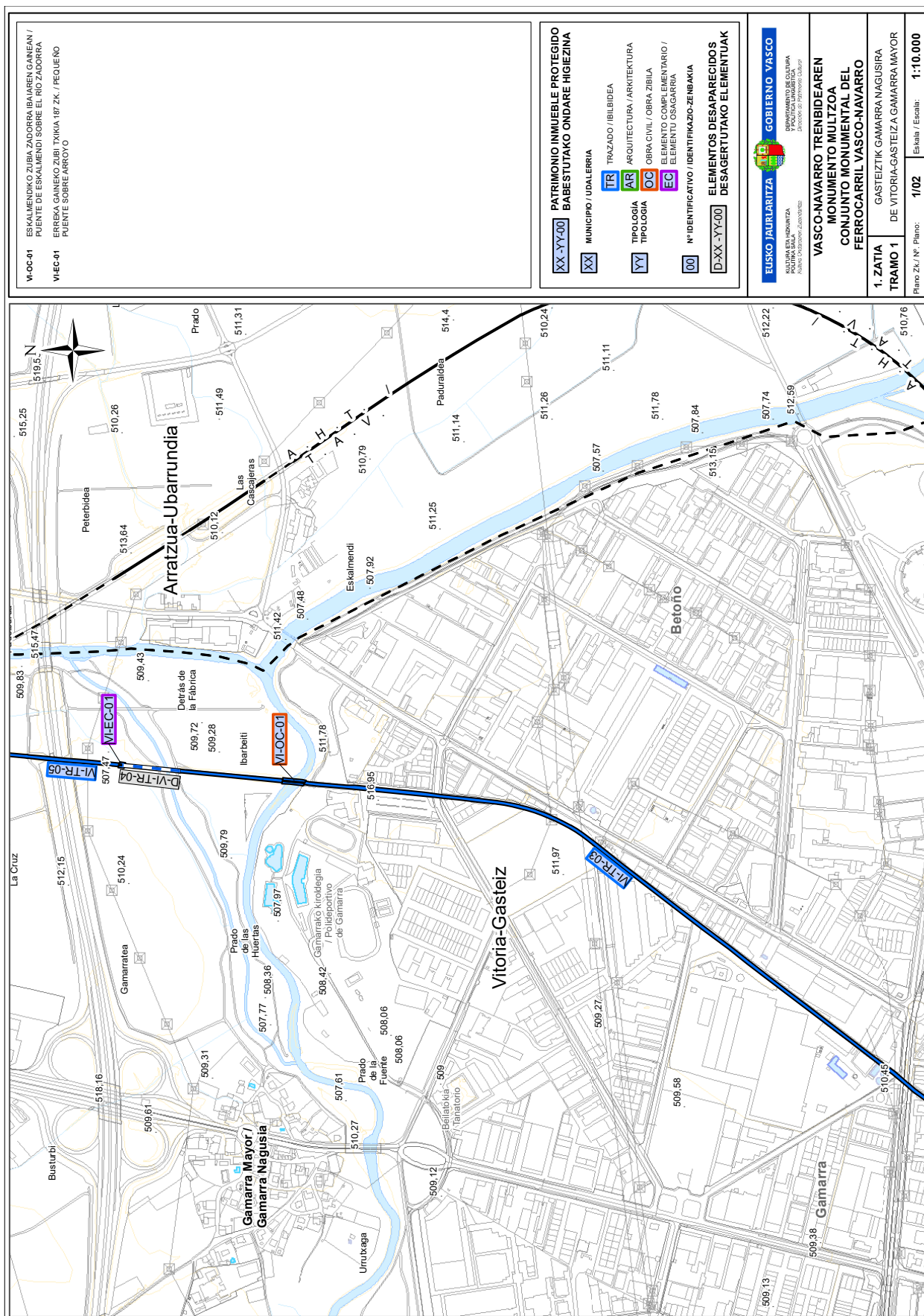
- XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA
- XX MUNICIPIO / UDALERIA
- YY TIPOLOGIA
TIPOLOGIA
- 00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
- D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS
DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA
 KULTURAREN HEZKUNTZA
 Y POLITIKA LINGÜÍSTICA
 DEPARTAMENTU KULTURAREN

**VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN
 MONUMENTO MULTZOA
 CONJUNTO MONUMENTAL DEL
 FERROCARRIL VASCO-NAVARRO**

1. ZATIA
 TRAMO 1
 VITORIA-GASTEIZ

Plano Zk / Nº. Plano: 1/01
 Eskala / Escala: 1:10.000



V-LOC-01 ESKALMENDIKO ZUBIA ZADORRA/BAIAREN GAREAN /
V-LEC-01 PUENTE DE ESKALMENDI SOBRE EL RIO ZADORRA
 ERSKA GANIKO ZUBI TXIKIA 187 ZK. / PEQUEÑO
 PUENTE SOBRE ARROYO

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONGARE HIGEZINA

XX MUNICIPIO / UDALLERIA

TR TRAZADO /IBILBIDEA

AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA

OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA

EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO /
ELEMENTU OSAGARRIA

00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

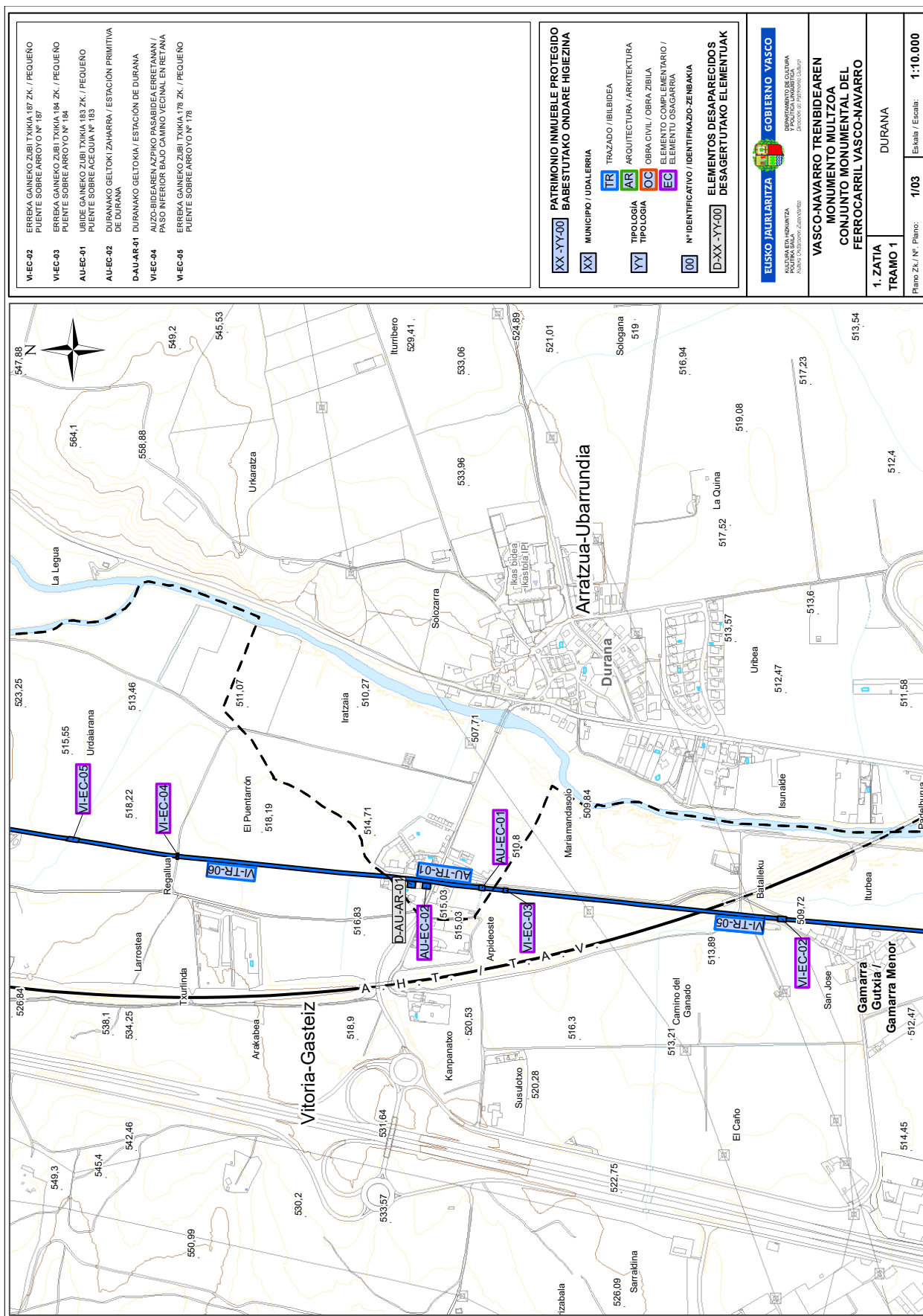
D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS /
DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 KULTURAREN HEZKUNTZA
 DEPARTAMENTUA / KULTURAREN
 HEZKUNTZA DEPARTAMENTUA

**VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN
 MONUMENTO MULTZOA
 CONJUNTO MONUMENTAL DEL
 FERROCARRIL VASCO-NAVARRO**

1. ZATIA GASTEIZTIK GAMARRA NAGUSIRA
TRAMO 1 DE VITORIA-GASTEIZA GAMARRA MAYOR

Plano Zk. / Nº. Plano: **1/02** Eskala / Escala: **1:10.000**



VIEC-02 ERREKA GANeko ZUBI TXIKIA 187 ZK. / PEQUEÑO PUNTE SOBRE ARROYO Nº 187

VIEC-03 ERREKA GANeko ZUBI TXIKIA 184 ZK. / PEQUEÑO PUNTE SOBRE ARROYO Nº 184

AUJEC-01 URIDE GANeko ZUBI TXIKIA 183 ZK. / PEQUEÑO PUNTE SOBRE ACEQUIA Nº 183

AUJEC-02 DURANAKO BELTOKI ZAHARRA / ESTACIÓN PRIMITIVA DE DURANA

DAUAR-01 DURANAKO BELTOKIA / ESTACIÓN DE DURANA

VIEC-04 AIZO-BIDEAREN AZPIKO PASABIDEA ERRETANAN / PASO INFERIOR BAJO CAMINO VECINAL EN RETANA

VIEC-05 ERREKA GANeko ZUBI TXIKIA 178 ZK. / PEQUEÑO PUNTE SOBRE ARROYO Nº 178

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO / BASTUTAKO ONGARE HIEZINA

XX MUNICIPIO / UDALERIA

YY TIPOLOGIA / TIPOLOGIA

00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

TR TRAZADO /IBILBIDEA

AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA

OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA

EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA

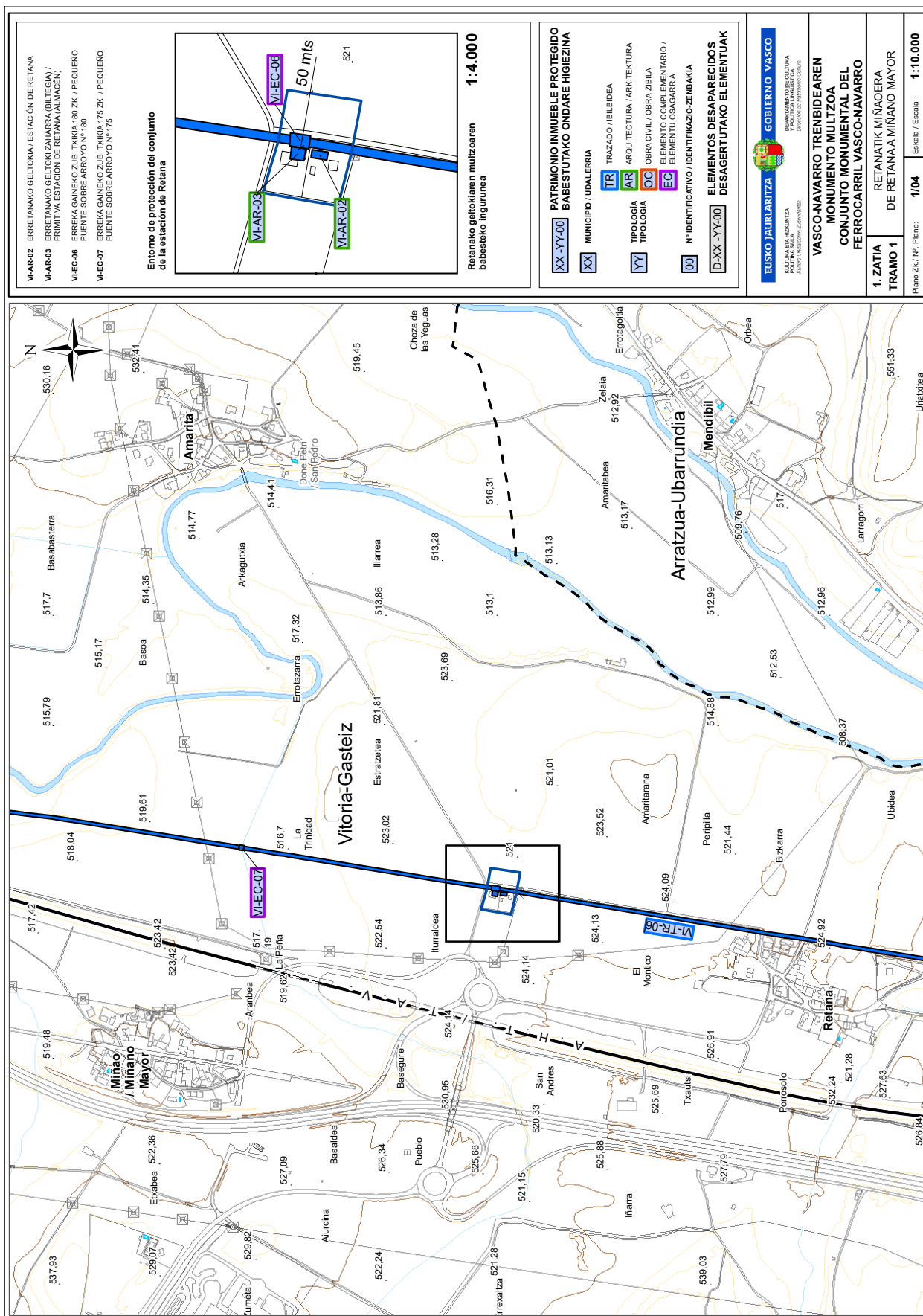
EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO
 DEPARTAMENTU KULTURAREN ETORRIEN

VASCO-NAVARRO TREN BIDEAREN MONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

1. ZATIA DURANA

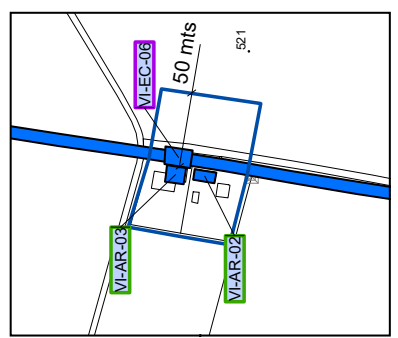
TRAMO 1 Etakala / Escala: **1:10.000**

Plano Zk / Nº Plano: **1/03**



- VI-AR-02 ERRETANAKO BELTOKIA / ESTACIÓN DE RETANA
- VI-AR-03 ERRETANAKO BELTOKI ZAHARRA (BLTEGIA) / PRIMITIVA ESTACIÓN DE RETANA (ALMACÉN)
- VI-EC-06 ERREKA GAINEKO ZUBI TXIKIA 180 ZK. / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO N.º 180
- VI-EC-07 ERREKA GAINEKO ZUBI TXIKIA 175 ZK. / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO N.º 175

Entorno de protección del conjunto de la estación de Retana



Retanako geltokietan multzoaren babesteko ingurunea **1:4.000**

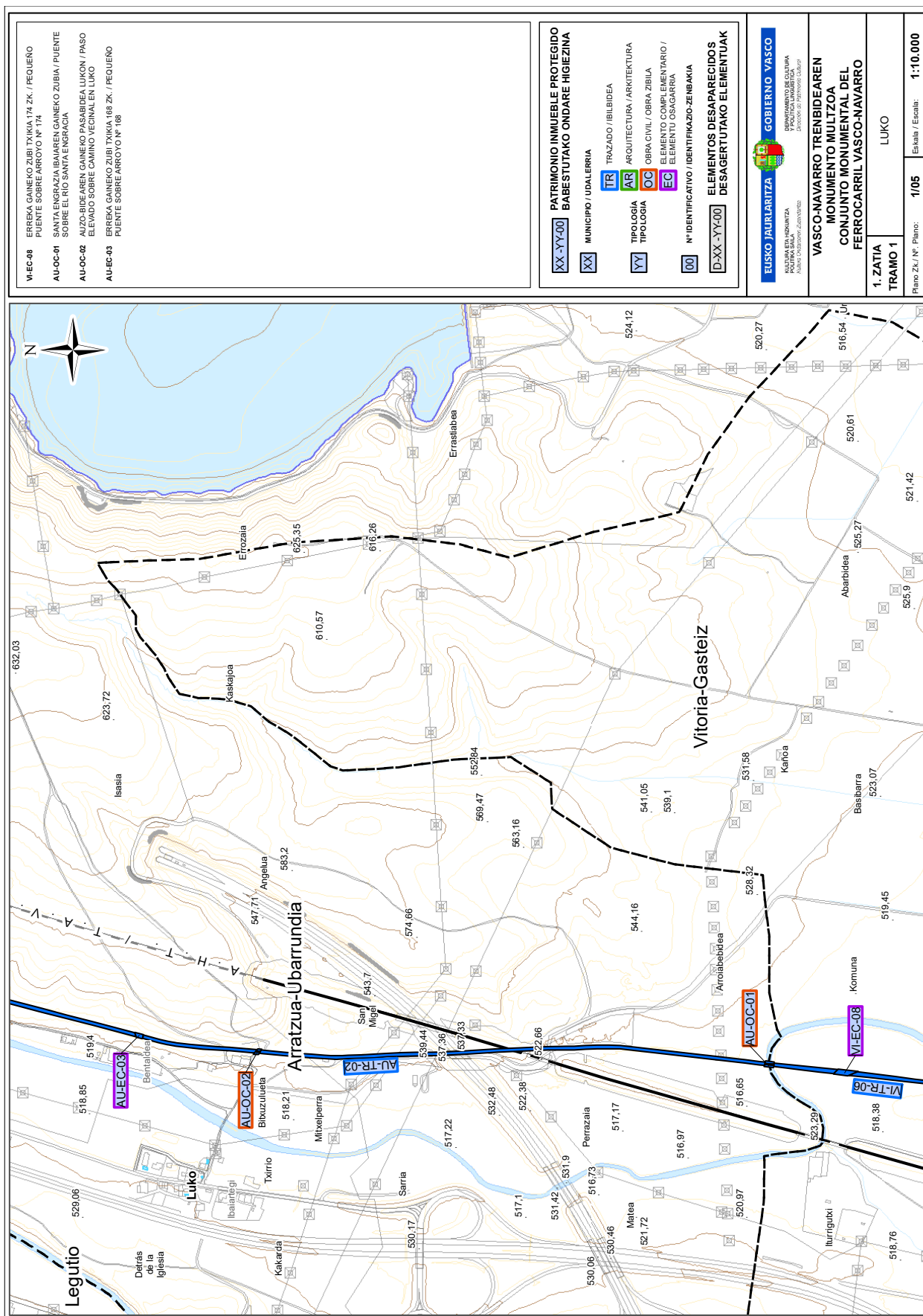
- XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO / BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA
- XX MUNICIPIO / UDALLERIA
- TR TRAZADO /IBILBIDEA
- AR ARQUITECTURA /ARKITEKTURA
- YY TIPOLOGIA / TIPOLOGIA
- OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
- EC ELEMENTU COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA
- 00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
- D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO
 EUSKO LEGIARITZA / GOVERNAMENTO DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO

VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

1. ZATIA RETANATIK MIÑAOERA
TRAMO 1 DE RETANA A MIÑANO MAYOR

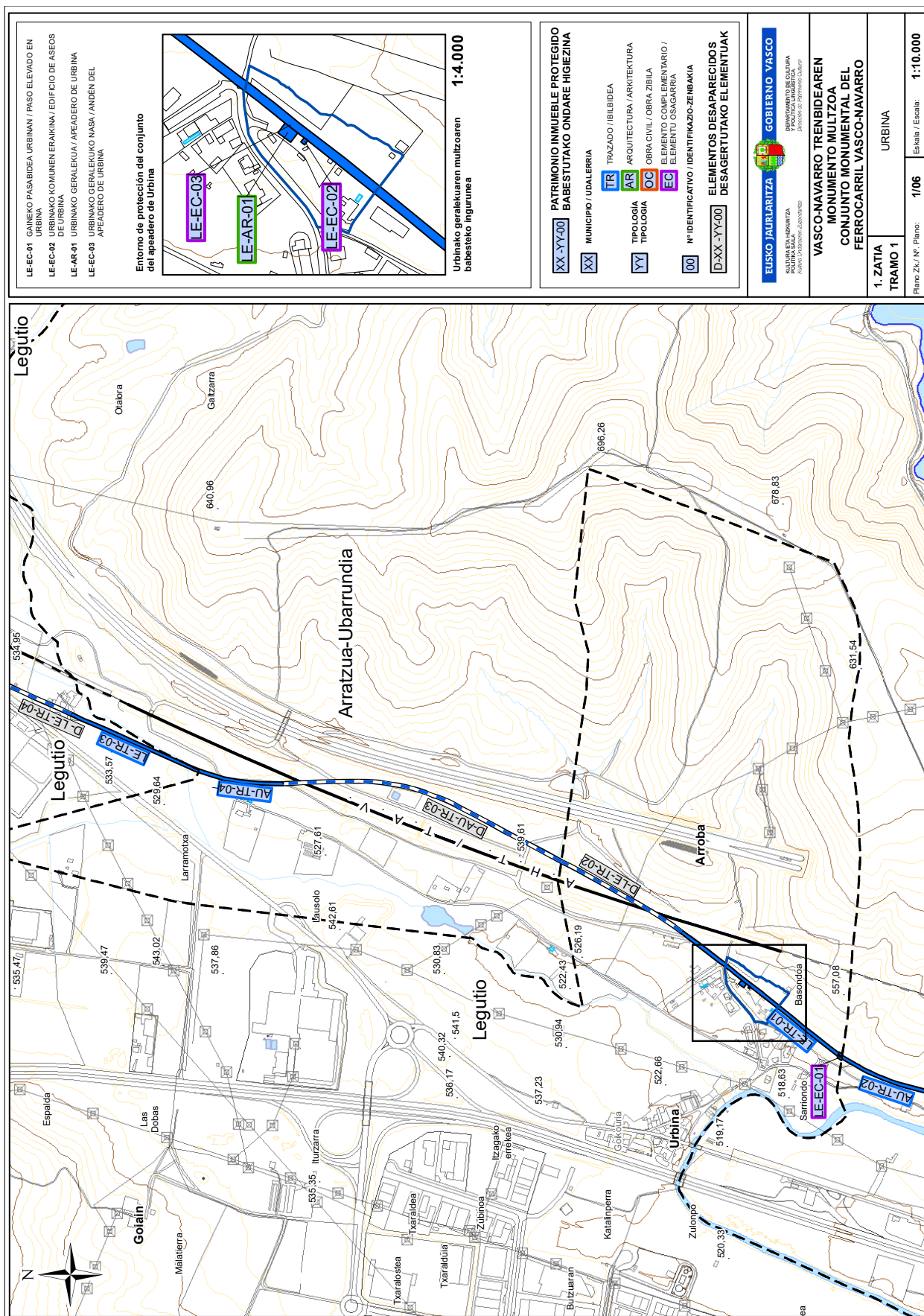
Plano Zk. / N.º Plano: 1/04 Eskala / Escala: 1:10.000



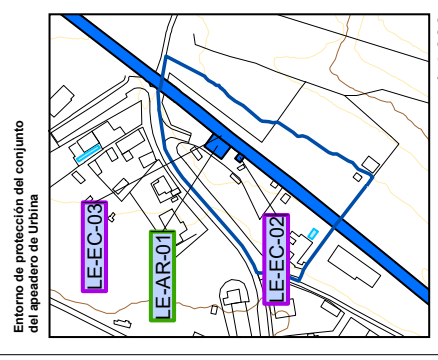
W-EC-08 ERREKA GAINEKO ZIBI TXIKIA 174 ZK. / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO N.º 174
 AU-OC-04 SANTA ENGRASIA ISAMAREN GAINEKO ZUBIA / PUENTE SOBRE EL RÍO SANTA ENGRACIA
 AU-OC-02 AUZO-BIDEAREN GAINEKO PASABIDEA LUKON / PASO ELEVADO SOBRE CAMINO VECINAL EN LUKO
 AU-EC-03 ERREKA GAINEKO ZIBI TXIKIA 188 ZK. / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO N.º 188

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONGDARE HIEZINA
XX MUNICIPIO / UDALERIA
TR TRAZADO / BILBIDEA
AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA
00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA
 KULTURAREN HEZKUNTZA ETORRIEN POLITIKA
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA
VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTAL MULTZOAREN FERROCARRIL VASCO-NAVARRO
 1. ZATIA LUKO
 Plano Zk. / N.º Plano: 1/05 Etkala / Escala: 1:10.000



LE-EC-01 GAIKEKO PASA BIDEA URBINAN / PASO ELEVADO EN URBINA
 LE-EC-02 URBINAKO KOMUNEN ERAIKINA / EDIFICIO DE ASEOS DE URBINA
 LE-AR-01 URBINAKO GERALEKUA / APEADERO DE URBINA
 LE-EC-03 URBINAKO GERALEKUA NASKA / ANDÉN DEL APEADERO DE URBINA



Urbina goraletxearen multzoaren babesleku ingurunea
 1:4.000

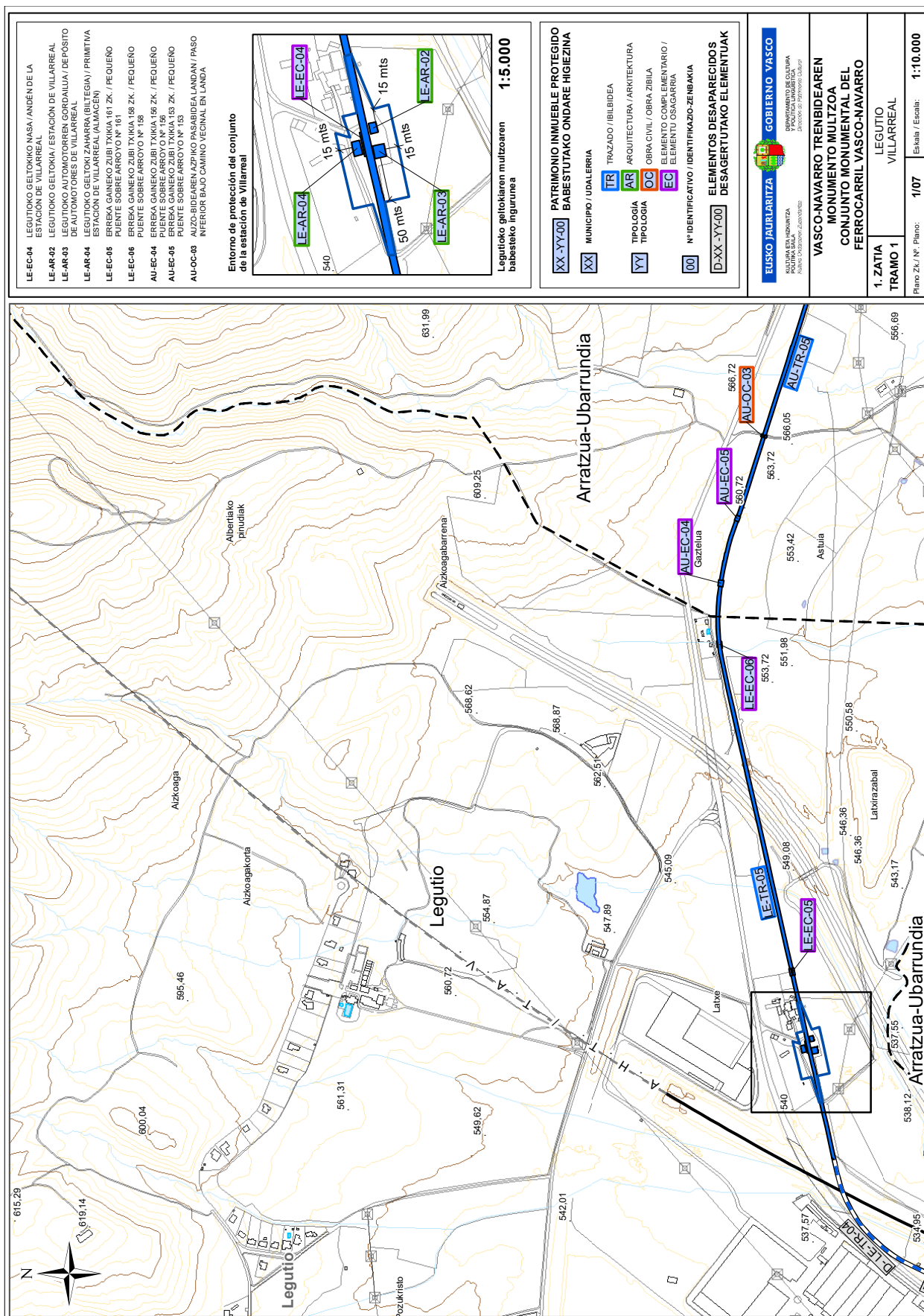
- PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO**
BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA
- XX-YY-00 MUNICIPIO / UDALERIA
 - TR TRAZADO /IBILBIDEA
 - AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
 - OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
 - EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA
 - 00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
 - D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

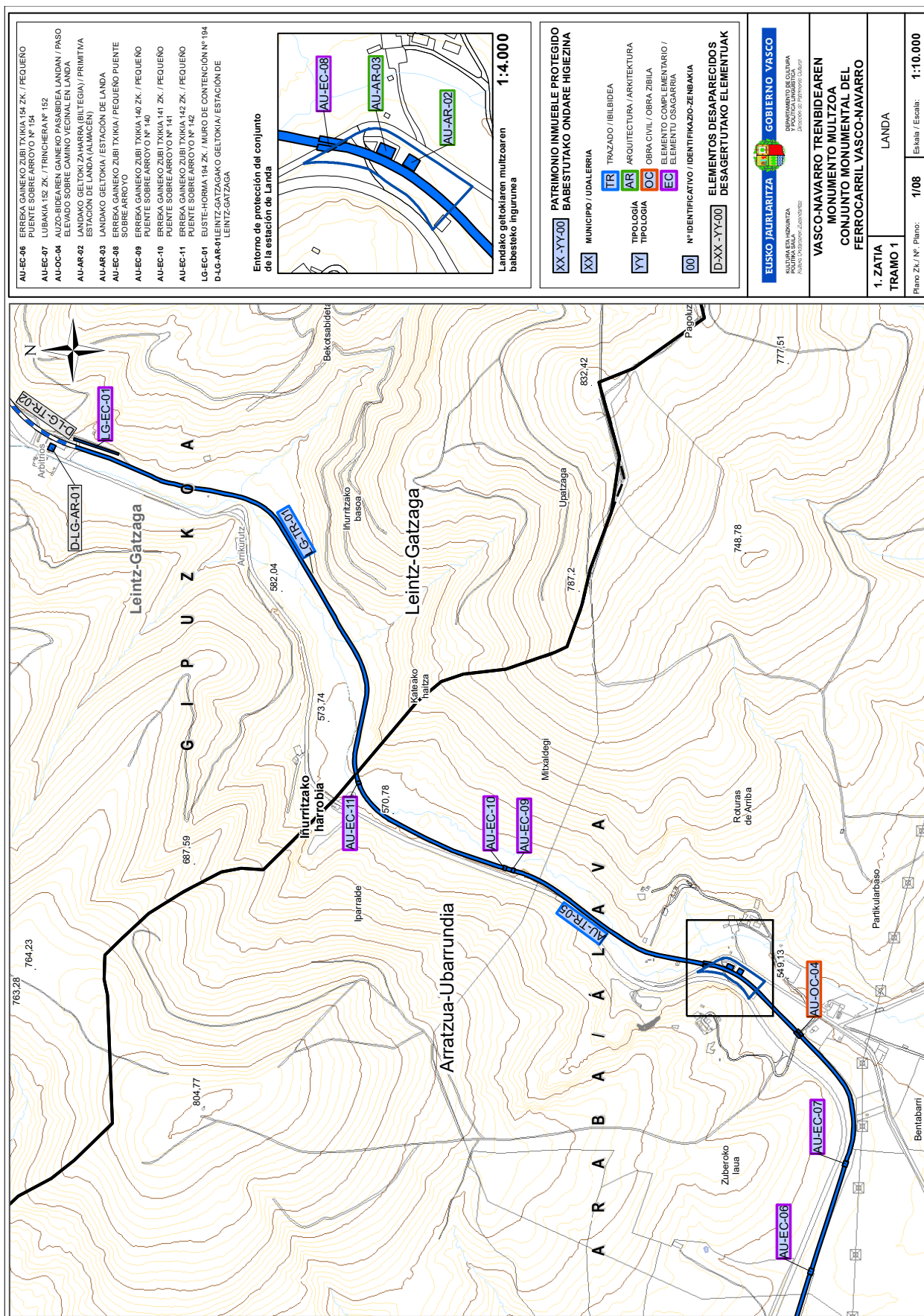
EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO
 DEPARTAMENTU KULTURAREN ETORRIEN

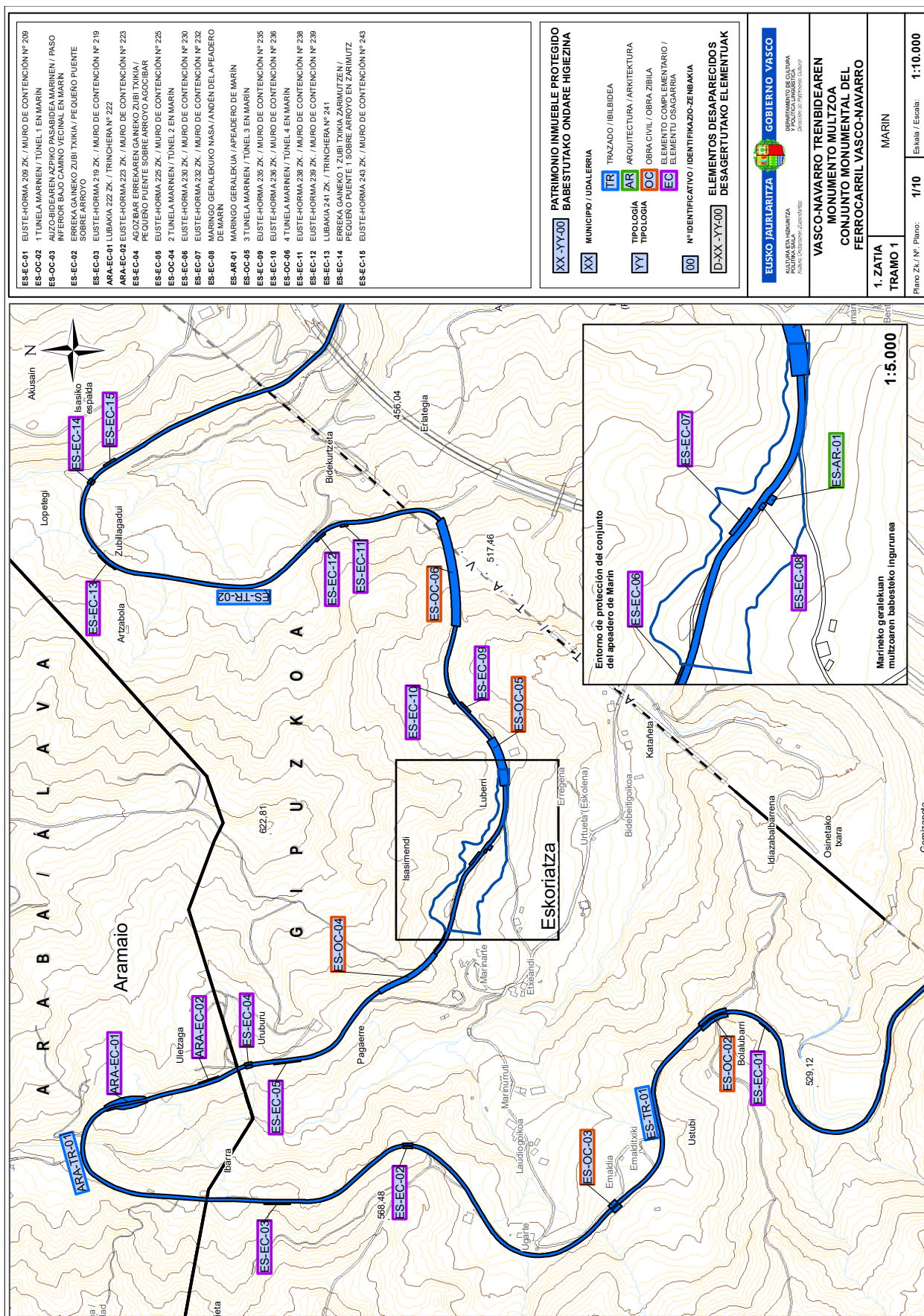
VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

1. ZATIA URBINA
 TRAMO 1

Plano 2/a / N.º Plano: 1/06 Etxalda / Etxalbi: 1:10.000







- ES-EC-01 EUSTE-HORMA 208 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 208
- ES-OC-02 1 TUNELA MARINEN / TUNEL 1 EN MARIN
- ES-OC-03 AUZO-BIDEAREN AZPIKO PASABIDEA MARINEN / PASO INFERIOR BAJO CAMINO VECINAL EN MARIN
- ES-EC-02 ERREKA GAINEKO ZUBI TXIKIA / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO
- ES-EC-03 EUSTE-HORMA 218 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 218
- ARA-EC-01 LUBAKA 222 ZK. / TRINCHERA Nº 222
- ARA-EC-02 EUSTE-HORMA 228 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 223
- ES-EC-04 AGOZBAR ERREKAREN GAINEKO ZUBI TXIKIA / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO AGOZBAR
- ES-EC-05 EUSTE-HORMA 228 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 225
- ES-OC-04 2 TUNELA MARINEN / TUNEL 2 EN MARIN
- ES-EC-06 EUSTE-HORMA 238 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 238
- ES-OC-07 EUSTE-HORMA 238 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 232
- ES-EC-08 MARIÑO GERALERKOKO NASAI ANDEN DELA PEADERO DE MARIN
- ES-AR-01 MARIÑO GERALERKUA / APEADERO DE MARIN
- ES-OC-05 3 TUNELA MARINEN / TUNEL 3 EN MARIN
- ES-EC-09 EUSTE-HORMA 238 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 235
- ES-OC-10 EUSTE-HORMA 238 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 238
- ES-OC-06 4 TUNELA MARINEN / TUNEL 4 EN MARIN
- ES-EC-11 EUSTE-HORMA 238 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 238
- ES-EC-12 EUSTE-HORMA 238 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 238
- ES-EC-13 LUBAKA 241 ZK. / TRINCHERA Nº 241
- ES-EC-14 ERREKA GAINEKO 1 ZUBI TXIKIA / SAKUNTZEN / PEQUEÑO PUENTE 1 SOBRE ARROYO EN ZARIMITZ
- ES-EC-15 EUSTE-HORMA 248 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 248

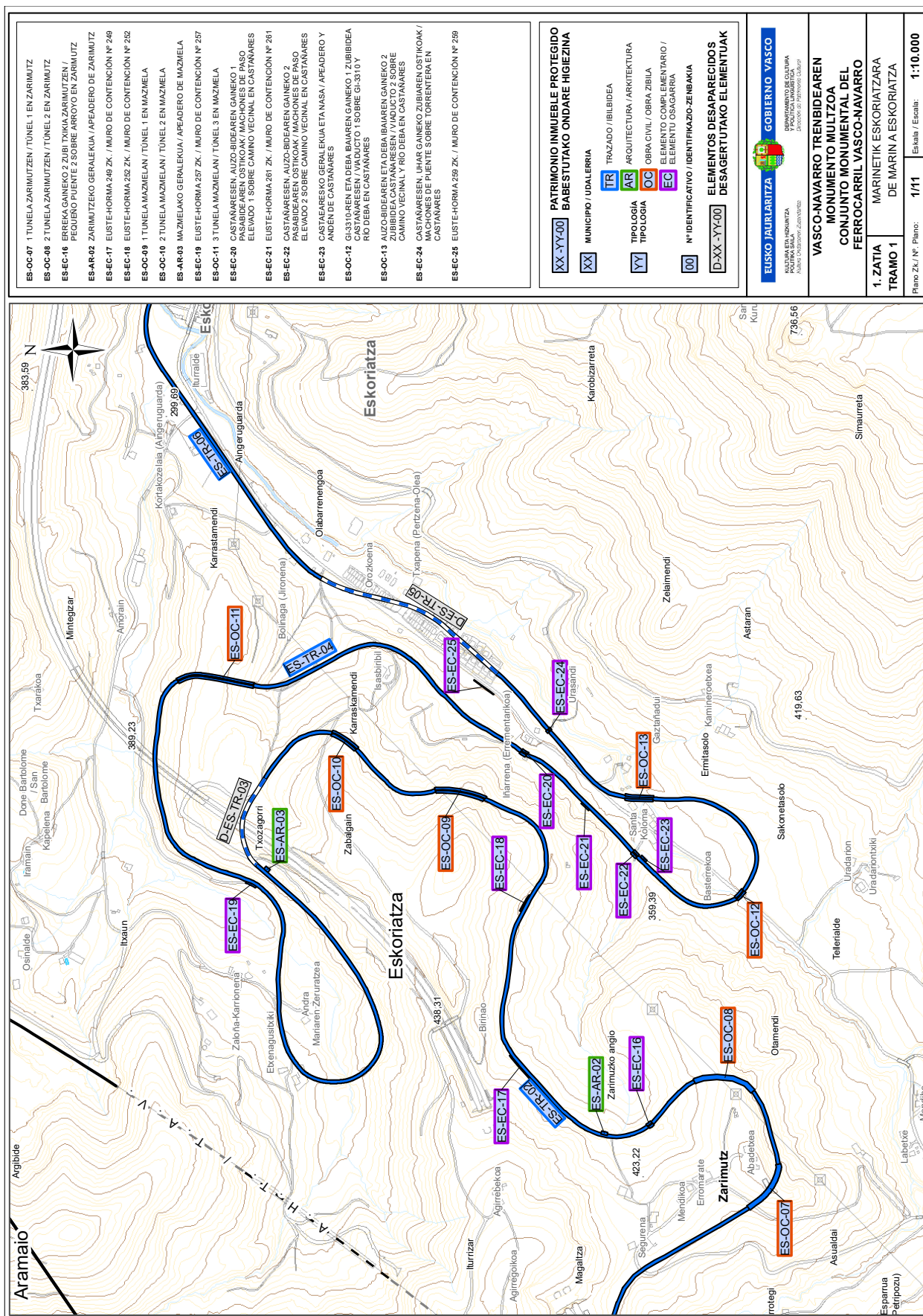
- XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO / BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA
- XX MUNICIPIO / UDALERIA
- TR TRAZADO /IBILBIDEA
- AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
- OC TIPOLOGIA / TIPOLOGIA
- OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
- EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGAARRIA
- 00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
- D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUTAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 KULTURAREN HEZKUNTZA DEPARTAMENTO DE CULTURA
 POLITIKA KULTURAREN ETORRIEN KONTSEILUA CONSEJO REGULADOR DE PATRIMONIO CULTURAL

VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

1. ZATIA / TRAMO 1 MARIN

Plano Zk. / Nº. Plano: 1/10 Eskala / Escala: 1:10.000



- ES-OC-07 1 TUNELA ZARIMUTZEN / TUNEL 1 EN ZARIMUTZ
- ES-OC-08 2 TUNELA ZARIMUTZEN / TUNEL 2 EN ZARIMUTZ
- ES-EC-16 ERREKA GAINEKO 2 ZUBI TXIKIA ZARIMUTZEN / PEQUEÑO PUENTE 2 SOBRE ARROYO EN ZARIMUTZ
- ES-AR-02 ZARIMUTZEKO GERALEKUA / APEADERO DE ZARIMUTZ
- ES-EC-17 EUSTE-HORMA 249 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 249
- ES-EC-18 EUSTE-HORMA 252 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 252
- ES-OC-09 1 TUNELA MAZMELAN / TUNEL 1 EN MAZMELA
- ES-OC-10 2 TUNELA MAZMELAN / TUNEL 2 EN MAZMELA
- ES-AR-03 MAZMELAKO GERALEKUA / APEADERO DE MAZMELA
- ES-EC-19 EUSTE-HORMA 257 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 257
- ES-OC-11 3 TUNELA MAZMELAN / TUNEL 3 EN MAZMELA
- ES-EC-20 CASTAÑARESEN, AUZO BIDEAREN GAINEKO 1 PASABIDEAREN OSTIKOAK / MACHONES DE PASO PASABIDEAREN OSTIKOAK / MACHONES EN CASTAÑARES ELEVADO 1 SOBRE CAMINO VECINAL EN CASTAÑARES
- ES-EC-21 EUSTE-HORMA 261 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 261
- ES-EC-22 CASTAÑARESEN, AUZO BIDEAREN GAINEKO 2 PASABIDEAREN OSTIKOAK / MACHONES DE PASO PASABIDEAREN OSTIKOAK / MACHONES EN CASTAÑARES ELEVADO 2 SOBRE CAMINO VECINAL EN CASTAÑARES
- ES-EC-23 CASTAÑARESKO GERALEKUA ETA NASA / APEADERO Y ANDÉN DE CASTAÑARES
- ES-OC-12 GI3310-REN ETA DEBA BAIAREN GAINEKO 1 ZUBIBIDEA CASTAÑARESEN / VIADUCTO 1 SOBRE GI-3310 Y RIO DEBA EN CASTAÑARES
- ES-OC-13 AUZO BIDEAREN ETA DEBA BAIAREN GAINEKO 2 ZUBIBIDEA CASTAÑARESEN / VIADUCTO 2 SOBRE CAMINO VECINAL Y RIO DEBA EN CASTAÑARES
- ES-EC-24 CASTAÑARESEN, UHAR GAINEKO ZUBIAREN OSTIKOAK / MACHONES DE PUENTE SOBRE TORRENTERA EN CASTAÑARES
- ES-EC-25 EUSTE-HORMA 259 ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 259

PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA

XX YY 00 MUNICIPIO / UDALERIA

TR TRAZADO / BILBIDEA

AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA

OC TIPOLOGIA / TIPOLOGIA

OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA

EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA

00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

D-XX -YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

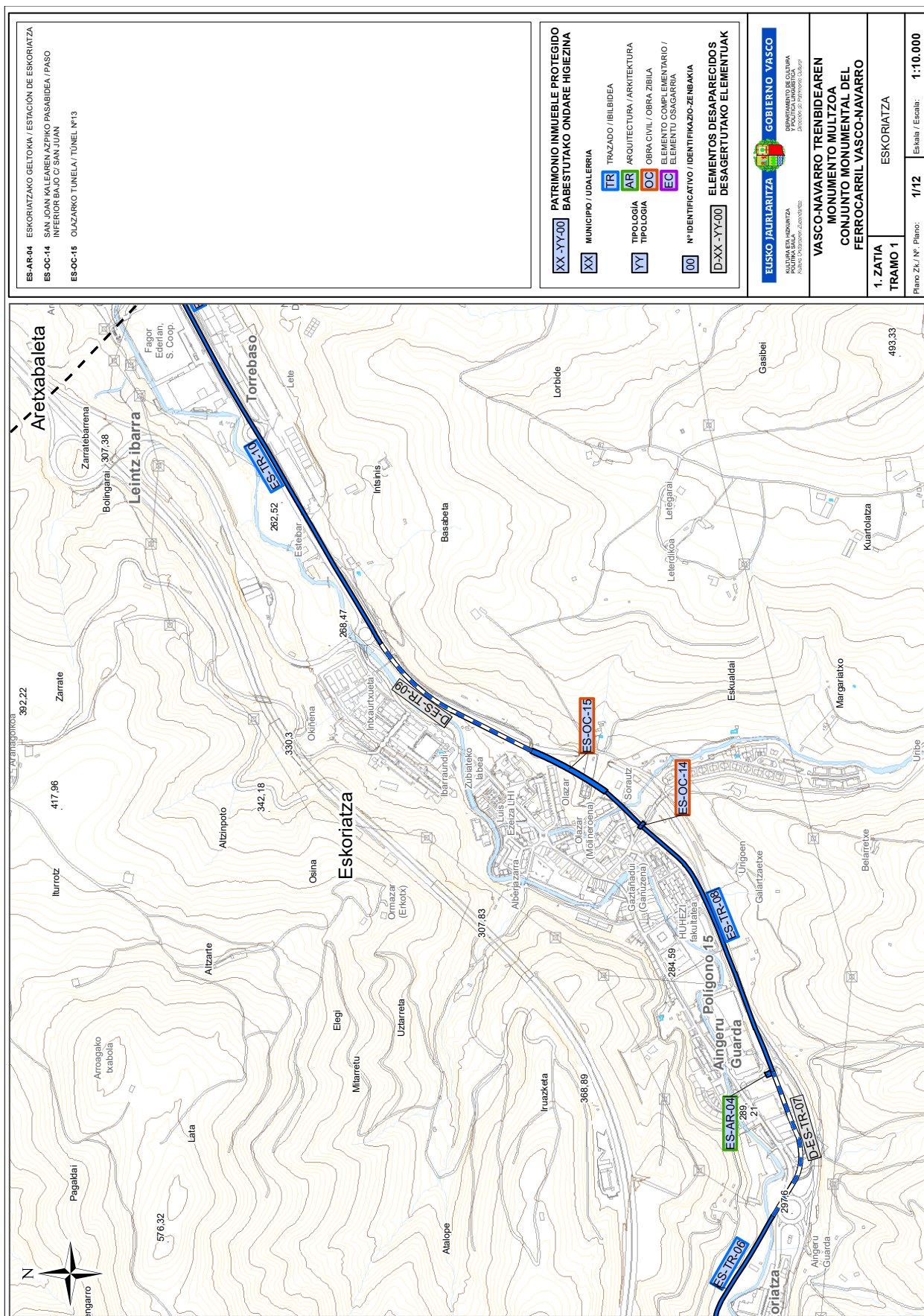
EUSKO JAURLARITZA **GOBIERNO VASCO**

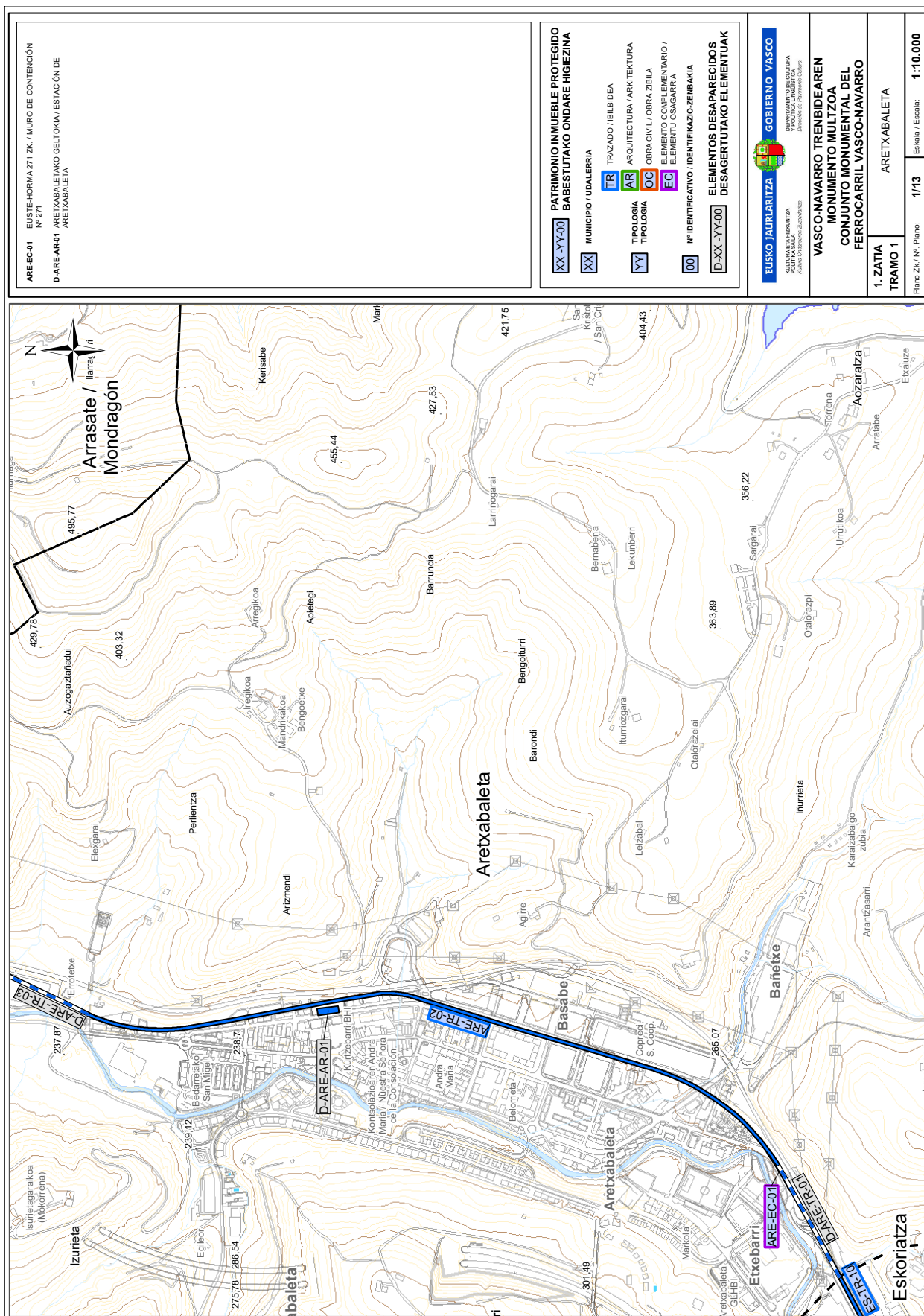
DEPARTAMENTO DE CULTURA
 DEPARTAMENTU KULTURAREN
 DEPARTAMENTO DE PATRIMONIO CULTURAL

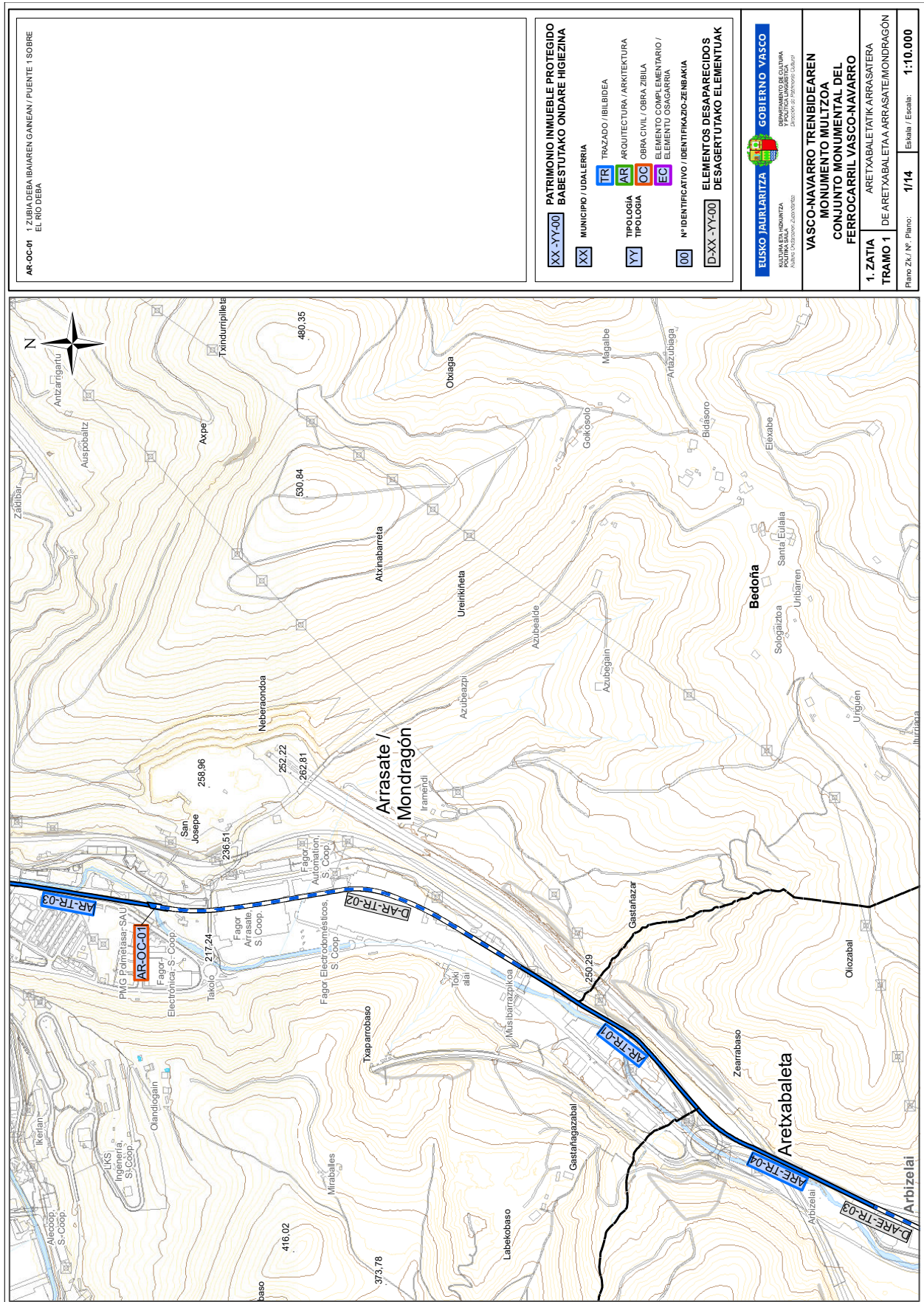
**VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN
 MONUMENTO MULTZOA
 CONJUNTO MONUMENTAL DEL
 FERROCARRIL VASCO-NAVARRO**

1. ZATIA
 TRAMO 1
 MARINETIK ESKORIATZARA
 DE MARIN A ESKORIATZA

Plano Zk. / Nº. Plano: 1/11 Eskala / Escala: 1:10.000







AR-OC-01 ZUBIA/DEBA/IBAIREAN GANEAN / PUENTE / SOBRE EL RIO DEBA

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONDARE HIEZINA

XX MUNICIPIO / UDALERIA

YY TIPOLOGIA TIPOLOGIA

00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

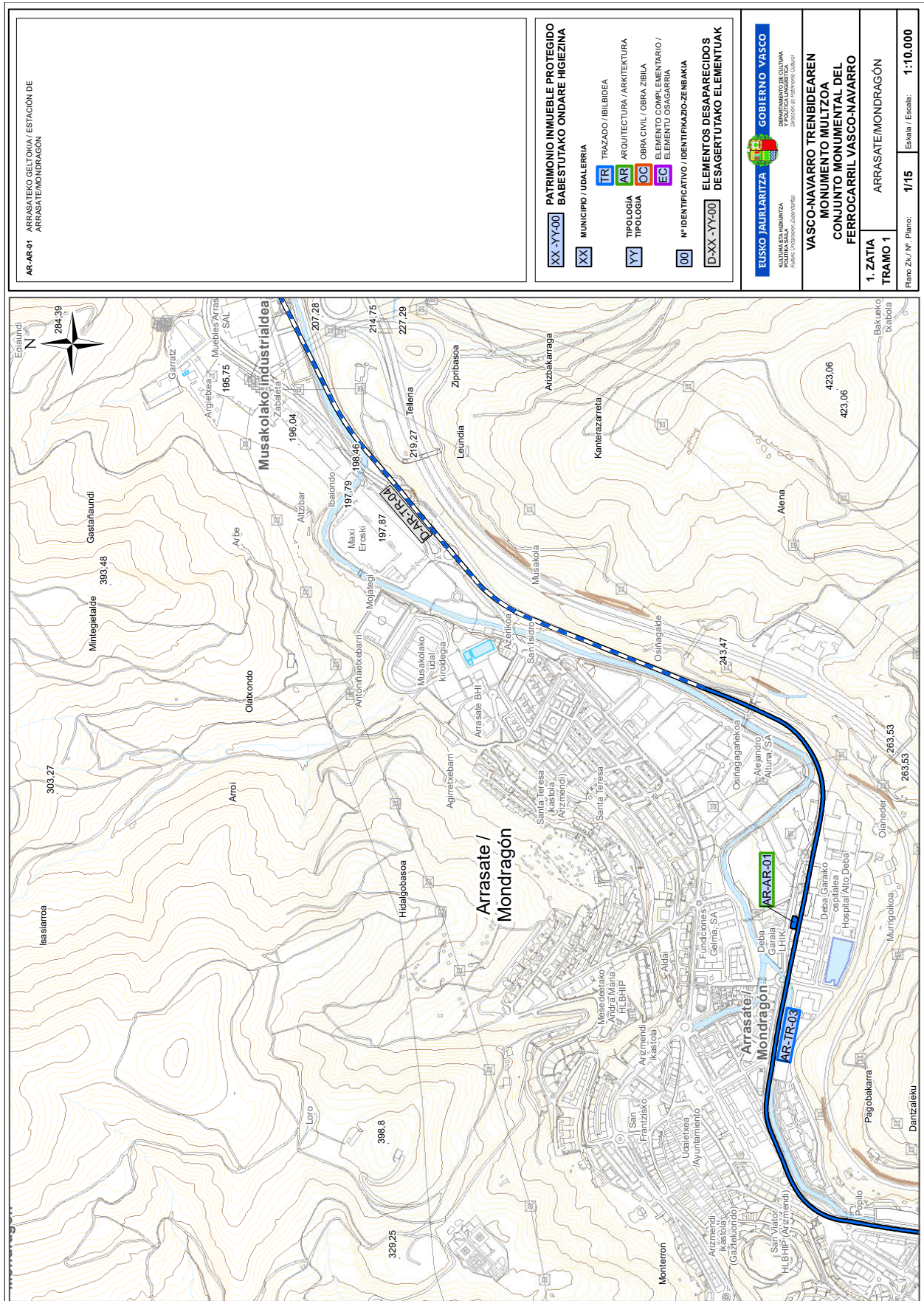
KULTURAREN HEZKUNTZA
 KULTURAREN HEZKUNTZA
 KULTURAREN HEZKUNTZA

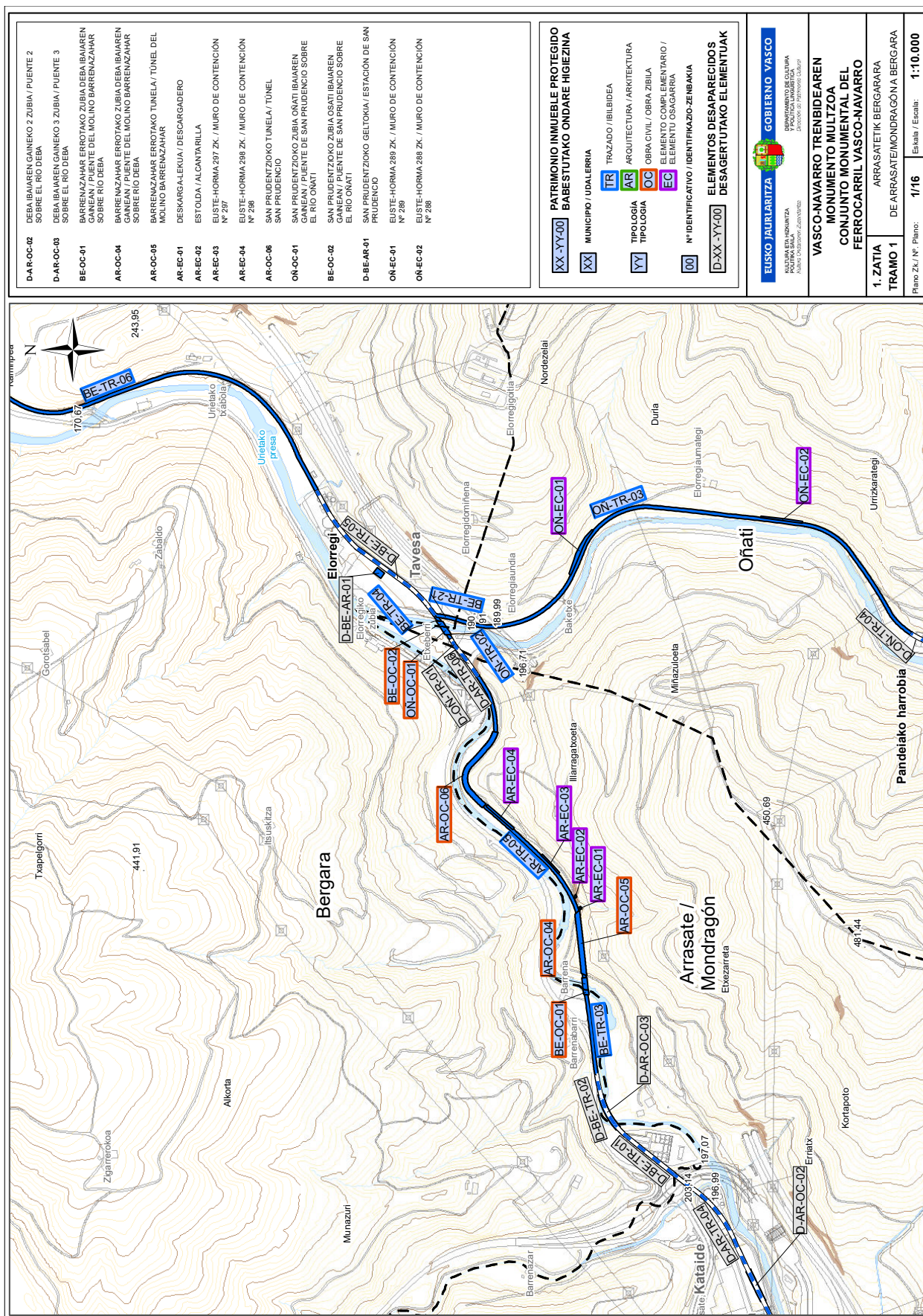
**VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN
 MONUMENTO MULTZOA
 CONJUNTO MONUMENTAL DEL
 FERROCARRIL VASCO-NAVARRO**

1. ZATIA ARETXABALETAK ARRASATERA

TRAMO 1 DE ARETXABALETAK ARRASATERA / MONDRAGON

Plano Zk / Nº Plano: **1/14** Eskala / Escala: **1:10.000**





D-AR-OC-02	DEBA IBAIAREN GANIEKO 2 ZUBIA / PUENTE 2 SOBRE EL RÍO DEBA
D-AR-OC-03	DEBA IBAIAREN GANIEKO 3 ZUBIA / PUENTE 3 SOBRE EL RÍO DEBA
BE-OC-01	BARRENZAHAR ERROTAKO ZUBIA DEBA IBAIAREN SORTE DEL MOLINO BARRENZAHAR SOBRE RÍO DEBA
AR-OC-04	BARRENZAHAR ERROTAKO ZUBIA DEBA IBAIAREN SORTE DEL MOLINO BARRENZAHAR SOBRE RÍO DEBA
AR-OC-05	BARRENZAHAR ERROTAKO TUNELA / TUNEL DEL MOLINO BARRENZAHAR
AR-EC-01	DESKARGA-LEKUA / DESCARGADERO
AR-EC-02	ESTOLDA / ALCANTARILLA
AR-EC-03	EUSTE-HORMA 287 ZK / MURO DE CONTENCIÓN N.º 287
AR-EC-04	EUSTE-HORMA 288 ZK / MURO DE CONTENCIÓN N.º 288
AR-OC-06	SAN PRUDENTZIOKO TUNELA / TUNEL SAN PRUDENTIO
ON-OC-01	SAN PRUDENTZIOKO ZUBIA OÑATI IBAIAREN SORTE DEL PUENTE DE SAN PRUDENTIO SOBRE EL RÍO OÑATI
BE-OC-02	SAN PRUDENTZIOKO ZUBIA OSATI IBAIAREN SORTE DEL PUENTE DE SAN PRUDENTIO SOBRE EL RÍO OÑATI
D-BE-AR-01	SAN PRUDENTZIOKO GELTOKIA / ESTACIÓN DE SAN PRUDENTIO
ON-EC-01	EUSTE-HORMA 289 ZK / MURO DE CONTENCIÓN N.º 289
ON-EC-02	EUSTE-HORMA 288 ZK / MURO DE CONTENCIÓN N.º 288

PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA

XX - MUNICIPIO / UDALERIA

TR - TRAZADO / BILBIDEA

AR - ARQUITECTURA / ARKITEKTURA

YY - TIPOLOGIA

OC - OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA

EC - ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA

00 - Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

D-XX-YY-00 - ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

KULTURAREN HEZKUNTZA DEPARTAMENTUA / DEPARTAMENTO DE CULTURA

INDUSTRIAREN HEZKUNTZA DEPARTAMENTUA / DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA

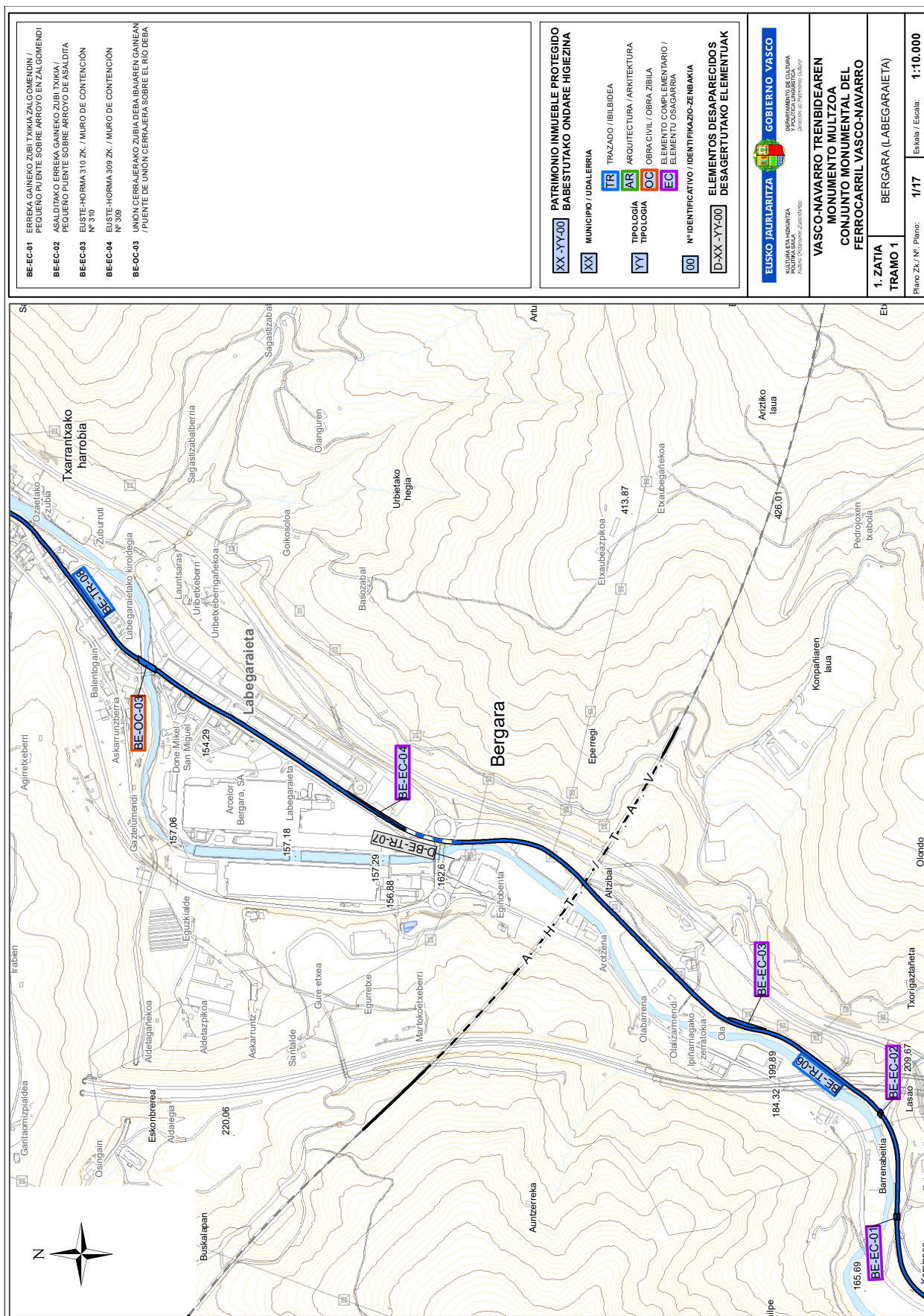
VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

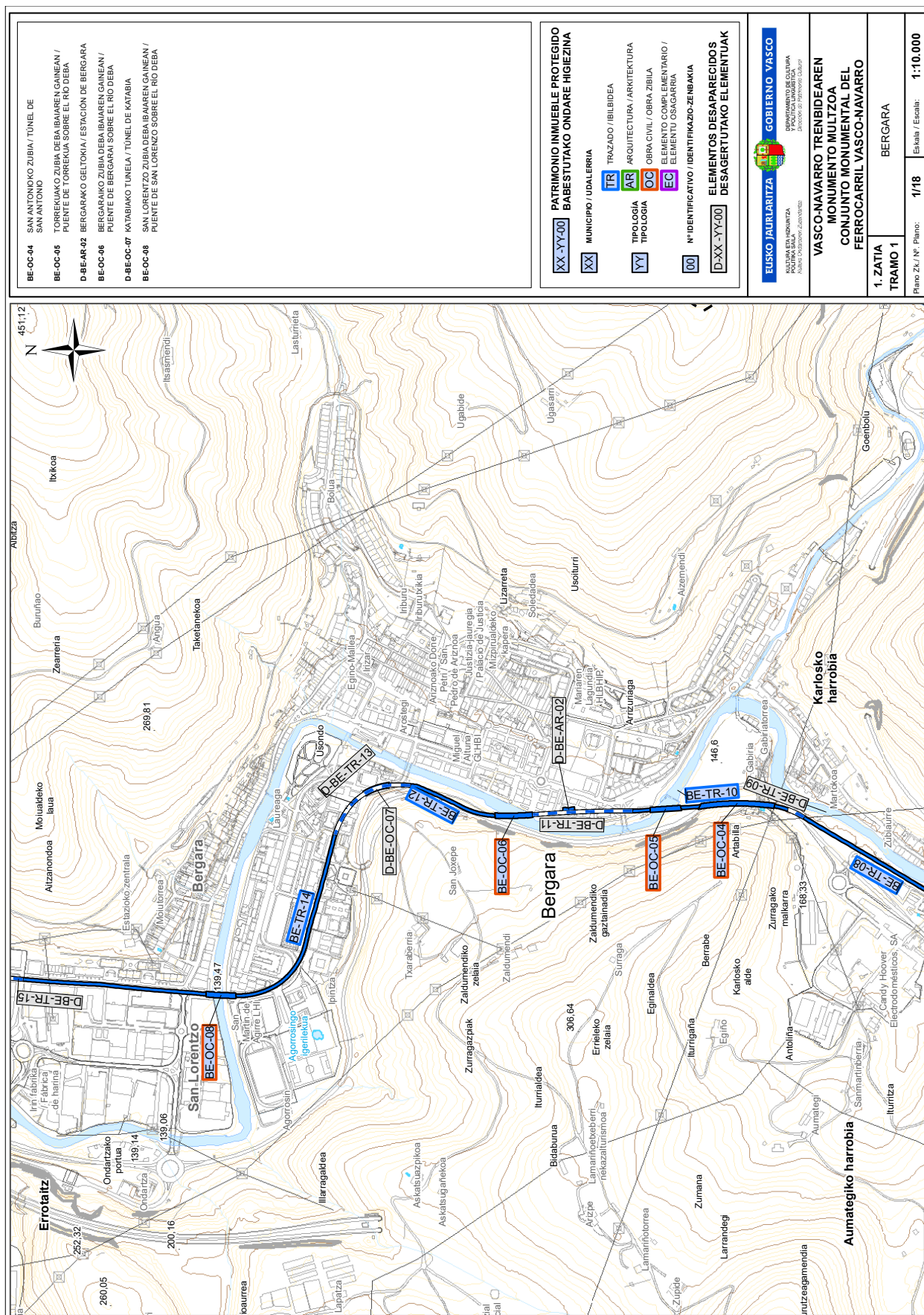
ARRASATEK BERGARA

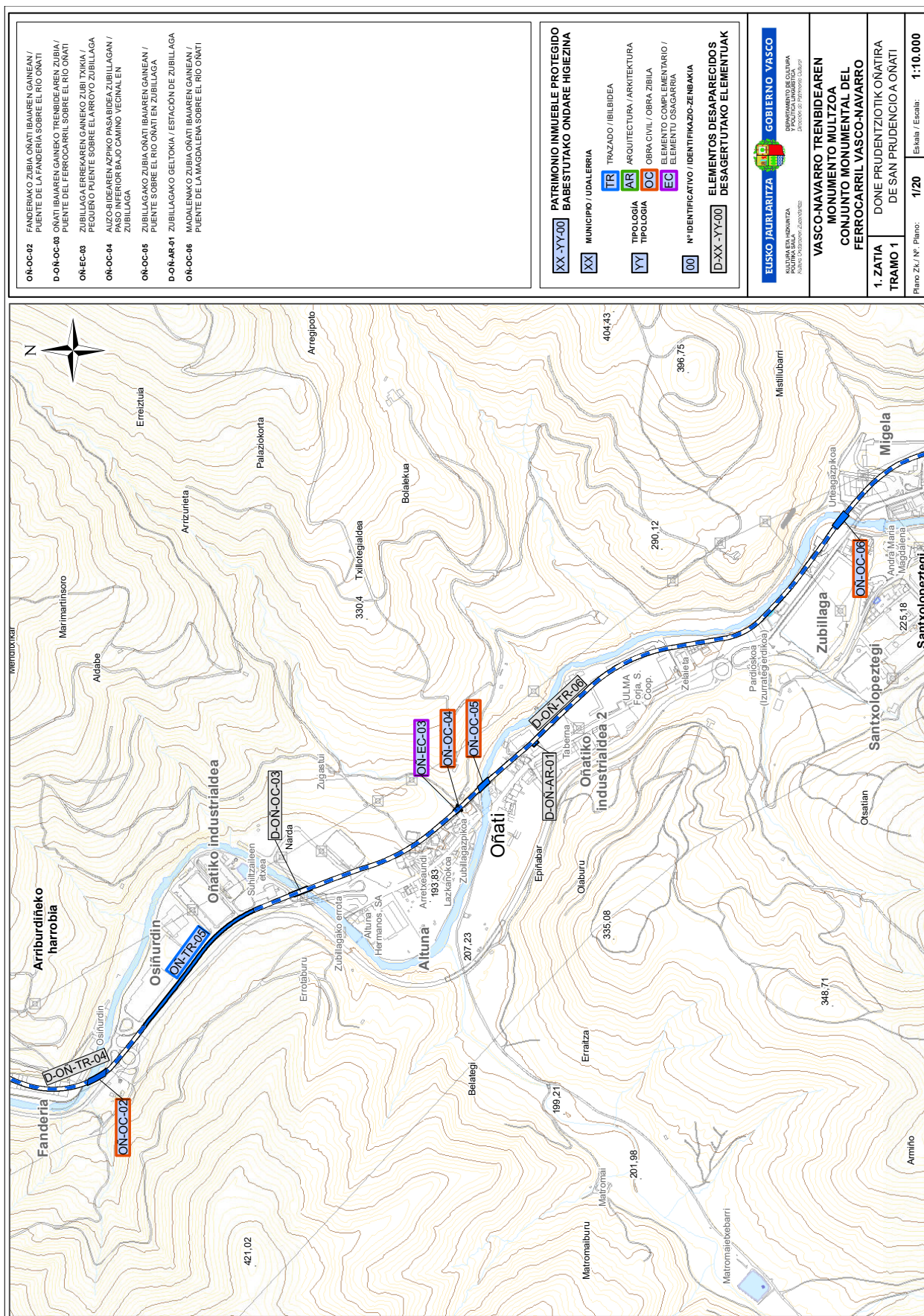
1. ZATIA DE ARRASATE/MONDRAGÓN A BERGARA

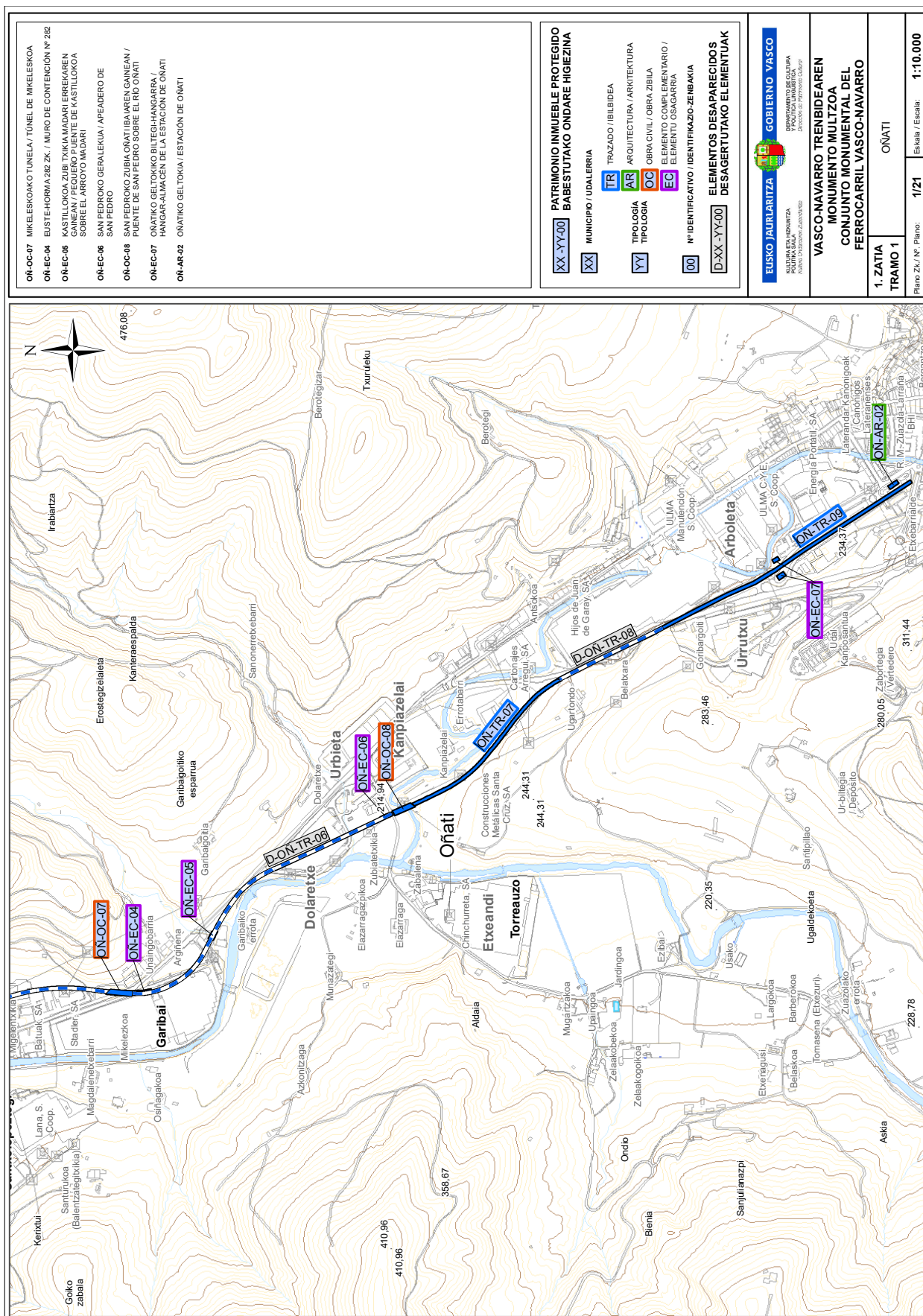
TRAMO 1

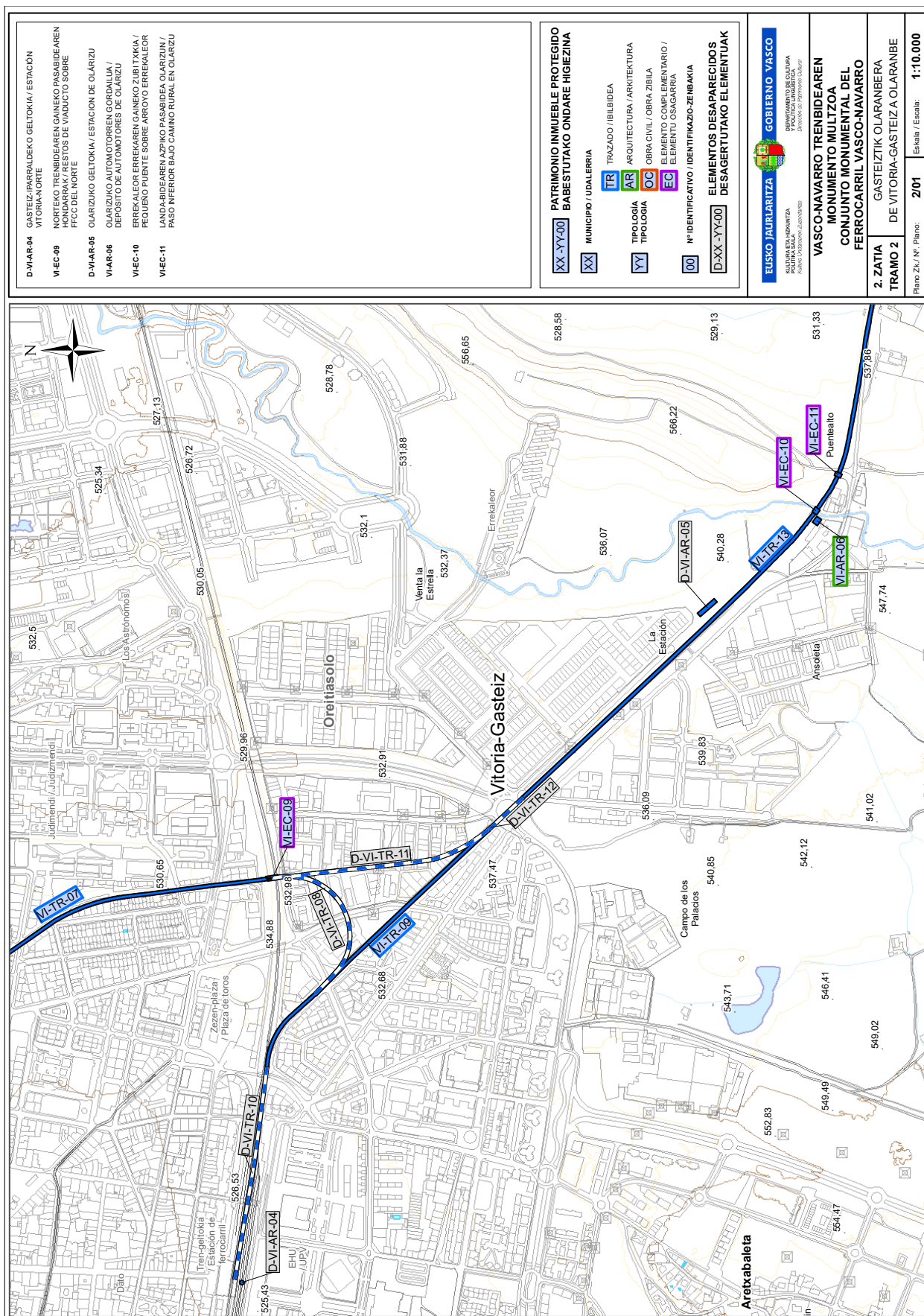
Plano Zk / Nº Plano: 1/16 Eskala / Escala: 1:10.000











- D-VI-AR-04 GASTEIZ/PARRALDEKO GELTOKIA / ESTACIÓN VITORIA-NORTE
- V-IEC-09 NORTEKO TRENSBIDEAREN GANBEKO PASA BIDEAREN HONDARRAK / RESTOS DE VADIUETO SOBRE FFCC DEL NORTE
- D-VI-AR-05 OLARIZUKO GELTOKIA / ESTACIÓN DE OLARIZU
- V-AR-06 OLARIZUKO AUTOMOTOREN GORDAILUA / DEPOSITO DE AUTOMOTORES DE OLARIZU
- V-IEC-10 ERREKALEOR ERREKAREN GANBEKO ZUBITXAKIA / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO ERREKALEOR
- V-IEC-11 LANDA BIDEAREN ASPIKO PASARIDEA OLARIZU / PASO INTERIOR BAJO CAMINO RURAL EN OLARIZU

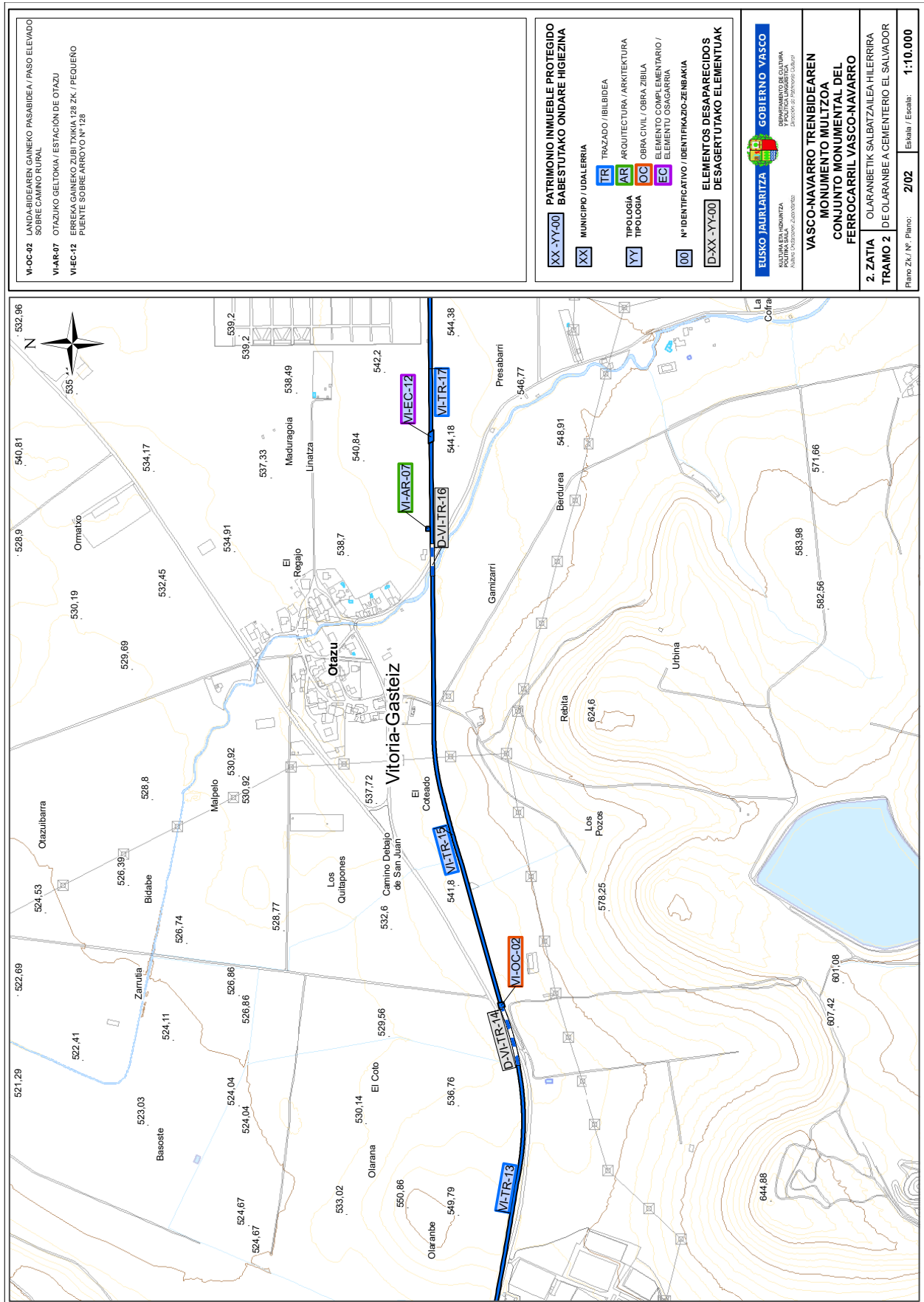
- XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA
- XX MUNICIPIO / UDALERIA
- YY TIPOLOGIA TIPOLOGIA
- 00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
- D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK
- TR Trazado /IBILBIDEA
- AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
- OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
- EG ELEMENTU COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA
 KULTURAREN NEKATZA / DEPARTAMENTO DE CULTURA
 VITORIA-GASTEIZ / VITORIA-GASTEIZ

VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

2. ZATIA GASTEIZTIK OLARANBERA
TRAMO 2 DE VITORIA-GASTEIZ A OLARANBE

Plano Zk / N.º Plano: **201** Eskala / Escala: **1:10.000**



V-OC-02 LANDA-BIDEAREN GAINEKO PASABIDEA / PASO ELEVADO SOBRE CAMINO RURAL
 V-AR-07 OTAZUKO GELTONIA / ESTACIÓN DE OTAZU
 V-EC-12 ERREKA GAINEKO ZUBI TXIKIA 128 ZK. / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO N.º 128

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONDARE HIEZINA

XX MUNICIPIO / UDALLERIA

TR TRAZADO /IBILBIDEA

AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA

OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA

EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA

00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

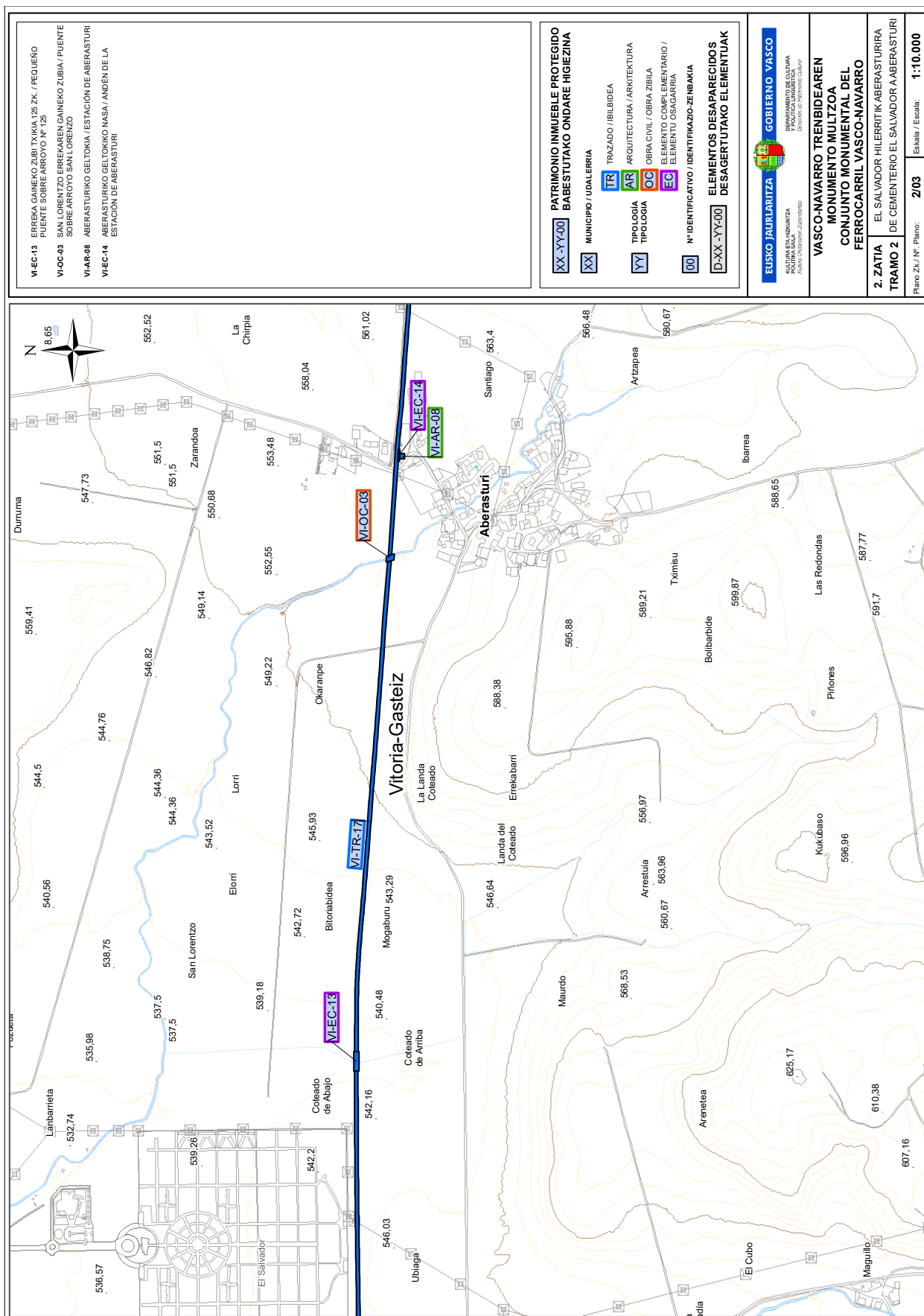
D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA
 KULTURAREN ZERBITZUA / DEPARTAMENTU KULTURARRA

VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

2. ZATIA OLARANBETIK SALBATZALEA HILERRIA
TRAMO 2 DE OLARANBE A CEMENTERIO EL SALVADOR

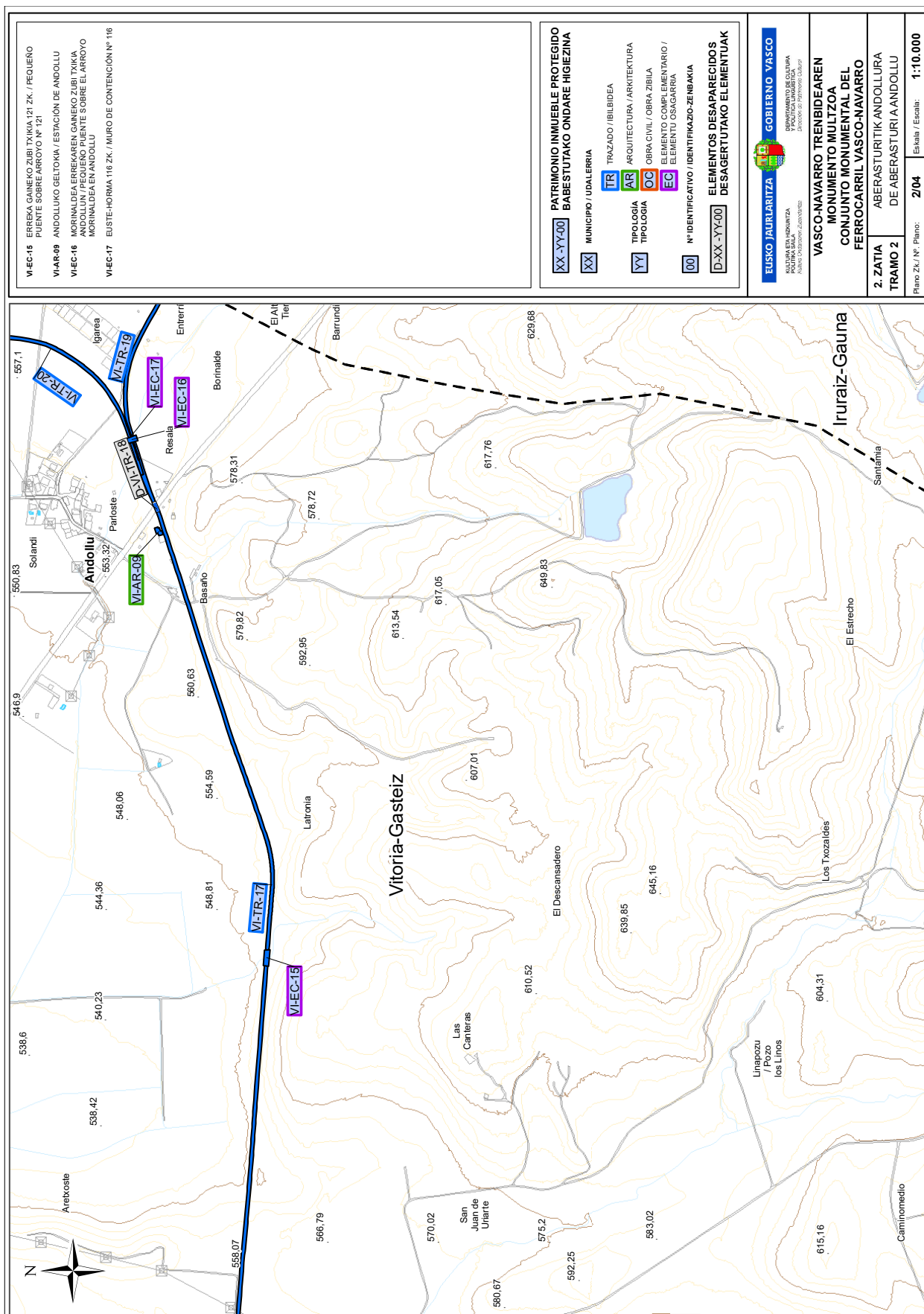
Plano Zk. / N.º Plano: **2/02** Eskala / Escala: **1:10.000**



VIEC-13 ERREKA GAIKEKO ZUBI TXIKIA 125 ZK. / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO N.º 125
 VI-OC-03 SAN LORENZO ERREKAREN GAIKEKO ZUBIA / PUENTE SOBRE ARROYO SAN LORENZO
 VI-AR-06 ABERASTURIKO GELTOKIA / ESTACIÓN DE ABERASTURI
 VIEC-14 ABERASTURIKO GELTOKIKO NASA / ANDÉN DE LA ESTACIÓN DE ABERASTURI

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA
XX MUNICIPIO / UDALERIA
TR TRAZADO /IBILIDEA
AR ARQUITECTURA /ARKITEKTURA
OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA
00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA
 DEPARTAMENTU KULTURAREN eta POLITIKA LINGUISTIKAREN
VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO
2. ZATIA EL SALVADOR HILERRITIK ABERASTURIRA
TRAMO 2 DE CEMENTERIO EL SALVADOR A ABERASTURI
 Plano Zk. / N.º Plano: **2/03** Eskala / Escala: **1:10.000**



V-EC-16 ERREKA GANKEKO ZUBI TXIKIA 121 ZK / PEQUEÑO PUEBLO SOBRE ARROYO Nº 121
 V-AR-09 ANDOLLUKO GELTOKIA / ESTACIÓN DE ANDOLLU
 V-EC-16 MORINALDEA ERREKAREN GANKEKO ZUBI TXIKIA ANDOLLU / PEQUEÑO PUEBLO SOBRE EL ARROYO MORINALDEA EN ANDOLLU
 V-EC-17 EUSTE-HORMA 116 ZK / MURO DE CONTENCIÓN Nº 116

PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA

XX-YY-00 MUNICIPIO / UDALERIA

TR TRAZADO /IBILBIDEA

AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA

OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA

EC ELEMENTU OSAGARRIA

YY TIPOLOGIA

YY TIPOLOGIA

00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

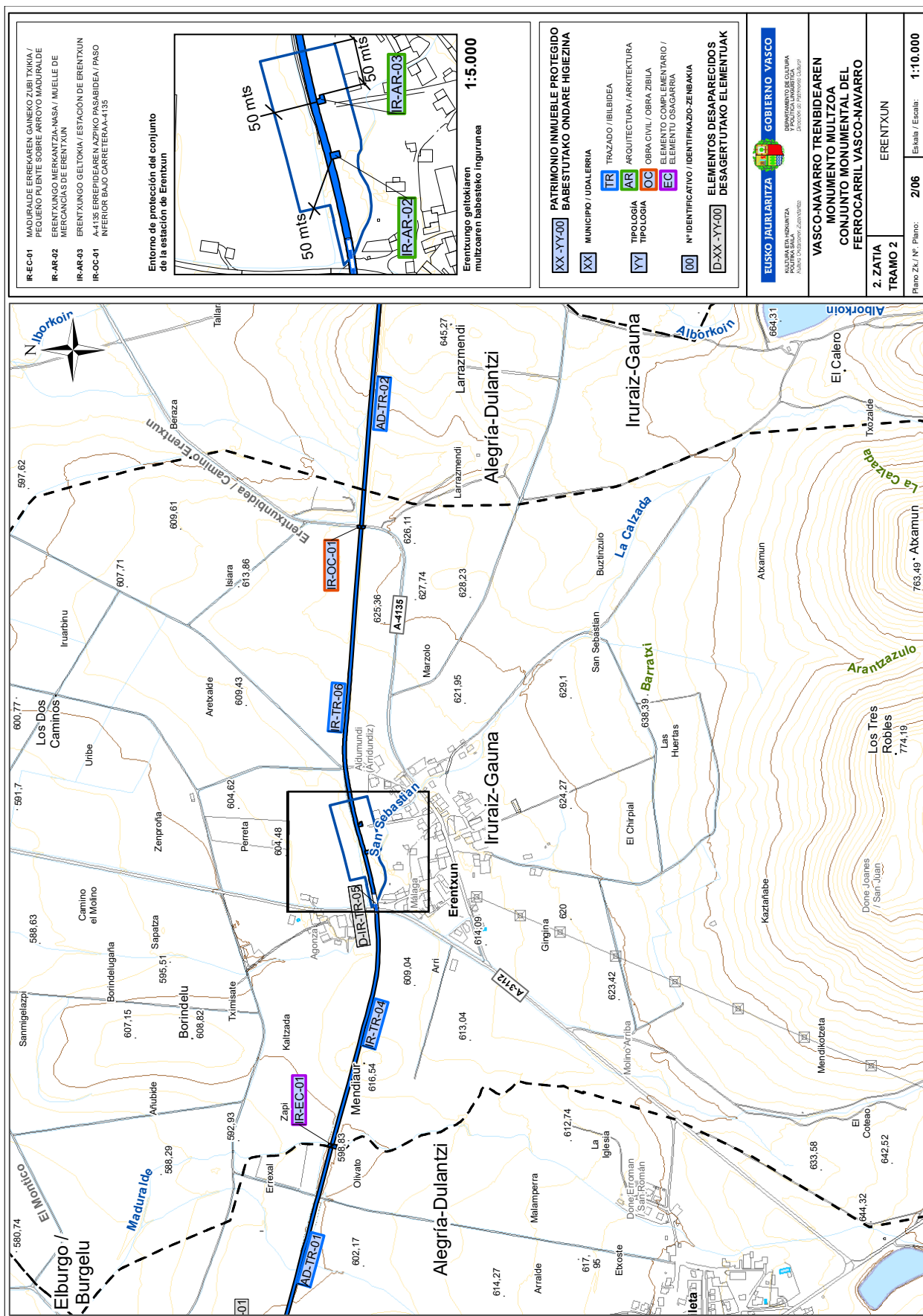
D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 KULTURAREN HEZKUNTZA Y FOLKLOREAREN ZERBITZUAK
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y FOLKLORE DE EUSKADI

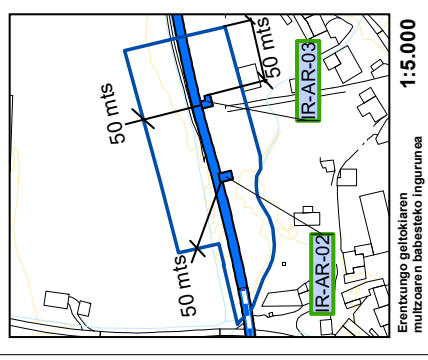
VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

2. ZATIA ABERASTURITIK ANDOLLURA
 TRAMO 2 DE ABERASTURI A ANDOLLU

Plano Zk / Nº Plano: 2/04 Eskala / Escala: 1:10.000



IR-EC-01 MADURALDE ERREKAREN GAIKERO ZUBI TXAKIA / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO MADURALDE
 IR-AR-02 ERANTXUNGO MERTANTZIA-NASA / MUELLE DE MERCANCÍAS DE ERANTXUN
 IR-AR-03 ERANTXUNGO GELTONIA / ESTACIÓN DE ERANTXUN
 IR-OC-01 A-4135 ERREPIDEAREN AZPIKO PASABIDEA / PASO INFERIOR BAJO CARRETERA A-4135



XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
 BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA

XX MUNICIPIO / UDALERIA

YY TIPOLOGIA
 TR Trazado / Bilbidea
 AR Arquitectura / Arkitektura
 OC Obra civil / Obra zibila
 EC Elementu osagarria

00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS
 DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

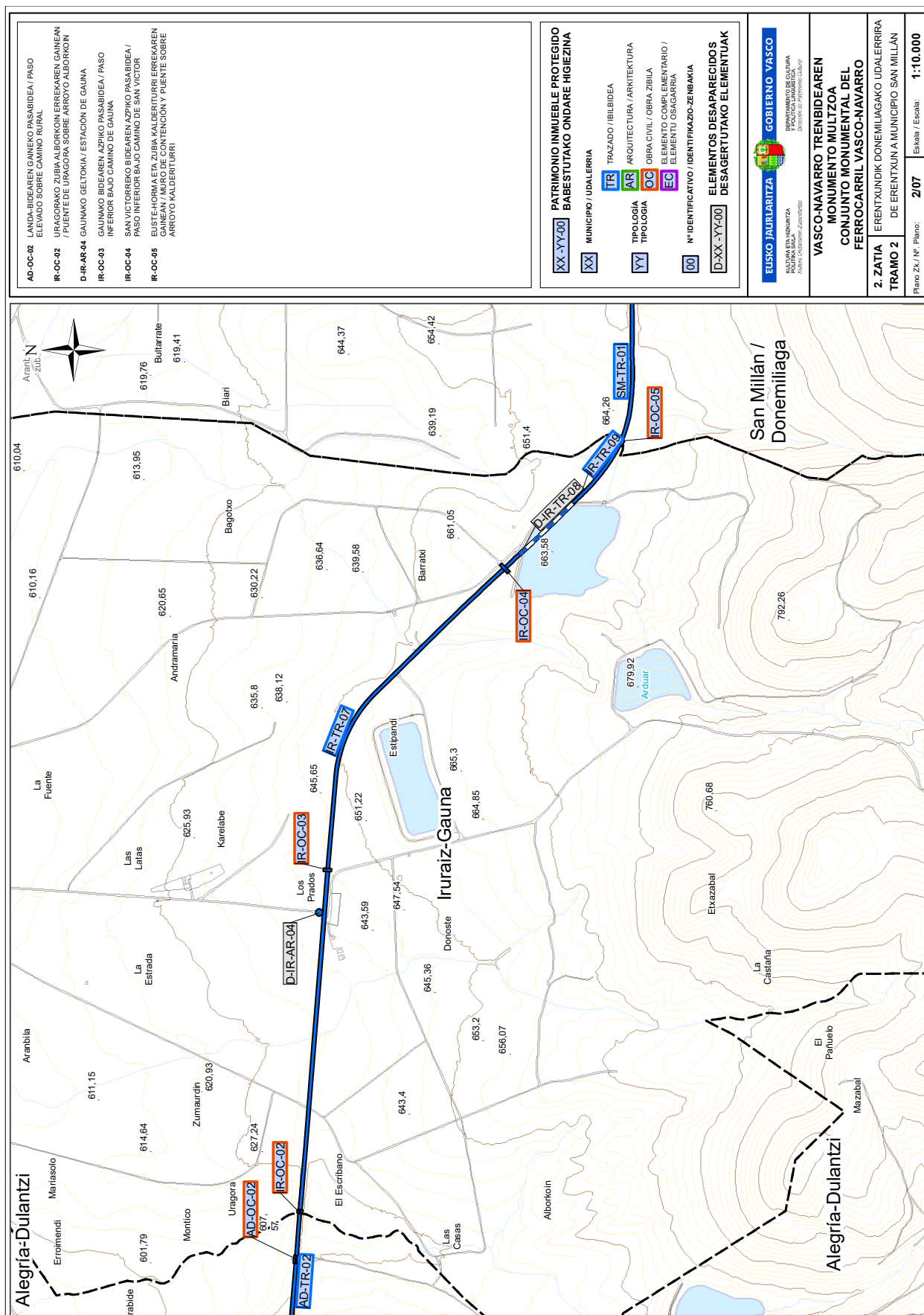
EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA
 DEPARTAMENTU KULTURAREN eta POLITIKA LINGUISTIKOAREN

VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOAN CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

2. ZATIA ERANTXUN

TRAMO 2

Plano Zk / Nº Plano: 2/06 Eskala / Escala: 1:10.000

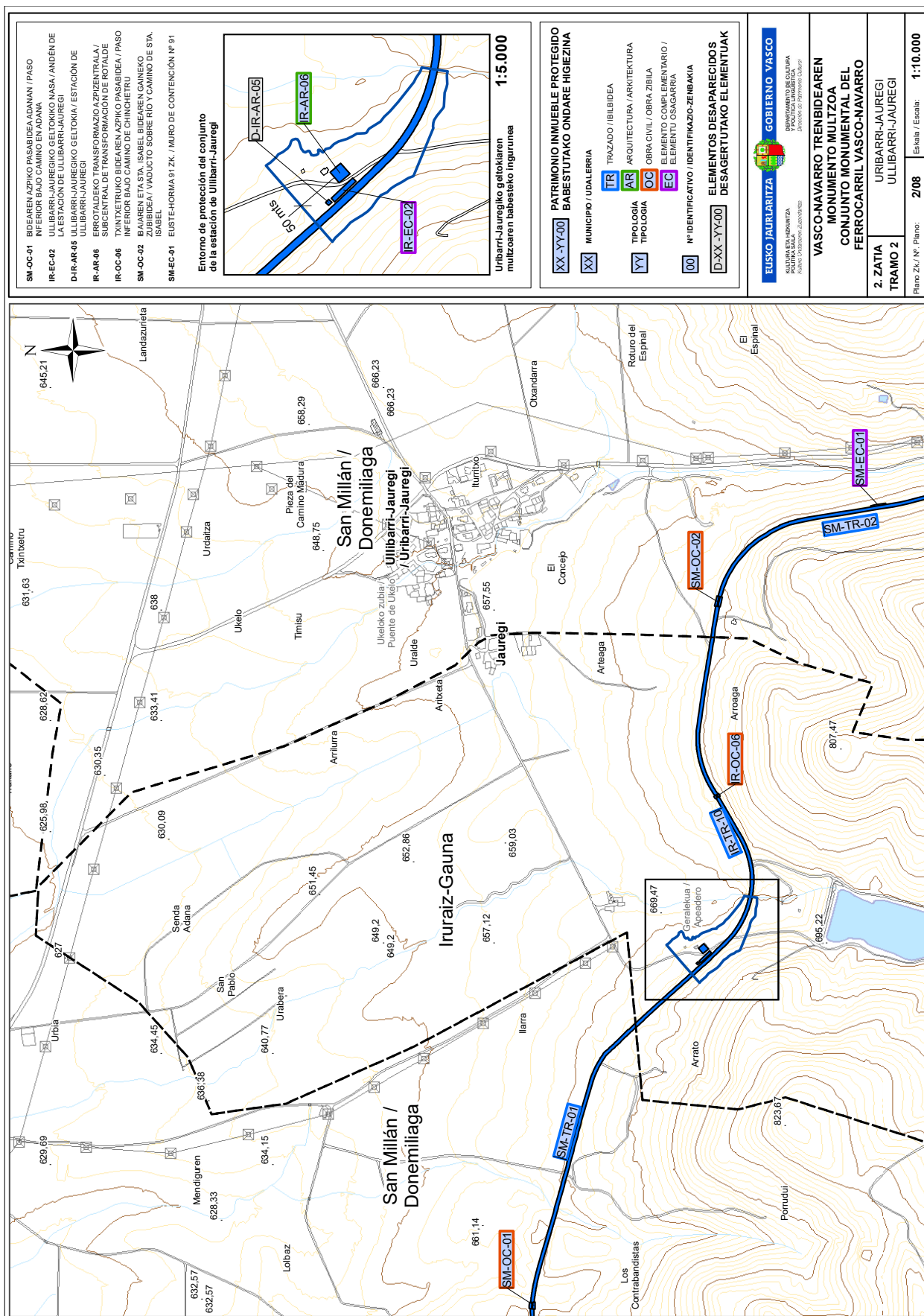


AD-OC-02 LANDA-BIDEAREN GAINEKO PASABIDEA / PASO ELEVADO SOBRE CAMINO RURAL
IR-OC-02 URAGORNAKO ZUBIA ALBOROKOIN, ERREKAREN CANEAN / PUENTE DE URAGORNA SOBRE ARROYO ALBOROKOIN
D-IR-AR-04 GAUINAKO GELTOKIA / ESTACION DE GAUINA
IR-OC-03 GAUINAKO BIDEAREN AZPIKO PASABIDEA / PASO INFERIOR BAJO CAMINO DE GAUINA
IR-OC-04 SAN VICTORREKO BIDEAREN AZPIKO PASABIDEA / PASO INFERIOR BAJO CAMINO DE SAN VICTOR
IR-OC-05 EUSTE-HORMA ETA ZUBIA KALDERTURRIERREKAREN GAIKORRIKON KONSTANTZIEN Y PUENTE SOBRE ARROYO KALDERTURRI

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONDARE HIGIEZINA
XX MUNICIPIO / UDALERIA
TR TRAZADO / IBILBIDEA
AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
EC ELEMENTU OSAGARRIA
YY TIPOLOGIA
TIPOLOGIA
00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 KULTURAREN DEPARTAMENTUA / DEPARTAMENTO DE CULTURA
 POLITIKA KULTURAREN BARRUTIA / DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA CULTURAL

VASCO-NAVARRO TREN BIDEAREN MONUMENTO MULTZOA FERROCARRIL VASCO-NAVARRO
2. ZATIA ERENTXUNDIK DONEMILIAGAKO UDALERRIRA
TRAMO 2 DE ERENTXUN A MUNICIPIO SAN MILLÁN
 Plano Zk. Nº. Plano: **2/07** Eskala / Escala: **1:10.000**



SM-OC-01 BIDEAREN AZPIKO PASABIDEA ADANAN / PASO INFERIOR BAJO CAMINO EN ADANA
 IR-EC-02 ULLIBARRI-JAUREGIKO GELTOKKO NASA / ANDÉN DE LA ESTACIÓN DE ULLIBARRI-JAUREGI
 DJ-AR-AR-05 ULLIBARRI-JAUREGIKO GELTOKA / ESTACIÓN DE ULLIBARRI-JAUREGI
 IR-AR-06 ERROTALDEKO TRANSFORMAZIO AZPIZENTRALA / SUBCENTRAL DE TRANSFORMACION DE ROTALDE
 IR-OC-06 TXINTXETRIKUKO BIDEAREN AZPIKO PASABIDEA / PASO INFERIOR BAJO CAMINO DE CHINCHETRI
 SM-OC-02 ISABEL EN ETA STA. ISABEL BIDEAREN GAIKERO ISABEL / VADUETO SOBRE RÍO Y CAMINO DE STA. ISABEL
 SM-EC-01 ELUSTE-HORMA 91.ZK. / MURO DE CONTENCIÓN Nº 91

Entorno de protección del conjunto de la estación de Ullibarri-Jauregi

Uribarri-Jauregi gaitokiareen multzoaren babesteko ingurunea

1:5.000

PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
 BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA

XX-YY-00 MUNICIPIO / UDALERIA

TR TRAZADO / IBI BIDEA

AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA

YY TIPOLOGIA / TIPOLOGIA

OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA

EC ELEMENTU OSAGARRIA

00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

KULTURAREN HEZKUNTZA DEPARTAMENTO DE CULTURA

INDUSTRIALIZAZIOA Y POLÍTICA URBANÍSTICA

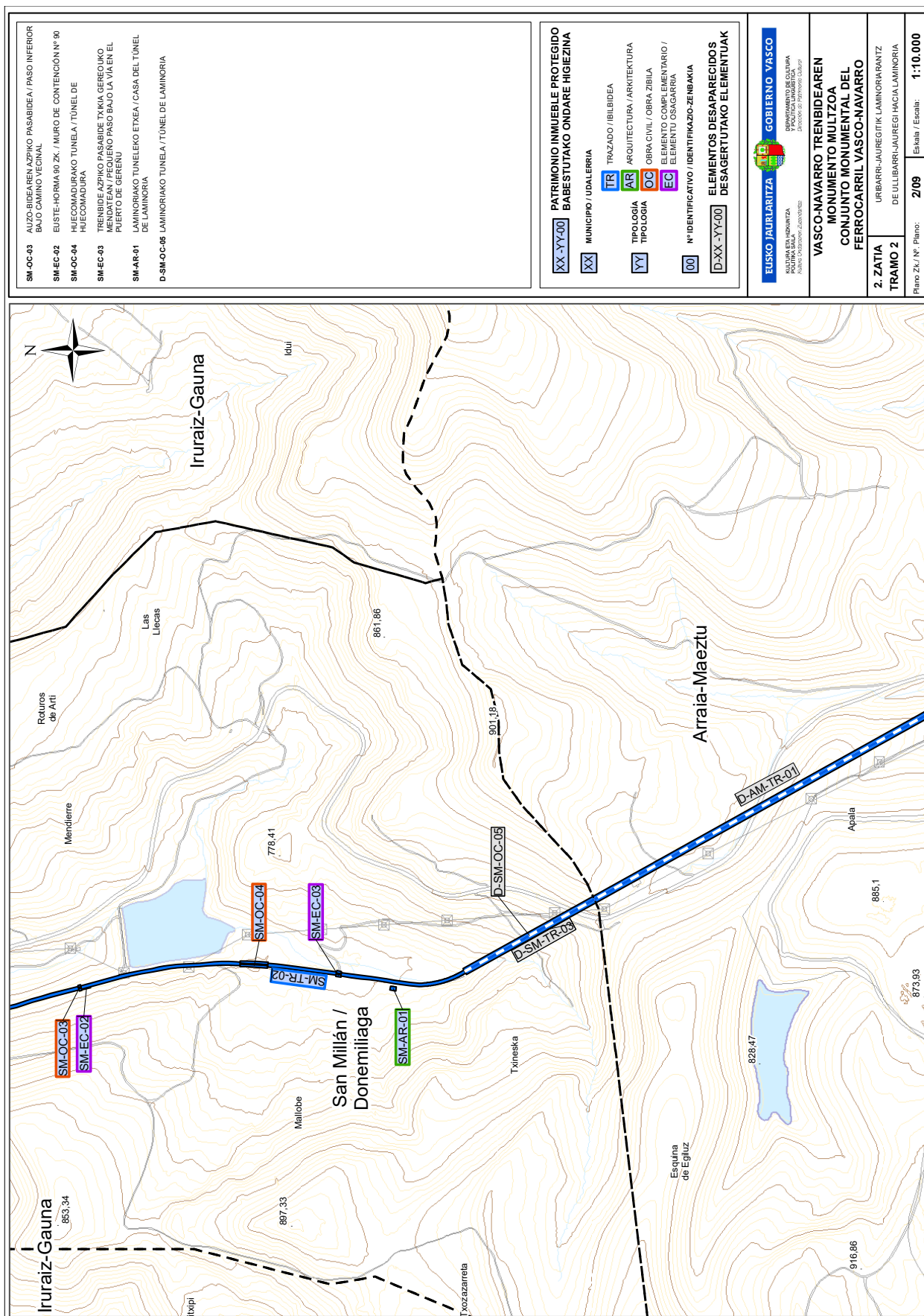
HEREDIA KULTURAREN ERAGILEAK

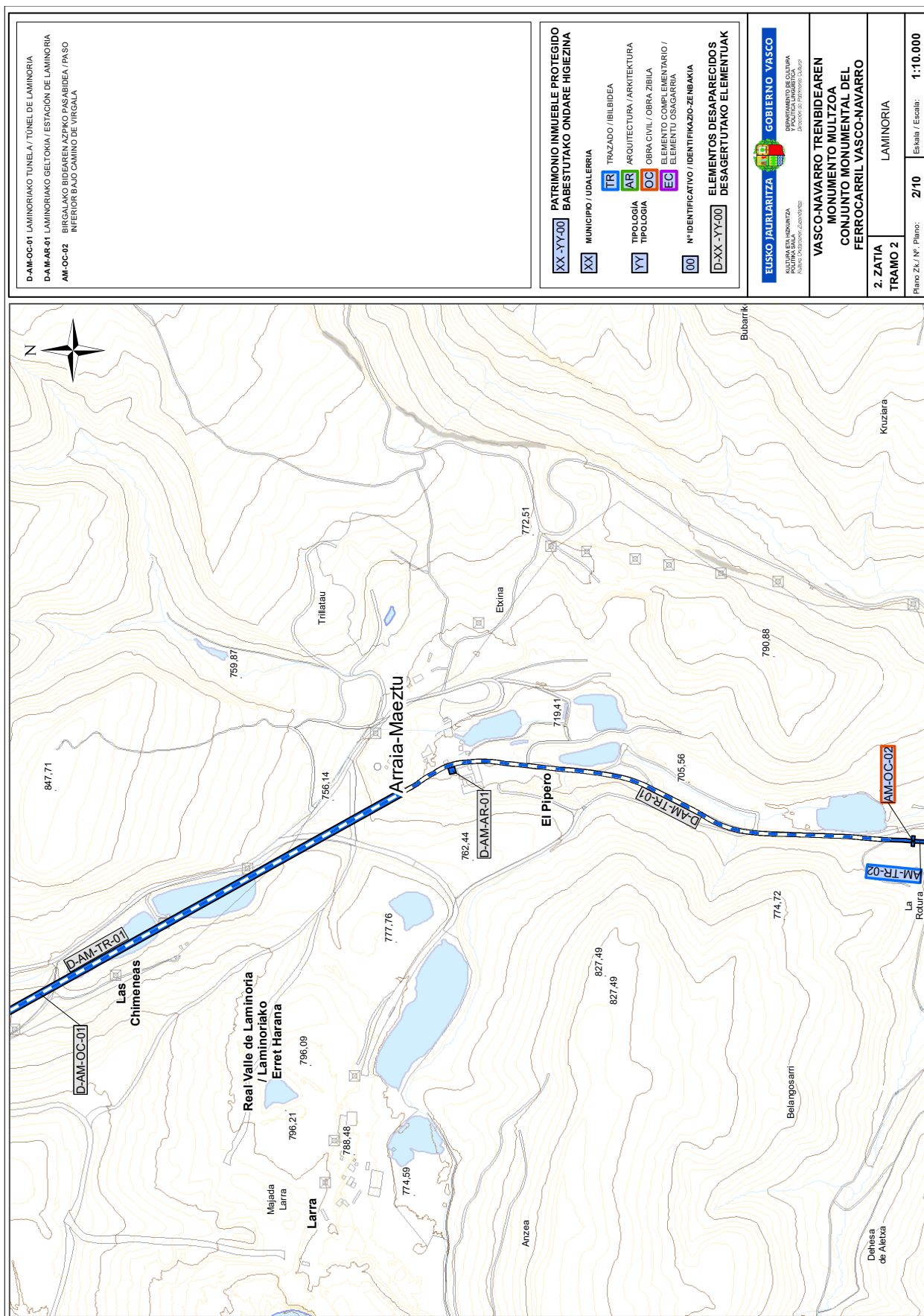
VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

2. ZATIA ULLIBARRI-JAUREGI

TRAMO 2 ULLIBARRI-JAUREGI

Plano 2k / Nº. Plano: 2/08 Etkala / Escala: 1:10.000





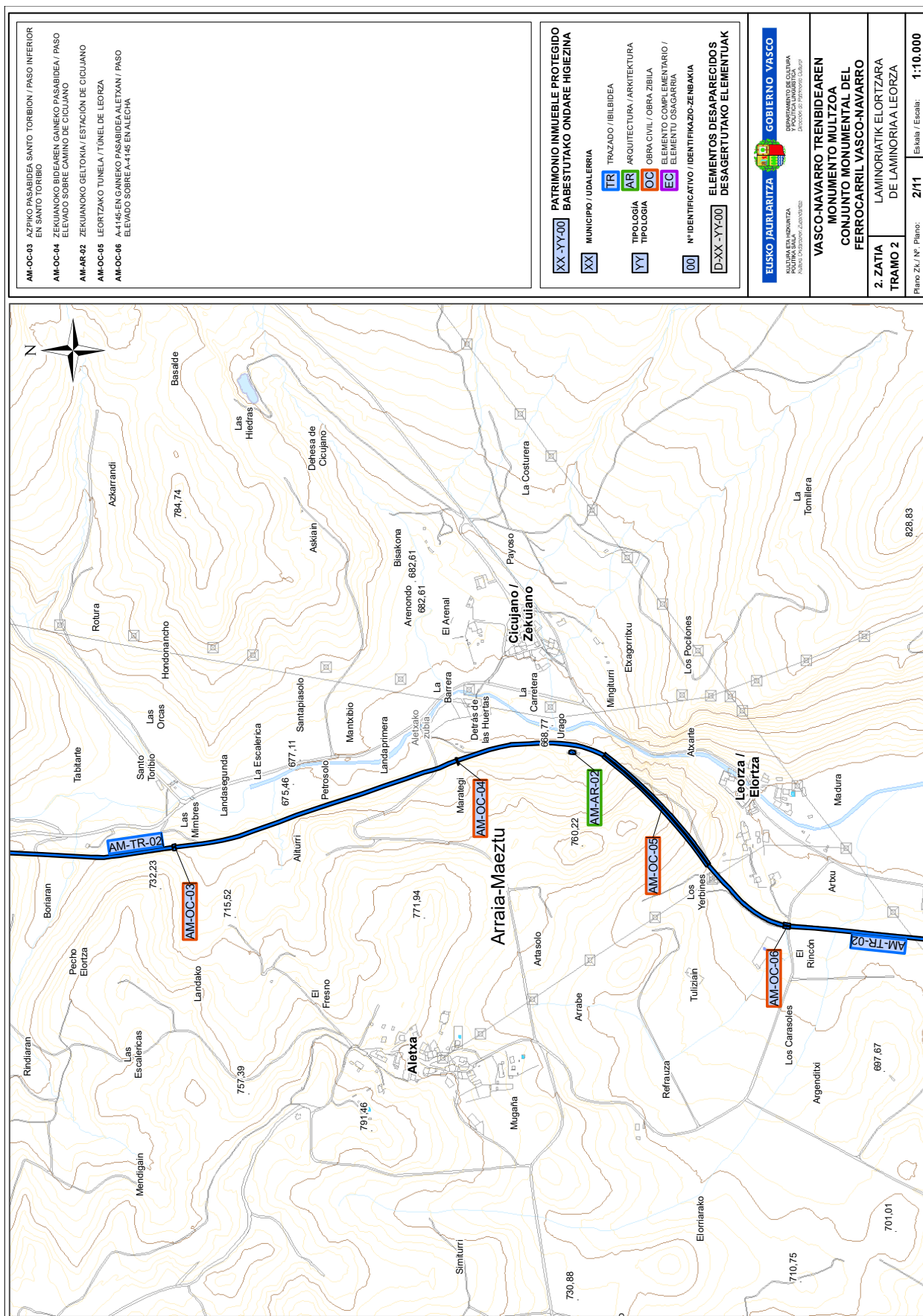
D-AM-OC-01 LAMINORIAKO TUNELA / TUNEL DE LAMINORIA
 D-AM-AR-01 LAMINORIAKO BELTOKIA / ESTACION DE LAMINORIA
 AM-OC-02 BIRGALAKO BIDEAREN AZPIKO PASABIDEA / PASO INFERIOR BAJO CAMINO DE VIRGALA

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONDARE HIEZINA
XX MUNICIPIO / UDALERIA
TR TRAZADO /IBILBIDEA
AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
EC ELEMENTU OSAGAARRIA
00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS
DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA
 DEPARTAMENTU KULTURAREN
 DEPARTAMENTO DE PATRIMONIO CULTURAL

**VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN
 MONUMENTO MULTZOA
 CONJUNTO MONUMENTAL DEL
 FERROCARRIL VASCO-NAVARRO**

2. ZATIA LAMINORIA
TRAMO 2
 Plano Zk / N.º Plano: 2/10
 Eskala / Escala: 1:10.000



AM-OC-03 AZPIKO PASARIDEA SANTO TORBIBON / PASO INFERIOR EN SANTO TORBIBO
 AM-OC-04 ZEKUANOKO BIDEAREN GANEBEO PASARIDEA / PASO ELEVADO SOBRE CAMINO DE CICUJANO
 AM-AR-02 ZEKUANOKO GELTOKIA / ESTACION DE CICUJANO
 AM-OC-05 LEORTZAKO TUNELA / TUNEL DE LEDREZA
 AM-OC-06 A-4146-EN GANEBEO PASARIDEA ALETXAN / PASO ELEVADO SOBRE A-4146 EN ALETXA

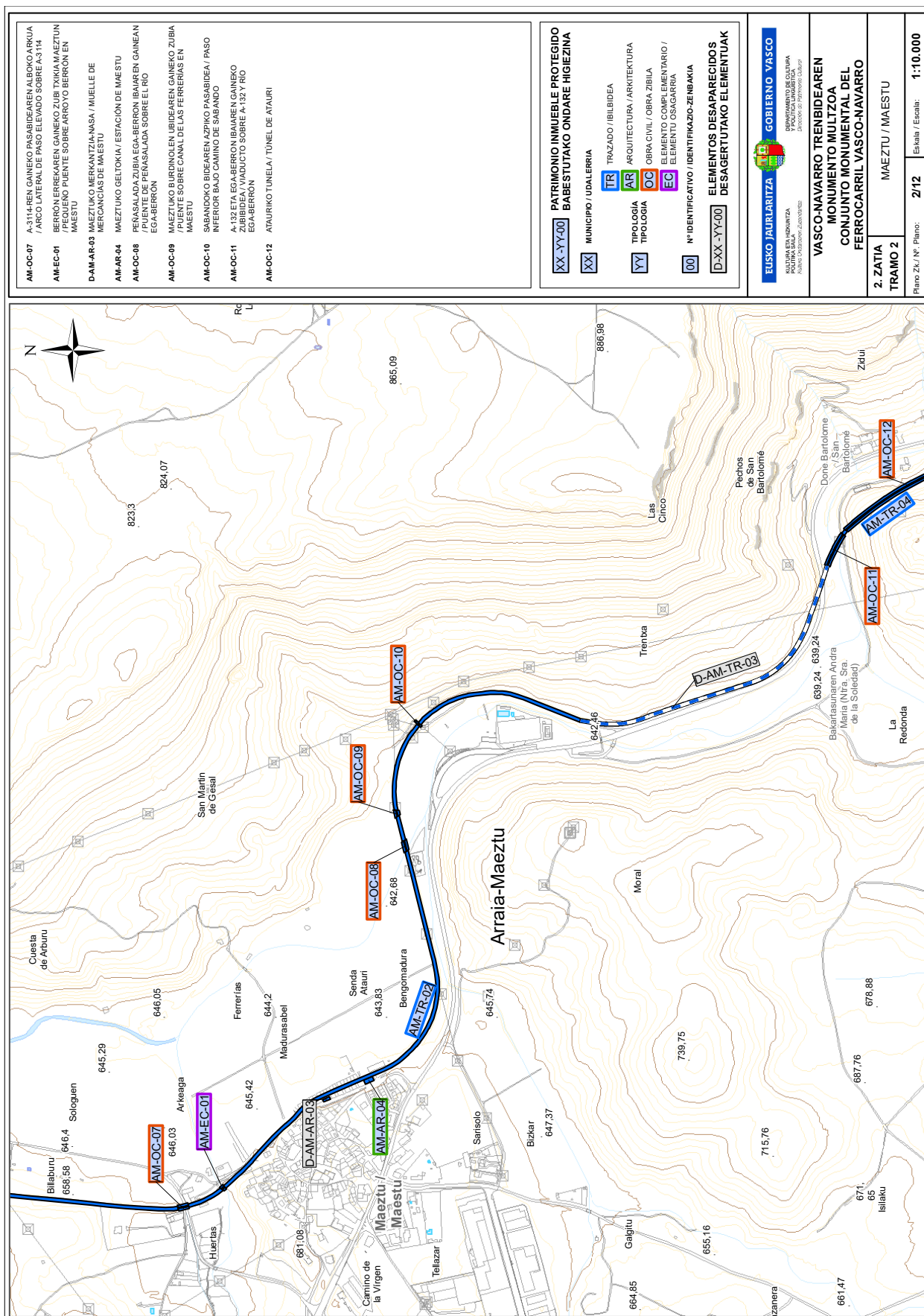
XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONDARE HIEZINA
XX MUNICIPIO / UDALERIA
TR TRAZADO /IBILBIDEA
AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
EC ELEMENTU OSAGARRIA
YY TIPOLOGIA
TIPOLOGIA
00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA
 DEPARTAMENTU KULTURAREN ETORRIKETA
 DEPARTAMENTU POLITIKAZIAR LINGÜISTIKO

VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTAL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

2. ZATIA LAMINORIATIK ELORTZARA
TRAMO 2 DE LAMINORIA A LEORZA

Plano Zk. Nº. Plano: 2/11 Eskala / Escala: 1:10.000

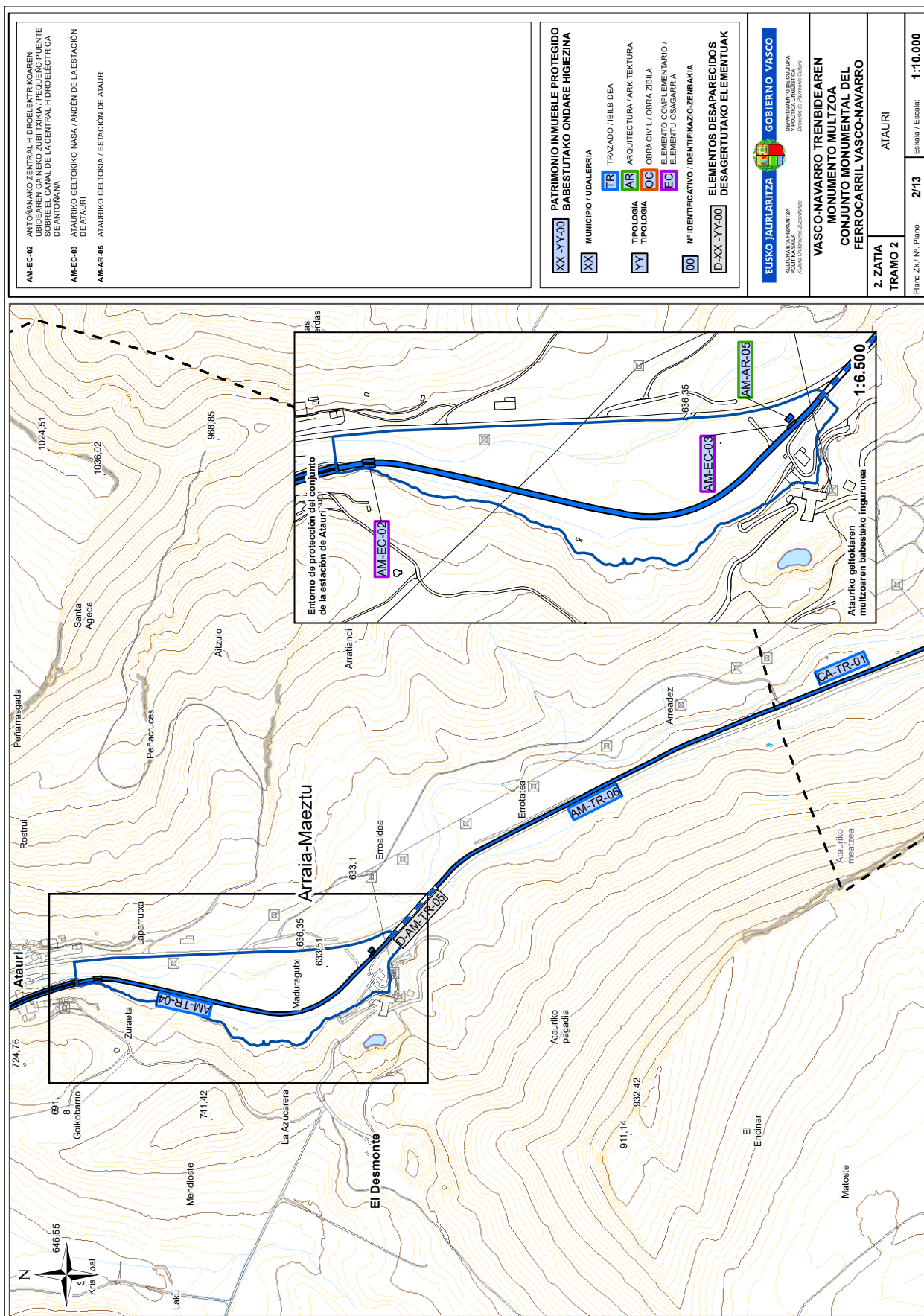


- AM-OC-07 A-3114-REN GANEKO PASABIDEAREN ALBOKOARKUA / ARCO LATERAL DE PASO ELEVADO SOBRE A-3114
- AM-EC-01 PERÓN FERREARIEN GANEKO ZUBI TXIKIA MAEZTUEN / PUENTE SOBRE ARROYO BERRÓN EN MAESTU
- D-AM-AR-03 MAEZTUKO MERKANTZIA NASKA / NUELLE DE MERCANCÍAS DE MAESTU
- AM-AR-04 MAEZTUKO GELTOKIA / ESTACIÓN DE MAESTU
- AM-OC-08 PEÑASALADA ZUBIA EGA-BERRÓN IBAIAREN GANEAN / PUENTE DE PEÑASALADA SOBRE EL RÍO EGA-BERRÓN
- AM-OC-09 MAEZTUKO BURDINOLEN URIDEAREN GANEKO ZUBIA / PUENTE SOBRE CANAL DE LAS FERRERÍAS EN MAESTU
- AM-OC-10 SABANDOKO BIDEAREN AZPIKO PASABIDEA / PASO INFERIOR BAJO CAMINO DE SABANDO
- AM-OC-11 A-132 ETA EGA-BERRÓN IBAIAREN GANEKO ZUBIBIDEA / VIADUCTO SOBRE A-132 Y RÍO EGA-BERRÓN
- AM-OC-12 ATXURIKOT TUNELA / TÚNEL DE ATXURI

- XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO / BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA
- XX MUNICIPIO / UDALERIA
- TR TRAZADO / IBILBIDEA
- AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
- OC OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
- EC EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA
- 00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
- D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA
 KULTURAREN HEZKUNTZA
 DEPARTAMENTO DE CULTURA
 DEPARTAMENTO DE CULTURA

VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO	
2. ZATIA	MAEZTU / MAESTU
TRAMO 2	
Plano Zk. N.º Plano:	2/12
Etaketa / Escala:	1:10.000



AM-EC-02 ANTONANAKO ZENTRAL HIDROELEKTRIKOAREN UBIDEAREN GAIKEKO ZUBI TXIRIA / PEQUEÑO PUENTE SOBRE EL CANAL DE LA CENTRAL HIDROELECTRICA DE ANTONANNA
AM-EC-03 ATAUURIKO GELTOKIKO NASA / ANDEN DE LA ESTACION DE ATAUURI
AM-AR-06 ATAUURIKO GELTOKIA / ESTACION DE ATAUURI

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO / BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA
XX MUNICIPIO / UDALERIA
TR TRAZADO /IBILIDEA
AR ARQUITECTURA /ARKITEKTURA
OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA
00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA, PATRIMONIO Y TURISMO
 DEPARTAMENTU KULTURAREN, PATRIMONIOA ET TURISMEAREN

VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN KONJUNTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

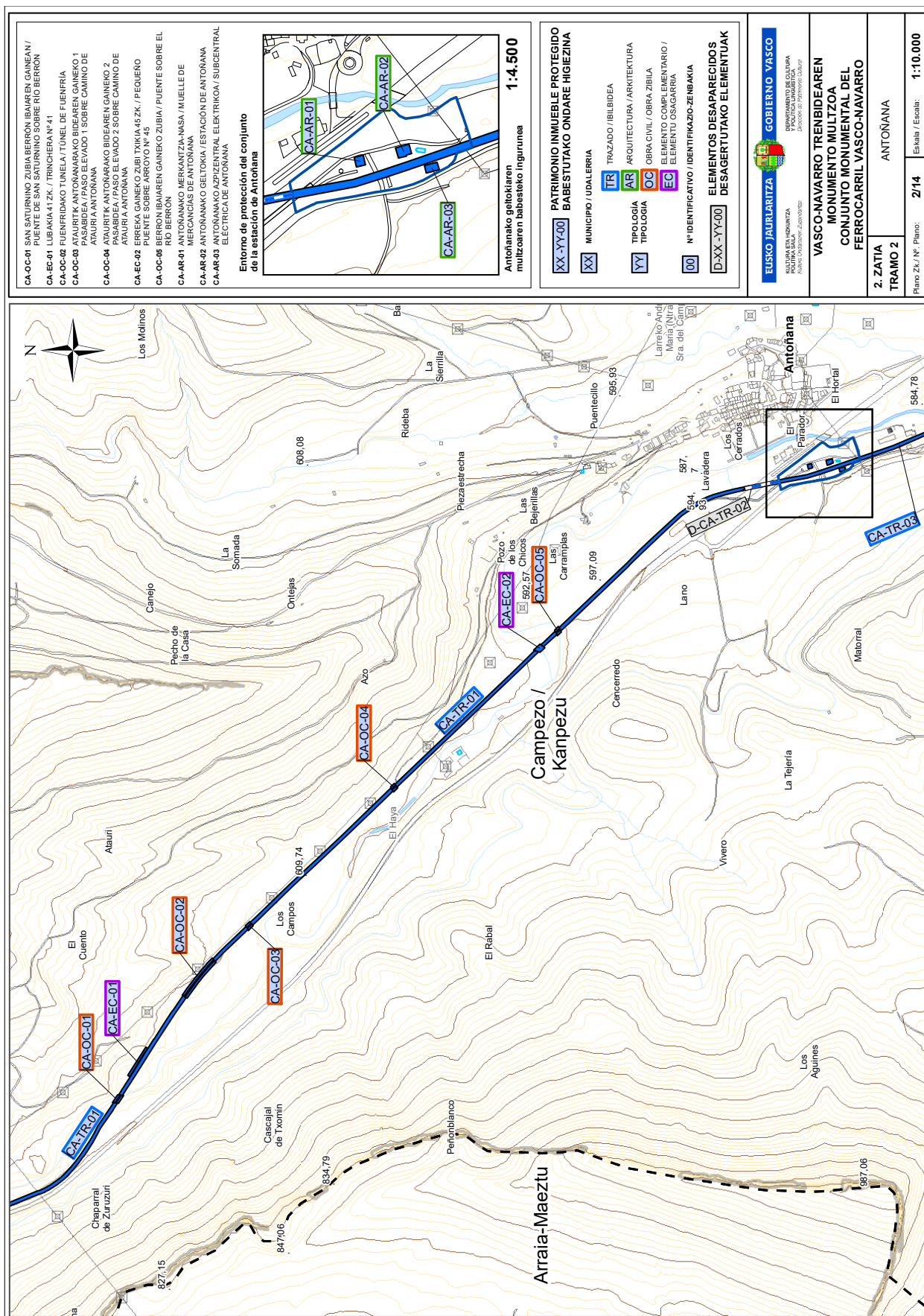
2. ZATIA ATAUURI
TRAMO 2 Etikala / Etsekal: **1:10.000**

Plano Zk / N.º Plano: **2/13**

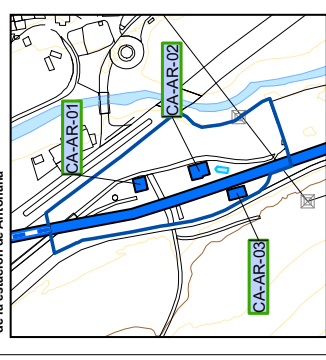
Entorno de protección del conjunto de la estación de Atauri

Atauriko geltokaren multzoaren babesteko ingurumen

1:6.500



- CA-OC-01 SAN SATURNINO ZUBIA BERRÓN IBAIAREN GAIÑEAN / PUENTE DE SAN SATURNINO SOBRE RÍO BERRÓN
- CA-EC-01 LUBAKIA 41 ZK. / TRINCHERA N.º 41
- CA-OC-02 FUENFRIDAKO TUNELA / TÚNEL DE FUENFRÍA
- CA-OC-03 ATATURIK ANTÓNANAKO BIDEAREN GAIÑEKO 1 PASABIDEA / PASO ELEVADO 1 SOBRE CAMINO DE ATURRI ANTÓNANA
- CA-OC-04 ATATURIK ANTÓNANAKO BIDEAREN GAIÑEKO 2 PASABIDEA / PASO ELEVADO 2 SOBRE CAMINO DE ATURRI ANTÓNANA
- CA-EC-02 ERBEKA GAIÑEKO ZUBI TYKIA 45 ZK. / PEQUEÑO PUENTE SOBRE ARROYO N.º 45
- CA-OC-05 BERRÓN IBAIAREN GAIÑEKO ZUBIA / PUENTE SOBRE EL RÍO BERRÓN
- CA-AR-01 ANTÓNANAKO MERKANTZIA-NASA / MUELLE DE MERCANCÍAS DE ANTÓNANA
- CA-AR-02 ANTÓNANAKO GELTOKIA / ESTACIÓN DE ANTÓNANA
- CA-AR-03 ANTÓNANAKO AZPENTRAL ELEKTRIKOA / SUBCENTRAL ELÉCTRICA DE ANTÓNANA



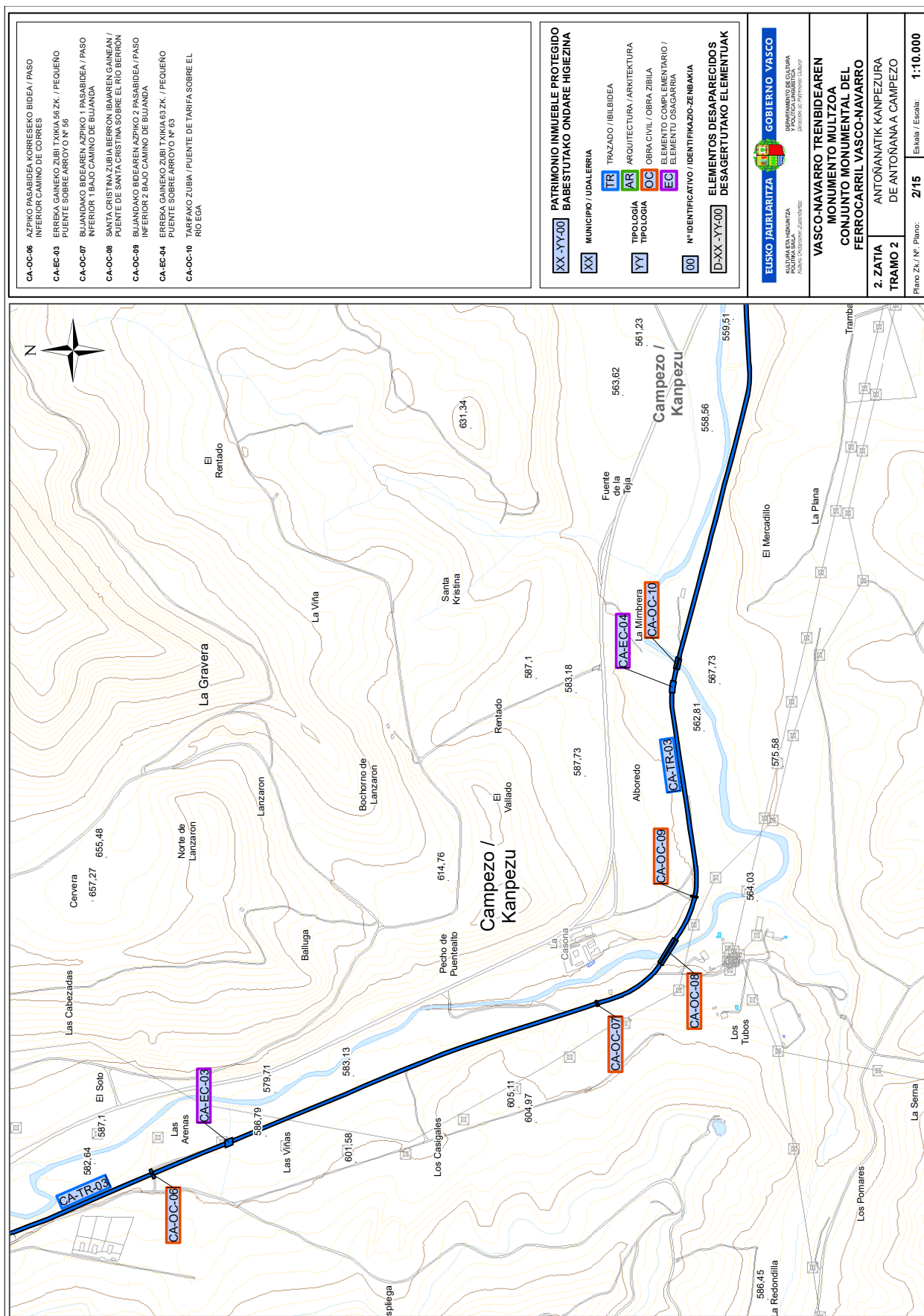
Anttonanako geltokiaren multzoaren babesteko ingurunea
1-4.500

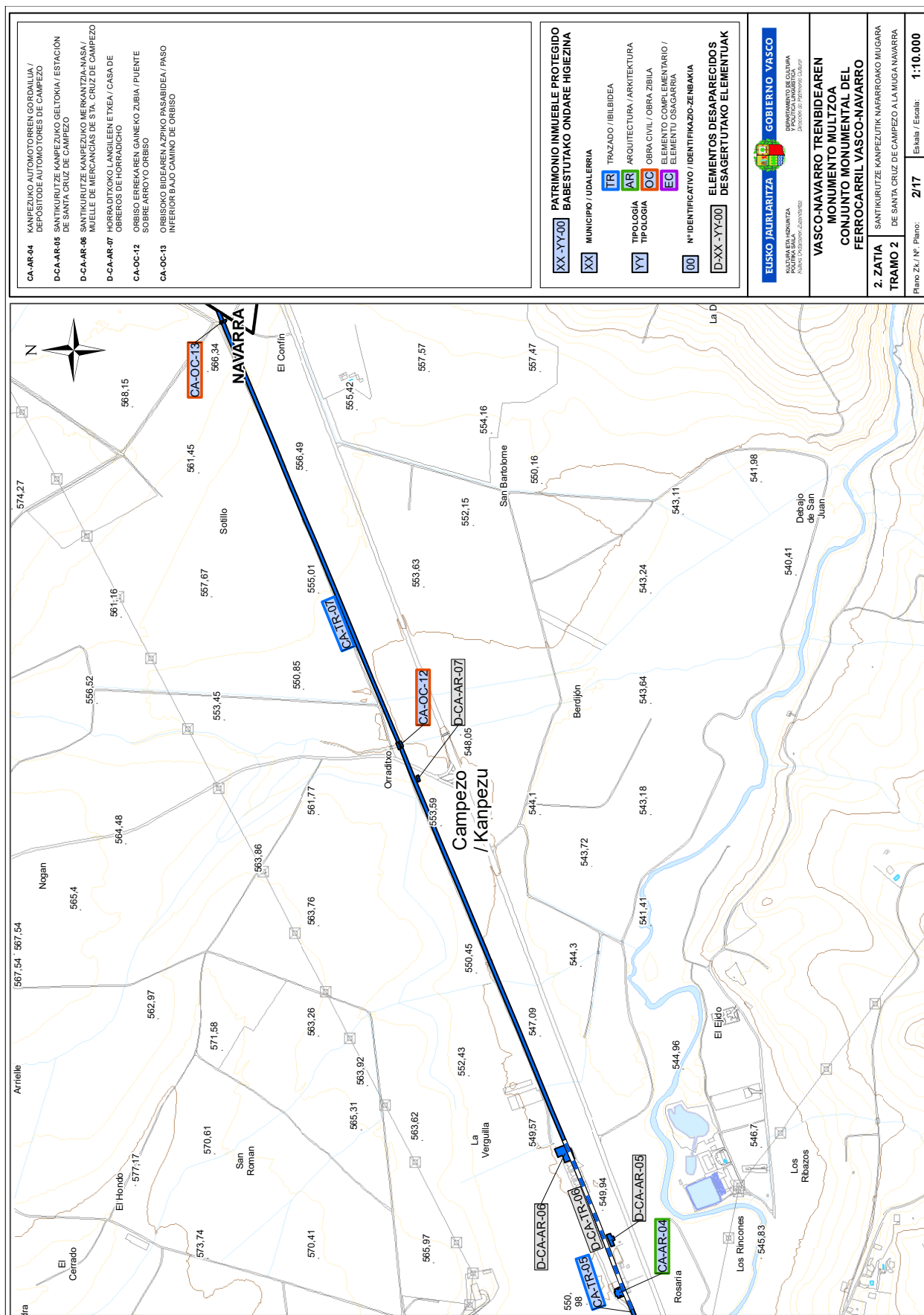
- XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO / BABESTUTAKO ONGARE HIEZINA
- XX MUNICIPIO / UDALERIA
- TR TRAZADO / IBILBIDEA
- AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
- YY TIPOLOGIA / TIPOLOGIA
- OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
- EC ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA
- 00 N.º IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
- D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO
 DEPARTAMENTO DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO
 DEPARTAMENTU KULTURAREN ETORRIK
VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

2. ZATIA
 TRAMO 2
 ANTÓNANA

Plano 2k / N.º Plano: 2/14
 Eskala / Escala: 1:10.000





CA-AR-04 KANPEZUKO AUTOMOTOREN GORDAILUA / DEPOSITODE AUTOMOTORES DE CAMPEZO DE SANTA CRUZ DE CAMPEZO

D-CA-AR-06 SANTIURUTZE KANPEZUKO GELTONIA / ESTACION DE SANTA CRUZ DE CAMPEZO

D-CA-AR-08 SANTIURUTZE KANPEZUKO MERKANTZIA-NASA / HUELLE DE MERCANCIAS DE STA. CRUZ DE CAMPEZO

D-CA-AR-07 HORRADITXOKO LANGILEEN ETXEA / CASA DE OBREROS DE HORRADIOCHO

CA-OC-12 ORBISO ERREKAREN GAINENKO ZUBIA / PUENTE SOBRE ARROYO ORBISO

CA-OC-8 ORBISOKO EDEAREN AZPIKO PASADIDEA / PASO INTERIOR ALGO CAMINO DE ORBISO

XX-YY-00 PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO
BABESTUTAKO ONDARE HIEZINA

XX MUNICIPIO / UDALLERIA

YY TIPOLOGIA
TRACAZO /IBILIDEA

OC TIPOLOGIA
ARQUITECTURA / ARKITEKTURA

OC TIPOLOGIA
OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA

00 N° IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA

00 ELEMENTO COMPLEMENTARIO / ELEMENTU OSAGARRIA

D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

EUSKO JAURLARITZA
KULTURAREN HONDAKITA
POLITIKAREN BARRUTIA
Herriko Historiaren Departamentua

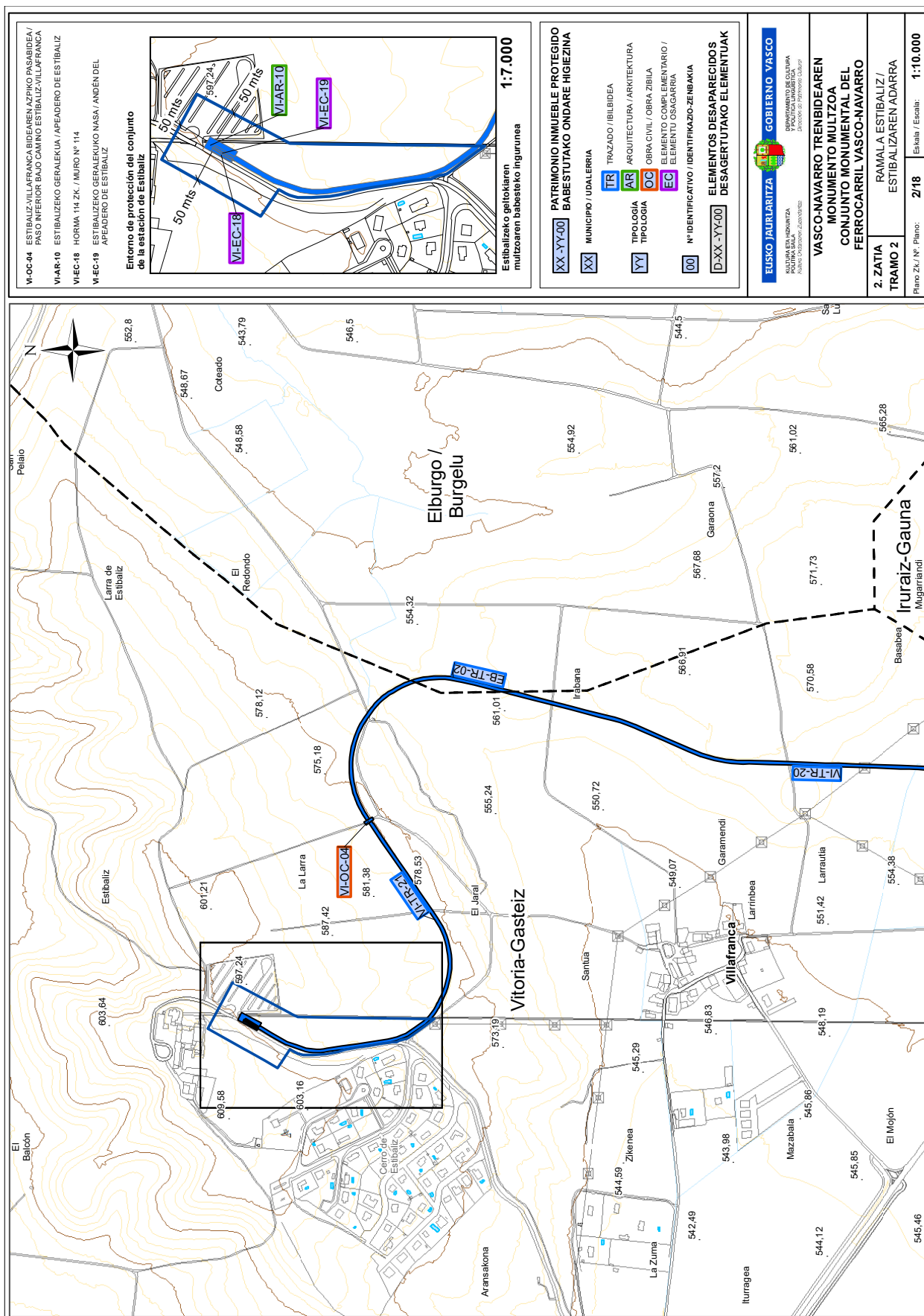
GOBIERNO VASCO
DEPARTAMENTO DE CULTURA
POLITICA CULTURAL
Departamento de Patrimonio Cultural

**VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN
MONUMENTO MULTZOA
CONJUNTO MONUMENTAL DEL
FERROCARRIL VASCO-NAVARRO**

2. ZATIA SANTIURUTZE KANPEZUKO MUGARA
DE SANTA CRUZ DE CAMPEZO A LA MUGA NAVARRA

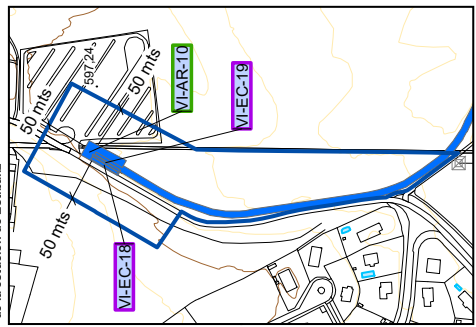
TRAMO 2

Plano 2/a / N.º Plano: **2/17** Eskala / Escala: **1:10.000**



VI-OC-04 ESTIBALZ-VILAFRANCA BIDEAREN AZPIKO PASABIDEA / PASO INFERIOR BAJO CAMINO ESTIBALZ-VILAFRANCA
 VI-AR-10 ESTIBALZKO GERALAKUA / APEADERO DE ESTIBALZ
 VI-EC-18 HORMA 114.2K. / MURO Nº 114
 VI-EC-19 ESTIBALZKO GERALAKUO NASA / ANDÉN DEL APEADERO DE ESTIBALZ

Entorno de protección del conjunto de la estación de Estibalz



Estibalzko gertokiaren inguruko babesteko ingurunea

1:7.000

- PATRIMONIO INMUEBLE PROTEGIDO**
BABESTUTAKO ONGARE HIGIEZINA
- XX-YY-00 MUNICIPIO / UDALERIA
 - TR TRAZADO /IBILBIDEA
 - AR ARQUITECTURA / ARKITEKTURA
 - OC OBRA CIVIL / OBRA ZIBILA
 - EC ELEMENTU OSAGARRIA
 - YY TIPOLOGIA
 - 00 Nº IDENTIFICATIVO / IDENTIFIKAZIO-ZENBAKIA
 - D-XX-YY-00 ELEMENTOS DESAPARECIDOS / DESAGERTUTAKO ELEMENTUAK

	
DEPARTAMENTO DE CULTURA Y PATRIMONIO INMUEBLE KULTURAREN HONDAKETA Y PATRIMONIO INMUEBLA KULTURAREN HONDAKETA	
VASCO-NAVARRO TRENBIDEAREN MONUMENTAL DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO	
2. ZATIA	RAMALA ESTIBALZ / ESTIBALZAREN ADARRA
TRAMO 2	
Plano Zk / Nº. Plano:	2/18 Etxela / Etxelari: 1:10.000

ANEXO II

DESCRIPCIÓN

El Ferrocarril Vasco-Navarro fue una de las líneas férreas de vía métrica más importante de la península Ibérica; tanto por la longitud de su trazado que fue, con diferencia, el más largo de los que se construyeron en España en el s. XIX y primera mitad del XX, como por ser de las primeras líneas férreas electrificadas, lo que la situaba al mismo nivel que las mejores europeas. Durante su vida útil, el ferrocarril tuvo muchos nombres: en los primeros tiempos, se le llamaba el Anglo y después el Vasco; en la zona de la Montaña Alavesa y en Navarra, se le llamaba «El Trenico» y también se le conoció como el tren cangrejero o el tren de los montañeros.

II.1.– Geografía.

El Ferrocarril Vasco-Navarro se extiende a lo largo de 140 km, de los cuales 110,5 kilómetros discurren en el territorio de la CAPV (47 km en Gipuzkoa y 63,5 km en Álava), mientras que el resto lo hace por tierras navarras. A su paso por la CAPV, atraviesa el territorio de 16 municipios: 6 en Gipuzkoa (Bergara, Oñati, Arrasate/Mondragón, Aretxabaleta, Eskoriatza y Leintz-Gatzaga) y 10 en Álava (Aramaio, Arratzua-Ubarrundia, Legutio, Vitoria-Gasteiz, Elburgo/Burgelu, Iruraiz-Gauna, Alegría-Dulantzi, San Millán/Donemiliaga, Arraia-Maeztu y Campezo/Kanpezu).

II.2.– Historia.

La idea de la construcción del Ferrocarril Vasco-Navarro surge en el contexto del principio de las negociaciones del Estado con las Diputaciones vascas sobre sus Fueros, tras el final de la Primera Guerra Carlista. En 1882, el Estado otorga la concesión de construcción y explotación del Ferrocarril Vasco-Navarro y, tras el acuerdo entre las Diputaciones de Álava y Gipuzkoa y una compañía inglesa, en 1886, se inician las obras del primer tramo entre Vitoria y Leintz-Gatzaga, inaugurado 3 años después. Durante los siguientes años, continuaron las obras de construcción de la línea hacia Eskoriatza hasta que, debido a problemas financieros y de mala dirección de la obra, los trabajos se paralizaron más de 15 años y la línea fue incautada por el Estado.

En 1914, el Ferrocarril Vasco-Navarro retoma su rumbo de la mano de Eduardo Dato, Diputado en Cortes por la provincia de Álava y presidente del Consejo de Ministros, con un acuerdo entre el Estado y las Diputaciones para la financiación del tramo entre Leintz-Gatzaga y Bergara, punto en el que se unirán el Vasco-Navarro y los Ferrocarriles Vascongados, y al que llegará la línea en 1919. Esta fase finaliza en 1923 con la inauguración del ramal a Oñati, con presencia de la Reina María Cristina.

Paralelamente, en 1920, se inician los trabajos de la línea Vitoria-Estella, cuyo ingeniero de obras, Alejandro Mendizábal Peña, replantearía el trazado original, mejorándolo considerablemente y abaratando su costo. Este tramo se inaugura en 1927, con la asistencia de Miguel Primo de Rivera.

Unos años antes, en 1924, se aprueba el plan de electrificación del ferrocarril, si bien los trabajos de electrificación no llegarían a la última estación del Vasco-Navarro en Mekolalde hasta 1938, en plena guerra civil. El último tramo en construirse fue, en 1948, el pequeño ramal que unía la estación de Andollu con el Santuario de Nuestra Señora de Estíbaliz.

Desde que, en febrero de 1889, se inaugurara el primer tramo del Anglo-Vasco-Navarro, hasta que, en septiembre de 1927, se terminó el proyecto total del ferrocarril, transcurrieron casi 40 años; los mismos que estuvo en funcionamiento desde ese momento hasta el 31 de diciembre de

1967, en que se clausuró. Tras su cierre, las instalaciones quedaron abandonadas y se procedió al desmantelamiento de las vías y catenarias; por su parte, los edificios pasaron a realizar diferentes funciones y algunos fueron destruidos o rehabilitados como viviendas.

II.3.– Estado actual.

En Álava, gran parte del trazado del Ferrocarril Vasco-Navarro se ha reutilizado como vía verde perteneciente a la red de rutas verdes del Territorio Histórico de Álava, gestionada por la Diputación Foral. Además, se han habilitado las infraestructuras necesarias como pasos, puentes, túneles, etc., despejando la explanación y sus márgenes, colocando vallas, barandillas, elementos de contención y reductores de velocidad, señalizando la ruta, limpiando los drenajes originales y habilitando otros nuevos, etc. En la señalización, se han incluido paneles interpretativos de la historia del ferrocarril y de los elementos de la infraestructura original.

En Gipuzkoa, el trazado ferroviario ha sido invadido, en parte, por la trama urbana e industrial de Aretxabaleta, Arrasate/Mondragón, Bergara u Oñati y, en aquellos lugares donde se mantiene el trazado, se han habilitado algunos tramos de itinerarios peatonales o ciclistas. Por su parte, algunos de los inmuebles han sido reutilizados. En las zonas rurales como Leintz-Gatzaga y parte de Eskoriatza, la explanación se conserva en su mayor parte y, en muchos casos, se han aprovechado las estaciones como viviendas y los apeaderos como almacenes de aperos o leñeras.

II.4.– Patrimonio inmueble.

El patrimonio inmueble del Ferrocarril Vasco-Navarro está constituido por las siguientes tipologías de bienes:

1.– Trazado: se ejecutó en dos tramos de vía única, a excepción del doble enlace de Vitoria:

– Tramo 1: de Vitoria-Gasteiz a Leintz-Gatzaga y hasta Mekolalde (Bergara).

En el primer tramo hasta Leintz-Gatzaga, la vía ascendía mediante amplias rectas y suaves rampas, siguiendo el valle del Zadorra. Entre la estación de Leintz-Gatzaga y el apeadero de Gaztañadi (Eskoriatza), la línea continuaba por un tortuoso trazado con puntos de 3 % de desnivel máximo. Desde aquí hasta Mekolalde, el trazado mantenía un continuo descenso siguiendo el cauce del río. El ramal de San Prudencio presentaba un perfil suave en ascenso constante hasta Oñati.

– Tramo 2: de Vitoria-Gasteiz a Campezo/Kanpezu.

El trazado presentaba largas alineaciones rectas, con radio mínimo de 200 m y rampa máxima de 19 milésimas. Desde Vitoria-Gasteiz, el trazado ascendía con suaves pendientes hasta la divisoria de aguas entre el río Zadorra y el Ega, entre los municipios de San Millán/Donemiliaga y Arraia-Maeztu. Desde aquí, la línea descendía hasta Santa Cruz de Campezo. El corto ramal desde Andollu a Estíbaliz, por su parte, realizaba un gran rodeo para ascender al Santuario.

El ancho de vía, comúnmente denominado vía métrica, era de 1 m entre las caras interiores de los carriles y era idéntico al utilizado por la mayor parte de los ferrocarriles de vía estrecha del Norte peninsular. La vía se asentaba sobre banqueta de balasto calizo procedente de canteras situadas en las inmediaciones. En cuanto a los carriles, la Compañía del Ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro adquirió, al inicio de las obras, un gran lote de carriles a las acerías d'Ougree (Bélgica), con el que se realizó el tendido hasta Leintz-Gatzaga y, posteriormente, a Eskoriatza. Cuando se reanudaron las obras, también se utilizaron en el tramo entre Eskoriatza y Bergara. Los carriles para el trayecto entre San Prudencio y Oñati fueron suministrados por los Altos Hornos de Vizcaya, con mayor sección y peso de 32,2 kg/m. Gracias a su buen resultado, este material se empleó también en el tramo de Estella a Vitoria-Gasteiz y en el ramal de Estíbaliz y, finalmente, a raíz de la

electrificación del ferrocarril, todos los viejos carriles belgas fueron sustituidos. La mayor parte de los carriles se asentaban sobre traviesas de roble, aunque excepcionalmente, se emplearon también de pino y de haya. A partir de la clausura del ferrocarril, tanto carriles como traviesas fueron completamente desmantelados.

2.– Obra Civil.

– Tramo 1: de Vitoria-Gasteiz a Leintz-Gatzaga y hasta Mekolalde (Bergara).

En el primer tramo hasta Leintz-Gatzaga, la obra de fábrica más significativa fue el puente metálico de Eskalmendi, de 30 m de luz, construido en 1888 y sustituido, en 1942 por una nueva estructura de hormigón sobre pilares de sillería en 4 tramos, uno de ellos en arco de medio punto. Entre Leintz-Gatzaga y Gaztañadi, se construyeron hasta 15 túneles y 3 puentes sobre el río Deba y, en el tramo restante hasta Mekolalde, otros 13 sencillos puentes de vigas de hormigón armado sobre pilares de sillería, diseñados por Eugenio de Rivera, y 4 túneles. El ramal de San Prudencio superaba el río Oñati con 5 viaductos de hormigón sobre pilares de sillería.

– Tramo 2: de Vitoria-Gasteiz a Campezo/Kanpezu.

Este tramo presenta túneles de gran longitud (Laminoria, Atauri, etc.) así como puentes y viaductos de gran entidad y complejidad técnica (Atauri, Santa Cristina, San Saturnino, etc.). El ramal a Estíbaliz, sin embargo, carecía de obras de fábrica de importancia.

3.– Arquitectura: los edificios fueron diseñados de acuerdo a modelos vinculados a las diversas etapas de construcción del ferrocarril:

– Desde 1887 y durante la 1.ª etapa gestionada por la Compañía del Ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro:

Se construyeron sencillos barracones de una sola planta y 3 estancias en Durana, Retana, Urbina, Villareal, Landa y Leintz-Gatzaga, según un modelo de volumen de planta rectangular, una altura y cubierta a dos aguas, construidos con muros de mampostería revestidos y con zócalos, recercos o entramados como únicos motivos decorativos. En Vitoria, se construiría la única gran estación de este primer tramo (Vitoria-Ciudad), con un suntuoso edificio ya desaparecido ubicado en la actual c/ Los Herrán que albergaba también las oficinas administrativas de la empresa. En 1915, se inauguró el ramal que a través del casco urbano uniría dicha estación con la estación Vitoria-Norte, también desaparecida, que serviría de inicio de la línea Vitoria-Estella y que consistía en un sencillo apeadero con marquesina situado frente a la actual estación de la línea Madrid-Irún en la c/ Dato.

– En 1914, se inicia una 2.ª fase en la que el Estado reemprendió las obras entre Eskoriatza y Mekolalde:

Además de algunos pequeños apeaderos (Marín, Zarimutz y Mazmela), Ramón Aguinaga diseñaría estaciones de mayor entidad en elegantes edificios de clara inspiración «old english», de planta rectangular, 2 alturas y bajocubierta, dotados de marquesina metálica sobre el andén principal (hoy en día desaparecidas en gran parte). Este modelo se caracterizaba por cubiertas de gran pendiente de teja cerámica plana y pronunciados aleros, hastiales triangulares, muros de mampostería concertada con zócalo de sillería, carpinterías, balaustradas y aleros de madera pintada y recursos compositivos como arcos rebajados, óculos y ladrillo visto en dinteles, impostas y falsos entramados.

– A partir de 1920, en una 3.ª fase en la que se ejecuta la sección de Vitoria-Gasteiz a Estella:

El estilo ecléctico de influencia inglesa alcanza su máximo esplendor en las estaciones diseñadas por el ingeniero Alejandro de la Peña Mendizabal en Olarizu, Otazu, Aberasturi, Andollu, Erentxun, Gauna, Ullibarri-Jauregi, Laminoria, Maestu, Atauri, Antoñana y Campezo, con estaciones de gran envergadura en comparación a las poblaciones a las que servían. Todas contaban con su correspondiente muelle de mercancías parcialmente cubierto, salvo las de Atauri, Laminoria, Ullibarri-Jauregi, Andollu, Aberasturi y Gauna. En la actualidad, han desaparecido las estaciones de Campezo, Laminoria, Ullibarri-Jauregi, Gauna y Olarizu. En esta fase se acomete, paralelamente, el ramal de San Prudencio a Oñati, donde se repitió el modelo de estación de Aguinaga; en Oñati, sin embargo, se construyó un magnífico edificio de sillería de estilo renacentista inspirado en la arquitectura local.

– Hacia 1938, a raíz de la electrificación de la sección de Vitoria-Gasteiz a Mekolalde:

La Explotación de Ferrocarriles del Estado procedió a la mejora de las estaciones más antiguas del tramo Vitoria-Gasteiz – Leintz-Gatzaga, construyendo nuevos edificios para el servicio de viajeros en Durana (desaparecido), Retana, Villarreal y Landa, realizados en un estilo arquitectónico ecléctico de inspiración local y detalles de influencia inglesa, caracterizado por presentar doble altura, cubierta de teja a 2 aguas y pronunciados aleros dotados de jabolcones, estructura interior de madera, muros de mampostería concertada y sillería en esquinales en planta baja y muros de fábrica revestidos en planta alta con paños y elementos de ladrillo visto y falsos entramados de madera, a modo de recursos compositivos. Las primitivas instalaciones quedaron entonces habilitadas como muelles de mercancías y almacenes para vías y obras.

En cuanto a las instalaciones de mantenimiento, su dispersión era muy notable, con dependencias en Oñati, Vitoria–Ciudad, Olarizu y Santa Cruz de Campezo. Sin embargo, los talleres principales siempre estuvieron situados en la capital alavesa, limitándose los restantes, en la mayoría de las ocasiones, al simple papel de cocheras en las que apenas se realizaban trabajos de mayor entidad que la revisión del material móvil.

4.– Sistema de electrificación:

El Ferrocarril Vasco-Navarro fue electrificado con una tensión para la alimentación de 1.500 voltios en corriente continua, ejecutándose en dos etapas:

– En 1929, en la sección entre Vitoria-Gasteiz y Estella:

La energía, procedente del Salto de Artavia sobre el río Urederra en las proximidades de Estella, se suministraba a 30.000 voltios en corriente alterna trifásica a la subestación de Burba (Navarra). Desde esta, partía una línea trifilar a la subcentral de transformación de Rotalde en la estación de Ullibarri-Jauregi y, desde ahí, una línea auxiliar a 3.000 voltios hasta Vitoria-Gasteiz que alimentaba los puestos de transformación de las estaciones con destino a los servicios de alumbrado, timbres de andén, enclavamientos y señales luminosas.

Con el objetivo de duplicar el suministro eléctrico, en previsión de incidencias por parte del Salto de Artavia, se construyó en Antoñana una subcentral en la que se efectuaba la toma energética a partir de la línea que enlazaba el Salto del Cotijo, situado sobre el río Ebro en las proximidades de Logroño, con la localidad guipuzcoana de Beasain.

En 1955, se modificó el sistema de alimentación al aprovecharse la construcción de la línea de alta tensión Ormaiztegi-Vitoria-Gasteiz, para proceder a la instalación de una acometida directa a la subestación de Ullibarri-Jauregi.

De todo este sistema de electrificación solo quedan en la actualidad las subestaciones de Rotalde y Antoñana, así como algunos de los soportes de la catenaria en el interior de los túneles.

– En 1938, en la sección de Vitoria-Gasteiz a Mekolalde y el ramal de Oñati:

Las subestaciones (hoy desaparecidas), se ubicaron en edificios construidos de estilo regionalista junto a las estaciones de Villarreal y Arrasate/Mondragón. Los equipos de transformación eran similares a los de la sección Vitoria-Estella, aunque se aumentó la potencia de salida a 500 KW.

5.– Elementos complementarios:

Se trata de aquellos bienes de menor entidad y tipología diversa (almacenes ferroviarios, pequeños apeaderos, muros de contención, drenajes, trincheras, puentes de pequeña entidad sobre arroyos, pontones, andenes de estación, descargaderos, cargaderos, etc.) que constituyen parte del sistema ferroviario y favorecen la interpretación y legibilidad del mismo.

II.5.– Patrimonio mueble.

El Ferrocarril Vasco-Navarro ha contado con uno de los parques de material móvil más variados de la vía estrecha española, con material motor de los tres tipos de tracción (vapor, eléctrica y de combustión eléctrica) y con un rico material remolcado con coches de ejes, bogies, de madera, metálicos, etc. Todos ellos fueron suministrados por algunos de los fabricantes nacionales y extranjeros más reputados, como es el caso de Ashbury, Siemens Schukert, Maquinista Terrestre y Marítima, Carde y Escoriaza o CAF.

De los ejemplares aún conservados, se incluyen en el presente Conjunto Monumental aquellas tipologías más representativas:

– Locomotora de vapor n.º 11: propiedad de Eusko Trenbideak, tras ser restaurada «cosméticamente» en el otoño de 1991, se conserva como monumento frente a la estación de Oñati. Presenta síntomas evidentes de corrosión y degradación, pero el Ayuntamiento ha mostrado su interés en restaurarla.

– Automotor eléctrico 3002: propiedad de Eusko Trenbideak, fue restaurado por el Museo del ferrocarril de Azpeitia donde se expone desde 1995.

– Coche-salón Z02: adquirido en 1992 para el Museo del ferrocarril de Azpeitia, donde se expone desde que fue restaurado en 1993.

– Coche de viajeros C: adquirido en 1992 para el Museo del ferrocarril de Azpeitia, donde se expone desde que fue restaurado en 1993.

– Coche de viajeros: propiedad de Eusko Trenbideak, sufrió un grave descarrilamiento en 1998. Se conserva en el Museo del ferrocarril de Azpeitia, a la espera de fondos para su restauración.

ANEXO III

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

CAPÍTULO I

CARÁCTER DEL RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

Artículo 1.– Objetivo.

El presente régimen de protección forma parte de la declaración de Bien Cultural de Protección Especial a favor del Ferrocarril Vasco-Navarro a su paso por la CAPV, con la categoría de Conjunto Monumental, en cumplimiento del artículo 16 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, del Patrimonio Cultural Vasco, con especificación de las actuaciones admisibles y prohibidas sobre el mismo.

Artículo 2.– Ámbito de aplicación.

1.– Las prescripciones del presente régimen de protección serán de aplicación para la totalidad de los bienes del Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro, incluidos dentro de la delimitación definida en el Anexo I.

2.– A los bienes del Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro que cuenten con declaración previa de Bien Cultural les será de aplicación preferente la regulación contenida en el presente régimen de protección y, en lo no previsto en el mismo, serán de aplicación supletoria las declaraciones previas correspondientes.

3.– Las Zonas incluidas en la delimitación del Conjunto Monumental con declaración previa de Presunción Arqueológica estarán sometidas al régimen de protección del artículo 65 de la Ley 6/2019, del Patrimonio Cultural Vasco, y del artículo 7 y concordantes del Decreto 234/1996, de 8 de octubre, de Régimen para la determinación de las Zonas de Presunción Arqueológica.

Artículo 3.– Carácter vinculante.

1.– Las prescripciones del presente anexo tienen carácter vinculante, debiendo conservarse el bien cultural protegido con sujeción a las medidas de protección previstas en el mismo.

2.– Los instrumentos de ordenación urbanística, territorial y medioambiental deberán contener las determinaciones necesarias para garantizar la protección y conservación del bien cultural protegido. A tal fin, deberán contar con informe favorable del departamento del Gobierno Vasco competente en materia de patrimonio cultural, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 6/2019.

Artículo 4.– Valores culturales y bienes objeto de protección.

1.– De acuerdo a la valoración patrimonial que motiva la presente declaración de bien cultural, el Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro constituye un bien sobresaliente del patrimonio industrial de la CAPV, poseedor de los siguientes valores culturales:

– Valor histórico: con una vida útil de casi 80 años, el ferrocarril tuvo una gran influencia en el desarrollo social, industrial y urbano de los municipios y comarcas que conectaba. Además, muchos de los elementos de obra civil y de las edificaciones que aún se conservan alcanzan ya el siglo de antigüedad.

– Valor social: por el gran impacto en las vidas diarias de las personas usuarias, como medio de transporte y comunicación de la población de las zonas rurales, del personal de las fábricas del Alto Deba y de la industria de los asfaltos alaveses o de los agricultores de la Llanada Alavesa.

– Valor tecnológico: por tratarse de una de las primeras líneas férreas electrificadas del Estado y por la complejidad técnica de la infraestructura requerida por la difícil orografía del territorio.

– Singularidad: fue la línea férrea de vía métrica de mayor longitud de las construidas en España en el s. XIX y primera mitad del XX.

– Valor paisajístico: debido a su gran extensión, el Ferrocarril Vasco-Navarro constituyó un eje vertebrador de un conjunto de paisajes de diferentes tipologías (urbanos, industriales, agrícolas, mineros, etc.).

– Interés territorial: por conectar hasta tres comarcas con una gran diversidad social, orográfica, medioambiental y urbanística. Gracias a su enlace con los Ferrocarriles Vascongados en Mekolalde, constituyó la primera unión por tren de las tres capitales vascas, germen de la actual planificación ferroviaria de alta velocidad.

2.– Para la preservación de los valores identificados en el Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro son objeto de protección el conjunto de bienes inmuebles y muebles enumerados en los listados de los Anexos IV y V, así como sus entornos de protección y zona de salvaguarda.

3.– El patrimonio inmueble protegido se clasifica en las siguientes tipologías:

– Trazado protegido del ferrocarril: itinerario ferroviario original de vías principales y ramales, a su paso por Euskadi, tal y como se define en el artículo 13.

– Obra civil: infraestructura diseñada y ejecutada conjuntamente con la línea de ferrocarril para resolver los encuentros del trazado con cauces fluviales (puentes), vías de comunicación (pasos elevados o inferiores) y otros elementos orográficos como montañas (túneles) o vaguadas (viaductos).

– Arquitectura: edificios vinculados directamente con la infraestructura ferroviaria, tales como estaciones, almacenes, muelles de carga, depósitos de automotores, casas de operarios, subcentrales de transformación y subestaciones eléctricas.

– Elementos complementarios: bienes de menor entidad que favorecen la interpretación y legibilidad del ferrocarril tales como pequeños almacenes, apeaderos, muros de contención, drenajes, trincheras, pequeños puentes sobre arroyos, andenes de estación, descargaderos y cargaderos.

4.– El patrimonio mueble protegido está constituido por las tipologías más representativas del material móvil ferroviario conservado (locomotoras y vagones).

5.– En los regímenes particulares de protección, se describen los valores patrimoniales específicos a proteger para cada una de las tipologías del patrimonio inmueble y mueble.

CAPÍTULO II

RÉGIMEN GENERAL DE PROTECCIÓN

Artículo 5.– Normativa general de aplicación.

1.– Los bienes culturales protegidos están sujetos, en cuanto a régimen de autorización, uso, actividad, defensa, sanciones, infracciones y demás extremos, a lo previsto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

2.– Las personas propietarias, poseedoras y demás titulares de derechos reales sobre los bienes culturales protegidos están obligados a su conservación, cuidado, protección y uso en las

condiciones impuestas por la legislación vigente en materia de urbanismo y patrimonio cultural, para asegurar su integridad y evitar su pérdida, destrucción o deterioro.

3.– El uso a que se destine cualquiera de los bienes culturales protegidos deberá ser compatible con los valores culturales objeto de protección, garantizando en todo caso su conservación y puesta en valor.

4.– Las personas titulares de los bienes culturales protegidos deben garantizar el acceso al mismo en los términos previstos en el artículo 32 de Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, facilitando información y acceso a las autoridades competentes o al personal funcionario responsable para la ejecución de sus competencias y permitiendo la visita pública y el estudio del bien a las personas investigadoras expresamente autorizadas por el órgano foral competente.

5.– Únicamente puede procederse al derribo total o parcial de los bienes culturales protegidos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

6.– Los bienes culturales adscritos al nivel de protección especial de acuerdo a los regímenes particulares previstos en el presente Anexo están sometidos al derecho de tanteo y retracto estipulado en el artículo 40 de la Ley 6/2019, del Patrimonio Cultural Vasco.

Artículo 6.– Autorización de las intervenciones.

Cualquier intervención sobre los bienes culturales protegidos, en su entorno de protección o en la zona de salvaguarda, requerirá la autorización del órgano competente en materia de patrimonio cultural de la Diputación Foral correspondiente, de forma previa al otorgamiento de la licencia urbanística o autorización administrativa.

Artículo 7.– Proyecto de intervención.

1.– Las intervenciones sobre los bienes culturales protegidos deben contar con proyecto técnico específico adecuado a la naturaleza del bien y de la propia intervención, que deberá ser presentado por la persona titular del bien para su aprobación al departamento competente en materia de patrimonio cultural de la Diputación Foral correspondiente.

2.– En todo caso, las intervenciones sobre el bien cultural protegido deben precederse de un Estudio Histórico-Arquitectónico del mismo y ser confiados a profesionales y empresas especializadas que acrediten la capacidad técnica necesaria para llevarlos a cabo con las máximas garantías.

CAPÍTULO III

PATRIMONIO INMUEBLE DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

SECCIÓN 1.^a

RÉGIMEN GENERAL DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO INMUEBLE

Artículo 8.– Zonificación del patrimonio inmueble.

1.– Al objeto de determinar el régimen de usos, actividades e intervenciones permitidos y prohibidos en los bienes inmuebles del Ferrocarril Vasco-Navarro, se establece una zonificación definida por entornos de protección y zona de salvaguarda. Estos ámbitos tienen el carácter de

parte integrante del Conjunto Monumental y en ellos serán de aplicación las prescripciones específicas previstas en la presente Sección.

2.– Los entornos de protección se corresponden con el ámbito más inmediato de los bienes inmuebles protegidos, aislados o agrupados en conjuntos, en el que el régimen específico de protección regula las intervenciones admisibles y necesarias para la conservación y puesta en valor de los bienes protegidos, así como las actividades o actuaciones prohibidas por su incompatibilidad con la defensa de sus valores patrimoniales.

3.– El entorno de protección se define como sigue:

– Entorno de protección del trazado: se establece, únicamente, para los tramos protegidos del trazado (definidos en el artículo 13), siempre que no discurren por calles urbanas ni estén incluidos en el entorno de protección de un conjunto de bienes.

Incluye la superficie ocupada por la explanación, los elementos funcionales de la vía, la obra civil y los elementos complementarios tomando como límite exterior, en cada caso, la línea de intersección con el terreno natural del talud del desmonte o terraplén o la proyección vertical del borde de las estructuras sobre el terreno.

En los tramos que discurren por calles públicas en suelo urbano, el trazado protegido y su entorno de protección se corresponden con la calle en toda su anchura.

– Entorno de protección de los conjuntos de bienes: se corresponde con el ámbito grafiado en los planos adjuntos en el Anexo I para aquellas agrupaciones de bienes inmuebles de diferente tipología que conforman una unidad funcional o visual identificable. En concreto, se han identificado los siguientes: en Vitoria-Gasteiz, conjuntos de Retana y de Estíbaliz; en Legutio, conjuntos de Urbina y Villarreal; en Arratzua-Ubarrundia, conjunto de Landa; conjunto de Leintz-Gatzaga; en Eskoriatza, conjunto de Marín; en Iruraiz-Gauna, conjuntos de Erentxun y Ullibarri-Jauregi; en Arraia-Maeztu, conjunto de Atauri y, en Campezo/Kanpezu, conjunto de Antoñana.

– Entorno de protección de la arquitectura aislada: se corresponde con el ámbito delimitado por las líneas paralelas a las fachadas de los edificios a una distancia de 15 m y, en su caso, el límite exterior del entorno de protección del trazado o de los viales circundantes cuando estos se sitúen a una distancia inferior a 15 m.

4.– La zona de salvaguarda es el ámbito de protección general de los valores ambientales y paisajísticos del Conjunto Monumental que cualquier planificación territorial, sectorial o municipal debe considerar como condicionante superpuesto al objeto de integrar, proteger y promover el valor patrimonial del ferrocarril.

Esta zona de salvaguarda, no operativa en áreas urbanas ni en el entorno de protección de un conjunto de bienes, se establece únicamente a lo largo de los tramos protegidos del trazado y se corresponde con dos franjas laterales de 5 m de anchura medidos desde la arista exterior del entorno de protección del trazado definida de acuerdo a los criterios del apartado 3.

Artículo 9.– Régimen específico de intervención en los entornos de protección.

1.– En los entornos de protección del trazado, de los conjuntos de bienes y de la arquitectura aislada, se potenciará el carácter ferroviario e industrial del conjunto, integrando y armonizando el mobiliario, la iluminación y la señalización direccional e interpretativa con su valor ambiental.

2.– En concreto, se permitirán las siguientes intervenciones, siempre que resulten compatibles con el régimen de protección específico del bien protegido:

- Mejora de la accesibilidad, empleando materiales y diseños compatibles con los valores culturales del entorno, sin ocultar los elementos singulares de los bienes y manteniendo la integridad y autenticidad de los mismos.
- Instalación de pequeños elementos de mobiliario urbano.
- Instalación de elementos de señalización y de seguridad.
- Limpieza y desbrozamiento de la vegetación arbustiva.
- Eliminación de cualquier añadido que afecte a la contemplación, apreciación, estudio o disfrute de los bienes culturales protegidos o su entorno de protección.
- Movimientos de tierra asociados a la ejecución de infraestructuras de servicios e instalaciones vinculadas a la conservación y mejora del Conjunto Monumental.
- La tala selectiva del arbolado y la vegetación próximos a cualquier bien cultural protegido, siempre y cuando quede acreditada su afección sobre el mismo, su incompatibilidad con la restauración de este o cuando la vegetación desvirtúe la interpretación del conjunto patrimonial.

3.– En los entornos de protección, se prohíben las nuevas construcciones, así como la contaminación visual o perceptiva de los bienes protegidos, entendida como aquella intervención, uso o acción puntual sobre el bien o su entorno que, impida, interfiera o distorsione su contemplación. En concreto, no podrán interrumpir las visuales sobre los bienes culturales protegidos:

- Las instalaciones de suministro, generación y consumo energético o telecomunicaciones.
- Los rótulos, señales, vallas y publicidad exterior.
- El mobiliario urbano, incluidos vallados, toldos, veladores o iluminación exterior.
- Los elementos para la recogida de residuos urbanos.
- La plantación de nuevas especies arbóreas.

4.– Los bienes inmuebles existentes dentro de un entorno de protección, pero no específicamente enumerados como bienes culturales protegidos en el Anexo IV tendrán la consideración de bienes carentes de protección en los que se admitirá todo tipo de intervención, incluida la demolición, sin perjuicio de la conservación de los restos del subsuelo cuando así lo determine el órgano foral competente, en función de los resultados que arroje, en su caso, la intervención arqueológica. En actuaciones de reforma o sustitución de dichos bienes, no se permitirán alteraciones de volumen ni alineaciones salvo que, a juicio del órgano foral competente, contribuyan a la puesta en valor del bien o del ferrocarril y, en todo caso, se diseñarán, en cuanto a morfología y materiales, de acuerdo a las características más representativas del Conjunto Monumental.

5.– Las obras de escasa entidad, realizadas en el entorno de protección, que no tengan incidencia material o visual sobre los bienes culturales protegidos deberán comunicarse al órgano competente en patrimonio cultural de la Diputación Foral correspondiente, con una antelación mínima de 1 mes.

Artículo 10.– Régimen específico de intervención en la zona de salvaguarda.

1.– En la zona de salvaguarda, el planeamiento municipal debe definir el régimen de usos y actividades, incluyendo el retiro mínimo de las nuevas edificaciones y urbanizaciones respecto del trazado del ferrocarril, así como las condiciones de diseño y ejecución de las mismas.

2.– En dicha regulación, así como para la autorización de cualquier actuación en la zona de salvaguarda, debe garantizarse el respeto a los valores culturales del Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro y el cumplimiento de los siguientes criterios:

- Garantizar la interpretación completa del sistema ferroviario.
- Favorecer la accesibilidad del ferrocarril desde y hacia el territorio, en especial, en relación a paisajes naturales, rurales, urbanos o industriales de interés.
- Visibilizar los bienes protegidos y su conexión con el resto de elementos y espacios funcionales vinculados.
- Evitar la degradación del paisaje, tal y como es percibido desde el trazado del ferrocarril, así como las interferencias irreversibles de las visuales del mismo.
- Evitar la contaminación visual y acústica del conjunto monumental.

Artículo 11.– Criterios generales de intervención en el patrimonio inmueble.

1.– Las intervenciones sobre los bienes inmuebles protegidos del Anexo IV garantizarán su conocimiento, conservación, restauración y rehabilitación para su puesta en valor, así como la de los valores paisajísticos y ambientales de su entorno.

2.– Se establecen como principios básicos de actuación, para asegurar la transmisión de los valores culturales del bien cultural protegido: la intervención mínima indispensable, la reversibilidad de los procedimientos y el mantenimiento de la integridad y autenticidad.

3.– Se entenderán prohibidas todas aquellas actuaciones sobre el patrimonio inmueble no admitidas expresamente en el presente régimen de protección y, en general, cualquier intervención, uso o actividad que suponga un daño sobre el mismo o desvirtúe o degrade la imagen e interpretación del conjunto.

4.– Las intervenciones respetarán los añadidos de interés de todas las épocas que perviven en el bien y que proporcionan información relevante sobre la evolución del mismo.

5.– Las adiciones que se autoricen deberán respetar la armonía del conjunto, distinguiéndose de las partes originales para evitar las falsificaciones históricas o artísticas.

6.– Se prohíbe el uso de técnicas y materiales que no sean compatibles con los que conforman el bien cultural protegido o con los valores objeto de protección. Las técnicas y materiales utilizados en las intervenciones deberán ofrecer comportamientos y resultados suficientemente avalados por la experiencia o por la investigación.

7.– Todas las intervenciones admisibles sobre los bienes culturales protegidos, su entorno de protección o la zona de salvaguarda priorizarán las soluciones técnicas de menor impacto sobre el medio natural y tomarán en consideración su afección sobre los ciclos reproductivos de la fauna.

Artículo 12.– Medidas razonables de accesibilidad universal del patrimonio inmueble.

1.– En cumplimiento del artículo 32.4 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, se consideran razonables las siguientes medidas para favorecer el acceso al bien cultural protegido de forma autónoma por personas de movilidad reducida quedando dichos ajustes en todo caso supeditados a su compatibilidad con los valores culturales protegidos.

2.– El trazado y la obra civil del ferrocarril fueron diseñados y ejecutados con las características acordes a las prestaciones técnicas del ferrocarril de la época, por tanto, en su habilitación como itinerario no motorizado no deben modificarse sustancialmente dichos atributos originales (anchura de vía, pendientes longitudinal y transversal, radios de giro, etc.) para su adaptación a las condiciones de accesibilidad universal. Son admisibles, en cualquier caso, los ajustes puntuales para la eliminación de pequeños desniveles que permitan la accesibilidad desde los muelles de las estaciones a la explanación o la habilitación de nuevos accesos alternativos. Deberá evitarse la instalación de barreras de protección sobre los andenes.

3.– En el caso de la arquitectura de nivel 1 o de protección especial, los edificios ya han sido objeto de intervenciones para posibilitar la comunicación vertical en condiciones accesibles, por lo que no se consideran necesarias nuevas actuaciones, salvo las pequeñas adaptaciones en la accesibilidad a los edificios desde el exterior.

4.– En la arquitectura de los niveles 2 y 3, y con más de una altura, podrán admitirse añadidos para el cumplimiento de las exigencias de adaptabilidad del inmueble, preferentemente en el interior de los mismos, y siempre que se ejecuten en base a criterios de intervención mínima y reversibilidad, con técnicas y materiales compatibles con los valores patrimoniales del inmueble y no impidan, interfieran o distorsionen su contemplación ni alteren las condiciones de estabilidad e integridad de la estructura.

5.– Las actuaciones de consolidación sobre los edificios adscritos al subnivel B del nivel 2 o de protección media no requieren la adopción de medidas de accesibilidad. En caso de reutilización, se tomarán como referencia los criterios establecidos en el apartado anterior para el nivel de protección media.

6.– En todas las intervenciones, deberán implementarse soluciones innovadoras para posibilitar el mayor grado de adecuación efectiva preservando, en todo caso, los valores patrimoniales del bien cultural protegido.

SECCIÓN 2.^a

RÉGIMEN PARTICULAR DE PROTECCIÓN DEL TRAZADO

Artículo 13.– Definición del trazado protegido y sus valores culturales.

1.– El trazado del ferrocarril protegido en el Conjunto Monumental se corresponde con aquellos tramos del itinerario original cuya explanación aún se conserva o es susceptible de ser recuperable sobre el territorio (grafitados en línea continua en los planos de delimitación del Anexo I).

2.– Aquellos tramos desaparecidos por el efecto de nuevas ocupaciones de suelo (urbanizaciones, carreteras, instalaciones industriales, etc.) se identifican en el Anexo I (grafitados en línea discontinua), a los efectos únicamente de registrar e interpretar el trazado completo de la línea ferroviaria original.

3.– Los valores culturales del trazado protegido del ferrocarril Vasco-Navarro son:

- Conectividad: como eje conector de todos los elementos que integran el Conjunto Monumental, vertebrando una unidad cultural reconocible y delimitable.
- Singularidad: constituyó la línea férrea de vía métrica de mayor longitud de las construidas en la época en todo el Estado.
- Capacidad interpretativa: como clave de lectura más determinante del ferrocarril para la interpretación del funcionamiento del sistema y de las relaciones entre sus elementos.
- Valor funcional: por su potencialidad como canalizador de nuevos modos de movilidad local o comarcal no motorizada.

4.– La relevancia de los valores patrimoniales descritos determina la adscripción del trazado del ferrocarril al nivel de Protección Especial.

Artículo 14.– Régimen de intervención en el trazado protegido.

1.– Toda actuación en el trazado protegido del Ferrocarril Vasco-Navarro estará encaminada a garantizar la continuidad del itinerario y favorecer la interpretación del sistema y de su carácter ferroviario e industrial.

2.– Se priorizarán los usos y actividades relacionados con la investigación científica del trazado, destinada al hallazgo y recuperación de la vía original y sus elementos funcionales.

3.– Podrán desarrollarse y promoverse actividades de carácter cultural, compatibles con la conservación de la explanación y resto de elementos vinculados al ferrocarril, tendentes a la difusión de los valores patrimoniales del Ferrocarril Vasco-Navarro.

4.– Se considera uso compatible con el trazado protegido la utilización del mismo como itinerario no motorizado o por vehículos de pequeño motor eléctrico, siempre que no suponga destrucción o alteración irreversible de la vía o explanación original o de sus elementos funcionales.

5.– Serán admisibles, en el trazado protegido del Ferrocarril Vasco-Navarro, las siguientes actuaciones:

- Consolidación, restauración y puesta en valor de la explanación y de los elementos complementarios de valor ambiental.
- Mejora del firme de la explanación, cuyo acabado deberá ser blando.
- Acondicionamiento de la vía y/o explanación para su utilización como itinerario no motorizado. En todo caso, se mantendrá la anchura de la explanación original.
- Instalación de elementos de señalización y ejecución de infraestructuras, conducciones de servicios e instalaciones vinculadas a la conservación, mejora y disfrute del Conjunto Monumental.
- Eliminación de cualquier elemento ajeno a la actividad ferroviaria, añadido con posterioridad a la construcción del ferrocarril, y que degrade u obstaculice la visión de los bienes protegidos o impida la interpretación del sistema ferroviario, tales como nuevos cierres de parcela, arbolado, pequeñas construcciones auxiliares, etc.

6.– Durante la ejecución de las obras anteriores y en previsión de hallazgos de la base original de la explanación o elementos de la vía como carriles, traviesas o catenarias, deberán ejecutarse

las tareas de control arqueológico necesarias, con el alcance que establezca el órgano foral competente en patrimonio cultural.

7.– Cualquier desvío provisional derivado de actuaciones sectoriales puntuales deberá ser objeto de autorización por el órgano foral competente en patrimonio cultural.

8.– En aquellos tramos urbanos en los que el trazado del Ferrocarril Vasco-Navarro transcurre a lo largo de calles públicas, el trazado protegido se corresponde con la calle en toda su anchura. Dichos tramos serán regulados por el planeamiento municipal, con la única limitación de no eliminar, en ningún caso, el itinerario público.

SECCIÓN 3.^a

RÉGIMEN PARTICULAR DE PROTECCIÓN DE LA OBRA CIVIL

Artículo 15.– Definición de la obra civil protegida y sus valores culturales.

1.– La obra civil protegida en el Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro es la enumerada en el Listado 1 del Anexo IV. En función de la relevancia de los valores patrimoniales de cada uno de los bienes de la obra civil, estos se adscriben a los niveles de protección Especial (Listado IV.1.1) o Media (Listado IV.1.2).

2.– En el Listado 1 del Anexo VI, se enumera así mismo la obra civil vinculada al ferrocarril pero actualmente desaparecida o reconstruida, exclusivamente al objeto de favorecer la interpretación completa del sistema ferroviario original.

3.– La obra civil protegida presenta, en cada caso, todos o algunos de los siguientes valores patrimoniales:

- Calidad técnica del proyecto y de la construcción: en especial, por la complejidad de las estructuras de los túneles y viaductos.
- Valor estructural: en tanto que pasos elevados, puentes, túneles y viaductos conservan el sistema estructural portante original.
- Valor funcional: por garantizar la continuidad del trazado en aquellos puntos donde la orografía u otras vías de comunicación lo interrumpen.
- Capacidad interpretativa: aportan nuevas claves de lectura para la interpretación, junto con el trazado, del funcionamiento del sistema ferroviario.

Artículo 16.– Régimen general de intervención en la obra civil.

1.– Las actuaciones admitidas en la obra civil deberán mantener y potenciar:

- La continuidad del trazado del ferrocarril.
- La relación del trazado con los bienes protegidos y de estos entre sí.
- La funcionalidad y transitabilidad de la obra civil en condiciones de seguridad.

2.– La superficie y emplazamiento de los espacios funcionales de plazoletas de embarque, calzada, aceras y apartaderos, situados dentro del entorno de protección de la obra civil, podrán modificarse puntualmente cuando sea para albergar usos relacionados con la mejora de la accesibilidad o la difusión del Ferrocarril Vasco-Navarro, sin impedir las visuales sobre los bienes protegidos existentes.

3.– Los viaductos, puentes, túneles y pasos elevados o inferiores son inseparables del lugar donde se localizan, por lo que no es posible su desplazamiento.

Artículo 17.– Régimen de intervención en la obra civil de protección Especial.

1.– En la obra civil sometida a protección especial, se admitirán las actuaciones de restauración del estado original a través de la restauración de la fábrica, la consolidación de las estructuras con sustitución de las partes no recuperables y la eliminación de añadidos u obras recientes que no revistan interés o contrasten negativamente con el conjunto.

2.– Las obras de consolidación de estructuras deberán ejecutarse con criterios de reversibilidad y cuidando el tratamiento de las superficies de contacto entre obra nueva y preexistente, de manera que la remoción de lo aportado no suponga en ningún caso destrucción de lo antiguo. Así, es preceptivo no encapsular la estructura de muros masivos de mortero de cal con enfoscados de morteros de cemento, no aireados, aplacados, alicatados o forrados que no permitan respirar al material o que propicien su degradación por humedades retenidas.

3.– Se actuará sobre la estructura de estribos, pilas, tajamares y espolones; de bóvedas y sus boquillas; de plementería resistente; de tímpanos, exclusivamente reparando, apeando o sustituyendo elementos aislados como sillares, sillarejos, mampuestos, dovelas, que no cumplan su función portante.

4.– No se autorizarán nuevas aportaciones, tales como nuevos tableros o volúmenes construidos anexos, que supongan daño o modificación de las condiciones de estabilidad e integridad de las estructuras iniciales.

5.– Las cimentaciones y muros de contención que deban ser recalzados estarán adecuadamente separados de las nuevas zapatas, losas o muros que los refuercen, no serán rigidizadas o rejunteadas masivamente en su fábrica original con hormigón de cemento y no producirán, en ningún caso, embalsamientos de las aguas subterráneas ni elevaciones del nivel freático de los terrenos en contacto con las fábricas.

6.– Se preservará el perfil, sección, modulación y proporciones de la estructura existente.

7.– Se mantendrá el sistema de transmisión y reparto de cargas de la estructura, sin forzarlo con sobrecargas puntuales ni rigidizarlo.

8.– Se preservarán los paños de mampostería concertada, sillarejo o sillería. Las texturas y aspecto cromático de los revestimientos exteriores murarios seguirán los patrones de los más antiguos existentes en cuanto a uso de rejunteos rehundidos o resaltados de mortero de cal, pintados en blanco o color arena; enlucidos y encalados.

9.– Se conservarán y restaurarán los pretilos y barandillas originales, permitiendo la sustitución puntual de aquellas piezas que se demuestren irrecuperables.

Artículo 18.– Régimen de intervención en la obra civil de protección Media.

1.– En la obra civil sometida a protección media, se admitirán, además de las actuaciones del apartado anterior, aquellas modificaciones parciales de la fábrica que no alteren la unidad de su composición y respeten sus elementos tipológicos más significativos.

2.– En actuaciones de revalorización y puesta en uso del trazado del ferrocarril, podrán admitirse intervenciones sobre el tablero para su adecuación a nuevas condiciones de movilidad.

3.– En el caso de sustitución de barandillas o pretilas por imposibilidad de restauración de las originales, el nuevo diseño se adecuará en cuanto a materiales, formas, tamaño y aspecto al de las más antiguas y representativas del ferrocarril.

4.– En el caso de puentes de protección media identificados por la autoridad hidráulica como una obstrucción grave del cauce del río, se elaborará un proyecto individualizado que, previa acreditación de la inviabilidad de otras alternativas sin afección sobre el puente, determine las intervenciones de reducción del riesgo de inundabilidad más respetuosas con el valor patrimonial de la obra civil que, en todo caso, deberán ser autorizadas por el órgano foral competente en patrimonio cultural.

SECCIÓN 4.^a

RÉGIMEN PARTICULAR DE PROTECCIÓN DE LA ARQUITECTURA

Artículo 19.– Definición de la arquitectura protegida y sus valores culturales.

1.– La arquitectura protegida en el Conjunto Monumental del ferrocarril Vasco Navarro es la enumerada en el Listado 2 del Anexo IV, con la especificación del nivel de protección en cada caso, de acuerdo a la clasificación del artículo 20.

2.– En el Listado 2 del Anexo VI, se enumeran así mismo los edificios vinculados al ferrocarril actualmente desaparecidos, exclusivamente al objeto de favorecer la interpretación completa del sistema ferroviario original.

3.– La arquitectura protegida presenta, en cada caso, todos o algunos de los siguientes valores patrimoniales:

– Valor histórico: por su mayor antigüedad en relación a otros inmuebles o por su representatividad de un período concreto.

– Valor arquitectónico, desde el punto de vista:

a) Tipológico: como ejemplo representativo de la arquitectura diseñada en cada una de las fases de construcción del ferrocarril.

b) Estructural: por la singularidad, representatividad, complejidad o carácter innovador de su sistema estructural y/o su grado de conservación.

c) Calidad arquitectónica y constructiva: como destacado ejercicio de diseño y construcción, por la calidad de los materiales empleados o la complejidad de las técnicas constructivas.

d) Compositivo-formal: por la cuidada configuración de volúmenes y composición de fachadas con intencionalidad estética.

– Valor funcional: por conservarse los espacios principales vinculados a la actividad ferroviaria, así como las infraestructuras y las relaciones espacio-funcionales entre los distintos elementos del conjunto y/o por su potencialidad de reutilización.

– Valor paisajístico o ambiental: por su condición de hito paisajístico y/o por su capacidad de contribuir a la integración del trazado en el territorio y a la interpretación del sistema ferroviario.

– Rareza o singularidad: como único testimonio de una determinada tipología o estilo arquitectónico, por la exclusividad de alguno de sus atributos o, en el caso de las estaciones, por tratarse de edificios emblemáticos de la población donde se sitúan.

4.– La descripción pormenorizada de cada uno de los edificios protegidos y de sus valores patrimoniales específicos se incluye en el Anexo 0. Fichas de la arquitectura del ferrocarril Vasco-Navarro, adjunto al informe de valoración patrimonial obrante en el expediente.

Artículo 20.– Niveles de protección de la arquitectura.

1.– La arquitectura protegida se clasifica, en función de sus valores culturales, así como de su estado de conservación, en los siguientes niveles de protección:

– Nivel 1 o de Protección Especial (Listado IV.2.1): agrupa los edificios poseedores de carácter singular y excepcionales valores que se encuentran en un estado de conservación que permite la recuperación de sus características originales.

Se corresponden con las 5 estaciones más destacadas del Ferrocarril Vasco-Navarro, todas ellas ejemplos de los estilos arquitectónicos representativos de las diferentes fases de ejecución del ferrocarril.

Las actuaciones que se realicen sobre los edificios de protección especial estarán dirigidas a su conservación «in situ», restauración de sus características originales y puesta en valor respetando, en cualquier caso, sus elementos tipológicos, morfológicos, estructurales y constructivos.

– Nivel 2 o de Protección Media (Listados IV.2.2): se divide en 2 subniveles:

a) Nivel 2 o de protección media Subnivel A (Listado IV.2.2.a)): agrupa los edificios que, no poseyendo valores excepcionales, constituyen una parte interesante del conjunto monumental por la singularidad o representatividad de su tipología, su imagen exterior, su integridad o su autenticidad.

Se trata de edificios vacantes que presentan un alto potencial de reutilización o que se encuentran en uso habiendo sido rehabilitados con respeto a sus atributos principales.

Las actuaciones que se realicen sobre los edificios del subnivel A de protección media estarán dirigidas a su conservación, puesta en valor y aseguramiento de su funcionalidad respetando, en cualquier caso, sus elementos tipológicos, morfológicos, estructurales y constructivos fundamentales.

b) Nivel 2 o de protección media Subnivel B (Listado IV.2.2.b)) agrupa los edificios poseedores, en origen, de excepcionales o relevantes valores patrimoniales que, sin embargo, se han visto altamente afectados por su abandono y deficiente estado de conservación.

Las actuaciones que se realicen sobre edificios del subnivel B de protección media estarán dirigidas, como mínimo, a consolidar las estructuras conservadas y frenar su deterioro.

– Nivel 3 (Listado IV.2.3): agrupa los edificios que constituyen elementos esenciales para la interpretación del conjunto monumental, a pesar de poseer valores intrínsecos menos relevantes o haber sufrido importantes transformaciones.

Las actuaciones que se realicen sobre los edificios del Nivel 3 estarán dirigidas a los objetivos descritos para los dos subniveles superiores de protección y, como mínimo, a su conservación y consolidación respetando, en cualquier caso, su volumetría, imagen exterior y distribución estructural básica.

Artículo 21.– Régimen general de intervención en la arquitectura protegida.

1.– En toda intervención que afecte a la arquitectura protegida del Conjunto Monumental se deberá mantener su configuración volumétrica y sus alineaciones, sin perjuicio de lo establecido en el régimen específico del subnivel B del nivel 2 o de protección media.

2.– Los elementos interiores protegidos se tratarán con el mismo nivel de protección que las envolventes exteriores, evitando el vaciado interior y la exclusiva conservación de las fachadas con intención estética o «façadism».

3.– En el caso de intervenciones dirigidas a la adecuación de los edificios a la normativa sectorial vigente en materia de seguridad, accesibilidad, eficiencia energética, salubridad, u otras, deberán implementarse soluciones innovadoras para posibilitar el mayor grado de adecuación efectiva preservando, en todo caso, los valores patrimoniales del bien cultural protegido.

4.– Excepcionalmente, en los edificios de niveles 2 y 3, podrán admitirse añadidos para la adecuación del inmueble a la normativa vigente de edificación, siempre que se ejecuten en base a criterios de intervención mínima y reversibilidad, con técnicas y materiales compatibles con los valores patrimoniales del inmueble, no impidan, interfieran o distorsionen su contemplación ni alteren las condiciones de estabilidad e integridad de la estructura.

5.– En los añadidos previstos en el punto anterior, se cuidará en extremo el tratamiento de las superficies de contacto entre obra nueva y preexistente, de manera que la remoción de lo aportado no suponga en ningún caso destrucción de lo antiguo, evitando empotramientos, encamisados no removibles o perforaciones en fábricas preservadas, separando con láminas los morteros actuales de la obra antigua y utilizando sistemas ligeros, industrializados y desmontables para construir los volúmenes en contacto con lo existente.

6.– Se evitarán las intervenciones que constituyan un impacto visual o acústico sobre la arquitectura protegida tales como la colocación de publicidad comercial o de nuevas instalaciones como captadores de energía solar, antenas y conducciones aparentes en las fachadas o cubiertas.

7.– En las fichas individualizadas de la arquitectura incluidas en el Anexo 0 adjunto al informe de valoración patrimonial obrante en el expediente, se han definido como sustituibles aquellos elementos ajenos a los atributos característicos del bien que desvirtúan sus valores patrimoniales. Dichos elementos pueden ser objeto de eliminación, desmontaje o sustitución en los términos establecidos en la autorización previa del órgano foral competente.

8.– En las fichas individualizadas de la arquitectura incluidas en el Anexo 0 adjunto al informe de valoración patrimonial obrante en el expediente, se han definido como degradantes aquellos elementos incompatibles con los valores patrimoniales del edificio, así como los generadores de contaminación visual o acústica sobre el mismo. Dichos elementos no pueden ser objeto de actuaciones de conservación ni consolidación y deberán eliminarse con ocasión de una intervención integral sobre el bien, previa autorización del órgano foral competente.

Artículo 22.– Régimen de intervención en la arquitectura de Nivel 1 o de Protección Especial.

1.– Las intervenciones sobre la arquitectura sometida al Nivel 1 o de protección especial deberán ser totalmente reversibles. Se entiende por reversibilidad de una intervención la no destrucción o pérdida irreparable de información fundamental asociada a la materialidad de los testimonios construidos del pasado, en el hipotético caso de desmontaje de lo aportado.

2.– Se admitirán las siguientes actuaciones:

- Restauración de las partes deterioradas y reconstrucción de las partes desaparecidas de fachadas y cubiertas, con materiales y técnicas compatibles con los valores arquitectónicos de lo existente y primando, en lo posible, las soluciones tradicionales.
- Restauración de la distribución y organización espacial interior original.
- Restauración de la vinculación espacial, funcional y visual del bien inmueble con el resto de elementos vinculados a la actividad ferroviaria.
- Consolidación de la estructura y, en su caso, sustitución de las partes no recuperables, con mantenimiento del material genérico y posición o cota, actual o documentada, de muros portantes externos e internos, forjados, escaleras y cubierta.
- Eliminación de cualquier género de obra de época reciente que no revista interés, contraste negativamente con el valor cultural de los bienes inmuebles o de su entorno o genere contaminación visual o acústica sobre el mismo.

Artículo 23.– Régimen de intervención en la arquitectura de Nivel 2 o de Protección Media.

1.– En la arquitectura sometida al subnivel A del Nivel 2 o de protección media se admitirán, además de las actuaciones descritas en el artículo anterior, las siguientes:

- Restauración de las fachadas, permitiéndose modificaciones parciales siempre que no se altere la unidad de su composición y se respeten los elementos de especial valor.
- Restauración de los espacios interiores, permitiéndose modificaciones de la organización espacial, siempre que se conserve la legibilidad de aquellos de mayor valor o característicos del uso principal.
- Sustitución de las partes no recuperables de la estructura, con mantenimiento del esquema y material genéricos, con posibilidad de modificación de la cota de los forjados, siempre que se mantenga la de huecos y cornisa.

2.– En la arquitectura sometida al subnivel B del Nivel 2 o de protección media, se admitirá como intervención mínima la consolidación de las estructuras conservadas, así como las actuaciones de protección dirigidas a detener el deterioro de las mismas. En caso de reutilización, serán admisibles intervenciones de adecuación interior y cubrición, limitando las intervenciones de reconstrucción a los supuestos previstos en el artículo 34.6 de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco.

Artículo 24.– Régimen de intervención en la arquitectura de Nivel 3.

1.– En la arquitectura sometida al Nivel 3 se admitirán, además de las actuaciones descritas en los dos niveles superiores de protección, las siguientes:

- Consolidación de las estructuras conservadas.
- Restauración de las fachadas, con posibilidad de modificación parcial de huecos o apertura de nuevos, respetando los criterios compositivos generales.
- Reorganización espacial y funcional interior.
- Sustitución de las partes no recuperables de la estructura, con posibilidad de modificación de la cota de los forjados.
- Eliminación de levantes o añadidos sobre el volumen original, cuando estos resulten incompatibles con el valor patrimonial del bien.

SECCIÓN 5.^a

RÉGIMEN PARTICULAR DE PROTECCIÓN DE LOS ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS

Artículo 25.– Definición de los elementos complementarios y sus valores culturales.

1.– Los elementos complementarios protegidos en el Conjunto Monumental son los enumerados en el Listado 3 del Anexo IV y les será de aplicación el régimen de intervención previsto en el artículo 26 del Anexo III del presente Decreto.

2.– Los valores culturales de los elementos complementarios son:

- Valor ambiental: contribuyen a la integración del trazado en el paisaje.
- Capacidad interpretativa: refuerzan el carácter industrial y de transporte del ferrocarril, en especial al haber desaparecido los elementos integrantes de la vía (traviesas, raíles, etc.).

Artículo 26.– Régimen de intervención en los elementos complementarios.

1.– Con carácter general, los elementos complementarios se incluirán en los proyectos de puesta en valor del ferrocarril Vasco-Navarro o de reutilización de su explanación, admitiéndose las siguientes actuaciones:

- Consolidación de las estructuras y, en su caso, sustitución de las partes no recuperables, con mantenimiento del material genérico y principales proporciones.
- Limpieza y desbroce de la vegetación que afecte a su visibilidad, funcionalidad o estabilidad.
- Instalación de señalización e interpretación.

2.– Excepcionalmente, podrán ser desmontados o eliminados aquellos elementos complementarios que comprometan irreversiblemente el acondicionamiento o la continuidad del trazado del ferrocarril, lo que deberá ser suficientemente justificado en el correspondiente proyecto y ser objeto de autorización específica por parte del órgano foral competente en Patrimonio Cultural.

3.– En aquellos tramos de trazado ya acondicionados como itinerario no motorizado a la entrada en vigor del presente régimen, se integrarán en los trabajos de conservación y mantenimiento aquellas tareas necesarias para facilitar la visibilidad de los elementos complementarios como parte del discurso interpretativo del Ferrocarril Vasco-Navarro.

CAPÍTULO IV

PATRIMONIO MUEBLE DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

Artículo 27.– Definición del patrimonio mueble y sus valores culturales.

1.– El patrimonio mueble protegido en el Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro es el especificado en el Anexo V y está adscrito al nivel de protección media.

2.– Los bienes muebles protegidos presentan los siguientes valores culturales:

- Valor histórico: se trata de ejemplares suministrados por algunos de los más importantes fabricantes nacionales e internacionales de finales del siglo XIX y principios del XX.

- Valor tecnológico: el material motor conservado documenta la evolución técnica de la tracción (vapor, eléctrica y de combustión eléctrica).
- Capacidad interpretativa: completan el discurso explicativo del sistema ferroviario.

Artículo 28.– Régimen de intervención en el patrimonio mueble.

1.– Podrán autorizarse las siguientes intervenciones en los bienes muebles protegidos dirigidas a su preservación, transmisión íntegra al futuro y mantenimiento de su carácter industrial y ferroviario:

- Conservación preventiva: acciones indirectas que permitan el uso y disfrute del bien en las mejores condiciones de seguridad que los protejan contra cualquier tipo de deterioro como el calor, la humedad, la contaminación, agentes químicos y biológicos, vibraciones, golpes, etc., así como aquellas acciones directas periódicas necesarias para su adecuado mantenimiento.
- Conservación: acciones directas de intervención técnica sobre el bien mueble protegido encaminadas a retardar su deterioro.
- Restauración: acciones directas para facilitar su comprensión, desde el respeto a su integración formal, física e histórica, con técnicas no agresivas y previo análisis y diagnóstico de la pieza realizado por profesional restaurador y autorización de la Diputación Foral correspondiente.

2.– En atención a su naturaleza dinámica, al tratarse de locomotoras y vagones del ferrocarril, podrá autorizarse la instalación de los bienes muebles protegidos, preferentemente, en cualquier punto próximo a la propia explanación para visibilizar el carácter ferroviario de esta y no se considerará desplazamiento su traslado dentro de la delimitación del Conjunto Monumental.

3.– Si no fuera oportuno el traslado de los bienes muebles protegidos al ámbito del Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro o, hasta el momento en que esto sea posible, estos podrán conservarse en el Museo Vasco del Ferrocarril. Excepcionalmente y siempre que motivos de conservación de los bienes así lo justifiquen, podrán trasladarse a cualquier otra ubicación fuera del Conjunto Monumental, previa autorización motivada del órgano del Gobierno Vasco competente en patrimonio cultural en las condiciones establecidas por el artículo 54 de la Ley 6/2019.

lunes 14 de noviembre de 2022

ANEXO IV

LISTADOS DEL PATRIMONIO INMUEBLE DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

En los siguientes listados, se incluyen los bienes inmuebles protegidos del Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro, en función de su tipología de acuerdo al artículo 3, con especificación del tramo, municipio y plano en el que se localizan, así como del nivel de protección asignado, en su caso.

COD.: Código de identificación en el expediente del Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro XX-YY-00.

(XX: Municipio, YY: Tipología, 00: Número identificativo)

Listado IV.1: Obra Civil.

Listado IV.1.1: Obra civil de Protección Especial.

Tramo	Plano	Municipio	Cod	Bien
1	1/02	Vitoria-Gasteiz	VI-OC-01	Puente de Eskalmendi sobre el río Zadorra
1	1/09	Leintz-Gatzaga	LG-OC-02	Paso inferior bajo camino vecinal
1	1/09	Leintz-Gatzaga	LG-OC-03	Muro de contención n.º 202
1	1/10	Eskoriatza	ES-OC-02	Túnel 1 en Marín
1	1/10	Eskoriatza	ES-OC-04	Túnel 2 en Marín
1	1/11	Eskoriatza	ES-OC-12	Viaducto 1 sobre GI-3310 y río Deba en Castañares
1	1/11	Eskoriatza	ES-OC-13	Viaducto 2 sobre GI-3310 y río Deba en Castañares
1	1/18	Bergara	BE-OC-05	Puente de Torrekuia sobre el río Deba
1	1/18	Bergara	BE-OC-08	Puente de San Lorenzo sobre el río Deba
2	2/11	Arraia-Maeztu	AM-OC-05	Túnel de Leorza
2	2/12	Arraia-Maeztu	AM-OC-11	Viaducto sobre A-132 y río Ega-Berrón
2	2/12	Arraia-Maeztu	AM-OC-12	Túnel de Atauri
2	2/14	Campezo/Kanpezu	CA-OC-01	Puente de San Saturnino sobre río Berrón
2	2/15	Campezo/Kanpezu	CA-OC-08	Puente de Santa Cristina sobre el río Berrón
2	2/16	Campezo/Kanpezu	CA-OC-11	Puente sobre el río Ega en Santa Cruz de Campezo

Listado IV.1.2: Obra Civil de Protección Media.

Tramo	Plano	Municipio	Cod	Bien
1	1/05	Arratzua-Ubarrundia	AU-OC-01	Puente sobre el río Santa Engracia
1	1/05	Arratzua-Ubarrundia	AU-OC-02	Paso elevado sobre camino vecinal en Luko
1	1/07	Arratzua-Ubarrundia	AU-OC-03	Paso inferior bajo camino vecinal en Landa
1	1/08	Arratzua-Ubarrundia	AU-OC-04	Paso elevado sobre camino vecinal en Landa
1	1/09	Leintz-Gatzaga	LG-OC-01	Paso elevado sobre GI-3310
1	1/09	Leintz-Gatzaga	LG-OC-04	Paso inferior bajo camino en San Martín
1	1/09	Leintz-Gatzaga	LG-OC-05	Túnel en San Martín
1	1/09	Eskoriatza	ES-OC-01	Túnel de Marotobaso
1	1/10	Eskoriatza	ES-OC-03	Paso inferior bajo camino vecinal en Marín
1	1/10	Eskoriatza	ES-OC-05	Túnel 3 en Marín
1	1/10	Eskoriatza	ES-OC-06	Túnel 4 en Marín
1	1/11	Eskoriatza	ES-OC-07	Túnel 1 en Zarimutz
1	1/11	Eskoriatza	ES-OC-08	Túnel 2 en Zarimutz
1	1/11	Eskoriatza	ES-OC-09	Túnel 1 en Mazmela
1	1/11	Eskoriatza	ES-OC-10	Túnel 2 en Mazmela
1	1/11	Eskoriatza	ES-OC-11	Túnel 3 en Mazmela
1	1/12	Eskoriatza	ES-OC-14	Paso inferior bajo c/ San Juan
1	1/12	Eskoriatza	ES-OC-15	Túnel de Olazar
1	1/14	Arrasate/Mondragón	AR-OC-01	Puente 1 sobre el río Deba
1	1/16	Bergara	BE-OC-01	Puente del molino Barrenazahar sobre río Deba
1	1/16	Arrasate/Mondragón	AR-OC-04	Puente del molino Barrenazahar sobre río Deba
1	1/16	Arrasate/Mondragón	AR-OC-05	Túnel del molino Barrenazahar
1	1/16	Arrasate/Mondragón	AR-OC-06	Túnel de San Prudencio
1	1/16	Oñati	OÑ-OC-01	Puente de San Prudencio sobre el río Oñati
1	1/16	Bergara	BE-OC-02	Puente de San Prudencio sobre el río Oñati
1	1/17	Bergara	BE-OC-03	Puente de Unión Cerrajera sobre el río Deba
1	1/18	Bergara	BE-OC-04	Túnel de San Antonio
1	1/18	Bergara	BE-OC-06	Puente de Bergarai sobre el río Deba
1 Ramal	1/20	Oñati	OÑ-OC-02	Puente de la Fanderia sobre el río Oñati
1 Ramal	1/20	Oñati	OÑ-OC-04	Paso inferior bajo camino vecinal en Zubillaga
1 Ramal	1/20	Oñati	OÑ-OC-05	Puente de Zubillaga sobre el río Oñati
1 Ramal	1/20	Oñati	OÑ-OC-06	Puente de la Magdalena sobre el río Oñati
1 Ramal	1/21	Oñati	OÑ-OC-07	Túnel de Mikeleskoa

Lunes 14 de noviembre de 2022

Tramo	Plano	Municipio	Cod	Bien
1 Ramal	1/21	Oñati	ON-OC-08	Puente de San Pedro sobre el río Oñati
2	2/02	Vitoria-Gasteiz	VI-OC-02	Paso elevado sobre camino rural
2	2/03	Vitoria-Gasteiz	VI-OC-03	Puente sobre arroyo San Lorenzo
2	2/05	Elburgo / Burgelu	EB-OC-01	Túnel de Trokoniz
2	2/05	Elburgo / Burgelu	EB-OC-02	Paso elevado sobre camino de San Juan
2	2/06	Iruiaiz-Gauna	IR-OC-01	Paso inferior bajo carretera A-4135
2	2/07	Alegría-Dulantzi	AD-OC-02	Paso elevado sobre camino rural
2	2/07	Iruiaiz-Gauna	IR-OC-02	Puente de Uragora sobre arroyo Alborcain
2	2/07	Iruiaiz-Gauna	IR-OC-03	Paso inferior bajo camino de Gauna
2	2/07	Iruiaiz-Gauna	IR-OC-04	Paso inferior bajo camino de San Victor
2	2/07	Iruiaiz-Gauna	IR-OC-05	Muro de contención y puente sobre arroyo Kalderiturri
2	2/08	San Millán / Donemiliaga	SM-OC-01	Paso inferior bajo camino en Adana
2	2/08	Iruiaiz-Gauna	IR-OC-06	Paso inferior bajo camino de Chinchetru
2	2/08	San Millán / Donemiliaga	SM-OC-02	Viaducto sobre río y camino de Sta. Isabel
2	2/09	San Millán / Donemiliaga	SM-OC-03	Paso inferior bajo camino vecinal
2	2/09	San Millán / Donemiliaga	SM-OC-04	Túnel de Huecomadura
2	2/10	Arria-Maeztu	AM-OC-02	Paso inferior bajo camino de Virgala
2	2/11	Arria-Maeztu	AM-OC-03	Paso inferior en Santo Toribio
2	2/11	Arria-Maeztu	AM-OC-04	Paso elevado sobre camino de Cicujano
2	2/11	Arria-Maeztu	AM-OC-06	Paso elevado sobre A-4145 en Alecha
2	2/12	Arria-Maeztu	AM-OC-07	Arco lateral de paso elevado sobre A-3114
2	2/12	Arria-Maeztu	AM-OC-08	Puente de Peñasalada sobre el río Ega-Berrón
2	2/12	Arria-Maeztu	AM-OC-09	Puente sobre canal de las ferrerías de Maestu
2	2/12	Arria-Maeztu	AM-OC-10	Paso inferior bajo camino de Sabando
2	2/14	Campezo / Kanpezu	CA-OC-02	Túnel de Fuenfría
2	2/14	Campezo / Kanpezu	CA-OC-03	Paso elevado 1 sobre camino de Atauri a Antoñana
2	2/14	Campezo / Kanpezu	CA-OC-04	Paso elevado 2 sobre camino de Atauri a Antoñana
2	2/14	Campezo / Kanpezu	CA-OC-05	Puente sobre el río Berrón
2	2/15	Campezo / Kanpezu	CA-OC-06	Paso inferior camino de Corres
2	2/15	Campezo / Kanpezu	CA-OC-07	Paso inferior 1 bajo camino de Bujanda
2	2/15	Campezo / Kanpezu	CA-OC-09	Paso inferior 2 bajo camino de Bujanda
2	2/15	Campezo / Kanpezu	CA-OC-10	Puente de Tarifa sobre el río Ega
2	2/17	Campezo / Kanpezu	CA-OC-12	Puente sobre arroyo Orbiso
2	2/17	Campezo / Kanpezu	CA-OC-13	Paso inferior bajo camino de Orbiso
2 Ramal	2/18	Vitoria-Gasteiz	VI-OC-04	Paso inferior bajo camino Estibaliz-Villafranca

lunes 14 de noviembre de 2022

Listado IV.2: Arquitectura.

Listado IV.2.1.: Arquitectura de Nivel 1 o de Protección Especial.

Tramo	Plano	Municipio	Cod.	Bien
1	1/12	Eskoriatza	ES-AR-04	Estación de Eskoriatza
1	1/15	Arrasate/Mondragón	AR-AR-01	Estación de Arrasate/Mondragón
1 Ramal	1/21	Oñati	OÑ-AR-02	Estación de Oñati*
2	2/12	Arraia-Maeztu	AM-AR-04	Estación de Maestu
2	2/14	Campezo/Kanpezu	CA-AR-02	Estación de Antoñana

*Conjunto Monumental del Casco Histórico de Oñati (BOPV de 9 de agosto de 2012)

Listado IV.2.2. Arquitectura de Nivel 2 o de Protección Media.

Listado IV.2.2.a) Arquitectura de Nivel 2 o de Protección Media Subnivel A.

Tramo	Plano	Municipio	Cod	Bien
1	1/04	Vitoria-Gasteiz	VI-AR-02	Estación de Retana
1	1/07	Legutio	LE-AR-02	Estación de Villarreal
1	1/07	Legutio	LE-AR-03	Depósito de automotores de Villarreal
1	1/08	Arratzua-Ubarrundia	AU-AR-03	Estación de Landa
1	1/10	Eskoriatza	ES-AR-01	Apeadero de Marín
1	1/11	Eskoriatza	ES-AR-02	Apeadero de Zarimutz
2	2/02	Vitoria-Gasteiz	VI-AR-07	Estación de Otazu
2	2/03	Vitoria-Gasteiz	VI-AR-08	Estación de Aberasturi
2	2/04	Vitoria-Gasteiz	VI-AR-09	Estación de Andollu
2	2/05	Iruralz-Gauna	IR-AR-01	Estación de Trokoniz
2	2/06	Iruraiz-Gauna	IR-AR-03	Estación de Erentxun
2	2/08	Iruralz-Gauna	IR-AR-06	Subcentral de transformación de Rotalde
2	2/11	Arraia-Maeztu	AM-AR-02	Estación de Cicujano
2	2/14	Campezo/Kanpezu	CA-AR-03	Subcentral eléctrica de Antoñana

Listado IV.2.2.b) Arquitectura de Nivel 2 o de Protección Media Subnivel B.

Tramo	Plano	Municipio	Cod	Bien
2	2/01	Vitoria-Gasteiz	VI-AR-06	Depósito de automotores de Olárizu
2	2/09	San Millán/Donemiliaga	SM-AR-01	Casa del túnel de Laminoria
2	2/13	Arraia-Maeztu	AM-AR-05	Estación de Atauri

Listado IV.2.3 Arquitectura de Nivel 3.

Tramo	Plano	Municipio	Cod	Bien
1	1/04	Vitoria-Gasteiz	VI-AR-03	Primitiva estación de Retana (almacén)
1	1/06	Legutio	LE-AR-01	Apeadero de Urbina
1	1/07	Legutio	LE-AR-04	Primitiva estación de Villarreal (almacén)
1	1/08	Arratzua-Ubarrundia	AU-AR-02	Primitiva estación de Landa (almacén)
1	1/11	Eskoriatza	ES-AR-03	Apeadero de Mazmela
2	2/06	Iruralz-Gauna	IR-AR-02	Muelle de mercancías de Erentxun
2	2/14	Campezo/Kanpezu	CA-AR-01	Muelle de mercancías de Antoñana
2	2/17	Campezo/Kanpezu	CA-AR-04	Depósito de automotores de Campezo
2 Ramal	2/18	Vitoria-Gasteiz	VI-AR-10	Apeadero de Estíbaliz

lunes 14 de noviembre de 2022

Listado IV.3: Elementos Complementarios.

Tramo	Plano	Municipio	Cod.	Bien
1	1/02	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-01	Pequeño puente sobre arroyo
1	1/03	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-02	Pequeño puente sobre arroyo n.º 187
1	1/03	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-03	Pequeño puente sobre arroyo n.º 184
1	1/03	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-01	Pequeño puente sobre acequia n.º 183
1	1/03	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-02	Estación primitiva de Durana
1	1/03	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-04	Paso inferior bajo camino vecinal en Retana
1	1/03	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-05	Pequeño puente sobre arroyo n.º 178
1	1/04	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-06	Pequeño puente sobre arroyo n.º 180
1	1/04	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-07	Pequeño puente sobre arroyo n.º 175
1	1/05	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-08	Pequeño puente sobre arroyo n.º 174
1	1/05	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-03	Pequeño puente sobre arroyo n.º 168
1	1/06	Legutio	LE-EC-01	Paso elevado en Urbina
1	1/06	Legutio	LE-EC-02	Edificio de aseos de Urbina
1	1/06	Legutio	LE-EC-03	Andén del apeadero de Urbina
1	1/07	Legutio	LE-EC-04	Andén de la estación de Villarreal
1	1/07	Legutio	LE-EC-05	Pequeño puente sobre arroyo n.º 161
1	1/07	Legutio	LE-EC-06	Pequeño puente sobre arroyo n.º 158
1	1/07	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-04	Pequeño puente sobre arroyo n.º 156
1	1/07	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-05	Pequeño puente sobre arroyo n.º 153
1	1/08	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-06	Pequeño puente sobre arroyo n.º 154
1	1/08	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-07	Trinchera n.º 152
1	1/08	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-08	Pequeño puente sobre arroyo
1	1/08	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-09	Pequeño puente sobre arroyo n.º 140
1	1/08	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-10	Pequeño puente sobre arroyo n.º 141
1	1/08	Arratzua-Ubarrundia	AU-EC-11	Pequeño puente sobre arroyo n.º 142
1	1/08	Leintz-Gatzaga	LG-EC-01	Muro de contención n.º 194
1	1/09	Leintz-Gatzaga	LG-EC-02	Pequeño puente sobre torrentera en Arlaban
1	1/09	Leintz-Gatzaga	LG-EC-03	Apeadero y andén de Leintz-Gatzaga
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-01	Muro de contención n.º 209
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-02	Pequeño puente sobre arroyo
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-03	Muro de contención n.º 219
1	1/10	Aramaio	ARA-EC-01	Trinchera n.º 222
1	1/10	Aramaio	ARA-EC-02	Muro de contención n.º 223
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-04	Pequeño puente sobre arroyo Agocibar
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-05	Muro de contención n.º 225
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-06	Muro de contención n.º 230
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-07	Muro de contención n.º 232
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-08	Andén del apeadero de Marín
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-09	Muro de contención n.º 235
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-10	Muro de contención n.º 236
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-11	Muro de contención n.º 238
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-12	Muro de contención n.º 239
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-13	Trinchera n.º 241
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-14	Pequeño puente 1 sobre arroyo en Zarimutz
1	1/10	Eskoriatza	ES-EC-15	Muro de contención n.º 243
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-16	Pequeño puente 2 sobre arroyo en Zarimutz
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-17	Muro de contención n.º 249
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-18	Muro de contención n.º 252
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-19	Muro de contención n.º 257
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-20	Machones de paso elevado 1 sobre camino vecinal en Castañares
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-21	Muro de contención n.º 261
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-22	Machones de paso elevado 2 sobre camino vecinal en Castañares
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-23	Apeadero y andén de Castañares
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-24	Machones de puente sobre torrentera en Castañares
1	1/11	Eskoriatza	ES-EC-25	Muro de contención n.º 259
1	1/13	Aretxabaleta	ARE-EC-01	Muro de contención n.º 271
1	1/16	Arrasate/Mondragón	AR-EC-01	Descargadero
1	1/16	Arrasate/Mondragón	AR-EC-02	Alcantarilla
1	1/16	Arrasate/Mondragón	AR-EC-03	Muro de contención n.º 297
1	1/16	Arrasate/Mondragón	AR-EC-04	Muro de contención n.º 298
1	1/17	Bergara	BE-EC-01	Pequeño puente sobre arroyo en Zalgomendi
1	1/17	Bergara	BE-EC-02	Pequeño puente sobre arroyo de Asaldita
1	1/17	Bergara	BE-EC-03	Muro de contención n.º 310
1	1/17	Bergara	BE-EC-04	Muro de contención n.º 309
1	1/19	Bergara	BE-EC-05	Muro de contención n.º 302
1 Ramal	1/16	Oñati	OÑ-EC-01	Muro de contención n.º 289
1 Ramal	1/16	Oñati	OÑ-EC-02	Muro de contención n.º 288
1 Ramal	1/20	Oñati	OÑ-EC-03	Pequeño puente sobre el arroyo Zubillaga
1 Ramal	1/21	Oñati	OÑ-EC-04	Muro de contención n.º 282
1 Ramal	1/21	Oñati	OÑ-EC-05	Pequeño puente de Kastillokoa sobre el arroyo Madari
1 Ramal	1/21	Oñati	OÑ-EC-06	Apeadero de San Pedro
1 Ramal	1/21	Oñati	OÑ-EC-07	Hangar-almacén de la estación de Oñati
2	2/01	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-09	Restos de paso elevado sobre FF.CC. del Norte
2	2/01	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-10	Pequeño puente sobre arroyo Errekaleor
2	2/01	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-11	Paso inferior bajo camino rural en Olarizu

lunes 14 de noviembre de 2022

Tramo	Plano	Municipio	Cod.	Bien
2	2/02	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-12	Pequeño puente sobre arroyo n.º 128
2	2/03	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-13	Pequeño puente sobre arroyo n.º 125
2	2/03	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-14	Andén de la estación de Aberasturi
2	2/04	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-15	Pequeño puente sobre arroyo n.º 121
2	2/04	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-16	Pequeño puente sobre el arroyo Morinaldea en Andollu
2	2/06	Iruraiz-Gauna	IR-EC-01	Pequeño puente sobre arroyo Maduralde
2	2/08	Iruraiz-Gauna	IR-EC-02	Andén de la estación de Ullibarri-Jauregi
2	2/08	San Millán/Donemiliaga	SM-EC-01	Muro de contención n.º 91
2	2/09	San Millán/Donemiliaga	SM-EC-02	Muro de contención n.º 90
2	2/09	San Millán/Donemiliaga	SM-EC-03	Pequeño paso bajo la vía en el puerto de Gereñu
2	2/12	Arraia-Maeztu	AM-EC-01	Pequeño puente sobre arroyo Berrón en Maestu
2	2/13	Arraia-Maeztu	AM-EC-02	Pequeño puente sobre el canal de la Central Hidroeléctrica de Antofiana
2	2/13	Arraia-Maeztu	AM-EC-03	Andén de la estación de Atauri
2	2/14	Campezo/Kanpezu	CA-EC-01	Trinchera n.º 41
2	2/14	Campezo/Kanpezu	CA-EC-02	Pequeño puente sobre arroyo n.º 45
2	2/15	Campezo/Kanpezu	CA-EC-03	Pequeño puente sobre arroyo n.º 56
2	2/15	Campezo/Kanpezu	CA-EC-04	Pequeño puente sobre arroyo n.º 63
2	2/16	Campezo/Kanpezu	CA-EC-05	Pequeño puente sobre arroyo n.º 69
2	2/16	Campezo/Kanpezu	CA-EC-06	Pequeño puente sobre arroyo Rosalía n.º 71
2 Ramal	2/04	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-17	Muro de contención n.º 116
2 Ramal	2/18	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-18	Muro n.º 114
2 Ramal	2/18	Vitoria-Gasteiz	VI-EC-19	Andén del apeadero de Estíbaliz

ANEXO V

LISTADO DEL PATRIMONIO MUEBLE DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

En el siguiente listado, se incluyen los bienes muebles protegidos del Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro, con especificación de su actual localización y titular.

Listado V.1: Bienes Muebles.

Bien	Localización	Titular
Locomotora de vapor n.º 11	Estación de Oñati	Eusko Trenbideak
Automotor eléctrico 3002	Museo del ferrocarril de Azpeitia	Eusko Trenbideak
Coche de viajeros	Museo del ferrocarril de Azpeitia	Eusko Trenbideak
Coche salón Z02	Museo del ferrocarril de Azpeitia	-
Coche de viajeros C	Museo del ferrocarril de Azpeitia	-

lunes 14 de noviembre de 2022

ANEXO VI

LISTADO DE BIENES INMUEBLES DESAPARECIDOS
DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO

Se enumeran a continuación los bienes inmuebles integrantes del sistema ferroviario original del Ferrocarril Vasco-Navarro que se encuentran desaparecidos en la actualidad, con especificación del tramo y municipio en el que se localizaban.

COD.: Código de identificación en el expediente del Conjunto Monumental del Ferrocarril Vasco-Navarro (D)-XX-YY-00.

(D: Desaparecido; XX: Municipio, YY: Tipología, 00: Número identificativo)

Listado VI.1: Obra Civil desaparecida.

Tramo	Plano	Municipio	Cod	Bien
1	1/16	Arrasate/Mondragón	D-AR-OC-02	Puente 2 sobre el río Deba
1	1/16	Arrasate/Mondragón	D-AR-OC-03	Puente 3 sobre el río Deba
1	1/18	Bergara	D-BE-OC-07	Túnel de Katabia
1 Ramal	1/20	Oñati	D-ON-OC-03	Puente del ferrocarril sobre el río Oñati
2	2/05	Alegría-Dulantzi	D-AD-OC-01	Paso inferior bajo camino de Egileta*
2	2/09	San Millán/Donemiliaga	D-SM-OC-05	Túnel de Laminoria**
2	2/10	Arria-Maeztu	D-AM-OC-01	Túnel de Laminoria**

* Desaparecido y reconstruido.

** Se conserva pero en muy mal estado de conservación.

Listado VI.2. Arquitectura desaparecida.

tramo	plano	municipio	cod	bien
1	1/01	Vitoria-Gasteiz	D-VI-AR-01	Estación de Vitoria-Ciudad
1	1/03	Arratzua-Ubarrundia	D-AU-AR-01	Estación de Durana
1	1/08	Leintz-Gatzaga	D-LG-AR-01	Estación de Leintz-Gatzaga
1	1/13	Aretxabaleta	D-ARE-AR-01	Estación de Aretxabaleta
1	1/16	Bergara	D-BE-AR-01	Estación de San Prudencio
1	1/18	Bergara	D-BE-AR-02	Estación de Bergara
1	1/19	Bergara	D-BE-AR-03	Estación de Mekolalde
1 Ramal	1/20	Oñati	D-ON-AR-01	Estación de Zubillaga
2	2/01	Vitoria-Gasteiz	D-VI-AR-04	Estación de Vitoria-Norte
2	2/01	Vitoria-Gasteiz	D-VI-AR-05	Estación de Olárizu
2	2/07	Iruralz-Gauna	D-IR-AR-04	Estación de Gauna
2	2/08	Iruralz-Gauna	D-IR-AR-05	Estación de Ullibarri-Jauregi
2	2/10	Arria-Maeztu	D-AM-AR-01	Estación de Laminoria
2	2/12	Arria-Maeztu	D-AM-AR-03	Muelle de mercancías de Maestu
2	2/17	Campezo/Kanpezu	D-CA-AR-05	Estación de Santa Cruz de Campezo
2	2/17	Campezo/Kanpezu	D-CA-AR-06	Muelle de mercancías de Sta. Cruz de Campezo
2	2/17	Campezo/Kanpezu	D-CA-AR-07	Casa de obreros de Horradicho

Listado VI.3. Elementos Complementarios desaparecidos.

Tramo	Plano	Municipio	Cod	Bien
1	1/19	Bergara	D-BE-EC-06	Caseta del ferrocarril