

boración de la Iglesia católica), 22 y 23 (protección general de los bienes del patrimonio histórico y preservación de bienes inmuebles), 26 (deber de conservación), 31 (colocación de elementos exteriores), 37 (autorización de obras), 40 (licencias) y 41 (criterios de intervención en los bienes de interés cultural) y 45 (bienes muebles incluidos en uno bien de interés cultural).

5. Otras figuras de protección actualmente existentes

a) Este elemento se encuentra incluido en el Catálogo de protección de edificios y elementos de interés histórico, artístico, arquitectónico y paisajístico de Palma con la ficha 12/09 y con grado de protección A1 con respecto a la iglesia y con la ficha 12/10 y con grado de protección A1 con respecto al Convento.

b) Asimismo, tal como se ha expuesto, este elemento se encontrado incluido dentro de la delimitación de conjunto histórico de Palma, declarado en fecha 11.06.1964 con R-I-53-0000046 (BOE 158 de 02.07.1964). Este conjunto histórico cuenta, desde el año 1995, con su PGOU aprobado como instrumento de planeamiento equivalente a un plan especial de protección de los que señala la ley 12/98 a su arte. 36.

Anexo 2. Planimetría. (Ver versión catalana)

— o —

Num. 5227

Declaración de Bien Catalogado a favor del conjunto de edificios de la estación del ferrocarril de Palma-Inca, término municipal de Palma.

El Consell de Mallorca en la sesión ordinaria del Pleno que tuvo lugar el día 5 de febrero de 2007, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

A la vista que, mediante el acuerdo de fecha de 19 de mayo de 2006 la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico acordó la incoación del expediente de declaración de Bien Catalogado a favor del conjunto de edificios de la estación del ferrocarril de Palma-Inca.

A la vista que, mediante acuerdo de fecha 17 de noviembre de 2006, la Comisión de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico de Mallorca acordó informar favorablemente este expediente y elevarlo al Pleno del Consell de Mallorca para su declaración.

Visto el informe jurídico de fecha 21 de noviembre de la Jefa de Sección Jurídica Administrativa del Servicio de Patrimonio Histórico.

Por todo ello, y en virtud de lo que dispone el Título I de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares, y de acuerdo con las competencias atribuidas por la Ley 6/1994, de 13 de diciembre, a los Consells Insulares en materia de Patrimonio Histórico, y el Reglamento Orgánico del Consell de Mallorca, aprobado por el Pleno del 8 de marzo de 2004, este Presidente de la Comisión de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico eleva al Pleno la siguiente propuesta de acuerdo:

I Declarar Bien Catalogado el conjunto de edificios de la estación del ferrocarril de Palma-Inca en el término municipal de Palma, la descripción y la delimitación del cual figuran al informe técnico de fecha 26 de abril de 2006 que se adjunta y forma parte integrante del presente acuerdo.

II Los efectos de esta declaración son los que genéricamente establecen la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares y la normativa concordante.

III Este acuerdo debe publicarse en el Boletín Oficial de las Islas Baleares y debe anotarse en el Catálogo Insular de Patrimonio Histórico de Mallorca y comunicarse a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares para que proceda a su anotación en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares.

IV Este acuerdo debe comunicarse a los interesados, al Ayuntamiento de Palma y al Gobierno de las Islas Baleares.

Contra este acuerdo que agota a la vía administrativa se pueden interponer, alternativamente, los recursos siguientes:

a) Directamente el recurso contencioso administrativo ante el tribunal que resulte competente, en el plazo de dos meses, contadores a partir del día siguiente de la notificación del presente acuerdo.

b) El recurso de reposición potestativo delante del órgano que ha dictado este acuerdo, el Pleno del Consell, en el plazo de un mes, contador a partir del día siguiente de la notificación del presente acuerdo. Contra la desestimación expresa del recurso de reposición podrá interponerse el recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contadores a partir del día siguiente al de la recepción de la notificación de la desestimación del citado recurso. Transcurrido un mes desde la interposición del recurso sin que se haya notificado la resolución, podrá interponerse el recurso contencioso administrativo, contra la desestimación presunta del recurso de reposición, sin limitación temporal, mientras no haya resolución expresa.

No obstante lo anterior, se puede ejercitar, si es el caso, cualquier otro recurso que se estime pertinente. Todo ello de conformidad con la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contenciosa administrativa y de la ley 4/1999, de 13 de enero, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

Palma, 13 de febrero de 2007

El secretario general del Consell de Mallorca

Jeroni M. Mas i Rigo

Anexo 1 (Se publica como anexo un extracto del informe técnico de fecha 26 de abril de 2006. El informe íntegro en que hace referencia el apartado I del acuerdo de declaración, consta al expediente administrativo nº 131/06. Este expediente se podrá consultar en las dependencias del Servicio de Patrimonio Histórico (c/ General Riera, 113, 1º. 07010- Palma) por aquellos interesados en el procedimiento y que acrediten esta condición, de acuerdo con lo que dispone el art. 31 y ss. de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, modificada por la Ley 4/199, de 13 de enero).

I. Ficha técnica

- Denominación: Conjunto de edificios de la estación del Ferrocarril de Palma-Inca

- Situación: Plaza de España, c/ Eusebio Estada

- Municipio: Palma

- Autoría: Eusebi Estada y otros

- Cronología: 1874-1930

- Adscripción estilo.: Principalmente modernista

- Usos: equipamiento

- Clasificación suelo: urbano

II. Memoria descriptiva

El espacio ocupado por las estaciones ha sufrido los últimos años un gran proceso transformador con la construcción del Parque de las Estaciones, con el objetivo de convertir aquel espacio en el núcleo principal del transporte público interurbano, entre Palma y el resto de núcleos de la isla, así como la creación del espacio libre central de la ciudad.

El desarrollo de este proyecto ha comportado que, de todas las edificaciones que conformaban el conjunto de la estación de Palma a Inca, tan sólo queden a la actualidad algunas de las más significativas, sea para su función, sea por sus características arquitectónicas, ilustrativas de un proceso socioeconómico en el cual el tren jugó un papel decisivo:

1. Hostal Términus.

Establecimiento hotelero construido en 1913 por la compañía Ferrocarriles de Mallorca.

Está situado en la esquina de la calle de Eusebi Estada y de la plaza de España. Es un edificio de dos plantas que ocupa una superficie de 420 metros cuadrados. Está formado por tres cuerpos. El cuerpo central, que sobresale ligeramente con respecto a los otros dos, está cubierto por una terraza, mientras que los cuerpos laterales presentan un tejado de teja romana a cuatro vertientes. Aunque fue construido con posterioridad en los edificios de viajeros y administrativo, en líneas generales reproduce los mismos rasgos estilísticos y decorativos. Así, como en los edificios vecinos, los ángulos aparecen coronados por acróteras en forma de palma. Todavía se usa como hostel y cafetería.

2 i 3. Edificio de viajeros y edificio administrativo.

Estos dos edificios fueron construidos el año 1875. El solar escogido para su emplazamiento en aquellos momentos ocupaba una zona extramuros de la ciudad pero cerca del cinturón amurallado, en la cual la normativa militar prohibía la construcción. Gracias a la presión ejercida por la diputación y los ayuntamientos de la isla el Ministerio de la Guerra concedió el permiso para levantar la estación en este lugar, aunque condicionó fuertemente las características. Así, los edificios se diseñaron para permitir su rápida voladura en caso de ataque y de una sola planta para no tapar la vista desde las murallas ni ofrecer cubierto a posibles enemigos que se acercaran. Además, por debajo de los edificios se excavaron galerías de contramina para hacerlo volar todo en caso de asalto.

Ambos edificios están situados simétricamente a cada parte de las vías. Tienen una estructura parecida, de planta rectangular y una sola altura. Ocupan 385 metros cuadrados de superficie cada uno. Su decoración es escasa y de inspiración clasicista. La fachada principal de cada uno de los edificios, situada en uno de sus lados largos, presenta una parte central flanqueada por pilastras y coronada por un pequeño frontón. Rematan las pilastras y los ángulos del edificio acróteras en forma de palma. En el centro de cada frontón hay una placa rectangular con la fecha de construcción de los edificios en cifras romanas. Sobre la placa con la fecha hay un elemento cuadrangular con la parte superior a doble vertiente y coronado por pequeñas acróteras en forma de palma. El centro de este elemento presenta una moldura circular que, en el caso del edificio de viajeros, ha sido vaciada. La distribución interior es diferente en cada uno de los dos edificios, de acuerdo con las distintas necesidades y usos.

En la construcción de estos edificios se utilizó piedra de marés procedente de las canteras del Coll d'en Rabassa. También hay que destacar el uso del hierro, como por ejemplo en el interior de la sala de espera del edificio de viajeros, en la cual una columna de fundición sostiene el envigado de madera, o a

la marquesina de la fachada principal de este mismo edificio. Son igualmente destacables elementos como el reloj, en el exterior del edificio de viajeros, o los soportes metálicos con formas vegetales de la iluminación exterior.

4. Edificio de la máquina de vapor y chimenea.

Este edificio, construido con sillares de piedra arenisca, presenta una estructura y características condicionadas por su función: contener la máquina de vapor fija que impulsaba toda la maquinaria de los talleres de la compañía ferroviaria. Es un edificio de 168 metros cuadrados -de 15,7 x 10,7 metros- con una cubierta de teja plana a doble vertiente y con un gran respiradero. Del exterior destacan los grandes pilares que sobresalen a los ángulos y a la parte central de las fachadas.

Cerca de este edificio pero exento se encuentra la chimenea de la máquina de vapor. Presenta una base cuadrangular y está construida con ladrillos cerámicos. La altura original era de 24 metros pero fue decapitado.

La máquina de vapor, situada en el espacio central del edificio, es de la casa Alexander, de Barcelona. Se desconoce la fecha exacta de compra, aunque se debió adquirir entre 1881 y 1934. El Alexander no se detuvo hasta 1959, cuando ya había estado parcialmente sustituida. Es un importante ingenio, con pistón vertical y 40 CV de potencia. Conserva casi todos sus elementos. Así, el pistón está fijado en el suelo y a través de una biela impulsa un gran volante de inercia. El eje del volante de inercia es sujetado por un travesaño de fundición engastado a dos pilares de obra y sostenido por dos columnas de fundición acanaladas. El volante de inercia está al lado de un muro, detrás del cual hay un gran tambor de fundición que, a través de una correa, debió impulsar el sistema de árboles de transmisión que movía toda la maquinaria del ferrocarril. La caldera debe estar enterrada en una de las salas laterales del edificio.

5. Carpintería taller de montaje.

Edificio construido hacia el final de la década de los veinte del siglo pasado, al mismo tiempo que el puente del tren. Era usado como carpintería de montaje de coches y vagones.

Se trata de un edificio de dos alturas que ocupa una superficie de 675 metros cuadrados (45 x 15 metros). Está construido con sillares de piedra arenisca. La cubierta, a doble vertiente y con claraboya, está soportada por una armadura metálica. Las aperturas consisten en grandes ventanales en la primera planta y portales para el acceso de los coches y vagones en la planta baja. Es una construcción básicamente utilitaria y la decoración se reduce a las sencillas molduras que rematan las pilastras en el exterior del edificio. Recientemente ha sido rehabilitado y transformado en estación de autobuses. Del interior no queda ningún rastro originario.

6. Almacén de recambios.

Edificio destinado a almacén de recambios de la compañía ferroviaria y a oficina para el servicio de talleres y tracción. No se conoce la fecha exacta de su construcción, aunque ya existía en 1951, en el momento de cesión de la explotación al Estado.

Se trata de una gran nave industrial de dos plantas de 37,4 por 10,7 metros, eso es de 400 metros cuadrados de superficie. La cubierta es de teja plana a doble vertiente y con una gran claraboya. Una serie de ventanales cuadrados recorre las dos plantas del edificio. Es una construcción totalmente utilitaria, sin ningún tipo de elemento ornamental.

El interior está dividido en dos partes: el almacén y las oficinas. La parte de almacén ocupa una superficie de 324 metros cuadrados. El interior de este espacio está configurado por una gran estructura metálica con tres niveles de estanterías construidas con raíles para almacenar piezas de todo tipo en compartimentos de madera de diferentes medidas. En los dos primeros niveles se encuentran seis estanterías dispuestas entorno a tres vacíos protegidos con barandas. El nivel superior es más estrecho. Entre los vacíos hay un raíl por donde debió circular un ternal que permitía subir y descender las piezas más pesadas. Una escalera cerca de la entrada del almacén permite acceder a cada uno de los niveles.

La parte correspondiente a oficinas, de 76 metros cuadrados, está dividida en dos plantas y porche. Alojaba las duchas del personal, las oficinas del servicio de talleres y tracción y el archivo de este servicio.

III. Estado de conservación

Resulta evidente, tal como ya se desprende de la lectura de las memorias histórica y descriptiva, que el estado de conservación tipológico de todo el conjunto de urbanización y construcciones y elementos móviles de los ferrocarril de Palma-Inca en Palma disfrutaba de un alto nivel de conservación hasta la construcción del llamado Parque de las estaciones, en las postrimerías del siglo XX. Aun así, tantos los valores derivados del emplazamiento del lugar, como los edificios más importantes se han mantenido hasta la actualidad.

Respecto del estado de conservación de las edificaciones descritas, hay que decir que de las mismas se han mantenido en todas ellas tanto la composición volumétrica como su aspecto exterior.

Hay diferencias respecto de la conservación tanto de los espacios interiores, como de los diferentes utensilios maquinaria y piezas móviles del conjunto ferroviario, pues en algunos casos los cambios de usos han variado totalmente la configuración interior, como es el caso de lo que era la carpintería y el taller de montaje, que en la actualidad presenta un uso de estación de autobuses y que

tanto su espacio interior como su contenido ha visto del todo modificado. El edificio del hostal Términus en cambio, sólo ha sido restaurado en su exterior, pero el interior no ha sido objeto de intervenciones de importancia.

En general se puede decir que todos los edificios han sido objeto de restauración de sus exteriores, fachadas y cubiertas, algunos con más adecuación en cuanto a materiales y técnicas tradicionales que otros.

IV. Principales medidas de protección

Cuando se trata de especificar las principales medidas de protección y directrices de intervención en un BC, normalmente se distingue que las obras a llevar a cabo se tendrán que ver limitadas a las de consolidación, conservación o restauración. En este caso y dadas las características de los elementos objeto del informe parece claro que en principio, se tendrá que mantener la volumetría actualmente existente.

La tipología industrial de estos elementos hace que se tengan que proteger con especial cuidado todos los elementos estructurales, soportes y cubiertas, así como el tratamiento de los materiales en cada una de las situaciones, por lo tanto, se tendrá que mantener el lenguaje y los materiales y formas constructivas originales.

Aquellas intervenciones que por su ámbito de actuación se considere puedan afectar elementos susceptibles de ser estudiado con metodología arqueológica, tendrán que ir acompañadas o precedidas de un estudio arqueológico.

Ya constan en la ficha del Catálogo municipal de Palma las principales directrices de protección a aplicar en estos inmuebles.

En todo caso, tendrá que atenerse a lo que señala la ley 12/98, del patrimonio histórico de las Islas Baleares, especialmente en sus artículos 3 (colaboración de los particulares), 22 y 23 (protección general de los bienes del patrimonio histórico y preservación de bienes inmuebles), 26 (deber de conservación), 31 (colocación de elementos exteriores), 37 (autorización de obras), 40 (licencias) y 41 (criterios de intervención en los bienes de interés cultural).

V. Otras figuras de protección actualmente existentes

El conjunto de la estación del ferrocarril se encuentra incluido en el Catálogo de protección de edificios y elementos de interés histórico, artístico, arquitectónico y paisajístico de Palma con la ficha 54/09 y con grado de protección B.

Anexo 2 Planimetría (ver versión catalana)

— o —

Num. 5228

Declaración como Bien de Interés Cultural con la categoría de zona arqueológica a favor del yacimiento arqueológico del Molí Paperer -26/52-, 26/54, 26/56, Manacor.

El Consell de Mallorca en la sesión ordinaria del Pleno que tuvo lugar el día 5 de febrero de 2007, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

A la vista que, mediante acuerdo de fecha de 23 de enero de 2003, la Comisión de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico de Mallorca acordó la incoación del expediente de declaración de Bien de Interés Cultural a favor del yacimiento arqueológico del Molí Paperer -26/52, 26/54, 26/56-, Manacor.

A la vista que, mediante acuerdo de fecha de 17 de noviembre de 2006, la Comisión de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico de Mallorca acordó informar favorablemente este expediente y elevarlo al Pleno del Consell de Mallorca para su declaración como BIC.

Por todo ello, y en virtud del que dispone el capítulo segundo de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares, y de acuerdo con las competencias atribuidas por la Ley 6/1994, de 13 de diciembre, a los Consells Insulars en materia de Patrimonio Histórico, y el Reglamento Orgánico de la CIM, aprobado por el Pleno del 8 de marzo de 2004, este Presidente de la Comisión de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico eleva al Pleno la siguiente propuesta de acuerdo:

I Declarar como Bien de Interés Cultural, con categoría de zona arqueológica, la delimitación del yacimiento arqueológico del Molí Paperer -26/52, 26/54, 26/56-, Manacor, la descripción y la delimitación de la cual figura en el informe técnico de fecha 10 de enero de 2003 y de 30 de junio de 2006, que se adjunta y forma parte integrante del presente acuerdo.

II Los efectos de esta declaración son los que genéricamente establecen la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares y la normativa concordante.

III Este acuerdo debe publicarse en el Boletín Oficial de las Islas Baleares y al Boletín Oficial del Estado, y debe anotarse en el Registro Insular de Bienes de Interés Cultural de Mallorca y comunicarse a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares para que proceda a su anotación en el Registro de Bienes de Interés Cultural de las Islas Baleares y se inste su anotación en el Registro General de Bienes de Interés Cultural del Estado las inscripciones y las anotaciones que se realicen.

IV Este acuerdo debe comunicarse a los interesados, al Ayuntamiento de Manacor y al Gobierno de las Islas Baleares.