

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

**13936** *Acuerdo GOV/111/2023, de 23 de mayo, por el que se declara bien cultural de interés nacional la locomotora de vapor 020T RS 3, el coche de viajeros de segunda clase A-2 y la placa giratoria, propiedad del Ayuntamiento de Salou.*

Por la Resolución CLT/3611/2021, de 1 de diciembre (DOGC núm. 8559, de 9 de diciembre de 2021), se incoó expediente de declaración de bien cultural de interés nacional a favor de la locomotora de vapor 020T RS 3, propiedad del Ayuntamiento de Salou.

Vista la alegación presentada por el Ayuntamiento de Salou durante el trámite de audiencia, en el sentido de ampliar la protección al coche de viajeros y a la placa giratoria, se dictó la Resolución CLT/249/2023, de 23 de enero (DOGC núm. 8846, de 2 de febrero de 2023), por la que se incoó expediente de declaración de bien cultural de interés nacional a favor de dos elementos ferroviarios propiedad del Ayuntamiento de Salou.

Se han cumplido todos los trámites preceptivos en la instrucción de este expediente de acuerdo con lo que establecen los artículos 8 y siguientes de la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán.

En el expediente constan los informes favorables del Consejo Asesor del Patrimonio Cultural Catalán i del Institut d'Estudis Catalans.

Durante la tramitación del expediente se ha presentado una alegación que ha sido analizada y contestada por la Dirección General del Patrimonio Cultural.

Por todo esto, a propuesta de la consejera de Cultura, el Gobierno acuerda:

1. Declarar bien cultural de interés nacional, como bienes singulares, la locomotora de vapor 020T RS 3, el coche de viajeros de segunda clase A-2 y la placa giratoria, propiedad del Ayuntamiento de Salou, según la descripción y la justificación que figuran en el anexo de este Acuerdo.

2. Publicar íntegramente en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya» y en el «Boletín Oficial del Estado» este Acuerdo, de conformidad con lo que prevé el artículo 12 de la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán, y notificarlo a las personas interesadas.

Contra este Acuerdo, que agota la vía administrativa, se puede interponer recurso potestativo de reposición ante el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en el plazo de un mes, o bien recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el plazo de dos meses, a contar, en ambos casos, desde la publicación en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya» o desde la notificación correspondiente.

Barcelona, 23 de mayo de 2023.–El Secretario del Gobierno, Xavier Bernadí Gil.

#### ANEXO

##### Descripción y justificación

Locomotora de vapor 020T RS 3.

Objeto: locomotora de vapor.

Procedencia: Ferrocarril Económico de Reus a Salou.

Fabricante: The Falcon Engine Car Works Co. Ltd. (Loughborough, Inglaterra).

Ancho de vía: 1.000 mm.

Medidas: longitud entre topes 4,7 m, anchura 2,1 m y altura 3,02 m.

Peso en vacío: 8,8 t.

Año de construcción: 1886.

Coche de viajeros de segunda clase A-2.

Objeto: coche de viajeros de segunda clase.

Procedencia: Ferrocarril Económico de Reus a Salou.

Fabricante: The Falcon Engine Car Works Co. Ltd. (Loughborough, Inglaterra).

Ancho de vía: 1.000 mm.

Dimensiones: longitud entre topes 6,15 m, anchura 1,89 m y altura 3,15 m.

Año de construcción: 1886.

Placa giratoria.

Objeto: placa giratoria.

Procedencia: Ferrocarril Económico de Reus a Salou.

Fabricante: Julius Neville & Co. (Liverpool, Inglaterra).

Ancho de vía: 1.000 mm.

Dimensiones: diámetro de 2.550 mm.

Año de construcción: 1886 (probable).

Locomotora de vapor 020T RS 3.

Fue construida para dar servicio al ferrocarril que hacía el recorrido entre la ciudad de Reus y Salou. El hecho de que tuviera que circular por las calles de Reus hizo que se construyera siguiendo los patrones de los tranvías de vapor de la época: totalmente carrozada y carenada para evitar accidentes con los peatones que podrían causar los mecanismos de accionamiento del vehículo. El aspecto, similar al coche de viajeros, según se decía, ayudaba al hecho de que los caballos no se asustaran.

Tipológicamente, es una 020T, con dos únicos ejes tractores acoplados mediante bielas y con los depósitos de agua y de carbón incorporados en el mismo bastidor. Es de reducidas dimensiones y con un peso escaso, características suficientes para poder remolcar los pequeños trenes de viajeros y mercancías de una línea con un significativo desnivel entre sus extremos. Su peso en servicio (es decir, totalmente cargada de agua y carbón) era de 9,95 toneladas. El diámetro de las ruedas es de 775 mm. Los cilindros son interiores, con un diámetro de solo 228 mm y una carrera de 356 mm, y está dotada de distribución plana del tipo Stephenson. La presión de la caldera, de vapor saturado, era de 10 kg/cm<sup>2</sup>. Tenía una potencia máxima de 50 CV (36 kW) y un esfuerzo tractor de 1.500 kg. Sus dos ejes están separados solo por 1,525 m de distancia, hecho que le permitía circular por las curvas de pequeño radio que se encontraban en el casco urbano de Reus. La suspensión es por muelles de ballesta.

Solo dispone de un freno mecánico que únicamente actúa en la propia locomotora. En servicio, el frenado de los coches y vagones que remolcaba se tenía que asegurar mediante el personal guardafrenos distribuido a lo largo del tren, que actuaba a partir de las órdenes del maquinista mediante toques de silbato. Disponía de areneros que, por gravedad, proyectaban arena sobre los carriles para poder aumentar la adherencia de las ruedas motrices en caso necesario. Los enganches son del tipo de campana con pasador. También estaba dotada de un generador eléctrico accionado por vapor que fue instalado posteriormente, en la reforma.

Fue construida en 1886 como ejemplar único por la empresa británica The Falcon Engine Car Works Co. Ltd. para la Compañía Reusense de Tranvías, SA (CRT).

A mediados de 1887 fue entregada a la compañía y funcionó con su estado original a lo largo de unos 30 años, pero la presencia del carenado implicaba grandes dificultades para el mantenimiento y el acceso al conjunto de los mecanismos de accionamiento de las ruedas, y para su necesario engrase. Por este motivo, en 1917 se decidió la eliminación del carenado y la marquesina corrediza originales, y se dotó de los depósitos

laterales de agua, tarea que fue encargada a un taller de Reus. Entonces adoptó el aspecto con el cual fue retirada del servicio en los años 50 y que tiene en la actualidad. Además de la reconstrucción de 1917, fue sometida a algunas otras modificaciones.

No obstante, cuatro años más tarde, desaparecería el trazado por las calles de la ciudad, puesto que la terminal de la línea se trasladó a la nueva estación de Reus-Palo Santo y así dejaría definitivamente de tener sentido la configuración tranviaria de las locomotoras de vapor.

En 1972, fue adquirida por el Ayuntamiento de Vila Seca-Salou.

Coche de viajeros de segunda clase A-2.

El coche acoplado a la locomotora de vapor es un ejemplar de vagón de viajeros de 2.<sup>a</sup> clase, con dos ejes. Igual que el resto del material de viajeros original de la línea, tiene un diseño propio que recuerda a los antiguos tranvías de vapor y otros ferrocarriles económicos de finales del siglo XIX, con unas dimensiones muy reducidas y un peso muy limitado.

El bastidor es de madera de roble, con una caja de madera de teca y montantes de roble. El techo es de madera de pino embreado protegido por una lona pintada y dispone de una pequeña linterna. El acceso al interior se hacía mediante dos plataformas con balconillos situadas en los extremos del coche. Los balconillos permitían el paso de los viajeros entre un coche y otro. Por su parte, el interior estaba formado por un único departamento cerrado con dos puertas corredizas que lo separaban de las respectivas plataformas. Disponía de un total de 16 asientos de 2.<sup>a</sup> clase colocados en dos bancos laterales a los lados del pasillo central. Originalmente, estos asientos estaban hechos con listones de madera almohadillada con respaldos de terciopelo.

Las cuatro ventanas laterales, de grandes dimensiones, están dispuestas a cada lado de la caja; en invierno, podían ser equipadas con vidrios y, en verano, con persianas. Este tipo de coche no tenía WC.

Estaba equipado con un freno de servicio, solo mecánico, que tenía que ser accionado por un guardafrenos mediante una manecilla desde una de las plataformas. Como el resto del material móvil de la línea, cuando funcionaba con energía de vapor, los enganches del coche son del tipo de campana con pasador.

Igual que la locomotora 3, fue construido en 1886 por la firma inglesa The Falcon Engine Car Works Co. Ltd. para la Compañía Reusense de Tranvías, SA (CRT).

El coche empezó su servicio cuando se inauguró la línea entre Reus y Salou en 1886. No obstante, el hecho de que fuera de 2.<sup>a</sup> clase supuso un uso escaso, puesto que solo circulaba los veranos, cuando las familias acomodadas de Reus se desplazaban a la playa de Salou. Esto motivó que, finalmente, se transformara en un coche de 3.<sup>a</sup> clase después de la guerra civil.

Más adelante, fue modificado para añadirle un departamento para el correo y, posteriormente, nuevamente fue modificado para volverlo a convertir completamente en coche de 2.<sup>a</sup> clase.

A mediados de la década de 1960 fue apartado al depósito de Reus-Mercancías, donde permaneció hasta la clausura del ferrocarril. Actualmente, está ubicado ante la antigua estación del ferrocarril en Salou, junto con la locomotora 3 y la plataforma.

Placa giratoria.

Se trata de una instalación fija situada en el extremo de la que había sido la vía principal de la estación de Salou.

Su misión principal era maniobrar vagones de mercancías para situarlos en alguna de las dos vías perpendiculares a la vía principal. Estas dos vías servían de dos muelles de carga transversales y paralelos a las vías de la estación de RENFE (anteriormente, Caminos de Hierro del Norte de España) de la línea de vía ancha de Tarragona a Valencia. Uno de los muelles (el situado en el lado Tarragona) era cubierto, mientras que el otro (situado en el lado Valencia) era descubierto.

La placa, con un diámetro de solo 2.550 mm, no estaba dotada de ningún accionamiento asistido, por lo que se tenía que maniobrar siempre de forma manual. Esto no era un gran inconveniente, ya que las dimensiones y el peso de los vagones de vía estrecha eran bastante reducidos.

Constructivamente, es un elemento formado por una base metálica fija, empotrada en el suelo y no visible, y una plataforma circular de hierro fundido que pivota por el encima de la base con la ayuda de unos rodamientos que permiten un movimiento casi sin rozamientos. En su parte superior, que es la realmente visible, la plataforma está dotada de dos parejas de carriles montados a 90°. Estos, debidamente encarados con la vía en la cual se encontraba el vagón que se quería maniobrar, permitían el paso de una a la otra.

Su tipología era la propia de muchas instalaciones situadas en antiguas estaciones de líneas principales y secundarias en la época en la que era habitual el transporte de mercancías en vagones completos o con carga al por menor.