

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

**13938** *Acuerdo GOV/113/2023, de 23 de mayo, por el que se declaran bien cultural de interés nacional tres elementos ferroviarios propiedad de la Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona (AAFEB).*

Por la Resolución CLT/3666/2021, de 1 de diciembre (DOGC núm. 8562, de 14 de diciembre de 2021), se incoó expediente de declaración de bien cultural de interés nacional a favor de tres elementos ferroviarios propiedad de la Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona (AAFEB).

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 y del Institut d'Estudis Catalans.

Durante la tramitación del expediente no se han presentado alegaciones.

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

1. Declarar bien cultural de interés nacional, como bienes singulares, el automotor eléctrico FCC 18, la locomotora de vapor 030T CGFC 31 y la locomotora eléctrica CGFC 304, propiedad de la Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona (AAFEB), 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 de la correspondiente notificación.

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

#### ANEXO

##### Descripción y justificación

Automotor eléctrico FCC 18.

Objeto: automotor eléctrico.

Procedencia: Ferrocarriles de Cataluña, SA (FCC).

Fabricante: J. G. Brill & Co. (Filadelfia, Pensilvania, Estados Unidos de América).

Serie: 10 a 27.

Ancho de vía: 1.435 mm.

Medidas: longitud entre topes, 17,30 m; ancho, 2,80 m, y altura, 4,50 m.

Peso en vacío: 38 t.

Año de construcción: 1913.

Locomotora de vapor 030T CGFC 31.

Objeto: locomotora de vapor.

Procedencia: Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, SA (CGFC), línea Manresa-Olvan.

Fabricante: la Maquinista Terrestre y Marítima, SA (MTM), Barcelona.

Serie: 25 a 42.

Ancho de vía: 1.000 mm.

Medidas: longitud entre topes, 6,9 m; ancho, 2,5 m, y altura, 3,7 m.

Peso en vacío: 19 t.

Año de construcción: 1902.

Locomotora eléctrica CGFC 304.

Objeto: locomotora eléctrica.

Procedencia: Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, SA (CGFC).

Fabricante: Société Anonyme des Usines de Braine-le-Comte (Bélgica).

Ancho de vía: 1.000 mm.

Medidas: longitud entre topes 13,05 m, ancho 2,60 m y altura 3,50 m.

Peso en vacío: 37 t.

Año de construcción: 1926.

Automotor eléctrico FCC 18.

De concepción norteamericana, el automotor eléctrico FCC 18 fue concebido según el modelo de los tranvías suburbanos característicos de las primeras décadas del siglo XX.

Su caja es autoportante, formada por un bastidor de perfiles mixtos (de madera y metálicos), montantes y techo de madera. La parte exterior está forrada con chapa de acero remachada. El techo tiene linterna y está recubierto de tela impermeabilizada.

El interior consta de dos plataformas de acceso, situadas en los extremos, un departamento de viajeros de segunda clase y un departamento furgón. Los asientos, tapizados con terciopelo verde, son orientables según el sentido de la marcha y permiten sentar a 48 personas. También se encuentran innumerables piezas de bronce pulido que le dan un aspecto lujoso y un sistema de accionamiento del freno de alarma mediante una sencilla correa de cuero que recorre toda la longitud del departamento para poder ser accionada por cualquier viajero en caso de necesidad. El acceso de los viajeros se hacía por cuatro puertas laterales correderas accionadas con aire comprimido, a pesar de que originalmente el accionamiento era manual.

El departamento furgón dispone de dos puertas corredizas laterales propias de un accionamiento manual. Cada testero dispone de una cabina de conducción y de una puerta de intercomunicación. Las cabinas de conducción tenían dimensiones reducidas y no gozaban de comodidad para el maquinista, ya que solo existía un asiento abatible de madera. También existía un departamento furgón que permitía el transporte de pequeñas mercancías y de correo.

El automotor eléctrico FCC 18 está equipado con cuatro motores eléctricos de tracción (General Electric), de una potencia total de 420 CV, que le permit an circular a una velocidad máxima de 60 km/h. Los motores van instalados uno por cada eje de los dos de cada bogie y conectados en serie, en un total de dos bogies sobre los que descansa la caja de cada coche. La regulación de los motores se hace mediante un equipo de control electromagnético. La toma de corriente con un pantógrafo situado sobre el techo. La tensión de alimentación actual es de 1.500 V en corriente continua, a pesar de que originalmente eran bitensi n 600/1200 V.

El freno de servicio es de aire comprimido y el de estacionamiento es mecánico, accionado por volantes situados a las plataformas. También dispone de un freno eléctrico de emergencia.

Los bogies son del tipo Pensilvania, con una doble suspensión. La primaria es mediante muelles helicoides y la secundaria mediante parejas de ballestas transversales.

El automotor eléctrico perteneció a una serie de 27 coches que adquirió Ferrocarriles de Cataluña, SA de los cuales 18 eran automotores (10 a 27) y los otros eran remolques (51 a 59). Entró en servicio el día 28 de noviembre de 1916, fecha de inauguración de la

línea de Sarriá a Les Planes. A lo largo de su vida cubrió los trayectos entre Barcelona, Terrassa y Sabadell. Fue retirado en 1971, después de 60 años de servicio.

Es el único ejemplar preservado de su serie y fue cedido por parte de FCC el 7 de julio de 1972 a la Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona. En 1992 fue puesto nuevamente en servicio, después de su reconstrucción total, que supuso recuperar su aspecto original y su capacidad motora. A lo largo de unos cuantos años estuvo circulando haciendo servicios especiales del tipo histórico, cultural o recreativo a la línea Barcelona-Vallès de FGC.

Es el único ejemplar de coche de viajeros eléctrico autopropulsado norteamericano que existe en Europa, de hecho, toda la serie de 27 vehículos (motores y remolques) a la cual perteneció fue la única representante de este extenso tipo de tranvía suburbano y rural de concepción norteamericana en el Viejo Continente. Esto fue fruto del ambicioso proyecto emprendido por el ingeniero norteamericano Frederick S. Pearson con la colaboración del ingeniero catalán Carlos Emilio Montañés, que crearon el *holding* llamado Barcelona Traction Light & Power Co. Ltd. (la célebre Canadencia). Este proyecto supuso la generalización de la energía eléctrica a nuestro país, tanto en la vertiente industrial como en la doméstica. Además de la construcción de las grandes presas y de las respectivas centrales hidroeléctricas de El Pallars y de El Segrià, en el marco del *holding* mencionado, Pearson creó la empresa Ferrocarriles de Cataluña, SA en 1911, la cual permitió que, entre 1916 y 1925, el antiguo tren de Sarriá llegara a Sant Cugat, Rubí, Terrassa y Sabadell. Este, pero, solo tenía que ser un primer paso para la implantación de una red ferroviaria mucho más extensa que, a causa de la muerte prematura de su promotor en 1915, no tuvo continuidad.

Locomotora de vapor 030T CGFC 31.

Ligera y de escasa potencia, la 31 es una locomotora de vapor característica de un ferrocarril económico de finales del siglo XIX. Es del tipo 030T, es decir, con tres ejes tractores y ninguno portante, y con los depósitos de agua y de carbón incorporados en su bastidor.

En servicio llegaba a pesar 22,5 t. El diámetro de las ruedas es de 920 mm y los cilindros tienen 500 mm de carrera y 310 mm de diámetro. La presión de la caldera, de vapor saturado, está timbrada a 11,5 kg/cm<sup>2</sup> y usaba carbón como combustible. Puede lograr una potencia de 360 CV (265 kW) y un esfuerzo tractor de 3.250 kg.

Dispone de freno mecánico de estacionamiento y de freno de servicio de aire comprimido tipo Westinghouse. El compresor es accionado mediante vapor y son característicos los tres depósitos de aire comprimido que tiene sobre la marquesina. Dispone de topes centrales y enganches convencionales, complementados por cadenas de seguridad. No tiene generador eléctrico, por lo que el alumbrado de la cabina se tenía que hacer mediante farolas. Su suspensión es mediante muelles de ballesta que descansan sobre las cajas de grasa.

La locomotora de vapor 030T CGFC 31 perteneció a una serie de 18 locomotoras de características similares construidas por varias empresas del sector a petición de la compañía del Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga SA (TFEMB).

En particular, la 31 fue construida por la Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) en 1902 y entró en servicio el 1 de julio del mismo año. Se le dio el nombre de Serchs, que figuraba en unas placas colocadas en los tanques de agua que fueron retiradas cuando la serie fue reformada.

En estado de origen, estas locomotoras disponían de un carenado inferior de protección de los mecanismos (característico de las locomotoras de los tranvías de vapor), de una barra para apartar piedras y de una gran chimenea apagachispas para reducir el peligro de incendios en los campos próximos a la vía. En los años veinte, con la unificación dentro de la CGFC, se retiraron estos elementos y, además, se instaló el freno continuo de aire tipo Westinghouse y el tope y enganche actuales para hacerlas compatibles con el resto del material móvil de la red.

A lo largo de los años sesenta, con la llegada de los tractores diésel de maniobras, fue retirada toda la serie. La última en servicio (la número 34) funcionó hasta el 1 de junio del 1969.

El año 1978 fue adquirida por la AAFGB y entre 1978 y 1981 fue reparada y restaurada funcionalmente. Después, fue trasladada de nuevo a la línea, ya en manos de FGC. Entre el 1981 y el 1988 estuvo remolcando periódicamente trenes históricos y, a pesar de no estar rebautizada, los forofos lo denominaban Berga, por su procedencia. Quedó en reserva cuando se puso en servicio la locomotora 22 Olot y la Monistrol 209.

Durante toda su vida circuló por la red del valle del Llobregat y, hasta los años veinte del siglo XX, la serie de 18 locomotoras aseguró casi en exclusiva el tráfico de todo tipo de trenes entre Manresa y Guardiola, tanto de mercancías como de viajeros, siendo el único medio que hizo posible la salida de productos, especialmente textiles, de las numerosas colonias de la zona y también las que permitieron la llegada de las indispensables materias primas a las industrias. Hay que destacar también el servicio prestado para el transporte de los minerales (carbón, sales potásicas, etc.) extraídos de las minas del Llobregat.

#### Locomotora eléctrica CGFC 304.

Fue construida en Bélgica por Braine-le-Comte con equipos eléctricos húngaros de la empresa Ganz.

Es del tipo BoBo, es decir, que tiene dos bogies motores de dos ejes cada uno y con un motor eléctrico en cada eje. La tensión nominal de alimentación es de 1.500 V en corriente continua. Los motores van conectados eléctricamente en serie por parejas y funcionan a 750 V, con una potencia unitaria de 105 CV cada uno (420 CV en total). El esfuerzo tractor llega a los 4.400 kg y la velocidad máxima es de 60 km/h.

Dispone de dos pantógrafos de accionamiento manual para la presa de la corriente desde la catenaria. El bastidor y la caja son metálicos remachados.

Tiene freno mecánico de estacionamiento y freno continuo de servicio de aire comprimido de tipo Westinghouse. A causa de la carencia de rasantes inclinadas importantes en el tramo en el que tenía que prestar servicio originalmente (entre Barcelona y Sant Boi), no fue dotada de freno eléctrico. Dispone de topes centrales y enganches normalizados, con cadenas de seguridad. La suspensión es mediante muelles de ballesta apoyadas directamente sobre las cajas de grasa.

Su diseño no es muy común, puesto que, entre otros aspectos, dispone de un departamento furgón para equipajes u otros enseres.

Cabe destacar la gran sencillez de sus elementos eléctricos de control, con una total ausencia de los automatismos y sistemas de ayuda a la conducción y de seguridad propios de los trenes actuales.

Perteneció a una serie de cuatro locomotoras idénticas, con los números 301 a 304, que fueron puestas en servicio en mayo de 1926. Su origen está relacionado con la electrificación de parte de la línea de la Compañía General de Ferrocarriles Catalanas, SA (CGFC), creada pocos años antes y que explotaría la red de vía estrecha más larga que ha existido en Cataluña: de Barcelona a Igualada y a Guardiola de Berguedà.

La serie fue destinada a la tracción de los trenes de viajeros entre Barcelona y Sant Boi y también algunos trenes de mercancías entre la antigua estación terminal de Magòria y Sant Boi.

Durante los años sesenta, una vez prolongada la electrificación hasta Pallejà (9 de julio de 1961), remolcaron de forma regular trenes de bauxita entre la Bordeta y Quatre Camins, para suministrar la fábrica de cemento situada en este punto. La prolongación de la electrificación hasta Martorell (1968) y la puesta en servicio de los nuevos automotores eléctricos redujeron sus servicios al mínimo. Después de un periodo como locomotoras de reserva, fueron retiradas del servicio y finalmente vendidas como chatarra en 1978 a consecuencia de su mal estado general.

Antes de que fuera desguazada, la AAFCB consiguió comprar la 304 en 1979. El 4 de enero de 1981 hizo su primera circulación como tren histórico. En los años 1986, 1987, 1998 y 2008 fue objeto de reparaciones que permiten su circulación.

Junto con sus tres hermanas de serie, la 304 fue la primera locomotora eléctrica de vía estrecha que circuló en Cataluña.