

III. OTRAS DISPOSICIONES

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

13939 *Acuerdo GOV/114/2023, de 23 de mayo, por el que se declara bien cultural de interés nacional el tren de Capdella, propiedad de la Fundación Endesa.*

Por la Resolución CLT/3618/2021, 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 del tren de Capdella, propiedad de Endesa.

Vista la alegación presentada por la Fundación Endesa durante el trámite de audiencia, relativa a la titularidad del tren, se dictó la Resolución CLT/826/2022, de 23 de marzo (DOGC núm. 8635, de 28 de marzo de 2022), por la que se modifica la Resolución CLT/3618/2021, de 1 de diciembre.

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 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 el tren de Capdella, propiedad de la Fundación Endesa, 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

Tren de Capdella.

Objeto 1: locomotora diésel tipo minero.

Procedencia: Fuerzas Eléctricas de Cataluña, SA (FECSA).

Fabricante: Motor Rail Ltd. (Bedford, Reino Unido).

Ancho de vía: 600 mm.

Medidas: longitud entre topes 2,60 m, anchura 1,45 m y altura 1,30 m.

Peso en vacío: 4,0 t.

Año de construcción: alrededor de 1955.

Objeto 2: coche de viajeros.

Procedencia: Fuerzas Eléctricas de Cataluña, SA (FECSA).

Fabricante: talleres propios sobre un chasis de vagoneta de mina.

Ancho de vía: 600 mm.

Medidas: longitud entre topes 2,40 m, anchura 1,30 m y altura 1,75 m.

Peso en vacío: desconocido.

Año de construcción: alrededor de 1955.

El año 1911, se inicia la construcción de la central hidroeléctrica de Capdella, impulsada por Emili Riu i Periquet. Con el apoyo de capital francés y suizo, se constituyó la compañía Energía Eléctrica de Cataluña, SA, para construir la central y la línea que la uniría al entorno barcelonés. Dentro de estas tareas preparatorias, había la construcción de la red ferroviaria que tenía que permitir llevar los elementos necesarios para el recrecimiento de 27 lagos y las obras de conexión entre ellos mediante galerías sepultadas, e instalar válvulas de accionamiento manual de regulación de los caudales. Esta tarea no finalizó hasta el año 1941.

El primer paso, pues, consistió en la construcción de una red ferroviaria alrededor del estanque Gento con una línea principal hacia el depósito regulador de la central, denominado Casa d'Aigües. Una línea enlazaba con los funiculares hacia la central y, otra, hacia el estanque de Tort. Estas representaban 5+2 km de vía, con un pequeño teleférico que las unía, para hacer el traslado de la carga entre ambas líneas.

El año 1954, para resolver las limitaciones ligadas a la tracción animal y a la desprotección del personal frente a las condiciones climáticas, se decidió construir un habitáculo de madera encima del bastidor de una antigua vagoneta proveniente de la época de la construcción de la central, hecho con montantes y techo de madera protegido por una lona impermeable y se denominó la Rubia por parte del personal, en similitud de las primeras furgonetas con caja de madera que circularon por las calles y carreteras del país, que recibían este nombre popular.

Paralelamente, se decidió la compra de una locomotora diésel al fabricante inglés Motor Rail Ltd., escogiendo el modelo 4WDM 20/28HP Simplex con motor diésel Dorman de dos cilindros y dos tiempos, de 4 toneladas de peso. Tenía un sistema de transmisión de la potencia del motor a los dos ejes de los que disponía a base de dos cadenas de motocicleta, un pedal para accionar el acelerador y otro para actuar sobre el freno, que era de zapata para cada rueda, y actuaba sobre las llantas, además de un freno de estacionamiento de caracol accionado por una manecilla; y un sistema de cambio e inversión de marchas accionado por una manecilla, un sistema de arranque a base de batería y una manecilla auxiliar como los coches antiguos.

Para evitar el patinaje de las ruedas, disponía de cuatro areneras (una para cada rueda) con un conducto tubular que llevaba la arena hasta cerca del punto de ataque de la rueda sobre el carril.

Para remolcar los vehículos, la locomotora disponía de un sistema de enganches de aldaba con tres posibles posiciones verticales.

El tren estuvo en funcionamiento hasta comienzos de la década de 1990, momento en el que se clausuró junto con los funiculares de la cámara de aguas.

El tren fue restaurado y actualmente se encuentra en el Museo Hidroeléctrico de Capdella.