

## CONSEJERÍA DE UNIVERSIDADES, IGUALDAD, CULTURA Y DEPORTE

### DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL Y MEMORIA HISTÓRICA

**CVE-2021-1652** *Resolución de incoación de procedimiento para la inclusión de la colección de vehículos ferroviarios sita en el conocido como Museo del Ferrocarril, en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, como bien inventariado.*

Vistos la solicitud de la Asociación de Amigos del Ferrocarril y el acuerdo de la Comisión Técnica de Patrimonio Científico y Tecnológico, que informa favorablemente la incoación de procedimiento para la inclusión de la Colección de Vehículos Ferroviarios sita en el conocido como "Museo del Ferrocarril", en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, como bien inventariado.

Considerando lo establecido en el artículo 34 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria, y en los artículos 19 y siguientes del Decreto 22/2001, de 12 de marzo, del Registro General de Bienes de Interés Cultural, del Catálogo General de Bienes de Interés Local y del Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria.

En su virtud, y de acuerdo con lo establecido en la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria, vista la propuesta de la jefa de Servicio de Patrimonio Cultural, la directora general de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica,

#### RESUELVE

Primero.- Incoar expediente para la inclusión de la Colección de Vehículos Ferroviarios sita en el conocido como "Museo del Ferrocarril", en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, como Bien Inventariado, conforme a la descripción que figura en el anexo adjunto a la presente Resolución.

Segundo.- En virtud del artículo 67 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria, será preceptiva la notificación a la Consejería de Universidades, Igualdad, Cultura y Deporte de cualquier intervención o cambio de uso en un plazo de 10 días previos a la concesión de la licencia o, en su caso, autorización por el organismo competente.

Tercero.- Seguir con la tramitación del expediente, según las disposiciones vigentes.

Cuarto.- Dar traslado de esta Resolución, conforme al artículo 20.2 del Decreto 22/2001, de 12 de marzo, del Registro General de Bienes de Interés Cultural, del Catálogo General de Bienes de Interés Local y del Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, al Ayuntamiento de Santander.

Quinto.- Que, de acuerdo con lo que dispone el artículo 20.2 del Decreto 22/2001, de 12 de marzo, del Registro General de Bienes de Interés Cultural, del Catálogo General de Bienes de Interés Local y del Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, se notifique esta Resolución a los interesados, a los efectos oportunos.

JUEVES, 4 DE MARZO DE 2021 - BOC NÚM. 43

Sexto.- Que, de acuerdo con lo que dispone el artículo 22.3 del Decreto 22/2001, de 12 de marzo, del Registro General de Bienes de Interés Cultural, del Catálogo General de Bienes de Interés Local y del Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, se notifique esta Resolución al Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria para su anotación preventiva.

Septimo.- Que esta Resolución, con su anexo, se publique en el Boletín Oficial de Cantabria.

Considerando que este acto determinará, respecto al Bien afectado, la aplicación inmediata y provisional del régimen de protección previsto en la Ley 11/1998, de Patrimonio Cultural de Cantabria para los Bienes ya declarados, contra la presente resolución, que no pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer Recurso de ALZADA ante el Consejero de Universidades, Igualdad, Cultura y Deporte en el plazo de UN MES a contar desde el día siguiente al de la notificación de esta resolución, de conformidad con lo previsto en los artículos 147 y 148 de la Ley de Cantabria 5/2018, de 22 de noviembre, de Régimen Jurídico del Gobierno, de la Administración, y del Sector Público Institucional de la Comunidad Autónoma de Cantabria, en relación con los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sin perjuicio de interponer cualquier otro que se estime procedente.

Santander, 19 de febrero de 2021.

La directora general de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica,  
Zoraida Hijosa Valdizán.

## ANEXO

### Descripción del Bien

Esta colección de vehículos ferroviarios, sita en el conocido como “Museo del Ferrocarril” está compuesta por varios elementos de material rodante que tuvieron, en su momento, una importancia relevante para la actividad industrial de la región y que, en la actualidad, suponen un punto de referencia para el patrimonio industrial ferroviario de Cantabria, que merece ser conservado por el conocimiento que, a su través, permite alcanzar sobre la historia ferroviaria e industrial cántabra.

La colección está compuesta por los siguientes elementos rodantes:

#### 1.- Locomotora de vapor Peñacastillo.

Locomotora construida en Múnich, por la empresa alemana Krauss, en 1912. Fue utilizada para recorrer los siete kilómetros que separaban las minas de Camargo de la isla de Óleo, en Nueva Montaña.

En los años 50 comenzó a transportarse el mineral por otro medio de transporte, por lo que la locomotora pasó a usarse en la playa de vías de la factoría y en el traslado de mineral, desde la terminal de la ensenada de Maliaño hasta la fábrica de Nueva Montaña.

La locomotora fue restaurada por ACAF, recuperando su aspecto original.

En el año 2002 fue incluida en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, mediante resolución de la Dirección General de Cultura

#### 2.- Locomotora de vapor Udías.

Esta locomotora fue construida por la empresa alemana Borsig, en 1911 y perteneció a la Real Compañía Asturiana de Minas.

Fue usada en el transporte de mineral, desde la mina “La Llamosa”, en el término municipal de Alfoz de Lloredo, hasta Casas de la Mina, en la Gándara, Udías, donde estaba emplazada la planta de preparación mecánica y hornos de calcinación de minerales. Desde aquí el mineral era transportado por un tranvía aéreo hasta Ontoria para cargarse en el ferrocarril del Cantábrico.

En el año 2002 fue incluida en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, mediante resolución de la Dirección General de Cultura

#### 3.- Dos locomotoras eléctricas “Siemens”.

Las dos locomotoras, con nº de fábrica 2788 y 2789, fueron fabricadas en 1933, en los talleres de Zorroza, en Bilbao, bajo la licencia de Siemens-Schuckert (Nuremberg, Alemania).

En ese año, la Real Compañía Asturiana de Minas electrificó un trayecto de vía métrica de unos dos kilómetros que unía el pozo Santa Amelia (mina de Reocín) con el centro de lavado y concentración de pirita que la compañía tenía en Torres (Torrelavega). Para este recorrido, se adquirieron dos locomotoras eléctricas de maniobra de dos ejes, motor eléctrico de 850v en corriente continua. Contaban con una cabina central y dos capots, cuyo aspecto popularizó el nombre popular de “salero” o “cajón de sal”.

En 1990, el transporte de mineral fue sustituido por camiones, por lo que las locomotoras quedaron fuera de servicio.

En la actualidad, la locomotora con nº de fábrica 2789 está restaurada por la colaboración que, en 2018, llevaron a cabo la Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril y los Talleres Municipales del Ayuntamiento de Santander.

JUEVES, 4 DE MARZO DE 2021 - BOC NÚM. 43

#### **4.- Tractor nº 1315 “naval” de maniobras “Rolls Royce-Westinhouse”.**

La Compañía del Ferrocarril del Cantábrico encargó tractores de maniobras a la Sociedad de Construcción Naval de Sestao, entre ellas esta, recibida en 1966 y que fue conocida como “la Naval”.

Se trata de una locomotora de maniobras con gran potencia de arrastre para centros de clasificación y playas de vías, usándose en las estaciones de Santander, Torrelavega y Llanes. El tractor está conservado con su librea azul y franjas amarillas

#### **5.- Tractor “O&K” de maniobras “SNIACE D-3”**

La fábrica de la Sociedad Nacional de Industrias y Aplicaciones Celulosa Española, S.A. (SNIACE) fue constituida en 1939, siendo declarada “Industria de Interés Nacional” al año siguiente. En octubre de 1941, sirviéndose de mano de obra de presos políticos y represaliados, se iniciaron las obras de construcción de la zona de Ganzo-Dualez (Torrelavega). La fábrica fue inaugurada y entró en funcionamiento en 1944. Contaba con una red ferroviaria interior que estaba conectada a la vía métrica de la compañía de Ferrocarril del Cantábrico y que, posteriormente, pasaría a ser FEVE. Para ello, se contaba con tres tractores diésel, entre ellos este “D-3”, fabricado por la empresa alemana Orenstein & Koppel AG, en 1954.

#### **6.- Locomotora minera “O&K”.**

Esta locomotora de fabricación alemana, concretamente de la empresa de ingeniería alemana Orenstein & Koppel, fue utilizada por la Real Compañía Asturiana de Minas (RCAM) y, posteriormente, desde su adquisición en 1981, por la empresa Asturiana de Zinc, en la mina de Reocín.

#### **7.- Locomotora minera eléctrica “Juan Sitges”.**

Locomotora eléctrica de dos ejes que trabajó en galerías electrificadas a 220v porque tomaba la corriente a través de un pantógrafo.

Fue fabricada para la Sociedad minera Duro-Felguera (Gijón, Asturias) y también se utilizó en la mina de Reocín, a cargo de la Compañía Asturiana de Minas, posteriormente Asturiana de Zinc.

#### **8.- Locomotora minera eléctrica a batería.**

Locomotora eléctrica, posiblemente de origen francés, que era usada para trabajos en las galerías en las que no era posible usar locomotoras diésel por los gases que producían.

Fue usada por la Compañía Asturiana de Minas, posteriormente Asturiana de Zinc, en la explotación de la mina de Reocín.

#### **9.- Coche motor de la unidad eléctrica 438.053.8 “Suiza”.**

A mediados de los años 50, Renfe encargó la construcción de unas unidades eléctricas para atender el servicio de cercanías al grupo de empresas suizas formado por Schindler, Sécheron, Brown-Bobery y Schlieren, de ahí el apelativo por el que se les conoció: “Suiza”.

Posteriormente, bajo licencia de las mismas, pasarían a ser fabricadas por la Maquinista Terrestre y Marítima (MTM), Material y Construcciones, S.A. (MACOSA), construcciones auxiliares del Ferrocarril (CAF) y Aguinera S.A., que serían las que, en el año 1961, llegaron para funcionar en la línea entre Santander y Alar del Rey.

En 1980 se disponía ya de 15 unidades. Aquí fueron usadas en los servicios de cercanía y media distancia. Sus colores originales eran verde oliva y plata, pero, en 1982, con la modernización del servicio de cercanías y regionales, se modificó su librea con azul y amarillo. La última unidad “suiza” que circuló por Cantabria fue en el año 1993.

#### **10.- Locomotora quitanieves 300.120.3 “Martin Beilhack HBB”.**

Locomotora fabricada en 1962 por la empresa alemana Martin Beilhack. Llegó a España gracias a los “pactos de Madrid” de 1953, tres «acuerdos ejecutivos» entre Estados Unidos y España, mediante los que se producía la integración de la España franquista en el bloque occidental, superándose así el aislamiento que había padecido desde el final de la Segunda Guerra Mundial por su vinculación con las potencias del Eje. Por mor de este pacto llegaron al país ocho locomotoras quitanieves que fueron repartidas en aquellos lugares donde se precisaba modernizar el servicio, fundamental para mantener abiertos los puertos de montaña durante el invierno.

A Cantabria llegó esta locomotora, la más grande y potente de todas, para prestar servicio en el puerto del Pozazal, en la línea Santander-Alar del Rey y, ocasionalmente, en el ramal de Quintanilla de las Torres a Barruelo, en especial en Reinosa, Las Rozas y Mataporquera.

Uno de los mayores problemas que presentó esta locomotora fue que sólo podía limpiar en el sentido de la marcha, necesitando una plataforma giratoria para volver limpiando por la vía. Fue retirada al disminuir la cantidad de nieve que se acumulaba.

La Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril, con la colaboración del Ayuntamiento de Santander y la Federación ACANTO, realizaron una restauración estética.

#### **11.- Remolque de tranvía R3 “Jardinera”.**

Vehículo remolque de tranvía, de carrocería semidescubierta, serie 200, apoyada en un chasis de estructura de perfiles de hierro, con dos ejes de ruedas independientes, bancos de listones de madera situados transversalmente al eje del vehículo y estribo pescante a lo largo de ambos lados del mismo. Este estribo, además de servir para la subida y bajada de los pasajeros, era usado por los cobradores para desplazarse a lo largo del mismo, cobrando el billete cuando estaba en movimiento.

Su origen podría estar en los primeros tranvías traccionados por caballerías, transformado posteriormente como vehículo remolque de los tranvías eléctricos que se usaban especialmente en época estival. Este remolque fue fabricado en torno a 1900 por la empresa Carde y Escoriaza (Zaragoza).

El primer tranvía de motor eléctrico que circuló en Santander lo hizo en 1908, en la línea de Molnedo a Peñacastillo. El último tranvía circuló por las calles de Santander en el año 1953.

#### **12.- Elevador en plano inclinado**

Elevador para personal en forma de grada que discurría por un plano inclinado de railes mediante unas ruedas acopladas. El mecanismo funcionaba a través de un cabestrante ubicado en la parte alta del plano, subiendo y bajando al personal que se colocaba en la plataforma e iba asegurado mediante barandillas.

Fue usado por la Real Compañía Asturiana de Minas (RCAM), posteriormente Asturiana de Zinc, S.A. (AZSA).

#### **13.- Carretilla eléctrica “Fenwick” CTN10.**

Carretilla eléctrica de transporte interior, usada en los años 70-80 para el servicio de paquetería y correo postal en la estación de Santander.

Cuando este servicio cerró, muchos ejemplares pasaron a talleres de Renfe, para el desplazamiento de piezas y herramientas y como vehículo de mantenimiento de las instalaciones ferroviarias. El conductor iba de pie en un pescante al mando de los controles de dirección y velocidad mediante palancas.