

VIERNES, 20 DE AGOSTO DE 2021 - BOC NÚM. 161

## CONSEJERÍA DE UNIVERSIDADES, IGUALDAD, CULTURA Y DEPORTE

### DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL Y MEMORIA HISTÓRICA

**CVE-2021-7270** *Resolución de 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.*

Mediante Resolución de esta Directora General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica, de fecha 19 de febrero de 2021, se incoó 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.

Cumplido el trámite establecido en el artículo 20.3 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 han presentado las siguientes alegaciones:

1.- La Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) manifiesta que, a su entender, la incoación del procedimiento de inclusión de la Locomotora diésel quitanieves 300-120-3 Martin Beilhack H&B, junto con los demás vehículos ferroviarios, en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, como Bien Inventariado, representa una carga y limitación de los derechos del titular sobre la propiedad del mismo y añade que la citada locomotora, por su condición de propiedad estatal de una entidad pública, tiene naturaleza inalienable, imprescriptible e inembargable. Manifiesta que, junto con la propiedad del vehículo, la empresa titular del mismo se reserva la posibilidad de recuperarlo para el Museo del Ferrocarril de Madrid. Por todo ello, solicita que la citada locomotora sea excluida de la colección de vehículos ferroviarios sobre la que se tramita el expediente administrativo de inclusión en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria.

A esta alegación cabe responder que, de conformidad con lo establecido en el artículo 609 del Código Civil y en la Ley de Cantabria 11/1998, de Patrimonio Cultural de Cantabria, la inclusión de Bienes en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria no lleva aparejado cambio en la titularidad de los mismos, ni impide su traslado.

La limitación de derechos o la imposición de cargas derivadas de la inclusión de un Bien en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria ha de ajustarse a lo establecido, con carácter general, en la Ley de Cantabria 11/1998, de Patrimonio Cultural de Cantabria para los Bienes Inventariados. Las limitaciones de derechos se producen por obra de la Ley y son imperativos e indisponibles por los particulares.

Por los mismos motivos, la inclusión de un Bien en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria no supone alteración ni limitación alguna, ni modifica el régimen legal de sujeción a la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Por todo lo expuesto, procede desestimar la alegación presentada por FFE y, en consecuencia, no excluir de la colección que se incluye en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria, como Bien Inventariado, la Locomotora diésel quitanieves 300-120-3 Martin Beilhack H&B.

2.- La Sociedad pública mercantil Medio Ambiente, Agua, Residuos y Energía de Cantabria, S.A (MARE) notifica que es propietaria, en proindiviso con la Sociedad para el Desarrollo Regional de Cantabria, S.A (SODERCAN), de la Locomotora de vapor Udías y de dos locomotoras eléctricas " Siemens" y que ambas han cedido, en comodato, estos vehículos ferroviarios a la Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril (ACAF), con reserva expresa de su propiedad.

Esta administración se da por enterada de esta circunstancia.

CVE-2021-7270

VIERNES, 20 DE AGOSTO DE 2021 - BOC NÚM. 161

3.- La Asociación Cántabra de Amigos del Ferrocarril admite ser depositaria de los vehículos que componen esta colección que se incluye en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria y ostentar el deber de conservar y custodiar los mismos en óptimas condiciones. Según manifiesta, con la solicitud de inclusión de los vehículos ferroviarios de los que es depositaria en el Inventario General del Patrimonio Cultural de Cantabria pretendió abundar en el cuidado y la protección de los mismos.

Con fecha 26 de marzo de 2021, el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Cantabria, como órgano asesor de acuerdo al artículo 11.1.a) de la Ley 11/1998, de Patrimonio Cultural de Cantabria, emitió informe favorable a la inclusión de los 13 vehículos rodantes que componen la colección por constituir un referente valioso para el conocimiento de la historia industrial y ferroviaria de Cantabria.

El Servicio de Patrimonio Cultural, como órgano instructor del expediente, propone a esta Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica 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, haciéndole constar que se han cumplido todos los trámites preceptivos en la incoación e instrucción del procedimiento.

En su virtud, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24.17 de la Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre, del Estatuto de Autonomía para Cantabria, reformada por la Ley Orgánica 11/1998, de 30 de diciembre, y en el artículo 20.6 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, la Directora General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica,

#### RESUELVE

Primero.- Incluir 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.- Que, de acuerdo con lo que dispone el artículo 20.7 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.

Tercero.- Que, de acuerdo con lo que dispone el artículo 20.7 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 Ayuntamiento de Santander.

Cuarto.- Que, de acuerdo con lo que dispone el artículo 22.1 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 inscripción.

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

Santander, 13 de agosto de 2021.

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

CVE-2021-7270

VIERNES, 20 DE AGOSTO DE 2021 - BOC NÚM. 161

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.

VIERNES, 20 DE AGOSTO DE 2021 - BOC NÚM. 161

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.

VIERNES, 20 DE AGOSTO DE 2021 - BOC NÚM. 161

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.

[2021/7270](#)

CVE-2021-7270