

III. OTRAS DISPOSICIONES

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

13943 *Acuerdo GOV/118/2023, de 23 de mayo, por el que se declaran bien cultural de interés nacional ocho elementos ferroviarios propiedad de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).*

Por la Resolución CLT/3616/2021, 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 ocho elementos ferroviarios propiedad de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).

Se han cumplido todos los trámites preceptivos en la instrucción de este expediente de acuerdo con el 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, como bienes singulares, según la descripción y la justificación que figuran en el anexo de este Acuerdo, los siguientes bienes propiedad de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC):

Automotor eléctrico FCC 409-809-507.
Automotor eléctrico FCC grúa 1.
Coche de viajeros CGFC C-36.
Vagoneta de obras FCC 1.
Coche de viajeros MM A-1.
Locomotora eléctrica de cremallera RN E.3.
Coche de viajeros RN A51.
Vagón de bordes CGFC U-269.

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 correspondiente notificación.

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

ANEXO

Descripción y justificación

Automotor eléctrico FCC 409-809-507

Objeto: automotor eléctrico.
Procedencia: talleres de FCC en Sarrià (Barcelona).
Marca/modelo: EMU-1.
Ancho de vía: 1.435 mm.
Medidas: longitud entre topes 16,1 m, anchura 2,7 m y altura 4,2 m.
Peso en vacío: 35-24-35 t.
Año de construcción: 1973-1949-1967.

Automotor eléctrico FCC grúa 1

Objeto: automotor eléctrico grúa.
Procedencia: Ferrocarriles de Cataluña, SA (FCC).
Fabricante: J. G. Brill & Co. (Filadelfia, Estados Unidos de América).
Serie: 1-3.
Ancho de vía: 1.435 mm.
Medidas: longitud entre topes 14,1 m, anchura 2,8 m y altura 4,1 m.
Peso en vacío: 39 t.
Año de construcción: 1913.

Coche de viajeros CGFC C-36

Objeto: coche de viajeros.
Procedencia: Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, SA.
Fabricante: Material para Ferrocarriles y Construcciones, SA (Macosa), Barcelona.
Serie: originalmente, F-81 a F-84; después, C-33, C-35, C-36 y C-38.
Ancho de vía: 1.000 mm.
Medidas: longitud entre topes 12,6 m, anchura 2,7 m y altura 3,5 m.
Peso en vacío: 13 t.
Año de construcción: 1893.

Vagoneta de obras FCC 1

Objeto: vagoneta de obras.
Procedencia: Ferrocarriles de Cataluña, SA.
Fabricante: Continental Car & Equipment Co. (Louisville, Kentucky, Estados Unidos de América).
Serie: 1 a 12.
Ancho de vía: 1.435 mm.
Medidas: longitud entre topes 4,2 m, anchura 2,5 m y altura 1,7 m.
Peso en vacío: 3 t.
Año de construcción: 1912.

Coche de viajeros MM A-1

Objeto: coche de viajeros.
Procedencia: Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, SA.
Fabricante: Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) (Neuhausen am Rheinfall, Suiza).
Ancho de vía: 1.000 mm.
Medidas: longitud entre topes 10 m, anchura 2,7 m y altura 2,7 m.

Peso en vacío: 5,8 t.
Año de construcción: 1892.

Locomotora eléctrica de cremallera RN E.3

Objeto: locomotora eléctrica de cremallera.
Procedencia: Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, SA (FMGP), línea Ribes-Núria.
Fabricante: Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) (Winterthur, Suiza).
Serie: E.1 a E.4.
Ancho de vía: 1.000 mm.
Medidas: longitud entre topes 6,90 m, anchura 2,5 m y altura 3,70 m.
Peso en vacío: 23 t.
Año de construcción: 1930.

Coche de viajeros RN A51

Objeto: coche de viajeros.
Procedencia: Ferrocarrils de Muntanya de Grans Pendants, SA (FMGP), línea Ribes-Núria.
Fabricante: Vereinigte Westdeutsche Waggonfabrik AG (Köln-Deutz, Alemania).
Ancho de vía: 1.000 mm.
Medidas: longitud entre topes 11,5 m, anchura 2,5 m y altura 3,10 m.
Peso en vacío: 8,9 t.
Año de construcción: 1929.

Vagón de bordes CGFC U-269

Objeto: vagón de bordes.
Procedencia: Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, SA (CGFC).
Fabricante: Material para Ferrocarriles y Construcciones, SA (Barcelona).
Serie: U-242 a U-275.
Ancho de vía: 1.000 mm.
Medidas: longitud entre topes 7,6 m, anchura 2,6 m y altura 3 m.
Peso en vacío: 5,8 t.
Año de construcción: 1945.

Automotor eléctrico FCC 409-809-507

Los automotores eléctricos números 409 y 507 fueron fabricados en los años cuarenta por Ferrocarriles de Cataluña, SA.

El interior de estos automotores consta de un compartimento de viajeros único de 2.^a clase. Dispone de 64 asientos fijos tapizados con pana verde, separados por dos plataformas de acceso con dos puertas laterales cada una. Originalmente, cada testero disponía de una cabina de conducción y de una puerta de intercomunicación.

Van equipados con cuatro motores eléctricos de tracción (Cenemesa) de una potencia total de 600 CV (440 kW) que le permiten circular a una velocidad máxima de 80 km/h. La tensión de alimentación es de 1.500 Vcc. El freno de servicio es de aire comprimido y eléctrico reostático. El de estacionamiento es mecánico, accionado por volantes situados en los testeros.

El 409 perteneció a una serie de 13 automotores de los Ferrocarriles de Cataluña, SA (401 a 403), construidos entre 1944 y 1973 en el taller de Sarriá.

A partir de 1982, la serie experimentó varias modificaciones y, excepto el 412, que se incendió en el túnel de Sabadell y fue desguazado en 1980, la totalidad de la serie prestó servicio hasta su retirada en 1996. Esta serie acabó su vida activa en el Ferrocarril de Hershey (Camilo Cienfuegos), de la isla de Cuba, y todavía queda alguno en servicio.

Igual que el 409, el 507 perteneció a una serie de 13 automotores construidos entre 1944 y 1977 en el taller de Sarrià.

El número 809 perteneció a una serie de 14 coches remolques de los Ferrocarriles de Cataluña, SA (801 a 814) construidos entre 1943 y 1977 en el taller de Sarrià.

A lo largo de su vida, han cubierto el servicio suburbano entre Barcelona-Pl. Cataluña, Terrassa y Sabadell, acoplados con coches automotores de las series 400, 500, 700 y 900, y remolques de la serie 800, de características similares.

En el año 1998 fue restaurado al estado de origen por TRADINSA, y se ha reservado como composición histórica el tren formado por los coches 409-809-509.

Automotor eléctrico FCC grúa 1

Automotor eléctrico equipado con una grúa elevadora, destinado a trabajos de construcción y a remolcar trenes de trabajos.

Perteneció a una serie de tres automotores grúa (1 a 3) construidos entre 1913 y 1914 en Filadelfia (Pensilvania, Estados Unidos) por J.G. Brill & Co, prestigiosa fábrica norteamericana de vehículos ferroviarios para el transporte urbano y suburbano.

El núm. 1 entró en servicio el 17 de febrero de 1914. Su primera tarea fue el remolque de los trenes de las obras del túnel de Vallvidrera y del resto del tramo de Sarrià a Les Planes, inaugurado en 1916. Posteriormente, se fue destinando tanto a las obras de prolongación de la línea hasta Terrassa y Sabadell, como a trabajos de mantenimiento. Este automotor siempre estuvo destinado a los servicios de vía y obras, y de instalaciones eléctricas de la línea del Vallès, donde estuvo ejecutando sus tareas hasta principios de la década de 1990, cuando fue sustituido por material moderno.

Está construido por una plataforma metálica remachada, de hasta 6 t de capacidad de carga, con bordes de madera abatibles. Presenta una cabina de conducción a cada extremo y una grúa de 2 t de capacidad de elevación al lado de una de ellas.

Dispone de dos bogíes motores del tipo Pennsylvania, contruidos por Brill, con un total de cuatro motores eléctricos de tracción General Electric de una potencia de 105 CV cada uno, a pesar de que en estos momentos están desmontados. Los motores van instalados uno por cada eje de los dos de cada bogie y conectados en serie, en el total de dos bogíes sobre los cuales descansa la plataforma.

Originariamente y de forma provisional, tomaba la corriente con un trolebús (600 o 1.200 V de corriente continua) similar al de los tranvías urbanos. Pero al cabo de poco tiempo, este sistema fue sustituido por un pantógrafo situado encima de una de las cabinas. Su velocidad máxima era de 40 km/h.

Su freno de servicio es neumático mediante aire comprimido. También va equipado con un freno mecánico de estacionamiento accionado por volantes situados en las cabinas. Tiene dos compresores de aire, que van destinados tanto al freno como al accionamiento del motor neumático de la grúa. Posteriormente a su construcción, fue dotado de freno eléctrico de emergencia que funciona por inversión de la polaridad de los motores, igual que en los automotores de viajeros de la serie 10-27. Los enganches son automáticos del tipo Tomlinson, compatibles en su momento con el resto de los trenes de la línea.

Este vehículo pertenece a la única serie que ha existido en Cataluña de automotores eléctricos no destinados al transporte de viajeros, sino a trabajos de construcción y mantenimiento de línea y, eventualmente, al remolque de trenes de trabajos u otras misiones parecidas.

Coche de viajeros CGFC C-36

Fue construido el 1893 por Material para Ferrocarriles y Construcciones, SA (posteriormente, Macosa), de Sant Martí de Provençals, también conocida como Can Girona, y formó parte del parque original de 15 coches que iniciaron el servicio de la compañía Ferrocarril Central Catalán (CC), concesionaria de la línea de Igualada a

Martorell desde su inauguración, en 1893, hasta su integración dentro de la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes, SA (CGFC) en 1919.

El actual C-36, el último de la serie, es un coche de cuatro ejes y dos bogíes, el bastidor de acero remachado, y los montantes y techo de madera. Para acceder, dispone de dos plataformas con balconcillos a los extremos del coche.

Dispone de freno de servicio continuo del tipo Westinghouse mediante aire comprimido, accionado desde la locomotora. El freno de estacionamiento es mecánico, accionado desde una de las plataformas de acceso mediante una manecita.

Tiene topes centrales, de enganches normalizados y de cadenas de seguridad, un sistema original del tren de Igualada que fue conservado por la CGFC después de la absorción.

La suspensión es doble, la primaria está formada por ballestas que se apoyan directamente sobre las cajas de grasa, mientras que la secundaria se hace mediante parejas de ballestas transversales.

Originariamente, estaba separado en tres departamentos. El primero tenía 16 asientos de 2.ª clase tapizados con ropa y dispuestos 2+2. El del medio tenía seis de 1.ª clase, almohadillados y dispuestos en forma de 2+1. El último departamento tenía 24 asientos de 3.ª clase de listones de madera, dispuestos 2+2. El interior actual lo forma un único salón con 48 asientos de listones de madera de tercera clase. Están colocados a ambos lados del corredor central con una disposición 2+2. Dispone de doce ventanas a cada lado del coche, sobre las cuales originalmente había unas peculiares entradas de aire para la ventilación del interior.

Hasta la formación de la red de la CGFC, los coches de la serie F prestaron servicio en la línea de Igualada a Martorell y siguieron prestando servicio regular por toda la red, conociéndose con el nombre de "trompeteros" por las trompetas de ventilación que tenían sobre las ventanas. A mediados de los años setenta fueron retirados del servicio, excepto el C-38.

Entre marzo de 1990 y abril de 1991 fue sometido a una profunda rehabilitación en los Tallers Rocafort, SA (Lleida). Una vez restaurado, pasó a formar parte de los trenes históricos que circulan periódicamente y se puede considerar uno de los coches más antiguos que se mantienen en circulación en la red de FGC.

Vagoneta de obras FCC 1

Fue construida en 1912 en Estados Unidos por Continental Caro & Equipment Co., de Louisville. Posteriormente, toda la serie de vagonetas fue traspasada a FCC.

Pertenecía a una serie de 12 vagonetas adquiridas por Pearson Engineering Co., empresa de ingeniería del gran grupo creado por el norteamericano Frederick Pearson y al cual también pertenecía Barcelona Traction, Light & Power Co. Ltd., la conocida Canadiense. Esta empresa fue la que llevó a cabo los trabajos de movimientos de tierras necesarios para la construcción de las líneas de Ferrocarriles de Cataluña, SA (FCC) hacia el Vallès.

Vagoneta de dos ejes, con bastidor metálico remachado y una caja basculante de bordes bajos, de madera con refuerzos de acero. La caja se puede bascular hacia cualquiera de los dos lados para poder ser descargada por simple gravedad y se mantiene en posición horizontal mediante dos cadenas por cada lado. La capacidad máxima de carga es de 4 m³ o de 12 t.

No tiene ningún sistema de freno neumático y solo dispone de un simple freno de estacionamiento mecánico, lo que hacía que, en los tramos de la línea con declividad, había que aplicar medidas especiales de prevención de escapes en caso de fraccionamiento del tren.

Dispone de una sencilla suspensión por muelles helicoides que se apoyan directamente sobre las cajas de grasa. Su enganche es un pequeño tope central con una ensambladura también central, parecido al de los tranvías.

Su estado es casi el que tenía originalmente, puesto que prácticamente no ha experimentado ninguna modificación a lo largo de su vida.

Finalizada la construcción de la línea del Vallès, la vagoneta 1 y el resto de la serie pasaron a formar parte del parque de material utilizado para las brigadas de vía y obras de la compañía. En el decurso del tiempo, realizó todo tipo de tareas, especialmente el transporte de balasto para las renovaciones de vía o de tierras en caso de derrumbes, u otras obras.

A principios de la década de 1980, fue retirada toda la serie y sustituida por vehículos de mantenimiento más modernos. A causa de su valor histórico, FGC decidió de conservarla junto con la núm. 5, como parte del patrimonio histórico de la empresa.

La vagoneta 1 es el vehículo más antiguo de todos los que se conservan en la línea del Vallès de FGC, dado que su edad supera ampliamente los 100 años, y es uno de los representantes de las importantes inversiones que, a través de la Canadiense, llevó a cabo el grupo empresarial liderado por Frederick Pearson en Cataluña durante las primeras décadas del siglo XX, en este caso en el sector ferroviario.

Coche de viajeros MM A-1

Coche salón de lujo, de cuatro ejes y dos bogíes, diseñado y construido expresamente para circular por una línea de cremallera pura como la de Monistrol a Montserrat. Solo uno de los cuatro ejes dispone de rueda dentada para la cremallera.

El bastidor es de acero remachado, mientras que los montantes y el techo son de madera de haya. El techo es de lona pintada. El revestimiento de la caja es de madera de haya barnizada.

El acceso se hace por dos amplias plataformas situadas en los extremos, abiertas con un portillo batiente a cada lado. Originalmente, en cada plataforma había un banco de listones de madera para tres personas. La parte central lo ocupan un corredor de comunicación lateral y dos departamentos cerrados accesibles por puertas corredizas. Su interior estaba decorado lujosamente y disponía de dos departamentos cerrados con dos bancos tapizados para tres personas, lo cual permitía alojar cómodamente a 12 viajeros.

El alumbrado interior original se hacía con un par de linternas alimentadas con petróleo, combustible que al cabo de poco tiempo fue sustituido por el aceite y, posteriormente, por acetileno producido a partir de carburo, sistema que fue eliminado en la década de 1940 y sustituido por un sistema eléctrico alimentado por baterías.

La ausencia de ventanas en las plataformas y en el corredor de comunicación, dotados de visillos, permitía una amplia visión del paisaje durante el recorrido.

El sistema de freno era mecánico, que actuaba con unas zapatas que hacían presión sobre un tambor solidario con la rueda dentada del bogie del lado Monistrol y era accionado por una manecilla situada en la plataforma del extremo del lado Montserrat. Como la línea era de cremallera pura, no dispone de frenos que actuaran directamente sobre las ruedas. Aun así, disponía de un rudimentario sistema manual de freno de emergencia, que consistía en una cuerda que podía ser accionada por el agente que siempre viajaba en la plataforma del lado Montserrat cuando el tren circulaba en sentido ascendente.

Esta cuerda, que pasaba por la parte superior del techo de todos los coches del tren, llegaba hasta la locomotora, que circulaba en la parte trasera empujando el tren, hecho que suponía que ni el maquinista ni el fogonero tuvieran una buena visión de la línea. En el caso de una emergencia, el guardafrenos estiraba la cuerda y esta accionaba un silbato para avisar al maquinista de que tenía que parar el tren.

Este ejemplar formaba parte del conjunto de los 12 coches adquiridos el 1892 para la inauguración de la línea de Montserrat. Fueron construidos el mismo año por SIG en Suiza. De estos, cinco eran coches mixtos con clases de lujo y general, los otros cinco eran solo de clase general, otro había sido mixto lujo/general/furgón y, finalmente, el coche salón A-1 que nos ocupa.

El coche A-1 fue construido expresamente para el transporte de autoridades y personalidades. Por ejemplo, el rey Alfonso XIII lo utilizó dos veces para subir al monasterio de Montserrat. También podía ser alquilado por el público en general para viajes especiales.

En 1925 fue dotado de calefacción de vapor, alimentada desde la locomotora. En 1929 fue reparado en un taller de Barcelona para mejorar el estado general, a pesar de que hasta 1936 fue usado muy esporádicamente. Durante la posguerra y hasta la clausura del servicio, el 12 de mayo de 1957, la carencia de material obligó a utilizarlo muy a menudo como coche de clase de lujo abierto al público en general.

En su última restauración, ya hace 25 años, se tuvo especial cuidado en mantener el que habría sido su aspecto original. Actualmente, se encuentra en la Pobla de Lillet, donde forma parte de la exposición sobre ferrocarriles secundarios, industriales y turísticos en el valle del Llobregat.

Locomotora eléctrica de cremallera RN E.3

Este ejemplar pertenece a una serie de cuatro locomotoras (numeradas E.1 a E.4) encargadas, a finales de la década de 1920, por Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, SA (FMGP) y construidas en 1930 por Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik (SLM), de Winterthur (Suiza), con las partes eléctricas de Brown Boveri te Cie. (BBC), de Baden (Suiza). Las cuatro entraron en servicio el mismo día de la inauguración de la línea, el 22 de marzo de 1931.

Tiene tres ejes con ruedas tractoras y dos ejes más, intercalados, dotados con ruedas dentadas que permiten engranar con la cremallera. Los cinco ejes están acoplados mediante bielass.

Su singular sistema de tracción le permite circular como una locomotora convencional en el tramo inferior de la línea Ribes-Núria, no dotado de cremallera y donde la tracción se hace por simple adherencia. Aun así, en el tramo superior, pasa a actuar el sistema de tracción mediante cremallera y son los engranajes situados en los dos falsos ejes centrales los que aseguran la tracción en las fuertes pendientes (de hasta un 15%), donde es del todo inviable la circulación por adherencia. De una forma parecida actúan los sistemas de frenado, que funcionan de maneras diferentes según se circule por el tramo de simple adherencia o por el de cremallera.

El bastidor y la caja son de chapa y perfiles metálicos remachados. El interior dispone de una única cabina de conducción y de una sala con los motores y equipos eléctricos. La cabina se sitúa en el extremo del lado Ribes, es accesible por dos puertas laterales con ventanas de vidrio y dispone de tres ventanas frontales para permitir la visión directa de la vía. Dispone de dos ventanas de vidrio a cada lateral y dos más delante que permiten observar la vía cuando se circula con la cabina invertida.

Los dos motores eléctricos de corriente continua de 750 V van acoplados en serie y tienen una potencia de 180 CV cada uno.

En cuanto a los frenos, tiene de diferentes tipos: eléctrico, de aire comprimido y mecánico. Además, existe un sistema de frenado de emergencia que actúa accionado por el maquinista o automáticamente cuando se superan las velocidades permitidas. La suspensión es por muelles de ballesta que se apoyan directamente sobre las cajas de grasa.

El equipo eléctrico de regulación es bastante convencional y propio de una locomotora eléctrica de su época.

A pesar de disponer de sistemas mecánicos y eléctricos más bien sencillos, eran muy sólidos y fiables, y esto ha hecho que nunca se haya producido ningún accidente en ningún tren remolcado por estas locomotoras desde el inicio de la explotación de la línea en 1931.

También tenía la posibilidad de acoplar y arrastrar una máquina quitanieves a la locomotora en caso necesario, generalmente en su lado de montaña.

Esta serie de cuatro locomotoras permitió la puesta en servicio del primer ferrocarril eléctrico de cremallera de Cataluña y segundo de la península, después del tranvía de cremallera de la Alhambra, en Granada (1907).

La locomotora E.3 fue retirada del servicio regular en 1995 para pasar a hacer solo trenes de mantenimiento de la línea. En la actualidad se exhibe como pieza histórica a la cochera-museo de Ribes-Vila. Es la única locomotora eléctrica de cremallera existente en Cataluña y se encuentra en un estado prácticamente igual al que tenía cuando fue construida en 1930.

Coche de viajeros RN A51

Coche-salón de lujo, de cuatro ejes y dos bogíes, de los cuales solo el del lado de Ribes dispone de un eje con rueda dentada.

Forma parte de un conjunto de 15 coches adquiridos en 1929 para la línea Ribes-Núria, entonces en construcción, por Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes, SA (FMGP). Fueron construidos en Alemania, el mismo 1929, por Vereinigte Westdeutsche Waggonfabrik AG, de Köln-Deutz, y entregados en enero de 1930.

El bastidor y la caja son metálicos. Para acceder, dispone de dos plataformas en los extremos del coche con una puerta corrediza a cada lado, una puerta de intercomunicación entre coches y una puerta de acceso al salón. El salón es único y dispone de 18 butacas tapizadas que se pueden colocar con la orientación que deseen los viajeros. Los parámetros interiores son de madera noble y los seis grandes ventanales laterales disponen de cortinas correderas de tela y de unos cristales que se pueden bajar con un sistema de accionamiento manual similar al de los automóviles.

En 1931 transportó hasta el santuario a los redactores del primer Estatuto de Cataluña.

Todos sus elementos mecánicos y de seguridad se basan en la misma tecnología que los ferrocarriles de cremallera europeos de su época. Destaca el sistema de frenado de servicio, que actúa por aire comprimido en las ruedas cuando circula por tramos de simple adherencia, o bien a una rueda dentada que va permanentemente engranada a la cremallera en los tramos de más pendiente. Complementariamente, existe un sistema de frenado manual de estacionamiento que actúa de manera parecida y que permite inmovilizar el vehículo en cualquier punto de la línea.

Su instalación eléctrica consiste en alumbrado exterior e interior mediante bombillas de incandescencia, captando la energía eléctrica de la locomotora o el automotor que lo remolca.

Durante su vida, prácticamente solo ha circulado para transportar a personalidades. Desde 2011 se utilizaba también como coche histórico y hacía circulaciones especiales para celebraciones privadas. Entre 2015 y 2017 fue sometido a una gran revisión y, desde 2018, vuelve a estar en estado de marcha.

Actualmente, el coche salón A51 es el único coche de viajeros remolcado especialmente diseñado y construido para circular por una línea de cremallera que se conserva en Cataluña sobre su propia vía y, lo que es más importante, con plena capacidad de circular y de transportar pasajeros. Además, de los 26 que inauguraron el cremallera de Núria en 1931, es el único que se conserva en un estado casi original.

Vagón de bordes CGFC U-269

Es un vagón de bordes típico de los ferrocarriles de vía estrecha de principio y de mediados de siglo XX. Tiene dos ejes y su bastidor es de acero remachado. La plataforma y los bordes son de listones de madera, con refuerzos de acero. A cada lado dispone de una puerta de dos hojas batientes para la carga y la descarga. El interior es liso, libre de ningún obstáculo para la mercancía. La capacidad máxima de carga es de 12 t.

Va equipado con freno continuo de servicio de aire comprimido tipo Westinghouse, accionado desde la locomotora. También dispone de una garita para el guardafrenos donde se encuentra la manecita de accionamiento del freno mecánico de estacionamiento. Dispone de topes centrales y enganches normalizados, con cadenas de seguridad. La suspensión es la clásica de un vagón de dos ejes, es decir, mediante muelles de ballesta apoyados directamente sobre las cajas de grasa.

Perteneció a una serie de 34 vagones construidos en 1945 por Material para Ferrocarriles y Construcciones, SA (también conocida como Can Girona), posteriormente Macosa, de Barcelona. Fueron encargados como vagones particulares para varias empresas industriales que transportaban sus productos o sus materias primas por la red explotada por CGFC.

El vagón U-269 había sido propiedad de la empresa La España Industrial, de Barcelona y probablemente se dedicaba al transporte de carbón de las minas del Berguedà para la factoría de Sants. Estuvo en servicio regular hasta los años sesenta, época en la que fue apartado en varios lugares.

Finalmente, en 1995, FGC decidió la preservación a causa de su valor histórico y fue totalmente restaurado en 1998. Desde 2009, se conserva en la nave de material histórico de Manresa-Alta.

Este vagón se considera un claro exponente de la actividad minera e industrial del Berguedà y del Bages; también es muy representativo de la industria de la plana de Barcelona y, finalmente, es también un ejemplo de producto de la industria ferroviaria que, desde finales del siglo XIX, existió en las cercanías de Barcelona, en este caso, la conocida Can Girona de Poblenou.