

Comença el procés per declarar el Tren de Capdella Bé Cultural d'Interès Nacional

La locomotora i la vagoneta van funcionar entre 1951 i 1990 per transportar materials a les obres d'interconnexió dels llacs de la Vall Fosca



El Tren de Capdella, | Museu Hidroelèctric de Capdella

La **Direcció General de Patrimoni** ha posat en marxa el procés per declarar el **Tren de Capdella**, un carrilet a 2.000 metres d'altitud, **Bé Cultural d'Interès Nacional (BCIN)**. El tren, format per una locomotora dièsel i una vagoneta, està exposat a l'exterior de la Central de Capdella, on es pot visitar i forma part del projecte museístic del **Museu Hidroelèctric**.

L'equipament, propietat de la **Fundació Endesa**, i que va ser cedit a l'ajuntament per al projecte de museïtzació l'any 2010, **va funcionar entre 1951 i 1990** per transportar els materials que calien en les obres d'interconnexió de llacs de la conca superior de la **Vall Fosca**. Ara, davant l'escenari de ser declarat BCIN, posa de nou de relleu la importància i el vincle de la història de les **centrals hidràuliques** en l'esdevenir social i econòmic de la Vall Fosca, tant en el passat com en el present.



La locomotora exposada davant del Museu de Capdella. Foto: Museu Hidroelèctric de Capdella

Però la història del Tren de Capdella es remunta, en realitat, a l'any **1911**. Aleshores no existien els motors dièsel, i consistia en unes plataformes tirades per mules que transcorrien per una via d'uns 60 centímetres d'amplitud que anava des de la **cambra d'aigua** del Cap de la Serra, punt final del funicular, fins a l'**Estany Gento**. Un recorregut de gairebé cinc quilòmetres que transcorria per sobre del canal que duia l'aigua, a més d'un metre i mig sota terra per evitar la congelació a l'hivern.

Va ser l'any 1951 quan es va substituir per una vagoneta amb una locomotora dièsel per transportar les persones que mantenien les instal·lacions, amb la que va funcionar fins a l'any 1990, moment en què es va posar en servei el **telefèric de Sallente-Estany Gento**. I per què se li deia **La Rubia**? Doncs perquè originàriament, la vagoneta era de color groc, fet que feia que als tècnics i visitants els recordés als **taxis de fusta** que hi havia a la ciutat de Barcelona, i per similitud van començar a dir-li d'aquesta manera, una nomenclatura que ha fet fortuna.

Altres notícies que et poden interessar