

III. OTRAS DISPOSICIONES

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

24835 Acuerdo GOV/245/2024, de 12 de noviembre, por el que se declara bien cultural de interés nacional el puente giratorio de Móra la Nova.

Por la Resolución CLT/2328/2023, de 19 de junio (DOGC núm. 8947, de 19 de junio de 2023), se incoó expediente de declaración de bien cultural de interés nacional a favor del puente giratorio de Móra la Nova.

Se han cumplido todos los trámites preceptivos en la instrucción de este expediente de acuerdo con lo establecido en 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 no se han presentado alegaciones.

A propuesta de la Consejera de Cultura, el Gobierno acuerda:

1. Declarar bien cultural de interés nacional el puente giratorio de Móra la Nova, 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 previsto en 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 un recurso potestativo de reposición ante el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en el plazo de un mes, o bien un recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el plazo de dos meses, a contar, en los dos casos, desde la publicación en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya» o desde la correspondiente notificación.

Barcelona, 12 de noviembre de 2024.–El Secretario del Gobierno, Javier Villamayor Caamaño.

ANEXO

Descripción y justificación

Puente giratorio de Móra la Nova.

Objeto: Puente giratorio metálico sobre una base de obra civil.

Procedencia de la obra civil: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), después Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y después Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Procedencia del puente metálico: Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (CFA), después Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y después Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Fabricante del puente metálico: Talleres del Astillero, SA (Astillero, Cantabria).

Dimensiones: Longitud, 23 m.

Año de construcción de la obra civil: 1918.

Año de construcción del puente metálico: 1922.

Un puente giratorio es un elemento muy típico de la época de la tracción a vapor en el ferrocarril. Su misión era doble. Por un lado, servía para girar 180° las locomotoras de vapor que tenían que prestar servicio de línea cuando llegaban al final de su trayecto,

puesto que estas solo podían circular a pleno rendimiento en un solo sentido de la marcha. Y, por otra, permitía distribuir las locomotoras en las típicas cocheras, conocidas con el nombre de rotondas (o *roundhouses* en inglés), propias de los antiguos depósitos.

La actual instalación de Móra la Nova es un típico puente giratorio de accionamiento manual formado por una infraestructura fija sobre la que se encuentra instalado el puente metálico giratorio propiamente dicho.

La infraestructura fija, de 1918, consiste en un foso circular perimetral con muro de sillares de piedra calcárea de la zona. Adosado a este por su parte interior, y en posición deprimida, se encuentra un muro complementario, también circular y de piedra, recreado unos centímetros con hormigón y coronado por un carril que equilibra el puente metálico, que le sirve de apoyo adicional y permite su giro. El fondo del foso es cónico para permitir la evacuación de las aguas pluviales. En el centro del fondo dispone de una base circular de obra con un pivote, que es donde se articula el puente metálico giratorio.

El puente giratorio metálico es originario de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (CFA) y fue construido en 1922 para la estación de Puente Genil (provincia de Córdoba). Tiene una longitud de 23 m, las mismas dimensiones que el puente originario de 1918, motivo por el que se adapta perfectamente a la infraestructura original que existía en Móra la Nova anteriormente descrita. Fue trasladado en diversas ocasiones y prestó servicio hasta el año 2005.

El año 2008 fue adquirido por la Fundación para la Preservación del Patrimonio Ferroviario e Industrial (FPPFI) y trasladado a Móra la Nova. Aquí fue restaurado y colocado en el foso original que ocupaba el puente giratorio que había existido en el depósito hasta que fue desguazado en 1983. El nuevo puente giratorio finalmente fue inaugurado en 2010. Hoy en día se encuentra plenamente operativo en las instalaciones del centro de interpretación del ferrocarril situado al ámbito de la estación de Móra la Nova.

La tipología constructiva del puente giratorio es la habitual en este tipo de elementos ferroviarios. Se trata de una estructura metálica formada fundamentalmente por dos grandes vigas horizontales paralelas de chapa metálica de casi 2 metros de canto, unidas entre ellas por unos largueros de perfiles laminados de acero. Todas las uniones son roblonadas, técnica usual de las construcciones metálicas de la época. En la parte superior se dispone un tramo de vía a lo largo de toda la longitud del puente. En su parte inferior, el conjunto dispone de un pivote que encaja en la base fija que hay en el fondo del foso circular que lo aloja. En sus dos extremos, el puente dispone de dos parejas de ruedas que descansan en el carril fijo circular anteriormente descrito y que equilibran el conjunto permitiendo el necesario movimiento rotativo para el cual fue concebido. El conjunto se complementa con unos volantes situados en sus extremos para permitir el bloqueo del puente una vez es encarado hacia la vía fija, desde la cual se quiere hacer la maniobra para evitar descarrilamientos durante la entrada o la salida de locomotoras. En los laterales dispone de unas pasarelas para el personal de servicio. La cabina que alojaba el sistema de accionamiento eléctrico ha sido eliminada para permitir recuperar el accionamiento manual original.

Se trata de un conjunto con un notable valor en términos de arqueología industrial, puesto que permite evocar y mostrar de manera muy clara y directa los antiguos procedimientos de trabajo en el mundo de la operación ferroviaria y hacer evidentes los grandes cambios que estos han experimentado a lo largo de las últimas décadas.

Hay que destacar que este es uno de los seis puentes giratorios que se conservan en Cataluña. De los otros cinco, solo el de Vilanova i la Geltrú, también de 23 m, se encuentra en servicio en las instalaciones del Museo del Ferrocarril de Cataluña, gestionado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). Los otros cuatro se encuentran en Sant Vicenç de Castellet (de 25 m), Ripoll (de 14 m), Puigcerdà (de 13 m) y Reus (de 15 m) y todos ellos están abandonados.