

FRANCISCO PONS-SOROLLA Y ARNAU
TRASPORTO DI MONUMENTI IN SPAGNA.
LA CITTADINA DI PUERTOMARIN (LUGO)

Prima di trattare un caso di protezione del patrimonio artistico mediante trasporto, in relazione con grandi lavori di interesse pubblico, è mio desiderio precisare che trasferire un monumento in luogo diverso da quello che costituì la causa della sua esistenza è sempre un provvedimento condannabile, che solo può accettarsi come minor male in casi del tutto eccezionali.

In Spagna, in epoche diverse, si sono talora realizzati trasferimenti di elementi isolati o di parti di monumenti, allo scopo di evitare che opere di grande interesse potessero andare in rovina o essere abbandonate. Attualmente l'approvazione, da parte dello Stato spagnolo, di importanti piani per sfruttamenti idroelettrici, aventi carattere di opere di interesse nazionale, è stato un motivo di « forza maggiore » che ha reso necessario il trasporto di tutto un gruppo di monumenti.

Lo stesso Stato, che con una legge speciale sulla salvaguardia del patrimonio artistico, vieta in generale il trasferimento, ha imposto l'obbligo che in questo caso esso venisse effettuato — con le massime garanzie tecniche — sotto la direzione degli Architetti del Servizio dei Monumenti, secondo i progetti approvati dalla Direzione Generale delle Belle Arti, sentito il parere delle Reali Accademie delle Belle Arti e di Storia.

In tutti i casi presentatisi finora, tale obbligo è stato rispettato, assegnando le spese dei lavori alle Imprese idroelettriche, costruttrici delle dighe.

Il primo monumento trasferito è stato, nel 1931, la Chiesa visigotica di San Pietro della Nave, in provincia di Zamora, del secolo VII.

Nel 1954, il sottoscritto ebbe l'incarico di trasferire i monumenti che si trovavano in una zona che sarebbe stata sommersa a causa della costruzione delle dighe della conca del fiume Miño in Galizia; i lavori di trasporto delle chiese in stile romanico tardivo di San Juan de Coba e Chouzán furono compiuti tra il 1954 e il 1957.

Attualmente si sta portando a termine la più importante opera di trasferimento multiplo realizzato finora, che comprende l'insieme dei monumenti della cittadina di Puertomarín, complesso medioevale di grande valore storico, sito nel punto in cui il fiume Miño s'incrocia con la famosa via che conduce i pellegrini a Santiago di Compostela.

Il vecchio Puertomarín conservava il tracciato tortuoso e pittoresco del Medioevo, strettamente connesso alla via del pellegrinaggio. Oltre agli umili caseggiati, che davano alla cittadina un certo carattere, anche se non di valore propriamente monumentale, rimanevano i resti dell'Ospedale dei Pellegrini, la Cappella di San Pietro con la facciata romanica e il Campanile del secolo XVII,

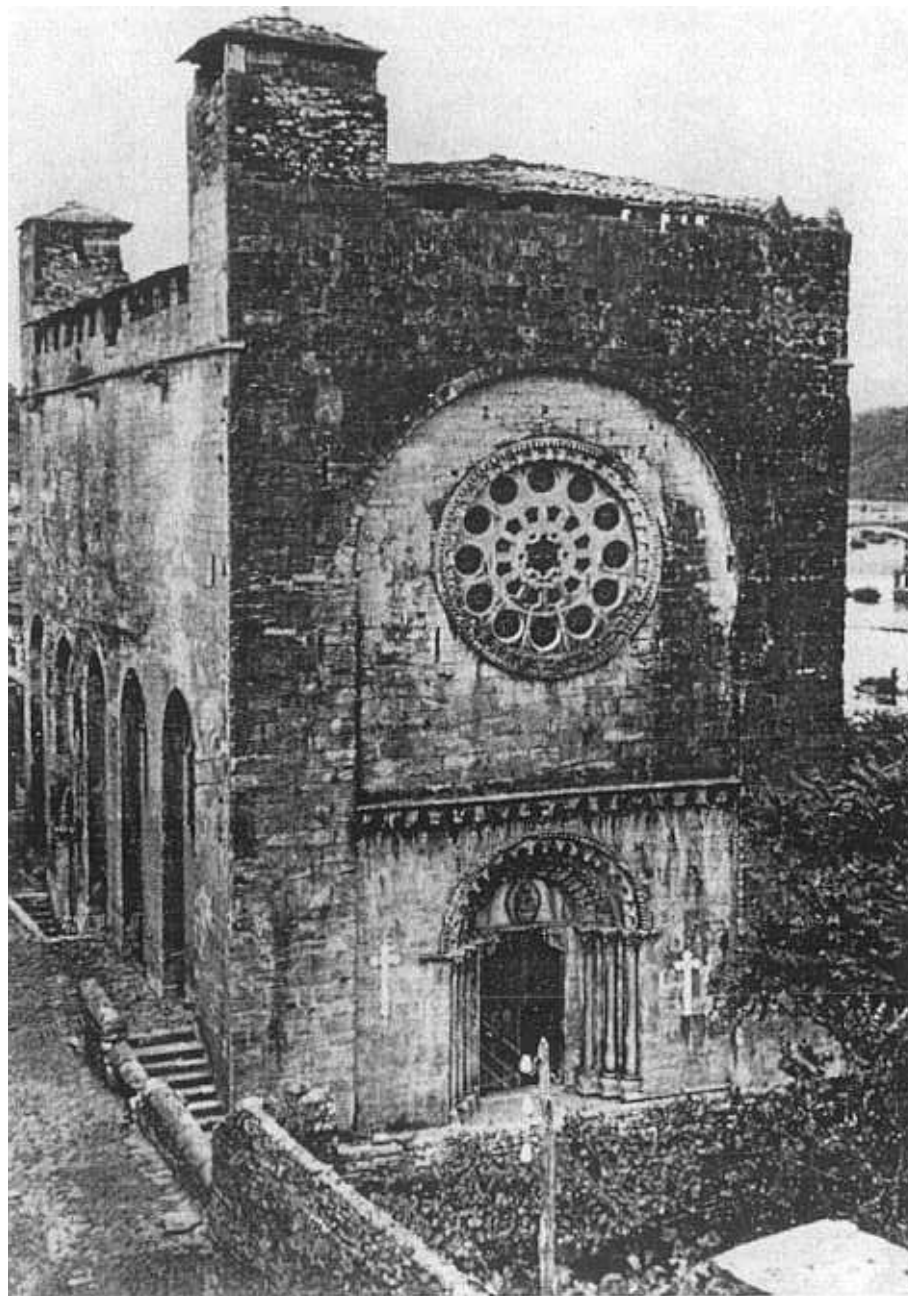


Fig. 1 - Puertomarín. Chiesa romanica di San Juan (sec. XII) nel sito originario.

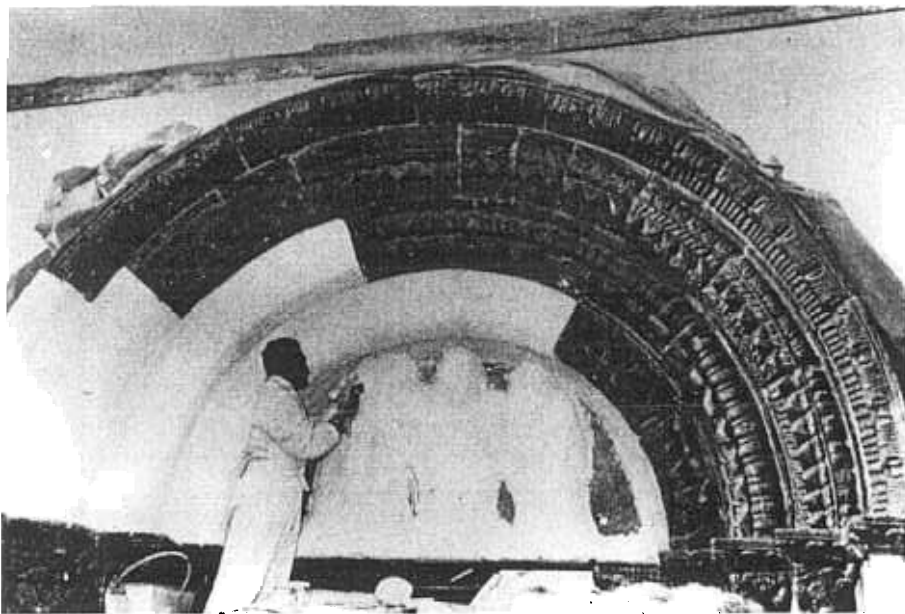


Fig. 2 - Puertomarin. Chiesa di San Juan. Trattamento del portale prima dello smontaggio, con impregnamento di cera in profondità e rivestimento di gesso.



Fig. 3 - Puertomarin. Chiesa di San Juan, particolare dell'operazione di smontaggio.

la « Casa del Generale » la cui struttura è del secolo XVI e XVIII, i resti del ponte medioevale, con la Cappella, da cui venivano benedetti i pellegrini al loro



Fig. 4 - Puertomarin. L'allineamento dei blocchi smontati.

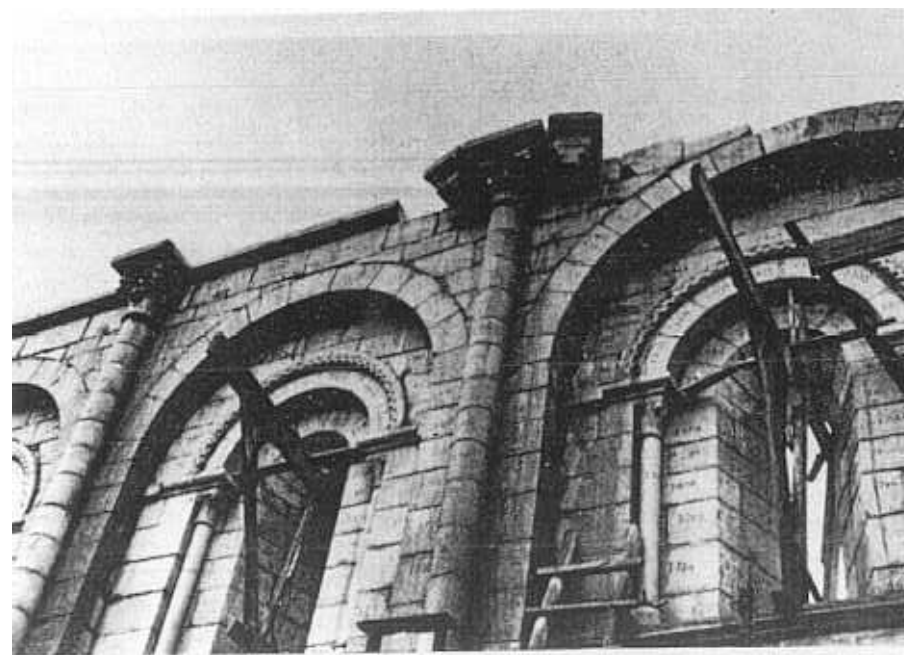


Fig. 5 - Puertomarin. Particolare dell'operazione di rimontaggio.

passaggio e, soprattutto, la grande chiesa fortificata di San Giovanni, singolare monumento di stile romanico spagnolo.

Il problema affrontato è stato il trasporto e il simultaneo restauro dei quattro monumenti di valore artistico, con relativa loro sistemazione in un nuovo centro. Il nuovo Puertomarín è stato studiato per le necessità, il genere di vita e di lavoro dei suoi abitanti, con un tracciato appropriato alle condizioni rurali della regione, con buone comunicazioni, e progettato in modo da ottenere una buona prospettiva dei monumenti. L'ubicazione è molto vicina all'antica.

Fin dall'inizio è stata respinta l'idea di « riprodurre » il paese: sia per l'anacronismo che obbligherebbe gli abitanti trasferiti a vivere in un paese artificiale nelle inaccettabili condizioni del secolo XIV o XV, sia per la falsificazione della via del pellegrinaggio. Tutto ciò avrebbe costituito una ricostruzione architettonica condannata a morire fin dalla nascita.

È stato compiuto, invece, un completo studio dell'antico paese, documentato con piani, fotografie e plastici.

Il trasporto della Chiesa di San Giovanni, splendido esempio di tempio-fortezza del secolo XII, costituisce il fulcro principale del problema tecnico affrontato. Data l'importanza e la notevole qualità costruttiva del monumento, il rigore dell'operazione di trasporto è stato assoluto, con perfetta esatta ricollazione di ogni pietra del tempio.

Data la brevità di questa comunicazione non è possibile fare un'analisi delle tecniche speciali impiegate per l'operazione dell'addestramento e della stretta vigilanza dei tecnici e degli operai, questi ultimi sempre appartenenti al personale specializzato. Non dobbiamo dimenticare che spesso è più facile ottenere una buona esecuzione di operazioni tecniche difficili, anziché di quelle apparentemente senza difficoltà, quali sono i trasporti e i maneggi delle parti divelte, sempre esposte a un grave pericolo di deterioramento.

Il procedimento eseguito per l'opera generale di trasporto è il seguente:

a) smontaggio delle parti addossate e aggiunte che non si trasferiscono, con separazione del materiale che, per qualità e patina, può essere utilizzato nel restauro, come pure di ogni sorta di decorazioni, compreso lo stacco di pitture gotiche murali al fine di ricollocarle nel luogo del trasferimento.

b) Disegno dei piani di smontaggio con ripartizione esatta degli elementi decorati interni ed esterni, con misure e descrizioni del livello, e con numerazione generale per strati, dal basso in alto, mediante pitture non grasse e differenti colori in serie, sia per l'interno che per l'esterno.

Le impalcature necessarie per quest'operazione servirono anche per la costruzione di strutture aeree in legno, quali archi, archivolte e volte, sulle quali fu segnata la posizione e il numero delle pietre a cuneo. Queste strutture furono successivamente corrette, eliminando le deformazioni per cedimenti, senza alterare la linea originale, affinché servissero di base alla costruzione di solide strutture di montaggio. I contorni ed i numeri furono riportati su di una superficie espressamente preparata, di smalto, in previsione di deformazioni o accidenti.

c) Contemporaneamente a tali operazioni furono eseguite: le piste di collegamento della chiesa attuale con la nuova località da occupare; l'installazione di impalcature e macchinari per lo smontaggio nella chiesa; il riporto del tracciato con esecuzione di nuove fondazioni nel nuovo sito di occupazione, come pure la preparazione di una superficie di 30.000 metri quadrati, per classificare ordinatamente il materiale smontato, con protezione e zone di passaggio, in modo



Fig. 6 - Puertomarín. La chiesa di San Juan dopo il trasporto.

da evitare il ripetuto maneggio delle parti divelte, una volta deposte, fino al loro definitivo rimontaggio.

d) Prima di iniziare lo smontaggio eseguimmo un attento studio dello stato delle sculture delle facciate e a causa del pericolo di sgretolamento si decise di applicare un trattamento preventivo, già utilizzato con ottimo risultato nella difesa del « Portico de Platerías » della Cattedrale di Santiago, e in altri monumenti, consistenti nell'impregnare in profondità le superfici con cera vergine calda, secondo un metodo speciale che si pose in atto quando, nello smontaggio, si giunse al livello delle facciate.

Realizzato tale trattamento, si procedette a difendere le facciate e gli elementi decorativi di maggiore importanza, rivestendo le parti decorate di uno strato di gesso, formando dei blocchi tagliati secondo i piani di unione, in modo che ciascun pezzo potesse smontarsi e rimontarsi con il proprio blocco di protezione. Fu prevista una serie di accorgimenti per evitare ogni danno durante l'operazione finale di distacco di tali blocchi.

e) Lo smontaggio e il trasferimento di tutte le parti numerate furono portati a termine con l'aiuto di gru girevoli, che raccoglievano i singoli blocchi depositandoli sopra un letto di sabbia su piccole camionette fornite di leggera gru, che li trasportavano sul luogo del deposito con il numero ben in vista. La durezza della vecchia calcina e la sottigliezza dei punti di unione consigliarono lo smontaggio, svuotando con un trapano l'anima del muro, strato per strato, e sollevando i blocchi con cunei di rovere, dopo aver pulito i punti esterni di unione. Nelle parti più delicate furono segati verticalmente i punti di unione, tagliando la calcina.

f) Per il nuovo montaggio della chiesa e per il contemporaneo restauro si utilizzarono gli stessi mezzi meccanici con operazione inversa. La calcina di base è di cemento e sabbia, in proporzione di 1:4; si lasciò senza calcina la superficie esterna per la finale stuccatura con calcina dello stesso tipo dell'antica.

Il restauro della parte fortificata risponde fedelmente ai dati che conservava l'antica chiesa; mentre nelle parti di nuova costruzione è stata adoperata pietra di diversa qualità, ma dello stesso colore, per non rompere l'unità dell'insieme. Di nuova costruzione è soltanto la copertura del tratto finale del corpo fortificato, nelle parti di cui non si conservava l'originale.

Alla data della presente comunicazione il nuovo Puertomarín è stato portato a termine; mancano soltanto dei piccoli particolari. I vetri della chiesa, poiché non vi è traccia di quelli antichi, sono stati sostituiti con vetri semplici e moderni.

L'opera è durata esattamente tre anni, con una spesa approssimativa di circa 70 milioni di pesetas, di cui 20 milioni assorbiti dalla vera e propria opera di trasporto.

Il paese è ormai abitato e risorge a nuova vita.

FRANCISCO PONS-SOROLLA Y ARNAU
THE TRANSPORTATION OF MONUMENTS IN SPAIN
THE TOWN OF PUERTOMARIN (LUGO)
SUMMARY.

In Spain isolated elements or detached parts of monuments have been transported at various times in order to save pieces of great interest from ruin and neglect.

But the State's approval of important plans for hydroelectric development has now been the cause of a group of monuments having to be moved.

By all verified cases of precedent the State is obliged to ensure that such transportations are effected with the maximum technical security, under the direction of the Architects of the Service for Historic Monuments, and at the expense of the enterprises constructing the reservoirs.

The first monument to be transported was the Visigothic church (8th. century) of San Pedro de la Nave a Zamora (1931).

In 1954 the author of this article was employed to oversee the transport of the monuments which would otherwise have been submerged by the reservoirs in the Rio Miño valley in Galizia, and between then and 1957 the romanesque churches of San Juan di Coba y Chouzan were successfully moved.

At this moment we are completing the most important move yet — the monuments of Puertomarín, a medieval town of great historic value. We have had to move four monuments, the most important of which is the fortified romanesque church of San Juan, which has raised extreme technical difficulties.

Further a new town has been created in such a way, that while the needs of its inhabitants are respected, these transplanted monuments are given a favourable position and a suitable environment.

This is a clear example of what can be achieved in the field of protecting monuments when these are threatened by major works of public interest.