

# MANUEL DURÁN FUENTES

## «LA XARXA VIÀRIA ROMANA ESTÀ CONDEMNADA»

Anna Gimeno Berbegal

Manuel Durán és Doctor enginyer de camins, canals i ports de la Universitat de A Coruña

Manuel Durán Fuentes, a més d'exercir d'enginyer de camins, és un investigador apassionat de les vies i els ponts d'època romana. Amb la seua recerca ha posat de manifest un error històric en la identificació del patrimoni romà i ha establert un mètode que permet corregir-lo. En un període de vint anys ha visitat i mesurat tots els ponts de la península considerats d'època romana i assegura haver-ne reconegut tan sols trenta-tres com a vertaderes obres d'enginyeria civil d'aquell període. Recentment ha intervingut al Congrés de Patrimoni Històric de l'Enginyeria Civil, organitzat pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la Comunitat Valenciana, on ha denunciat les metodologies "de gabinet" i ha alertat que la xarxa viària romana de tot el país, si no es prenen mesures, està condemnada a la desaparició definitiva. Durán ha participat en la restauració d'una de les poques vies romanes recuperades a l'estat espanyol, la Via Nova, en el tram entre A Ponte Nova i A Pala Falsa, a Orense, amb l'objectiu principal de recuperar-la com a espai públic per als ciutadans. Aquesta intervenció a Galícia s'ha pres com a model en projectes que altres comunitats autònomes estudien emprendre.

**Fins a quin punt és greu el perill de desaparició d'un patrimoni històric com la xarxa viària romana?**

Fins al punt que aquesta desaparició siga definitiva si no es rectifica. Les vies romanes van destruir-se a un ritme vertiginós i el risc de no poder salvar-les és cada dia més gran.

**Què ha conduït a una situació tan extrema?**

Principalment la consolidació d'un error històric en la identificació del patrimoni romà, que s'ha arrossegat durant segles i que s'ha agreujat actualment amb les transformacions del territori que s'executen sense tenir en compte el perill de destrucció. El punt de partida de l'error ha estat l'absència de documentació de l'època romana i més tard la successiva assumptió com a certes de consideracions falses, com la teoria de Bergier que, al segle XVII, identificà les vies romanes amb camins enllosats per culpa d'una incorrecta interpretació d'un text de Vitruvi. Però el pitjor és que fa uns anys podíem

parlar d'ignorància però avui ja no ens pot valdre aquesta excusa, i no podem continuar fent que l'error es reproduesca una i altra vegada. Si no rectifiquem no hi haurà una identificació d'aquest patrimoni i sense identificar-lo la rehabilitació no és possible.

**L'error històric que vostè posa de manifest es concreta en les interpretacions de Bergier?**

Ha consistit en diverses consideracions. La primera a mantenir és que les vies interurbanes romanes eren empedrades, quan no ho són. Fins ara s'han estat buscant camins empedrats, però les vies interurbanes romanes, en la superfície, eren de balast, de pedres molt menudes, de cudol, pràcticament de terra, i si continuen buscant traçats de pedra no podran trobar-les. Han estat buscant vies com l'Àpia, enllosada, però aquestes són l'excepció d'aquests tipus de construccions. La via Àpia era una via monumental, funerària, més aviat urbana, i cal dir que a les ciutats les vies eren empedrades per qüestions de salubritat.

Un altre error ha estat considerar-les, igual com els ponts, menys amples del que en realitat eren. Les investigacions i medicions que he realitzat al llarg de més de vint anys, de tots els ponts d'Espanya i Portugal, però també la intuïció, la comparació i el sentit comú m'han portat a conclusions que desmenteixen la informació amb què s'està treballant per a identificar el patrimoni romà en l'actualitat. Sobre el terreny es descobreixen mesures de ponts que no es corresponen amb les dimensions amb què es treballa actualment; mesures incorrectes o que rarament poden correspondre a un obra romana. Es té una concepció errònia de l'amplària. Les vies, com els ponts, eren més amples del que històricament s'ha pensat i hi ha conclusions a les quals hem arribat amb un exercici tan simple com haver-se detingut a valorar les amplàries dels vehicles que transitaven per aquestes vies. És evident que no podien ser més estretes. Coneixent el medi de transport trobes nous elements de judici per a concloure que l'empedrat de la via romana interurbana és una teoria errònia. Des de l'anàlisi tècnica, la pedra era la pitjor superfície per al trànsit de carros, vianants i animals. A més s'han realitzat altres estudis que mostren com es repeteix una constant en



© Mèrcade



**«UN PONT ROMÀ, PER EXEMPLE, ESTÀ PRÀCTICAMENT VIU, SÓN ARTICULATS»**

els materials, la grossària granítica de les capes que conformen aquests camins va descendint a mesura que s'arriba a la superfície, composta de la grava més fina.

Vostè ha determinat un mètode per a identificar el patrimoni romà. En què consisteix?

He passat molts anys visitant i estudiant els ponts, mesurant-los i reunint-ne les característiques. Puc dir que a Espanya i Portugal he trobat 33 ponts romans i he comprovat que nombroses medicions eren errònies. Avui dia sembla que es treballa d'oïdes, sense massa comprovacions sobre els estudis d'obra anteriors, molt antics, i això és un escàndol.

Amb la investigació dels ponts he identificat les característiques formals, dimensionals i constructives. De les formals, en destaquen fonamentalment dos tipus d'arc, el de mig punt i l'arc rebaixat, així com models estereotipats, simètrics, i la proporció i harmonia del disseny. Entre les característiques dimensionals, la més significativa és l'amplària. Els ponts romans són amples, d'uns sis o set metres almenys, enfront del medieval, que és estret. També s'observa que les mesures es fan en peus, i que hi ha dimensions que es repeteixen molt sovint en diferents parts de la construcció, com els 6 metres o els

10,40 metres. Respecte a les característiques constructives, és significatiu l'encoixinat, els forats a les tenalles, la travada, per filades alternes, i el fet que les pedres enllacen lateralment en les parts baixes de les obres.

L'anàlisi de les fàbriques, estudiant una llarga sèrie d'obres romanes, permet sistematitzar aquestes construccions. I amb aquesta bateria de detalls constructius, en el 90% dels casos podem assegurar si un pont és romà o no, amb un percentatge d'error molt reduït. Si aconseguim identificar les vies i els ponts, podem catalogar, inventariar, a continuació protegir com cal i intervenir-hi per a restaurar-los.

**Encara som a temps d'identificar correctament la xarxa viària romana completa?**

En tota la seua extensió probablement no. El perill de desaparició definitiva no sols és greu sinó que la transformació del territori va multiplicant-lo i imprimeix urgència a la identificació. On s'ha executat una concentració parcel·lària aquesta xarxa viària pràcticament ha desaparegut, tot i els preceptius informes arqueològics, perquè massa sovint no s'ha sabut identificar correctament. Amb les concentracions parcel·laries a Castella, per exemple, va a ser ja molt difícil.

A més el fet que la xarxa viària interurbana no estiga enllosada dificulta més la identificació del traçat, tot i que en sigues conscient, perquè les vies es desdibuixen en el paisatge més fàcilment.

**Té una concepció molt poc comuna sobre les rehabilitacions de patrimoni civil històric. Opta pel minimalisme?**

Considere que l'acostament a l'obra ha de ser de gran respecte i que cal fonamentar-lo en discursos profunds, tenir clars els objectius, les intencions i haver estudiat les alternatives possibles. Una vegada has definit la teua alternativa, cal veure quin és el procediment més adequat i sempre des de posicions minimalistes. El professional ha d'abandonar la seua subjectivitat. En obra pública no hi caldria fer més enllà de l'estructura necessària per a complir els objectius marcats. Si l'objectiu és consolidar una obra històrica, és suficient amb això, amb consolidar-la, i sobra adornar-la. S'ha de comptar amb informació i coneixements suficients perquè l'actuació siga mínima i correcta. No tota escaleta és símptoma de ruïna i no es pot actuar de qualsevol manera perquè hi haja escaletes. Un pont romà, per exemple, està pràcticament viu, són articulats i si els blinde per un badall no es caurà, però l'objectiu s'hauria aconseguit amb molt menys perjudici, o si l'òmplie de formigó, com s'ha fet, cree unes tensions en l'interior innecessàries. ☺

Anna Gimeno Berbegal. Periodista. *Levante* - EMV.