

## COMPARACIONES ODIOSAS

---

Ahí le tienen delante de las tremendas cadenas de amarre del primer buque de acero propulsado por hélices de la historia, obra suya.

Una estrafalaria vestimenta, de levita y sombrero de copa, que lo es menos si sabemos que es propio de la época; el reloj que cuelga descuidadamente, botines y perneras manchadas de barro. De la obra, claro.

Cuarenta puros al día, decían las malas lenguas; cuatro horas de sueño diarios; el resto, trabajo. Y trabajo. Y trabajo.

Ingeniero.

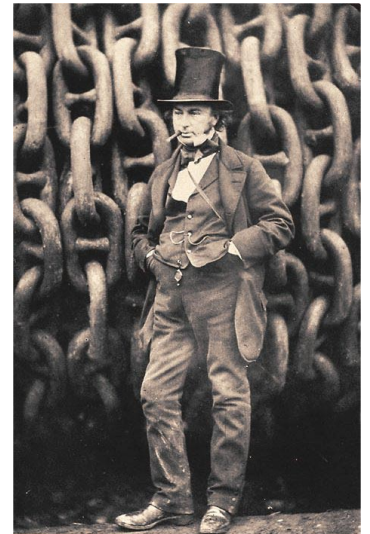
Inglés. De una Inglaterra en la que "engineer" viene de "motor" y no de "ingenio", como en castellano, que a fuerza de mucho ingenio ha dado pocos motores en su historia. En una Inglaterra cuyos ingenieros no son el fruto de elitistas escuelas continentales al modelo francés ("caballeros" llamados a ser una elite de una sociedad que se "inventa" su profesión por una necesidad política), sino fruto de un sistema liberal, gremial y apenas reglado (mecánicos hábiles aficionados a jugar con los límites, como todo lo que realmente vale la pena).

La historia del puente de Clifton, sobre el Avon, en Bristol, está escrita y sólo hay que buscarla. No es éste el lugar de contarla (bastan cuatro datos para poner en situación). Pero es una buena excusa para pensar en cuánto extraviamos nuestro camino hace ya tanto tiempo, cuánto aún no fuimos capaces de restañar.

Tras muchos años dando vueltas a la necesidad de construir un puente que superara el cañón formado por el río Avon a las afueras de Bristol, en 1829 se convocó un concurso. Se había llegado a la conclusión de que no había fondos para construirlo de piedra, así que parecía necesario arriesgar con el acero. El jurado unipersonal rechazó todas las propuestas y pretendió convencer de que la única vía sería construir un diseño suyo, cuya luz no superara lo que suponía límite para una construcción de acero. Escándalo, nuevo concurso al año siguiente. Y ahora gana Marc Isambard Brunel.

Por cierto, ese Brunel es el caballero de la imagen. Nacido en 1806, sólo tenía 24 años en 1830.

Hoy nadie hubiera confiado en él. Ni siquiera se le habría dejado participar. Pero eran tiempos heroicos. Como lo son todas las infancias de una técnica.



En 1777 se había construido el primer puente de acero de la historia, gracias al empeño de otro loco que llevó su locura hasta el punto de hacerse enterrar en un ataúd de fundición.

Sí, la técnica está llena de locos. Benditos locos. Ya llegarán otros más razonables que se encarguen de castrar el futuro renegando de la inexperiencia, que no es sino la única manera de hacer lo insospechado.

Estamos por tanto cincuenta y tres años más tarde. ¿Es mucho? Bueno, vuelvan ustedes cincuenta y tres años atrás desde el día de hoy: 1957. A efectos de construcción, es aún hoy, no ha habido revoluciones. Como entonces 1777 aún era hoy, pero significaba más: la revolución estaba en marcha.

Pero no hace falta darle vueltas a cómo es el diseño de Brunel. Basta con teclear el nombre del puente en la red para verlo.

Mejor ser un poco perversos: no hay como cotejar dos imágenes para centrar la cuestión.

1793. William Bridges. Propuesta para la construcción del puente. Vean la imagen:



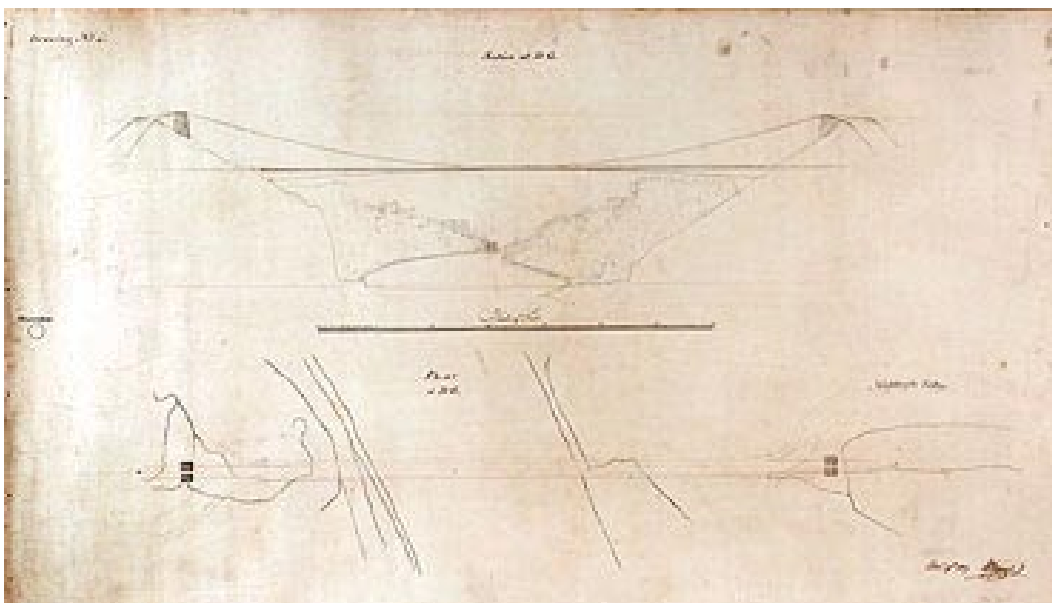
Establos, mercados, tabernas, carbonerías, viviendas, escuelas, una capilla... Creo que eso se llamaría hoy un "mixed use", ¿no? Es más, hoy se hubiera pensado en que las viviendas pagaran la construcción (¿les suena?) y la idea habría entusiasmado a nivel político. Pero todo eso es problema de gestión. La puñalada viene con el arco de triunfo, con ese galeón que para entrar a Bristol cruza bajo las armas que corresponderán seguramente a la corona de Inglaterra o a algún barón digno de rendírsele pleitesía (no basta con el pago del portazgo, es más importante lo simbólico que lo económico).

El puente ya no es puente. Ya no es deseo de cruzar. Deseo de no dar un rodeo de millas. Deseo de volar.

Es una representación de un sistema de poder, de un sistema de belleza, de un sistema de construcción arcaico... es el sueño del arquitecto.

¿Se han situado?

Bien. Es el momento de mirar la propuesta de Brunel:



Casi sobran las palabras, ¿verdad?

El cotejo siembra dudas. Acerca de lo que somos. De lo que queremos ser. Vamos bien.

Hubo un momento en la historia en que se dio un salto de éstos que no tienen vuelta atrás. Los arquitectos truncaron el salto con sus dilemas estéticos y quedaron lejos del discurso de la técnica. Demasiado caballeros, demasiado intelectuales, demasiado estetas para reconocer la marcha de los tiempos. Demasiado preocupados en discutir cuál era el signo de su tiempo mientras se negaban a vivirlo y por tanto no sabían cuál era. Hubiera bastado con seguir la corriente, pero era más fácil recusar la técnica u ocultarla bajo paletadas de "estética" para hacerla digerible. Otros no pretendieron siquiera hacerla digerible. La deglutieron. Y con ella, a nosotros.

¿De quién querer sentirse nietos?

Y sin embargo estamos tan lejos...

Tanto que nos acaban de robar lo que tal vez fuimos siempre, lo que tal vez hayamos de ser para no caer en la mismas garras de la obsolescencia: ingenieros dedicados a la edificación. Pero... ¡ah, sí!: también eso nos lo robaron. Hace nada. Y tan felices.

Publicado en la revista *Sin marca*, nº 5, 2010  
bajo el pseudónimo Luca Olsen