Carn de pont.

Joan Barril
PERIODISTA

Una de les cançons més seductores que se solen cantar des de fa uns quants anys sota la dutxa és aquella peça del conjunt Mecano que diu allò tan bonic de **"Hawai, Bombay, eres lo que no hay"**. La lletra de la cançó relata l'enginy del protagonista que, privat de la possibilitat d'unes vacances luxoses, es fa la illusió d'estar a les platges de Hawai installant-se a la seva banyera amb un ventilador i una tovallola virolada. La cantant de Mecano, la madrilenya Ana Torroja, va repetint amb veu de vellut que **"Bombay, Hawai es un paraiso que a veces yo me monto en mi piso"**. I sentint-la, és fàcil creure que per a aconseguir aquest miratge només calen grans dosis d'imaginació i de rigor reconstructiu. Ana Torroja en deu tenir, de tot això. La bella musa de Mecano és néta del gran enginyer de camins, canals i ports Eduardo Torroja. I els enginyers, sobretot els enginyers de ponts, són el sector professional on la imaginació, una matèria tan volàtil per als poetes, es converteix en gairebé una ciència exacta.

De tot l'ampli ventall de temàtiques que sol tocar l'enginyeria civil, la més emocionant és, sens dubte, la dels ponts. "La construcció d'un pont al bell mig de la natura ha de rimar-hi, però moltes vegades -pel seu dinamisme i les seves proporcions- el pont s'imposa al paisatge i el domina". És una frase precisament d'Eduardo Torroja i, tan bon punt es pronuncia, vénen a la memòria les siluetes de tants i tants ponts que són, en si mateixos, el vèrtex del paisatge. Seria imaginable Besalú sense el seu pont gòtic? I que seria de San Francisco sense el Golden Gate? S'aguantarien les muntanyes que uneix el Salgina Tobel de Maillart sense les delicades formes d'aquest bellíssim pont que sobrevola els penya-segats? La poètica de la pontoneria és una cosa que crea addicció, i fins i tot els esperits més profans es veuen atrets per aquest vestigi de la lluita de l'home per vèncer la natura.

Al límit de les lleis

Perquè, per més que s'hi incorporin noves tècniques i es descobreixin nous materials, el pont continua sent un enigma per a l'enginyer que l'ha de concebre. Recolzat a les pilastres del pont del Diable de Martorell, l'observador percep en aquelles pedres les mateixes inquietuds que sotgen avui l'esperit dels grans projectistes de quimeres en forma de pont. A una altra escala, el projecte de T.Y. Lin per a l'intercontinental Peace Bridge, que hauria d'unir la Unió Soviètica i Alaska per sobre de l'estret de Bering, no és pas gaire diferent, pel que fa a dificultats, de la de tots els ponts del Diable que van edificar els romans en el seu imperi. L'enginyer de ponts es belluga sempre en els límits de les lleis físiques però amb la fredor de cap que l'impedeix traspassar-les. Podria estar emparentat amb els grans pioners de l'espai exterior, però, contràriament als Von Braun o als Oppenheimer, a l'enginyer de ponts, no li és tolerat l'error. Fa tants anys que la humanitat fa ponts per creuar els rius i les valls que no és concebible que un pont s'ensorri per un excés d'audàcia de l'enginyer. Els astronautes ja saben que se la juguen, però els ponts han estat fets per resistir.

I és aquesta confiança tàcita la que fa que els usuaris dels ponts, enduts per la seva pròpia velocitat, ni es fixin en el terreny que xafen. Aclofats a les tapisseries dels seus automòbils, el públic dels ponts és incapaç d'emocionar-se amb l'enorme quantitat d'energia mental que ha calgut per aixecar aquell pont. Potser per això, per subratllar-ne la importància, hi ha determinats ponts que obliguen a un petit peatge, com un petit recordatori del fet que els ponts -com els diners- són obra de l'home.

Els enginyers arriben als salons

Fa uns quants mesos la revista OP, editada pel Collegi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya i dirigida per Ramiro Aurín, va publicar un número especial, d'un inusitat interès, dedicat a les relacions entre el disseny i l'enginyeria civil. No és estrany que un món tan aparentment tècnic i ascètic com el dels enginyers s'hagi vist necessitat de pronunciar-se en un terreny, el de l'estètica, que va penetrant en totes les activitats humanes d'occident. Els arquitectes havien mantingut durant molts anys la flama de la bellesa i la preservaven, amb un zel olímpic, dels homes que volien robar-la. En unes altres paraules: l'art era un monopoli de l'arquitectura i l'enginyeria havia de vetllar simplement per la funció.

Aquesta injusta divisió del treball projectiu arribava també a la vida quotidiana dels professionals. Algú havia fet creure als profans que, mentre els arquitectes degustaven les mels de la cultura en els vistosos salons de l'avantguarda o de l'acadèmia, els enginyers continuaven treballant a

peu d'obra, amb les botes enfangades i l'esperit aventurer dels científics o dels exploradors. Fins que un bon dia els enginyers van començar a desvetllar callades admiracions i l'actualitat mundana ja no va ser aquella cadira de tub o la torreta de platja de l'amic de l'arquitecte sinó les grans construccions d'infrastructura viària que començaven a solcar un país endarrerit. Els ponts, per descomptat, eren les estrelles invitades.

Però hi ha un altre valor afegit en la feina d'aquests artífexs dels ponts. L'enginyer José Antonio Fernández Ordóñez deia en un article publicat al número ja esmentat de la revista OP: "La forma dels ponts sorgeix d'aquestes tres coordenades de les quals no podem ni hauríem d'escapar: la història, coordenada temporal, font viva de l'experiència passada, immens dipòsit de formes i de materials; la natura, coordenada espacial; i la societat, coordenada funcional, amb unes exigències utilitàries, polítiques i econòmiques". I hi afegia més endavant Fernández Ordóñez: "No tenim l'autonomia dels artistes que, en darrera instància, només són responsables davant d'ells mateixos. Malgrat tot, ens queda un petit gran marge de llibertat. Si el sabem aprofitar, les nostres obres, a més de ser útils, també seran boniques". El valor afegit de l'enginyeria civil és, doncs, aquesta síntesi de l'avenç humà que traspua un pont acabat de construir. Mirem-nos, per exemple, el recentment inaugurat pont sobre l'Ebre a Tortosa i aprenguem a llegir-lo des de la força natural de l'aigua que salva fins a la blancor del formigó que el sustenta, des del moment suprem en què els dos extrems del pont en construcció es troben al bell mig del corrent fins al dia de la inauguració en què se'l bateja com a Pont del Mil·lenari, com si el nom, en el cas d'un pont, fes la cosa. Natura, càlcul, materials i oportunitat política conflueixen en aquesta obra destinada a durar.

Dos enemics per a la nova enginyeria

Perquè els ponts d'ara tenen una vocació d'eternitat que supera els d'èpoques passades. Cal recordar només aquelles pintures ro-màntiques en què el pintor, per donar un to encara més romàntic a l'escena, sempre hi posava un parell d'arcs d'algun pont enderrocat potser per una heura gelosa. Avui els ponts han deixat el terreny del romanticisme. Però també han superat la cleda de les xifres seques i àrides per anar entrant en el terreny de la macroscultura del paisatge. Amb tot, li queden dos enemics a aquesta nova manera d'entendre el disseny de l'enginyeria.

L'un prové d'una interpretació rígida de l'ecologisme de manual. L'enginyeria té mala premsa quan es barreja amb la natura. En nom d'una carretera s'han fet massa sovint autèntiques barbaritats i la prevenció davant els bulldozers ha arrelat entre la població. Als enginyers conscients, els correspon de redreçar aquest sentiment antitecnològic i retornar a les grans obres el caràcter èpic que van tenir en el segle passat, quan uns certs poetes afirmaven que hi havia més èpica en la construcció del ferrocarril que creuava el continent nord-americà que no pas a la Guerra de Troia.

L'altre enemic de la nova enginyeria prové dels enginyers mateixos. Aquests professionals estan encara massa pendents de la seva pròpia formació racionalista que els mou a considerar les lleis de l'estètica -si és que es pot dir que l'estètica estigui regida per cap llei- com una frivolitat, si no com una nosa. Els enginyers són, en el fons, fills de la Il·lustració i només se senten plenament segurs quan basen la seva feina en normes comprovades, exactes i precises que ells ja s'encarregaran d'aplicar. Però l'enginyeria -i més en concret, l'enginyeria de ponts- ha anat avançant en els darrers dos-cents anys gràcies a l'audàcia de violentar les normes que existien. Dels ponts de pedra es va passar als de ferro i als de formigó, els ponts d'arc van cedir la primacia als pre-tensats i sols així, amb aquest esperit de repte permanent, hi ha professionals com el ja esmentat T.Y. Lin que poden somniar un pont sobre l'estret de Gibraltar amb trams de cinc quilòmetres entre pilastra i pilastra.

Mentre hi hagi homes que caminin -i res no fa pensar el contrari- els ponts tindran sentit d'existir. Tant se val que es facin a la Terra o al planeta Mart, els ponts seguiran sent superadors de fronteres naturals i aixopluc de rodamons. Els ponts són l'àlgebra del paisatge i la demostració evident que, quan la fe no és capaç de moure muntanyes, sempre hi ha la raó que les acosta i la imaginació que les transforma. En unes altres paraules, si avui hi ha gent disposada a dir-nos que a l'altra banda d'un pont comença l'Àfrica, qui ens impedirà creure d'ara en endavant que la nostra banyera és -com diuen els de Mecano- una sucursal de la platja de Waikiki?

J.B. □