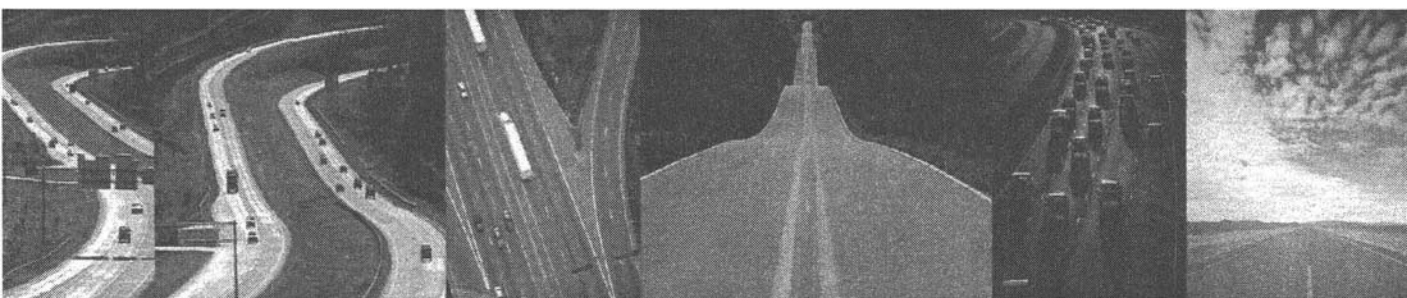


A16



DAVID NOGUE

EL PUENTE

«Yo era rígido y frío, yo era un puente; tendido sobre un precipicio estaba yo. Aquende estaban las puntas de los pies, allende, las manos, enclavadas; en el cieno quebradizo mordí, afirmándome. Los faldones de mi casaca ondeaban a mis flancos. En lo hondo rumoreaba el helado arroyo de las truchas. Ningún turista se extraviaba hasta estas alturas intransitables, el puente no figuraba aún en los mapas. Así yacía yo y esperaba; debía esperar. Ningún puente que haya sido construido alguna vez, puede dejar de ser puente sin derrumbarse.

Fue una vez, hacia el atardecer – si fue el primero, si fue el milésimo, no lo sé –, mis pensamientos andaban siempre confusos, giraban, siempre en redondo. Hacia el atardecer, en verano, oscuramente murmuraba el arroyo, cuando oí el paso de un hombre. A mí, a mí. Estírate, puente, ponte en estado, viga huérfana de barandales, sostén al que te ha sido confiado. Nivelá imperceptiblemente la inseguridad de su paso, pero si se tambalea, date a conocer y, como un dios de la montaña, arrójalo a tierra firme.

Vino, me golpeó con la punta férrea de su bastón, luego alzó con ella los faldones de mi casaca y los ordenó sobre mí. Con la punta anduvo entre mi cabello enmarañado y la dejó largo tiempo allí dentro, mirando probablemente con ojos salvajes a su alrededor. Pero entonces – cuando yo soñaba tras él sobre montañas y valles – saltó, cayendo con ambos pies en mitad de mi cuerpo. Me estremecí en medio del dolor salvaje, ignorante de todo. ¿Quién era? ¿Un niño? ¿Un sueño? ¿Un asaltante de caminos? ¿Un suicida? ¿un tentador? ¿Un destructor? Y me volví para verlo. ¡El puente se da la vuelta! No me había vuelto aún, cuando ya me precipitaba en los puntiagudos guijarros que siempre me habían mirado tan apaciblemente desde el agua veloz.»

Franz Kafka (traducción de A. Ruiz Guiñazú, cuento recopilado en *Kafka, La muralla China*, El libro de bolsillo, Alianza Editorial)

Que la A-16 sea una autopista o pista para autos no es algo que pueda afirmarse sin más. De hacerlo así, no debiera uno de conformarse con una definición de autopista dada por la convención. Pues, bajo un punto de vista convencional – esto es, inmediato o no meditado –, la A-16 aparece como una autopista, cuando menos, poco frecuente o, incluso, extravagante. Es decir: bajo el punto de vista de la convención, de lo que está al uso, de lo corriente, de lo que *circula*, la A-16 *no* es una autopista. Más aun: una parte muy significativa de lo que pasa en la A-16 escapa por completo a la definición popularmente extendida de autopista, o, lo que es lo mismo, para una tal definición la A-16 resulta una autopista muy *accidentada*, una parte nada despreciable de ella no se deja retratar como autopista. Cualquier intento por comprender lo que pasa en la A-16 debería tener en cuenta, por lo menos, que, si se pretende aproximar el fenómeno mediante una definición corriente de lo que es una *pista para autos*, la A-16 no es sólo una *autopista*, o que, de persistir en definirla como tal, entonces debería contarse con una definición *más amplia* de autopista o pista para autos.



Desde la perspectiva que da una definición convenida, esto es, restrictiva de *autopista*, la A-16 es una pista para autos, pero, del mismo modo, aunque tal vez en distinta medida, también es un artilugio que salva obstáculos que los coches no superan o que superan con dificultad, o un lugar donde poner al coche en relación consigo mismo y con otros modelos de coche –donde unos conductores miden fuerzas con otros en calidad, precisamente, de conductores–, o un lugar donde exhibir todo tipo de productos, o un lugar donde obtener un punto de vista inusual sobre el territorio, o un instrumento capaz de articular ese mismo territorio. Podría hablarse entonces de algo así como la autopista-puente, la autopista-paseo o autopista-plaza, la autopista-circuito-de-pruebas, la autopista-escaparate, la autopista-atalaya o, por qué no, la autopista-vara-de-medir o la autopista-aparato-de-cálculo.

La autopista-puente no es sólo una autopista sobre pilares: a menudo las autopistas sobre pilares aparecen como autopistas-muralla (por ejemplo, la A-18 a la altura de Montcada i Reixac). Es más: la A-16 se apoya en gran parte de su trayecto directamente sobre el terreno; lo que la hace puente sin llegar a ser muralla es, por un lado, la esbeltez de su trazado con sólo dos carriles por sentido (y no tres, como sucede con otras autopistas), y, por otro lado, el que las dos cintas de carriles se comporten con cierta independencia y no como un todo inarticulado.

Que la A-16 pueda servir para pasear en, pasear al o ser paseado por el coche es algo que está directamente relacionado con el uso en gran medida doméstico que se da a la vía. El paseo se diferencia del viaje precisamente en eso: en lo cotidiano de uno y lo infrecuente o extraordinario de otro. No hace falta demostrar que los coches de hoy en día son algo más que simples vehículos o medios de transporte: de ello ya se encargan los anuncios publicitarios. Uno se compra un coche y lo primero que hace es enseñárselo a los amigos; si, además, le gusta conducir o, simplemente, escuchar música en un lugar confortable, pues va y saca a pasear a – es sacado a pasear por - el coche, como puede sacar a pasear al perro al parque, a los niños a la plaza o al zoológico, o a su mujer o novia al cine.

Si lo que realmente se pretende es constatar o calibrar la potencia, *reprise* o versatilidad del coche - cerciorarse de la bondad de su modelo *frente a* otros modelos – o, incluso, poner en práctica los propios reflejos de conductor para adquirir o simplemente mantener la forma, entonces lo que necesita es una *pista o circuito de pruebas*. Nada mejor que la A-16 a ciertas horas de la madrugada, cuando la mayor parte del tráfico doméstico – la mayor parte del tráfico de la A-16 – está descansando.

Grandes superficies comerciales que han hecho suya la necesidad de estructurar la información para conseguir un trato fácil y amable con el usuario han entendido las ventajas de ordenar sus dependencias a lo largo de un recorrido o paseo estructurado en espina de pez – como, por ejemplo, la Illa Diagonal o, incluso, Ikea, pero en ningún caso El Corte Inglés o (peor aún) el Glòries Centre -. No es casual, entonces, que en el tramo que va desde el final de la Ronda de Dalt y el comienzo de la ronda del Litoral a la altura de Cornellà de Llobregat hasta la entrada en los túneles del Garraf a la altura de Port Ginesta, en Castelldefels, se hayan distribuido, rítmicamente, tres grandes superficies comerciales perfectamente visibles desde la A-16 y al lado todas ellas de una salida de la autopista: El Corte Inglés en Cornellà, el polígono Salinas en Sant Boi, y Barnasud en Gavà. La A-16 tiene, entonces, mucho de *autopista-escapate*.

El confort de los coches de hoy en día, la suavidad o facilidad que, salvo en caravana, su conducción da, permiten al conductor desentenderse hasta cierto punto de la conducción misma, conducir sin ser absorbido completamente por la tarea, conducir y hacer algo más. Nada mejor que contemplar el paisaje desde el punto de vista siempre inusual que dan las autopistas: flancos despejados de edificación, grandes visuales proporcionadas por la ausencia de curvas o cruces. Si, como sucede en la A-16, el conductor no se encuentra en el tercer carril interior sino que siempre da, de un modo u otro, a fuera y además el trazado le proporciona alguna que otra suave curva o repecho con vistas o algún que otro cambio de rasante elevado, entonces puede hablarse, por qué no, de *autopista-atlaya*.

Que la A-16 tenga un carácter en gran medida doméstico, que interactúe con el territorio con una ajustada cadencia de entradas y salidas, que se adueñe del entorno y el entorno se adueñe de ella –que su relación con el territorio circundante no venga dada por mutua negación, como sucede con otras autopistas o con el AVE–, que sirva para algo más que para ir de un sitio a otro, todo ello la convierte en un aparato de medición, que da medida al territorio, desde donde uno puede calibrar el territorio en términos de espacio-tiempo –esto es, concibiendo el tiempo no como algo ajeno que hay que suprimir (ya se sabe, corriendo más y más...), sino como un parámetro más, susceptible de ser combinado y dosificado junto con otros parámetros en la formación de un *aparato de cálculo o vara de medir*–.

La A-16 admite, de un modo u otro, todos esos usos o lecturas, lo sepan sus usuarios o no. No estamos hablando en ningún caso en términos de una contraposición entre *uso y función*, esto es: no se trata sólo de que el diseño o despliegue de la A-16 prevea unas funciones básicas y que algo así como la imaginación del usuario – la que no proviene directamente del *imaginario popular* – sea capaz de hallar funciones imprevistas por el diseño, es decir, *usos o improvisaciones*. Esas funciones o usos de los que hablábamos más arriba son fundamentales en el despliegue o diseño de la A-16, la A-16 se reconoce en ellos, los asume a todos de una manera fuerte, como prevista interacción, no son mera anécdota o accidente. Tampoco se quiere decir con esto que la A-16 no admita nuevos usos, que su diseño o despliegue sea un proceso cerrado: lo es en tanto que artefacto concreto o técnica *aplicada*, que admite estos usos y rechaza aquellos otros, pero no en tanto que estrategia o extra-técnica, esto es, en tanto que pro-puesta, extra-polable o *aplicable* a otros casos.

David Nogué es estudiante de arquitectura de la ETSAB-UPC.