

CALCULADAMENTE TARDE

FASHIONABLY LATE

Desde Chile es difícil abrir debates globales. Sin embargo, la ventaja es que podemos integrarnos a la conversación cuando su importancia ya se ha asentado. Hoy, cuando las revistas somos muy lentas para ser novedosas, nuestra función consiste en separar la paja del trigo: no sólo diferenciar los temas con sentido histórico de aquellos meramente noticiosos, sino también discernir qué tiene el valor suficiente como para ser impreso. Así, este número de ARQ se integra ‘calculadamente tarde’ a una conversación ya en curso en revistas¹ y seminarios². La pregunta es, ¿cuál puede ser nuestro aporte a la conversación sobre la infraestructura?

Partamos por una imagen: una pareja de turistas que, tras almorzar un ceviche en el Mercado Central de Santiago, pagan la cuenta en su mesa con tarjeta de crédito. Ellos aterrizaron en el aeropuerto, pasaron por los controles aduaneros – de seguridad y sanitarios – y luego llegaron a Santiago por una autopista urbana concesionada. El pescado del ceviche llegó a una ciudad sin mar en un camión refrigerado que lo mantuvo fresco en su camino desde el puerto al Terminal Pesquero y luego hasta la cocina del restaurante; las verduras del plato también crecieron a kilómetros de distancia gracias a infraestructuras rurales de riego, luego fueron almacenadas y distribuidas a través del país por carreteras interurbanas hasta llegar a la Central de Distribución y de ahí al restaurante, donde se limpiaron utilizando las infraestructuras de agua y alcantarillado. Al pagar, la pareja aprovechó la interconexión global de las infraestructuras bancarias, además de utilizar la infraestructura eléctrica del país, las redes de comunicación que permiten el pago inalámbrico y el aparato fiscal de recolección de impuestos. Es decir, al menos 15 infraestructuras distintas operaron en conjunto para permitir que unos turistas almorzaran un ceviche. ¿Nos habíamos percatado de esto?

Si bien las infraestructuras «son un prerrequisito para cualquier noción moderna de ‘civilización’» (Graham, 2010:4), pocas veces notamos cuánto dependemos de ellas. Tal vez el hecho de que sólo interactuemos con sus interfaces las haga pasar desapercibidas, al punto que sólo recordamos su existencia cuando fallan o cuando, a fin de mes, nos toca pagar la cuenta.

Esa invisibilidad hace difícil abordarlas desde la arquitectura. Quizás como una forma de arquitecturizarlas

Notas / Notes

- 1 Ver el número 21 de *The Avery Review* tras la asunción de Trump (enero, 2017) y el número 17 de la revista *The Funambulist* titulado «Infraestructura militarizada» (mayo, 2018).
- 2 Por ejemplo, la investigación «Power: Infrastructure in America» del Buell Center de Columbia (en curso desde 2017) o la conferencia «Infrastructure: the Architecture Lobby National Think-in» organizada por Architecture Lobby en Nueva York el 22 de junio de 2018.

es que Keller Easterling (2016:24) las denomina «espacio-matriz»; así, deja en evidencia que, incluso cuando son intangibles, las infraestructuras sí están localizadas en el espacio y, como matriz, siempre operan en interconexión con otras.

Pero Easterling también define el espacio infraestructural contemporáneo como «el arma secreta de las personas más poderosas de la tierra» (2014:15), pues posibilita actividades que, si bien pueden pasar desapercibidas, tienen consecuencias importantes. Es decir, las infraestructuras pueden ser de utilidad pública, pero no necesariamente surgen como una forma de acrecentar el bien común.

Como respuesta neoliberal al problema de la gran escala, las infraestructuras amenazan con reemplazar a la planificación; esto permite que las autoridades renuncien a su deber de pensar a largo plazo y simplemente se conformen con anunciar, aprobar o rechazar proyectos de infraestructura.

Las infraestructuras, además, demuestran que las utopías siguen vigentes. Pero ya no es la utopía moderna (que el desarrollo permitiría proyectar una sociedad mejor), sino más bien la utopía de la gestión (que un sistema abstracto e invisible optimizará el resultado de demandas contradictorias). Porque como la complejidad de los proyectos de infraestructura los hace imposibles de controlar por una única persona, la capacidad del sistema de gestionar variables como recursos, actores, saberes u otras reluce con las infraestructuras. En la infraestructura, el resultado óptimo reemplaza al mejor, tal como la oficina de gestión reemplaza a la de arquitectura.

Y aquí aparece el problema. Fueron necesarias décadas de investigación histórica para que la disciplina reconociera su condición política y la profesión asumiera su dependencia del poder. Sin embargo, sólo se necesitaron un par de décadas de espacio neoliberal para que la arquitectura retrocediera varios casilleros, consiguiendo apenas un lugar en la sala de maquillaje de la abstracción: se convirtió, con suerte, en una medida de mitigación para suavizar el impacto de la infraestructura. Así, mientras una parte significativa de la disciplina se parapetó detrás del argumento de que la mano piensa, la mano invisible de la gestión ha ocupado el rol que hace un siglo la arquitectura reclamó como propio. ¿Nos habíamos percatado de esto?

Entre los turistas que despreocupadamente usan las infraestructuras y las oficinas de gestión que las realizan sin cuestionarlas hay un espacio de crítica que puede ser ocupado por la arquitectura. Allí se ubican los proyectos, ensayos e investigaciones de este número de ARQ y, desde esa posición, su aporte consiste en ampliar dicho espacio. La ventaja de llegar tarde a la conversación es que podemos evaluar lo que ya se ha dicho; la ventaja de que la tardanza sea calculada es que nuestro aporte aún puede ser útil. **ARQ**

Referencias / References

GRAHAM, Stephen. *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails*. New York: Routledge, 2010.

EASTERLING, Keller. *Extrastatecraft: the power of infrastructure space*. London; Brooklyn, NY: Verso, 2014.

EASTERLING, Keller. «Zonas de excepción económica». *ARQ* 92 (abril, 2016):16-25.