

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

It’s not easy to start a global debate from Chile. However, the advantage is that we can join the conversation once its relevance is already proved. Today, when magazines are too slow to be considered novelty, our function is to separate the chaff from the wheat: not only to differentiate topics with historical scope from those that are merely news, but also to discern what is valuable enough to be printed. Thus, this issue of ARQ arrives ‘fashionably late’ to a conversation already underway in magazines¹ and seminars.² The question is, what can our contribution be to the conversation about infrastructure?

Let’s start with an image: a couple of tourists who, after having ceviche for lunch in the Central Market of Santiago, pay the check at their table using a credit card. They landed at the airport, went through customs – security and sanitary controls – and then drove to Santiago by a private urban highway. The fish for the ceviche reached a city without coast in a refrigerated truck which kept it fresh in its transit from the port to the Fishing Terminal and then to the kitchen of the restaurant; the vegetables on the plate also grew kilometers away thanks to rural irrigation infrastructures, later stored and distributed throughout the country by interurban roads until arriving at the Distribution Center and from there to the restaurant – where they were cleaned using water and sewage infrastructures. When paying, the couple took advantage of the global interconnection of banking infrastructures, in addition to using the country’s electricity infrastructure, the communication networks that allow wireless payment and the tax collection apparatus. That is, more than 15 different infrastructures working together to allow tourists to have a ceviche. Had we noticed this?

Although infrastructures “are a prerequisite for any modern notion of ‘civilization’” (Graham, 2010:4), we rarely notice how much we depend on them. Maybe the fact that we only interact with their interfaces makes them go unnoticed, to the point that we only remember their existence when they fail or at the end of the month when we have to pay the bill.

Such invisibility makes it difficult to approach them from architecture. Perhaps as a way to ‘architecturize’ them is that Keller Easterling (2016:24) calls them “matrix-space”; showing that, even if they are intangible, infrastructures are located in space and, as a matrix, they always operate in interconnection with others.

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.

- 1 See the issue 21 of *The Avery Review* after Trump’s inauguration (January 2017) and the issue 17 of *The Funambulist* magazine entitled “Weaponized Infrastructure” (May 2018).
- 2 For example, the research “Power: Infrastructure in America” by the Columbia University Buell Center (ongoing since 2017) or the conference “Infrastructure: the Architecture Lobby National Think-in” organized by the Architecture Lobby in New York on June 22, 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**

But Easterling also defines the contemporary infrastructural space as “the secret weapon of the most powerful people on Earth” (2014:15), because it allows activities that may go unnoticed but are consequential. That is, infrastructures may be of public usefulness, but they do not necessarily arise as a way to increase the common wealth.

As a neoliberal response to the problem of the large scale, infrastructures threaten to replace planning, allowing authorities to give up their duty to think in the long-term and simply conform with announcing, approving or rejecting infrastructure projects.

Infrastructures also show that utopias still exist. But it is no longer the modern utopia (the idea that development would enable a better society), but rather the utopia of management (the argument that an invisible, abstract system would optimize the outcome of contradictory demands). Since the complexity of infrastructure projects makes them impossible to be controlled by a single person, the ability of the system to manage variables – such as resources, actors, knowledge or others – is highlighted by infrastructures. In the realm of infrastructure, the best outcome is replaced by the optimal, just as the management office replaces the architectural.

And here is where the problem appears. Many decades of historical research were needed for the discipline to recognize its political condition and for the profession to assume its dependence on power. However, it only took a couple of decades of neoliberal space for architecture to go back several slots, barely achieving a position in the makeup room of abstraction: it became, at its best, a mitigation measure to soften the impact of infrastructure. Thus, while a significant part of the discipline barricades itself behind the argument of the thinking hand, the invisible hand of management occupies the role architecture claimed as its own a century ago. Had we noticed this?

Between the tourists who carelessly use infrastructures and the management offices that carry them out without questioning them, there is a critical space which can be occupied by architecture. It is there that the projects, essays, and research in this issue of ARQ are located and, from that position, their contribution consists of expanding such a space. The advantage of arriving late to the conversation is that we can evaluate what has already been said; the advantage of our delay being fashionable is that our contribution can still be useful. **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.