

CUESTIONES DE INFRAESTRUCTURAS

Franco Purini, en rev. *Casabella* 739-740/2006

Es probablemente por la convergencia de una renovada actualidad del paisaje urbano, como ámbito de una experiencia estética determinada por una sobrea-bundante "oferta icónica" y por el contradictorio y contemporáneo disolverse del mismo paisaje en la malla deconstruible de la "ciudad difusa" que haya nacido, desde hace ya algunos años, un pronunciado interés por la infraestructura como único elemento capaz de resistir la fragmentación visiva del ambiente construido. Un interés que se ha consolidado progresivamente hasta particularizar en la proyectación de los artefactos para el desplazamiento, y en las obras conectadas con ellos, un lugar problemático, capaz de determinar nuevos horizontes proyectuales cuyo efecto puede hacerse sentir también en otros dominios más específicos de la infraestructura. Dicho interés ha acabado con el valor togliere, si no lo ha deslegitimado del todo, de cualquier aproximación tipomorfológica a la ciudad. En efecto, parece haber polarizado la atención de los arquitectos sobre aquel sistema de espacios en gran parte indeterminado, más que abiertos, que son activados por la presencia de las infraestructuras. Realidad ésta con una identidad compuesta y en muchos aspectos vaporosa.

Es difícil establecer, con una aproximación aceptable, que es la infraestructura. Su mismo nombre la identifica como realidad intersticial y pervasiva, *entidad técnica* que dispone de una presencia en el espacio que excede su papel. Ellas son, al mismo tiempo, obras de ingeniería y de arquitectura, pero participan también de dimensiones paisajísticas, constituyéndose como elementos de una *geografía artificial* a menudo consistente. Una geografía proyectada que asimila frecuentemente las infraestructuras mismas a obras del *land art*, que entretengan con el escenario natural una relación compleja en la cual se va más allá de los aspectos técnicos del problema a resolver. Por otra parte, si se observa bien su papel, sea el del adherirse al suelo o librado en el espacio, es fácil notar como ella posee notables

aspectos plásticos, pudiendo contar sobre la curvatura continua del relieve, paredes, entarimados, parapetos. En este sentido, una infraestructura es también una obra escultórica en la que prevalece por necesidad las líneas fluidas y continuas. A causa de su esencia multiforme el *estatuto* de la infraestructura –si fuese posible utilizar una dicción tan importante– está sustancialmente indeterminado. Si se considera por ejemplo una autovía, para referirse a una realidad precisa. Ella puede ser interpretada como una única manufactura compuesta a lo largo de su longitud por un relieve que prevé en su desarrollo inserciones de puentes, viaductos, bucles de entrada y salida, aparcamientos, estaciones de servicio, autoservicios. Ella posee pues una dimensión *normativa* constituyéndose como una sucesión de ambientes al mismo tiempo similares y diversos. Esta *arquitectura territorial* no es obviamente legible de forma unitaria sino sólo a través de encuadramientos singulares, proponiéndose como el análogo de un film o una novela. Desde este punto de vista, la naturaleza de una infraestructura es a la vez *unitaria* y *serial*, en el sentido que el recorrido de una sección continua es el contrapunto de la repetición *modular* de algunos componentes estandarizados, como por ejemplo las garitas, que introducen en el sistema infraestructural, ya de por sí *dislocado*, una ulterior nota de atopicidad. Por otra parte, las visiones de las partes más identificables como arquitectura, como los viaductos y los puentes, se convierten en medio para una visión escorzada, en la que la accidentalidad, la parcialidad y la velocidad con las que esas partes son vistas no consiguen restituir el diseño. Una infraestructura no tiene un espacio interior y, por ello, si se quiere ser consecuente con una famosa afirmación de Bruno Zevi, ella no sería propiamente una arquitectura, aún cuando una autovía entre en un túnel, esta limitación acontece. Pero si una infraestructura no tiene un espacio interior, lo que sí tiene es *espacialidad*. Esa espacialidad en movimiento que ha sido profetizada por Sigfried Giedion, el cual en la sobrecubierta de su texto clásico *Espacio, tiempo y arquitectura*, ha insertado una vista desde lo alto de un nudo, y sucesivamente argumentado por Reyner Banham en algunas agudas e inspiradas páginas sobre Los Ángeles. Dentro de la misma visión de la infra-

estructura como instrumento para una nueva visualidad, Kevin Lynch y Donald Appleyard han construido en *The view from the road* un cuadro teórico: allí el paisaje es descompuesto, como en el film, en encuadramientos singulares dentro de un sistema de comprensiones y dilataciones espaciales. Hay que añadir, a lo dicho hasta ahora, que la arquitectura se ve en la responsabilidad de quien pretende instituir una estrecha coincidencia entre las cosas y el *proyecto visivo* con el que ella está comprometida, mientras la infraestructura se coloca en el plano de una *recepción diferida y lateral* desde el momento que su presencia es vista no en primer plano sino sobre el fondo.

El carácter plural de la infraestructura, sobre el que nos hemos detenido brevemente, confiere una cierta *inestabilidad conceptual* que influye sobre su proyecto. Es difícil por ejemplo que la relación entre unicidad y serialidad sea afrontada en términos correctos, como se encuentra en aquella concepción proyectual siempre generalizada que ve los elementos a repetir resueltos en el ámbito de la tecnología de lo precomprimido, una forma de prefabricación que quita a la infraestructura buena parte del valor arquitectónico que podría tener confiriéndole un carácter rígido y mecanicista. También la relación entre infraestructura y paisaje se revela casi siempre indecisa entre el diseño de base relativo al trazado y con ello a la espacialidad de la geografía, y el significado de los *detalles* singulares como la embocadura de un túnel o un muro de contención, como sucede en los innovadores experimentos del *arte ambiental* de Rino Tami, de los BBPR y de Flora Ruchat. El ser una infraestructura compleja asimilable a una estructura urbana o una verdadera *ciudad* lineal contrasta en fin con su reducción a simple sumatoria de episodios arquitectónicos aislados. Está por identificar probablemente en esta inestabilidad la razón por la cual algunas manufacturas infraestructurales no son consideradas todavía, como se debería, obras arquitectónicas singulares dotadas muchas veces de una expresividad así como de una singular fisonomía figurativa. El poderoso encadenamiento de una colina frente al puerto de Génova, una gigantesca intervención del *minimal art* ante literam, próximo

a aquel *nudo mortífero* cantado por Francesco De Gregori, también él un maestro de osadía espacial, no es leído todavía más que como la transformación de una necesidad funcional en un hecho estético; a la directísima Roma-Florenia no se le reconoce todavía su bello trazado que, por ejemplo, en la proximidad de Orvieto y bajo el Monte Soratte, revela el paisaje a sí mismo; los puentes de Ricardo Morandi, si están unánimemente insertos entre las mejores pruebas de la ingeniería del siglo XX, no son todavía plenamente vistos como manifestaciones arquitectónicas de la mejor cualidad formal. Las mismas obras de Santiago Calatrava son admiradas más por su osadía y por su singularidad plástica, al límite de la extravagancia zoomorfa que por su sabio insertarse en un *género* arquitectónico preciso, en posesión de sus consolidados connotaciones específicas.

A la incertidumbre lógico-descriptiva apenas reclamada se suma hoy una especie de fase de rechazo que ve que los organismos urbanos rechazan en muchos casos las infraestructuras. Tales reacciones tienen diversas causas. La primera consiste en considerar las infraestructuras que penetran en el tejido edificado el factor principal de su degradación. De aquí la siempre creciente convicción de que existe una incompatibilidad genética entre rampas, viaductos, nudos y el paisaje de la ciudad. En efecto, tal incompatibilidad no es solo de naturaleza ambiental y funcional, sino también estética. Ella no se resuelve sólo en la producción de los fenómenos hostiles al habitar, como el aniquilamiento atmosférico y acústico o en la puesta en escena de verdaderas y propias *barreras* topográficas que crean fracturas invalicables en el contexto urbano. Es sobre todo en el plano estético que las infraestructuras generan conflictos insuperables, en el sentido que introducen en la escena urbana violentos descartes de imágenes y irreductibles contrastes escalares. La verdadera razón del rechazo consiste en que la infraestructura es el resultado directo de una idea de tiempo en cuanto tiempo *veloz y lineal*, una concepción que hoy ha cambiado profundamente. En la modernidad, la rapidez, la unión más breve entre dos puntos, la eliminación de cualquier interferencia en el tránsito entre estos era el objetivo principal de la co-

municación territorial y urbana, estrategia que introducía sobrepuesta al trazado normal de la ciudad un sistema superior de viabilidad más veloz, de cualquier forma independiente de los lugares, estos simplemente deberían ser sobrevolados. Tal concepción, que *interioriza* el tipo ideal del *punte*, privilegia los puntos terminales de un recorrido omitiendo los otros. Hoy esta concepción fuertemente jerárquica de la viabilidad, y consecuentemente del espacio urbano, está superada por un retorno a las nociones de *diseminación reticular* de las comunicaciones, una modalidad más adherente a las mallas singulares del trazado que lee la ciudad como algo enteramente permeable, poroso, continuo. Tal rechazo radical descende de aquel modelo teórico del *tiempo inclusivo* en cuanto presencia de momentos equivalentes que toman el lugar de precedente modelo *exclusivo*. Ha sido sin duda la ciudad difusa la que ha decretado el declive de la *discontinuidad*, producto del descarte escalar y comunicativo inducido por la infraestructura: la necesidad de una pervasividad total del tejido disperso produce la necesidad opuesta de una conexión puntual de todos sus *fragmentos*. Integralmente *consumista*, la ciudad difusa tiene necesidad de que todas sus partes singulares se junten sin que ello sea percibido como un problema de accesibilidad. Desde este punto de vista la red es el *negativo* vial de todo asentamiento disperso.

La situación descrita está evolucionando rápidamente hacia una estrategia que prevé, en muchos casos, la cancelación de la infraestructura.