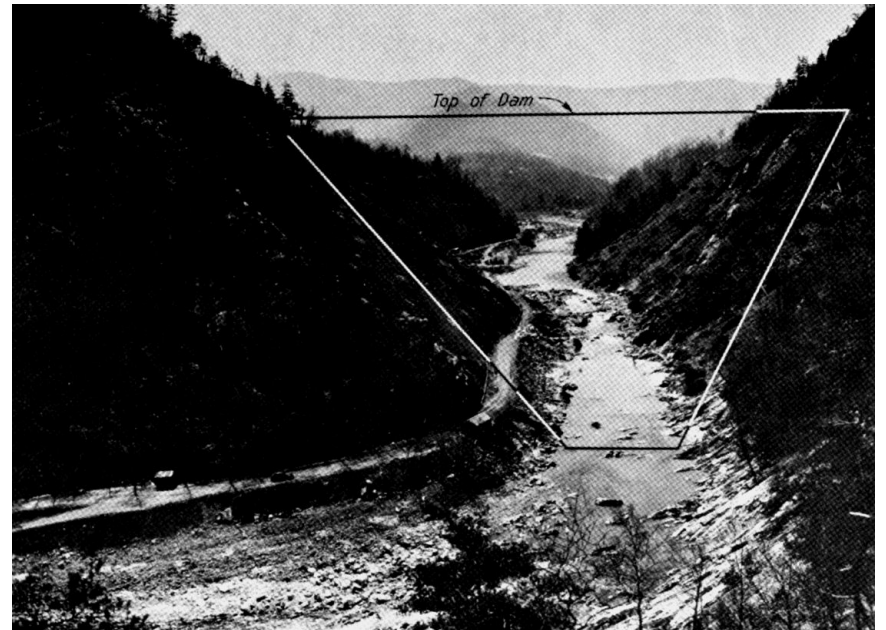


EL URBANISMO DE LAS INFRAESTRUCTURAS:
SIETE PROPOSICIONES.

STAN ALLEN.

Imagen de la primera página: Watauga Dam, 1946.



elementos particulares dentro de límites específicos. A diferencia de otros modelos (sistemas de planeamiento o normas tipológicas, por ejemplo), que tienden a esquematizar y controlar la forma arquitectónica, operando por medio de la prohibición, los límites del diseño arquitectónico en los sistemas de infraestructuras son técnicos e instrumentales. En el urbanismo de las infraestructuras la forma cuenta, pero más por lo que hace posible que por su apariencia.

Stan Allen. Diciembre de 1997.

Nota de los editores: El título original, en inglés, del presente texto es "Infrastructural urbanism: seven propositions". Su traducción literal es, por tanto, "Urbanismo Infraestructural: siete proposiciones". Por razones de estilo CIRCO ha preferido el título "El urbanismo de las infraestructuras: siete proposiciones". Es necesario recalcar, sin embargo, que la traducción literal es más adecuada para el contenido del texto, es decir, la condición de soporte básico de las redes de infraestructura descrita por el autor.

efecto de capilaridad cuando los elementos son muy numerosos y muy pequeños- y efectos de sinergia, cuando los sistemas se superponen provocando el intercambio, tendiendo a producir conjuntamente condiciones de campo que operan en contra de una descripción exclusivamente lineal o vectorial de las infraestructuras.

6. Las infraestructuras operan como las ecologías artificiales. Dirigen los flujos de energía y los recursos de un determinado lugar, controlando la densidad y la distribución del hábitat. Crean las condiciones necesarias para responder a los ajustes diferenciales de los recursos disponibles, modificando el estatus de habitación como respuesta a las condiciones cambiantes del entorno.

7. Las infraestructuras permiten el diseño detallado de elementos tipo, o de estructuras repetitivas, facilitando la aproximación al urbanismo. En lugar de desplazarse a través de las escalas de lo general a lo específico, el diseño de las infraestructuras comienza por la delineación precisa de

SIETE PROPOSICIONES:

1. Las infraestructuras no proponen edificios concretos en lugares dados, sino la construcción del lugar mismo. Las infraestructuras preparan el terreno para construcciones futuras, así como las condiciones para futuros eventos. Sus principales modos de operación son: 1) La división, asignación y construcción de superficies; 2) La provisión de servicios para sustentar futuros programas; 3) El establecimiento de redes de movimiento, comunicación e intercambio. El medio propio de las infraestructuras es la geografía.

2. Las infraestructuras son flexibles y anticipatorias. Operan en el tiempo y están abiertas al cambio. Al especificar lo que debe quedar fijo y lo que está sujeto a cambio, las infraestructuras pueden ser a un tiempo específicas e indeterminadas. Trabajan por medio del gobierno y el cultivo, transformándose lentamente para adaptarse a condiciones cambiantes. No progresan hacia un estado predeterminado (tal y como ocurre con las estrategias de los planes generales), pero evolucionan constantemente dentro de un impreciso envoltorio de restricciones.

3. La obra de infraestructura reconoce la naturaleza colectiva de la ciudad, y permite la participación de múltiples autores. Las infraestructuras proporcionan una dirección para obras futuras no a través de la implementación de normas y códigos (desde arriba hacia abajo), sino fijando puntos de conexión, acceso y estructura a los servicios (desde abajo hacia arriba). Las infraestructuras crean un campo controlado en el cual distintos arquitectos y diseñadores pueden contribuir, pero dentro de determinados límites técnicos e instrumentales. Las infraestructuras, en sí mismas, operan estratégicamente, pero dan pie a la improvisación táctica.

4. Las infraestructuras encuentran acomodo para las variaciones locales sin perder la continuidad general. En el diseño de autopistas, puentes, canales y acueductos, por ejemplo, existe un amplio catálogo de estrategias para absorber irregularidades del terreno (codos, viaductos, esclusas, etc.), las cuales se emplean con imaginación para acomodar condiciones existentes sin alterar la continuidad funcional. Sin embargo conviene destacar que, por defecto, la característica de las infraestructuras es

la regularidad -en el desierto la autopista es recta. Las infraestructuras son, por encima de todo, pragmáticas. Despreocupado por la regularidad (ideal) o por la irregularidad (disyuntiva), el diseñador de infraestructuras es libre de emplear cualquiera estrategia aplicable a la circunstancia particular.

5. Aunque estáticas en sí mismas, las infraestructuras organizan y dirigen sistemas complejos de flujos, movimientos e intercambio. No sólo proporcionan una red de caminos, sino también una serie de controles que regulan el flujo a través de esclusas, pasos y válvulas. Por tanto, es un error pensar de un modo utópico, que las infraestructuras permiten obtener nuevas cotas de libertad, o que hay una posibilidad de obtener una ganancia neta por medio de nuevas redes. Lo que parece crucial es la cantidad de juego introducido en el sistema: ranuras sin ocupar, espacio libre para desarrollos no anticipados. Esto también introduce la cuestión de la descripción formal de los sistemas de infraestructuras: las infraestructuras tienden a ser jerárquicas y arbóreas; sin embargo hay efectos de escala -un