

**As I leaned against the concrete balcony I became aware that an immense silence hung over the landscape around me. By a rare freak of flight control no aircraft were landing or taking off from the airport runways [...] Looking closely at this silent terrain, I realized that the entire zone which defined the landscape of my life was now bounded by a continuous artificial horizon, formed by the raised parapets and embankments of the motorways and their access roads and interchanges. These encircled the vehicles below like the walls of a crater several miles in diameter. The silence continued.\***

**J.G. Ballard, Crash**

### Parainfraestructures

Tota infraestructura, com a element pertanyent a la configuració social del territori, forma part d'un camp invisible, un àmbit situat més enllà del context físic immediat i tangible. Els ports, les terminals i les xarxes són suports vitals per a les nostres economies. No obstant això, la creixent velocitat i la ràpida transformació dels nostres hàbits i formes de consum també han evidenciat la fragilitat dels vincles existents entre la naturalesa del consum –immaterial i canviant– i el seu suport físic, la qual cosa fa cada vegada més urgent la necessitat de reflexionar sobre les conseqüències atribuïbles a la diferència de tempos entre l'arquitectura i les fluctuacions del mercat, entre allò que és material i allò que és volàtil.

Durant bona part del segle passat, l'arquitectura i l'urbanisme van perpetuar la representació heroica de les infraestructures. No era pas un edifici el que apareixia en primer plànol a la sobrecoberta d'*Space, Time & Architecture*\*\* , sinó un nus viari, de la mateixa manera que l'*strip* de Las Vegas va ser emblema del paradigma postmodern. Aquesta concepció infraestructural es va posar en dubte durant la dècada dels seixanta i setanta, quan alguns experiments van reivindicar, no sense una certa ingenuïtat, la possibilitat d'una arquitectura instantània capaç d'evidenciar la disfunció existent entre la vida útil, la producció i el consum de les infraestructures.

Ens sembla que és moment de repensar un model infraestructural en què els riscos d'obsolescència augmenten cada vegada més de pressa. Aquesta hauria de ser, precisament ara, una de les tasques dels arquitectes: reivindicar i domesticar un marc que habitualment ha quedat desplaçat del seu àmbit d'acció.

Conscients de l'escassetat de recursos, és moment de reactualitzar i reprogramar, des dels marges, els rígids models del passat mitjançant infraestructures flexibles i allunyades de tota retòrica.

### Parainfraestructuras

Toda infraestructura, en cuanto elemento perteneciente a la configuración social del territorio, forma parte de un campo invisible, un ámbito más allá del contexto físico inmediato y tangible. Los puertos, terminales y redes son soportes vitales para nuestras economías. Sin embargo, la creciente velocidad y la rápida transformación de nuestros hábitos y formas de consumo han evidenciado también la fragilidad de los vínculos que existen entre su naturaleza –inmaterial y cambiante– y su soporte físico, haciendo cada vez más urgente la necesidad de reflexionar sobre las consecuencias atribuibles a la diferencia de tempos entre la arquitectura y las fluctuaciones del mercado, entre lo material y lo volátil.

Durante buena parte del siglo pasado, la arquitectura y el urbanismo siguieron perpetuando la representación heroica de las infraestructuras. En la sobrecubierta de *Space, Time & Architecture*\*\* no aparecía en primer plano un edificio, sino un nudo viario, del mismo modo que el *strip* de Las Vegas fue emblema del paradigma posmoderno. Esta concepción infraestructural se puso en entredicho durante la década de los sesenta y setenta, cuando algunos experimentos reivindicaron, no sin cierta ingenuidad, la posibilidad de una arquitectura instantánea capaz de evidenciar la disfunción que existe entre la vida útil de las infraestructuras, su producción y su consumo.

Nos parece que es momento de repensar un modelo infraestructural cuyos riesgos de quedar obsoleto aumentan cada vez más deprisa. Esta debería ser, precisamente ahora, una de las tareas de los arquitectos: reivindicar y domesticar un marco que habitualmente ha quedado desplazado de su ámbito de acción.

Conscientes de la escasez de recursos, es momento de reactualizar y reprogramar, desde los márgenes, los rígidos modelos del pasado mediante infraestructuras flexibles alejadas de toda retórica.

### Parainfraestructures

Any infrastructure, as an element belonging to the social configuration of territory, is part of an invisible field, a realm beyond its immediate, tangible, physical context. Ports, terminals, and networks are vital supports for our economies. Yet the increasing speed and the breadth of change of our habits and forms of consumption has revealed the fragility of the links between the immaterial, shifting nature of infrastructures and their physical support, as well as the urgency of reflecting on the consequences that can be attributed to the different tempos of architecture and market fluctuations, the disjuncture between material and fleetingness.

Throughout the better part of the past century, architecture and urbanism continued to perpetuate the heroic representation of infrastructure. The cover of *Space, Time & Architecture*\*\* features a highway roundabout instead of a building, and the Las Vegas Strip was an emblem of the postmodern paradigm. This infrastructural conception was called into question in the 1960s and 1970s, as experimental practices reclaimed, not without a certain naïveté, the possibility of an instant architecture that would be capable of revealing the dysfunctional rifts between the useful life of infrastructures, their production, and their consumption.

We believe it is time to rethink an infrastructural model at risk of quickly becoming obsolete. This should be, particularly in our days, a vital task for architects: vindicating and domesticating a framework for action they have habitually been sidelined from.

Aware of our scarce resources, it is time to re-program the rigid models of the past, from the margins, designing flexible infrastructures free from rhetoric.

\*\*"En inclinar-me sobre el parapet de ciment, vaig adonar-me que un silenci immens planava sobre el paisatge. Per alguna estranya circumstància, cap avió estava a punt d'aterrar o enlairar-se a les pistes de l'aeroport. [...] Examinant amb atenció aquest regne silenciós, que era el paisatge de la meua vida, vaig advertir que em trobava delimitat per un horitzó invariablement artificial, parapets elevats, terraplens, rampes d'accés, entroncaments d'autopistes. Els vehicles estaven allà tancats com entre les parets d'un cràter de diversos quilòmetres de circumferència. El silenci continuava." J.G. Ballard, *Crash*

\*\*"Al inclinarme sobre el parapeto de cemento advertí que un silencio inmenso se cernía sobre el paisaje. Por alguna extraña circunstancia, ningún avión estaba a punto de aterrizar o despegar en las pistas del aeropuerto. [...] Examinando con atención este reino silencioso, que era el paisaje de mi vida, advertí que estaba ahora delimitado por un horizonte invariablemente artificial, parapetos elevados, terraplenes, rampas de acceso, empalmes de autopistas. Los vehículos estaban allí encerrados como entre las paredes de un cráter de varios kilómetros de circunferencia. El silencio continuaba." J.G. Ballard, *Crash*. Traducción de Francisco Abelenda, Ed. Minotauro, 2008.

\* J.G. Ballard, *Crash*, London, Vintage, 1995.

\*\* Sigfried Gideon, *Space, Time and Architecture, the Growth of a New Tradition*, Cambridge, Harvard University, 1941.