

CONVIDAT

Autor
David Gissen

CODI 26212

CONVIDAT QUADERNS #263

"Autovia Cross-Bronx" David Gissen amb Victor Hadjikyriacou, autor del render, 2011. Serà inclosa en l'exposició *Futurs dels paisatges: instruments, dispositius i invencions arquitectòniques*, Museu d'Art de Nevada (13 d'agost de 2011-12 de febrer de 2012). Imatge de fons cortesia d'Andrew Moore: "Autovia Cross-Bronx, vista est, al viaducte de l'avinguda Jerome a la nit, 2006".

"Autovia Cross-Bronx" David Gissen con Victor Hadjikyriacou, autor del render, 2011. Será incluida en la exposición *Futuros de los paisajes: instrumentos, dispositivos e invenciones arquitectónicas*, Museo de Arte de Nevada (13 de agosto de 2011-12 de febrero de 2012). Imagen de fondo cortesia de Andrew Moore: "Autovia Cross-Bronx, vista este, en el viaducto de la avenida Jerome por la noche, 2006".

"Cross-Bronx Expressway" David Gissen with Victor Hadjikyriacou, renderer, 2011. To be included in the exhibition *Landscape Futures: Instruments, Devices and Architectural Inventions*, Nevada Museum of Art (August 13, 2011-February 12, 2012) Background image, courtesy of Andrew Moore: "Cross-Bronx Expressway, View East at the Jerome Avenue Overpass at Night, 2006".



DAVID GISSEN

—
PRESERVACIÓ
D'INFRAESTRUCTURES

—
PRESERVACIÓN DE
INFRAESTRUCTURAS

—
INFRASTRUCTURE
PRESERVATION

Durant gairebé vint anys diferents crítics, teòrics i escriptors van presentar les “infraestructures” com un tipus de nexa organitzacional, ecològic i informacional que es mou entre, a través i per sota dels edificis. Aquests poetes de ponts, canonades, vies i xarxes lloen sistemes –sovint menystinguts– que connecten les ciutats amb els seus habitants. La seva feina continua inspirant pràctiques arquitectòniques i urbanes que actuen a una escala infraestructural, és a dir, pràctiques que intervenen mitjançant la reconstrucció dels paisatges burocràtics, naturals i informacionals que transformen poblacions en ciutats.

Per més interessant que sigui i continuï sent aquesta feina, va ser la tesi de llicenciatura de 2005 d'un estudiant de preservació històrica de la Universitat de Columbia, anomenat Michael Caratzas, la que em va fer pensar en la infraestructura d'una manera realment nova. El projecte era una proposta de “preservació històrica” de l'autovia Cross-Bronx a Nova York. Per a aquells que no estan familiaritzats amb l'autovia, va ser la famosa obra mestra de Robert Moses i el seu equip d'obres públiques. La via, acabada el 1955, va desplaçar milers de persones i va esventrar diversos barris populars del Bronx que van perdre els seus espais i carrers més cèntrics. Molts continuen pensant en aquesta com una de les vies més espantoses de Nova York i potser dels Estats Units.

En la seva proposta de preservació, Caratzas suggereix que ara aquest tipus de xarxes d'infraestructures poden ser vistes com a construccions històriques. Va desenvolupar una visió “històrica” dels possibles passats que podrien ser recuperats dins una societat en xarxa o una cultura en xarxa, és a dir, una esfera social definida per relacions amb i a les xarxes. La preservació de l'autovia Cross-Bronx és una idea fascinant perquè adopta l'aparell discursiu de la preservació, que s'utilitza habitualment en referència a edificis o paisatges construïts, i l'adapta a un vast sistema d'infraestructures que resulta difícil contemplar amb una consciència històrica. L'autovia Cross-Bronx és un tram d'autopista sense límits clars, impregnada tant d'una bellesa inadvertida com dels aspectes desagradables més obvis. Pel fet que és un vial, tendim a pensar-hi com un lloc que exigeix millores constants. Com es pot preservar i millorar al mateix temps un sistema vial?

Caratzas assenyala, potser més concretament, que la construcció de sistemes d'infraestructures en general, autopistes, i l'autovia Cross-Bronx en particular, sovint destrueixen barris i edificis històrics. Són l'encarnació de l'antipreservació. Tendim a veure aquestes autopistes de mitjan segle tan sospitosament que es troben fora d'aquest àmbit que anomenem cultura. Recentment, alguns historiadors i comissaris han documentat i posat de manifest les evidents capacitats espacials de l'autovia Cross-Bronx, així com d'altres projectes de Moses a Nova York. En exposicions museogràfiques encara elogiem amb seguretat i nostàlgia el treball de gent com Moses. En aquest context, observant una maqueta, es pot apreciar el veritable poder i horror del que va succeir amb una mentalitat històrica que és més conciliadora que sublim. La Cross-Bronx és on Robert Moses va decidir “brandar el matxet” per desplaçar milers

Durante casi veinte años de teoría de la arquitectura, varios críticos, teóricos y escritores presentaron las “infraestructuras” como un tipo de nexa organizacional, ecológico e informacional que se mueve entre, a través y por debajo de los edificios. Estos poetas de puentes, tuberías, vías y redes elogian los sistemas –a menudo pasados por alto– que conectan las ciudades con sus habitantes. Su trabajo continúa inspirando prácticas arquitectónicas y urbanas que actúan a una escala infraestructural, es decir, prácticas que intervienen mediante la reconstrucción de los paisajes burocráticos, naturales e informacionales que transforman poblaciones en ciudades.

Por más interesante que sea y siga siendo este trabajo, fue la tesis de licenciatura de 2005 de un estudiante de preservación histórica de la Universidad de Columbia, llamado Michael Caratzas, lo que me hizo pensar en la infraestructura de una manera realmente nueva. El proyecto era una propuesta de “preservación histórica” de la autovia Cross-Bronx en Nueva York. Para aquellos que no están familiarizados con la autovia, fue la famosa obra maestra de Robert Moses y su equipo de obras públicas. La vía, terminada en 1955, desplazó a miles de personas y destruyó varios barrios populares del Bronx, quitándoles sus espacios y calles más céntricos. Muchos siguen pensando en esta como una de las vías más espantosas de Nueva York y tal vez de Estados Unidos.

En su propuesta de preservación, Caratzas sugiere que ahora este tipo de redes de infraestructuras pueden ser vistas como construcciones históricas. Desarrolló una visión “històrica” de los posibles pasados que podrían ser recuperados dentro de una sociedad en red o una cultura en red, es decir, una esfera social definida por relaciones con y en las redes. La preservación de la autovia Cross-Bronx es una idea fascinante porque toma el aparato discursivo de la preservación, que se utiliza habitualmente en referencia a edificios o paisajes contruidos, y lo adapta a un vasto sistema de infraestructuras que resulta difícil contemplar con una conciencia històrica. La autovia Cross-Bronx es un tramo de autopista sin límites claros, impregnada tanto de una belleza inadvertida como de los aspectos desagradables más obvis. Debido a que es un vial, tendemos a pensar en ella como un sitio que exige mejoras constantes. ¿Cómo se puede preservar y mejorar al mismo tiempo un sistema vial?

Caratzas señala, quizás más concretamente, que la construcción de sistemas de infraestructuras en general, autopistas, y la autovia Cross-Bronx en particular a menudo destruyen barrios y edificios históricos. Son la encarnación de la anti-preservación. Tendemos a ver estas autopistas de mediados de siglo tan sospechosamente que se encuentran fuera de ese ámbito que llamamos cultura. Recientemente, algunos historiadores y comisarios han documentado y puesto de manifiesto las evidentes capacidades espaciales de la autovia Cross-Bronx, así como de otros proyectos de Moses en Nueva York. Sin embargo, en exposiciones museográficas, elogiamos con seguridad y nostalgia el trabajo de gente como Moses. En este contexto, observando una maqueta, se puede apreciar el verdadero poder y horror de lo que ocurrió con una mentalidad històrica que es más apaciguadora

Within the past twenty years, various architectural theorists, critics, and writers advanced “infrastructure” as a type of organizational, ecological and data-ridden glue that moves through, under and between buildings. These poets of bridges, water pipes, roadways, and data networks, write choruses to the often-overlooked systems that lace together cities and their subjects. Their work continues to inspire architectural and urban practices that work at an infrastructural scale, which is to say, practices that operate by reconstructing the bureaucratic, natural and information landscapes that transform settlements into cities.

As interesting as this work is and continues to be, it was a Columbia University student of historical preservation named Michael Caratzas, whose 2005 graduate thesis made me think about infrastructure in truly new ways. The project was a proposed “historic preservation” of the Cross-Bronx Expressway in New York City. For those not familiar with the Expressway, it was the notorious masterwork of Robert Moses and his public works force. The roadway, finished in 1955, displaced thousands and gutted several lively working-class neighborhoods in the Bronx of their most central spaces and streets. Many continue to think of this as one of the most awful roadways in New York, if not the United States.

In his proposed preservation, Caratzas suggests that these types of infrastructural networks can now be viewed as historical constructs. He has developed a “historical” vision of the possible pasts that might be recovered within a network society or a network culture — ie a social sphere defined by relationships to and within networks. A preservation of the Cross-Bronx Expressways is a fascinating idea because it takes the discursive apparatus of preservation, which is often used for buildings or built landscapes, and directs it into a vast infrastructural system that is difficult to contemplate with a historical consciousness. The Cross Bronx Expressway is a stretch of highway without clear boundaries; it is filled with both a difficult beauty and the more obvious unpleasanties. Because it is a roadway, we tend to think of it as a site demanding constant upgrades. How does one simultaneously preserve and upgrade a roadway system?

Perhaps more to the point, Caratzas notes that the construction of infrastructural systems generally, highways more directly, and the Cross-Bronx expressway more particularly, often destroyed historical neighborhoods and buildings. They are anti-preservation incarnate. We tend to view these mid-century highways as so suspect that they are outside of that realm we call culture. A few historians and curators recently historicized and focused upon the spatial power evident in the Cross-Bronx Expressway and Moses' other New York City projects. Yet, we safely and nostalgically celebrate the work of people such as Moses in museum exhibitions. In this context, looking at a model, the true power and horror of what was staged can be appreciated with a historical mentality that is more pacifying than sublime. The Cross-Bronx is where Robert Moses decided to “swing the meat ax” — displacing thousands and destroying entire precincts of the City for this stretch of highway.

de persones i destruir barris sencers de la ciutat per a aquest tram d'autopista.

Em vaig inspirar en part en la tesi de Caratzas quan vaig produir la imatge que acompanya aquest breu assaig. Aquesta imatge és part d'una sèrie encarregada pel Centre per al Medi Ambient del Museu d'Art de Nevada i el seu comissari invitat, Geoff Manaugh. L'exposició *Futurs del paisatge* invita arquitectes, paisatgistes, artistes i historiadors a imaginar el paisatge futur des del seu particular i privilegiat punt de vista disciplinari i teòric. La imatge és part d'una contribució que planteja com pensarem i veurem els paisatges històrics en el futur.

La imatge, juntament amb altres de la sèrie, reconfigura el tipus de llums, vitrines, podis i bastides utilitzats per protegir i visualitzar els objectes històrics: la sèrie de coses que envolten un lloc com la sala Dendur al Museu Metropolità d'Art de Manhattan. Normalment, aquest tipus d'il·luminació s'utilitza per contemplar objectes i la vida no humana en museus o zoològics, tot i que la seva presència passa generalment desapercebuda. Aquest entramat de material museològic (llums, podis, vitrines) transforma coses en objectes del nostre interès. En aquest cas, un marc museològic, historicista, se cenyeix sobre la ferida creada per l'autovia Cross-Bronx i el barri que l'envolta. Reconfigura l'autopista il·luminant, en comptes del trànsit rodat, l'autopista mateixa com una totalitat física, com una cosa per ser contemplada. També emfasitza els residus enjardinats del projecte. Els llums comencen a presentar la Cross-Bronx com un objecte històric tant com una xarxa organitzativa o un sistema. Aquesta imatge no és una incitació explícita a la preservació, com fa Caratzas en la seva tesi. Tanmateix, suggereix per descomptat la presència d'una mentalitat de preservació en aquest lloc. Però és encara més significatiu i, igual que Caratzas, comença a suggerir que puguin ser els comissaris, els conservadors i els historiadors –i no els enginyers– els qui comencin a recuperar les infraestructures dels Estats Units a la vegada com a objecte i com a idea. Això, al seu torn, transforma el que entenem com a infraestructures i història.

que sublime. La Cross-Bronx es donde Robert Moses decidió “blandir el machete” desplazando a miles de personas y destruyendo barrios enteros de la ciudad para este tramo de autopista.

Me inspiré en parte en la tesis de Caratzas cuando produjo la imagen que acompaña a este breve ensayo. Esta imagen es parte de una serie encargada por el Centro para el Medio Ambiente del Museo de Arte de Nevada y su comisario invitado, Geoff Manaugh. La exposición *Futuros del paisaje*, invita a arquitectos, paisajistas, artistas e historiadores a imaginar el paisaje futuro desde su particular y privilegiado punto de vista disciplinar y teórico. La imagen es parte de una contribución que plantea cómo vamos a pensar y ver los paisajes históricos en el futuro.

La imagen, junto a las otras de la serie, reconfigura el tipo de luces, vitrinas, podios, postes y andamios utilizados para proteger y visualizar los objetos históricos: la serie de cosas que rodean algo como la sala Dendur en el Museo Metropolitano de Arte de Manhattan. Este tipo de iluminación se utiliza normalmente para contemplar objetos y la vida no humana en museos o zoológicos, aunque su presencia pase generalmente desapercebida. Este entramado de material museológico (luces, podios, vitrinas) transforma cosas en objetos de nuestro interés. En este caso, un marco museológico, historicista, se ciñe sobre la herida creada por la autovía Cross-Bronx y el barrio que la rodea. Reconfigura la autopista iluminando, en lugar del tráfico rodado, la propia autopista como una totalidad física, como algo para ser contemplado. También enfatiza los residuos ajardinados del proyecto. Las luces comienzan a presentar la Cross-Bronx como un objeto histórico tanto como una red organizativa o sistema.

Esta imagen no es una incitación explícita a la preservación, como hace Caratzas en su tesis. Sin embargo, sugiere desde luego la presencia de una mentalidad de preservación en este lugar. Pero es aún más significativo y, al igual que Caratzas, empieza a sugerir que puedan ser los comisarios, los conservadores y los historiadores –y no los ingenieros– quienes empiecen a recuperar las infraestructuras de Estados Unidos como objeto e idea al mismo tiempo. Esto, a su vez, transforma lo que entendemos por infraestructuras e historia.

Caratzas's thesis inspired the image that accompanies this brief essay. This image is part of a series commissioned by The Nevada Museum of Art's Center for the Environment and its guest curator, Geoff Manaugh. The exhibition — *Landscape Futures* — invited architects, landscape architects, artists, and historians to envision the future landscape from their particular disciplinary and theoretical vantage point. The image is part of a contribution that examines how we might think about and see historical landscapes in the future.

The image, and the others in the series, depict various reconfigurations of the type of lights, vitrines, podia, stanchions, and scaffolds used to protect and visualize historical objects. This is the skein of material that surrounds something like the Dendur Room in the Metropolitan Museum of Art in Manhattan. We encounter this type of lighting when we contemplate objects and non-human life in museums or zoos, although generally unaware of its presence. This web-work of museological stuff — lights, podia, vitrines — transforms stuff into objects of our interest. Here, a museological, historicizing framework is laced into the wound created by the Cross-Bronx Expressway and the surrounding neighborhood. It reconfigures the illumination of the highway away from roadway traffic and more towards the highway as a physical totality — as something to be contemplated. It also emphasizes the landscaped residues of the project. The lights begin to announce the Cross-Bronx as a historical object, as much as an organizational network or system.

This image is not an explicit call for preservation, in the manner of Caratzas's thesis. However it certainly suggests the presence of a preservation mentality within this place. But more significantly, and like Caratzas, it begins to suggest that it may be the curators, preservationists, and historians — and not the engineers — that begin to recuperate the United States' infrastructure both as a thing and an idea. This in turn, transforms what we understand both infrastructure and history to be.