El oportunismo infraestructural
o cómo reinfraestructurar la megaestructura

El proyecto surge tras una experiencia personal en la India, y nace de la inquietud respecto a la gestión y el desarrollo un tipo de proyectos, en los que una estructura de carácter cuasi-titánico se posa sobre una ciudad altamente consolidada, alterando radicalmente su perfil y su morfología.

Desde el proyecto se las denomina estructuras fast- haciendo una referencia a su condición de solución inmediata, a un problema muy concreto, pero que terminan por convertirse en una gran infraestructura, totalmente cerrada, que impide una visión global de los problemas para proporcionar soluciones integradas. En este sentido, estas estructuras fast- son equiparables a la otra solución fast- de la que habla el proyecto, los vertederos, que comparten con ellas este carácter de inmediatez y de resolución cortoplacista a un problema.

El caso de estudio es Ahmedabad, el Ayuntamiento de la ciudad promueve la construcción de una infraestructura elevada de metro que recorrerá la ciudad de este a oeste en superficie y a lo largo de 19Km.
El desafío último del proyecto es la transformación de esta megaestructura, cerrada e ineficiente en términos relacionales entre su función y presencia urbana, en un sistema abierto y flexible desde la reinfraestructuración, es decir integrando un programa muy claro de transporte y gestión de residuos, que permite, en última instancia, la desaparición del vertido descontrolado y la minimización o eliminación de la huella de carbono derivada del transporte de los mismos.

Se elige uno de los sectores para un desarrollo pormenorizado que parte de la escala más pequeña, una familia, hasta programar toda una red de recogida puerta a puerta y transporte de residuos, incorporando al diseño los medios de transporte propios y los radios de acción de cada uno de ellos.

El proyecto debería ser premiado puesto que se concibe desde el inicio como una herramienta de articulación que opera entre las escalas de lo arquitectónico y lo urbano, resolviendo condiciones de ambas disciplinas. Trabajando, a su vez, entre la forma definida y la abstracción:

> Por un lado, se tratará de un sistema de flujos, que se materializa a través de un planeamiento urbano y una forma arquitectónica destinada a la canalización de la energía y la materia, en este caso, residuos y agua.
>
> Por otro lado, busca establecer las condiciones para la creación del lugar y en este sentido, el proyecto se define como estratégico.

Se toma la decisión proyectual de generar una nueva línea de cornisa, a través de un nuevo plano horizontal, que no es de carácter público. No se trata de una vía elevada, puesto que el proyecto en ningún momento pretende competir con la calle, expresión más genuina de movilidad y lugar de lo colectivo y el encuentro, ni trasladarla a esta nueva cota, sino todo lo contrario, busca intensificar y densificar programáticamente, la actividad en el plano del suelo, para después vincularse a él en determinados puntos de intensidad, en los que se produce un intercambio de alguno de los agentes que intervienen en el sistema; personas, basuras, agua o energía.

El oportunismo es el hilo conductor del proyecto, sin embargo una de las grandes preocupaciones, siempre es la contextualización de esta infraestructura genérica y prefabricada, es decir, la búsqueda intencionada de una vinculación social, funcional y material del proyecto al lugar en el que se implanta:
Para ello se estudian las condiciones climáticas, elaborando el proyecto desde las condiciones climáticas locales maximizando los beneficios higrotérmicos y energéticos que se generan en la estación de lluvias y en la estación seca.

El proyecto responde a las necesidades sociales, proponiendo una alternativa a la economía de la basura que ocupa, en Ahmedabad, a más de 80.000 trabajadores informales.
Atiende también a las necesidades urbanas, respondiendo con un planeamiento a la imposición del metro elevado.

Y comprende la materialidad, como elemento contextualizador, haciendo que el proyecto se entienda, en gran medida, desde la construcción. Desde la incorporación de elementos arquitectónicos locales, como los captadores de viento, y la presencia de materiales cerámicos y aparejos locales que relacionan ambas cotas y terminan por generar una gran celosía elevada que redime a la megaestructura de metro de su carácter genérico.