El proyecto *Potteries Thinkbelt* de Cedric Price fue primero publicado en una revista de sociología y antropología antes que en una revista de arquitectura. Aquella imagen mítica con una perspectiva desde el interior de la cabina fue la portada de *New Society* editada por Paul Barker, el mismo que posteriormente junto con Cedric Price, Reyner Banham y Peter Hall redactarían el anti-manifiesto *Non-plan*. Quizás el principal motivo de su publicación en una revista de sociología radicaba en el carácter educativo del proyecto tanto por su programa como por su capacidad de regenerar un territorio que había perdido la riqueza de años atrás debido a la obsolescencia de las fábricas de cerámica existentes.

El proyecto que desarrolla una infraestructura fluvial nos remite a una situación similar a la que proponía Cedric Price en el proyecto anterior: la recuperación de un canal obsoleto y sin uso en el degradado barrio de Bijlmermeer, Amsterdam. Pero su recuperación se plantea desde diversas estrategias: la rehabilitación paisajística de las riberas del canal, la recuperación del canal como una infraestructura productiva y la reconfiguración de la estructura urbana de Bijlmermeer a partir de este nuevo sistema. Todo para mejorar el entorno social y mejorar la calidad de vida de un tipo de habitante con capacidades limitadas y desfavorecido a lo largo del tiempo.

Para que el canal se transforme en una infraestructura fluvial se propone un sistema de esclusas que lo hagan navegable con determinados tipos de barcos-transporte-modificadores dependiendo de su calado y eslora. El corazón o germen de esta infraestructura radica en una estructura que se autoconstruye y que alimenta al resto del canal.

La evolución del proyecto y del germen a lo largo del tiempo y su capacidad no sólo para montarse y desmontarse sino también para caducar dotan al proyecto de una cierta condición priceniana. El edificio germen está diseñado para auto-construirse y como tal ampliarse y desmontarse. Un proyecto que como proponía Stan Allen en su artículo “Mat Urbanism” se encuentra indisolublemente ligado a su escala con el territorio y a su condición extensiva. Entrañaría una gran dificultad separar la arquitectura de la infraestructura del canal en el proyecto propuesto.

Destacar la complejidad del Proyecto Fin de Carrera *Infraestructura fluvial de crecimiento urbano para la regeneración y el abastecimiento del Bijlmermeer*, un proyecto internacional desarrollado tanto en el departamento urbanístico de la Universidad de Aachen (RWTH) como en la Universidad de Álcala, que no sólo se aborda desde muy diversas escalas sino también desde muy diversas estrategias de ocupación del territorio para cada una de estas escalas. Creando además una infraestructura tecnológica innovadora que tiene como principal objetivo crear las herramientas necesarias para transformar la ciudad en beneficio de la sociedad.

Por esto y mucho más creo que el Proyecto aquí expuesto merece el Primer Premio de PFC Coam 2015. A su vez me gustaría recordarles dos frases célebres de Cedric Price:

"Las ciudades existen para los ciudadanos, y si no funcionan para los ciudadanos, mueren"
"La arquitectura debe tener poco que ver con la resolución de problemas, sino que debe crear las condiciones deseables y las oportunidades que hasta ahora parecían imposible"

Madrid, 29 de julio de 2015



Alejandro Martín Barreiro