

CENTRAL PRAT

Territori Prat Nord.

Prat Nord conté potencialment tots els elements de la condició urbana contemporània. L'objectiu fonamental del projecte ha consistit en definir l'estratègia per identificar aquest element i a la vegada convertir-lo en una part integrada a la dinàmica de l'àrea central metropolitana de Barcelona. La reconeguda força del conjunt urbà barceloní rau en el seu teixit urbà continu, que no és un apedaçat qualsevol de parts especiatlitzades temàticament si no ben al contrari, poseeix un caràcter poderós que obté la seva energia en la xarxa d'infraestructures sobre la que es disposa. En aquest aspecte, Diagonal i Gran Via juguen un paper fonamental. I Prat Nord s'encarregarà de que la prolongació de la Gran Via en l'àrea de projecte, reforci aquest rol estructural. A aquest encaix estructural cal afegir els aspectes geogràfic / paisatgístics que singularitzen el lloc: La proximitat de l'aeroport, el Riu Llobregat, i la plana deltaica enmarcada per la presència dels turons: Sant Ramon a la Serra del Garraf cap a Ponent, el Tibidabo a la Serralada de Collserola cap al Nord i Montjuïc a Llevant.

Central Prat - Central Parc.

La primera gran millora que els ciutadans d'El Prat obtindran amb el soterrament de l'autovia de Castelldefels, és que la seva ciutat no s'acabarà allà. Ara, qualsevol pratenc, tot caminant pel Carrer Major, ha d'aturar-se en sec a l'autovia o pujar i baixar per una incòmoda passera per passar a l'altre costat. Amb el projecte que Central Prat proposa no només s'eliminarà l'entrebanc sinó que a més a més s'arribarà al Parc Central de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. El parc serà l'hereu d'una estructura agrícola amb unes traces molt definides i un sòl molt fèrtil que convé protegir i preservar. Un parc frondós com la Devesa de Girona amb arbres que, gràcies a la proximitat de les aigües freàtiques, podran arribar a tenir una alçada superior als 40 metres. Les 70 ha. de superfície, que connecten amb el Parc Fluvial del Llobregat, no tindran únicament un bosc frondós de ribera, sinó que albergaran un gran club esportiu i la major superfície d'horts familiars urbans de l'entorn, hereus de l'estructura agrícola precedent. Un parc pels pratencs que gaudiran la resta de ciutadans de l'Àrea Central Metropolitana de Barcelona.

Una ciutat pel segle XXI.

La ciutat del segle XXI serà una ciutat que es construirà per projectes. És a dir, per peces separades, desenvolupada per promotors diferents. Queden enrere les imatges del segle XIX, on un dibuix d'eixample podia perdurar i anar-se realitzant en el transcurs del temps. Central Prat proposa un projecte flexible i que es pugui anar adaptant als canvis econòmics, polítics, estètics, etc. Per a dur a terme aquest plantejament conceptual es proposen dues àrees clarament diferenciades. Un barri d'eixample que s'enmiralla en el desenvolupament urbà del Prat existent. I un barri de programa metropolità que integra els espais comercials i productius que reclama l'estrategia urbana contemporània. Aquests dos barris no han d'entendre's com a sectors diferents estrictament, si no que venen relligats per l'organització dels espais públics, tan del parc com de la xarxa urbana viària.

Prat Nord.

A l'altre costat del Parc Central, on quedi reflexat tot el bon fer de l'urbanisme europeu dels darrers anys: una densitat adequada, barreja d'usos, transport públic, incorporació de les traces del paisatge agrícola preexistents, etc.

Reserva Estratègica Metropolitana.

A la vora de l'aeroport, serà la part de ciutat més avantguardista. És la ciutat que ha d'acollir els centres comercials, les oficines, els centres productius i una petita part d'habitatges. Necessita grans superfícies i bona connexió amb el tràfic rodat metropolità. S'ha procurat que les grans superfícies de les cobertes enjardinades també puguin ser aprofitables: algunes parts públiques i amb un recorregut per a vianants que enllaci amb el Parc Central. A més a més, tecnològicament parlant, les cobertes hauran de ser productives aprofitant la seva gran extensió amb la col·locació de panells solars.

Evidentment, aquesta ciutat del segle XXI es fa per parts i per projectes diferents tot respectant una idea inicial generadora. Al Prat Nord es pensa en un 80% del sostre dedicat a habitatge i un 20% a la resta d'usos urbans. A la Reserva Estratègica les proporcions s'inverteixen. Aquestes dues parts clarament diferenciades del projecte obeeixen a un altre plantejament estratègic: velocitats diferents. El món de la promoció d'habitatge no té res a veure amb el de promoció d'oficines o el d'activitats comercials i productives.

Domesticant autopistes.

Si es vol que el Prat Nord sigui veritablement una nova part de la ciutat d'El Prat cal esmenar alguns errors del passat que l'han malmès i impedeixen que allí s'hi pugui desenvolupar una veritable ciutat el dia de demà. Central Prat proposa el desmantellament de l'actual enllaç d'autopistes a tres nivells que es troba a l'autovia de Castelldefels a Sant Boi. Amb la construcció de la Pota Sud de la Ronda de Dalt aquest enllaç és innecessari ja que els seus moviments es poden fer per les autopistes que envolten l'àrea de projecte. Per tal de poder obtenir els ingressos necessaris per a executar les obres d'adequació de les autopistes al nou entorn urbà es proposa incrementar el sostre inicial previst de 1.330.000 m² en un 15% per tal de poder fer front a aquestes despeses extraordinàries.

Central Prat serà Eco – lògic.

Una extensió d'El Prat que es planteja en termes tan ambiciosos no pot descuidar cap detall. Als estàndards de qualitat urbana que planteja la legislació vigent, s'hi afegiran les darreres innovacions tecnològiques en serveis urbans i la racionalització del seu funcionament per tal de procurar que es comporti com un organisme respectuós amb el medi on es troba.

Tot això no vol dir que Central Prat sigui més car perquè, si així fos, no el voldria construir ningú. Les dades de l'estudi econòmic demostren que la repercussió per m² construït es troba entre les habituals del sector immobiliari (entre 70 euro/m² de repercussió per al sostre d'habitatge públic i 400 pel sostre d'habitatge privat).



Central Prat. Plànol general.

MEMÒRIA DESCRIPTIVA. EL LLOC pàg. 7

Context metropolità	pàg. 8
El lloc del projecte	pàg. 12

MEMÒRIA JUSTIFICATIVA. CENTRAL PRAT pàg. 15

Què és? pàg. 17

La ciutat del segle XXI	pàg. 18
Estructura urbana	pàg. 22
Verd	pàg. 24
Prat Nord	pàg. 30
Reserva Estratègica Metropolitana	pàg. 34

Com es fa? pàg. 41

Sobre accesibilitat i vialitat	pàg. 42
Fent-ho possible	pàg. 46
Qualitat i urbanitat	pàg. 48
Innovador i eco-lògic	pàg. 52
Anàlisi climàtic de l'àmbit Prat . Mesures passives per millorar el microclima i reduir el consum d'energia	pàg. 52
Prat Verd. El bosc metropolità	pàg. 58
Proposta de gestió del cicle hídric	pàg. 62
Sistema centralitzat de generació de calor i fred per a la climatització	pàg. 64
Viable econòmicament	pàg. 68

Quina forma té? pàg. 73

Panells (redució dels originals DINA0)	pàg. 74
Maqueta (fotografies de la seva construcció)	pàg. 76
CD-ROM	pàg. 79

Context metropolità

Cardus i Decumanus territorial

Un projecte de l'envergadura del Prat Nord pot fer perdre la jerarquia dels elements territorials que el caracteritzen. És per aquest motiu que es creu convenient començar fer una descripció molt sintètica dels seus aspectes constitutius fonamentals. Utilitzant una metàfora, es comença atribuint la condició de Cardus i Decumanus del territori on ens trobem al Riu Llobregat, que dóna el sentit de Muntanya–Mar, i a la Gran Via, que dóna l'orientació litoral.

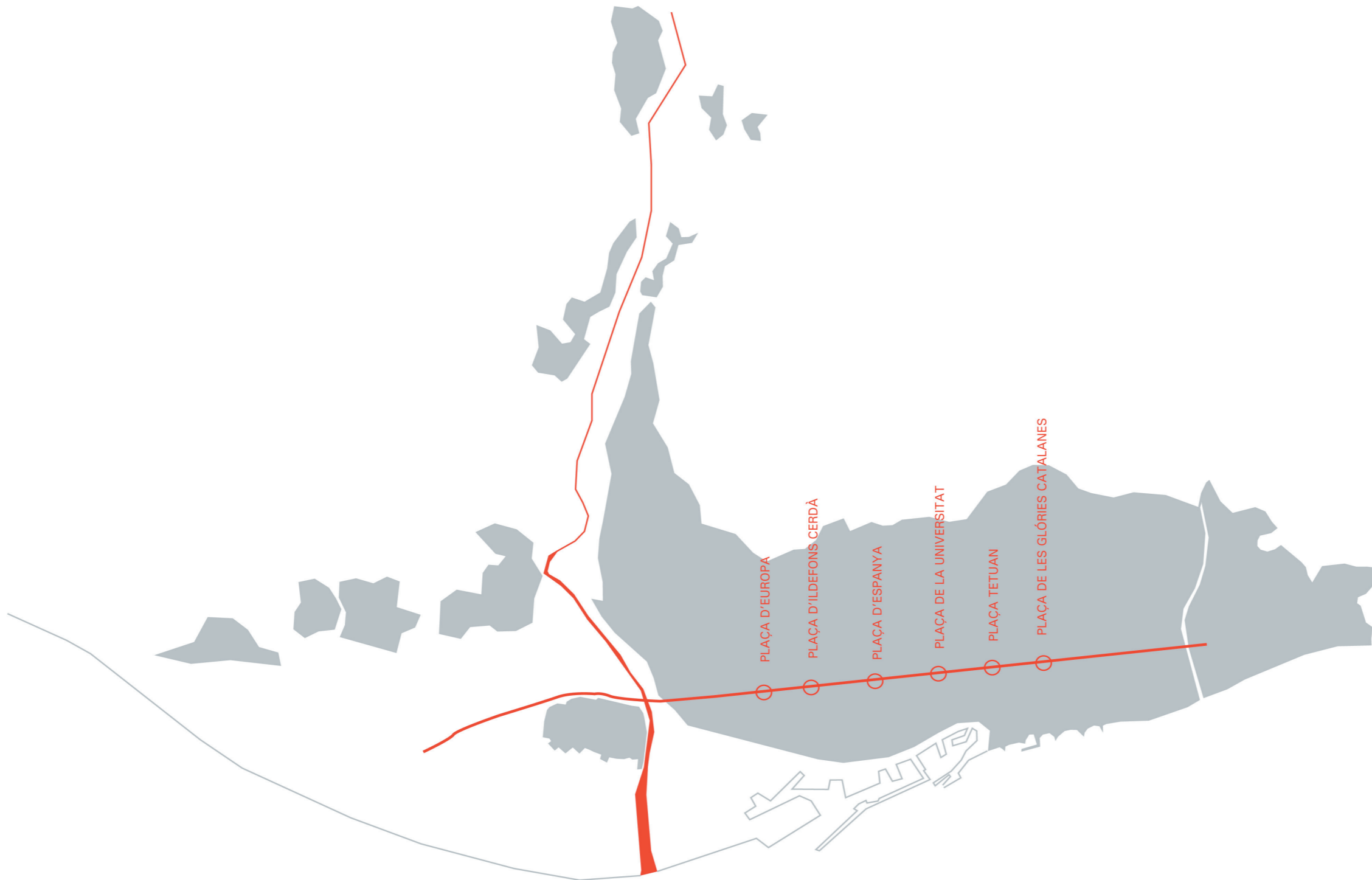
El riu Llobregat: direcció mar-muntanya

És el nostre riu més important i no només per la seva longitud – malgrat que sigui l'Ebre, que en el seu tram final discorre per Catalunya, el que mereixi aquesta distinció pel seu recorregut pel conjunt d'Espanya. No cal donar-li gaires voltes a l'afirmació inicial, només donar algunes dades. El Llobregat ha proporcionat la força motriu que va engegar la primera Revolució Industrial a Catalunya durant el segle XIX i la primera meitat del XX. La seva aigua ha irrigat els canals de rec per a l'abastament del conreu agrícola i ha posat en marxa primer els molins i després les màquines de vapor. No cal insistir en el fet que molts historiadors el consideren la columna vertebral de la Catalunya Moderna. Probablement, durant la segona meitat del Segle XX ha viscut un dels seus pitjors moments. El riu, degut al gran desenvolupament demogràfic i industrial del Baix Llobregat, es va convertir en un abocador de deixalles i d'aigües brutes a cel obert. Malgrat les vicissituds, és un riu amb més de 2.000 anys d'història humana: les ruïnes de Sant Boi, pocs quilòmetres aigües amunt, així ho testimonien. I amb tanta història al darrera és difícil d'arribar a la inanició total. Amb el final de segle i el començament del segle XXI, la nova cultura jugarà al seu favor.

Són evidents els esforços per tal que l'aigua que du estigui neta. L'Agència Catalana de l'Aigua fa dècades que treballa amb aquest objectiu. El costat amable del riu ja comença a mostrar-se. Queden lluny els drames viscuts amb les inundacions del 1962. Ara, el riu, juntament amb la Serra de Collserola, ha de convertir-se en un dels grans espais lliures metropolitans. Ambdós espais estan destinats a ser els parcs del centre de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. A l'altra banda el Riu Besòs, des de Montcada fins al mar, ja s'ha engegat una reeixida obra de recuperació del llit del riu i les seves vores més immediates.

Al Llobregat, aquesta tasca ja s'ha iniciat, tot i que es desenvolupa d'una manera una mica menys coordinada que les tasques que es duen a terme al voltant del seu veí de l'altre costat del centre metropolità. Es lògic que les propostes estiguin més deslligades, només que cal pensar en la dimensió d'ambdós rius. El Llobregat és molt més gran i les respostes han de ser necessàriament més dificultoses i complexes. Tot i això, el camí de sirga entre Sant Boi i el Prat ja n'és un bon exemple. De la mateixa manera, els equipaments esportius que ja s'han construït a la vora del marge esquerre i els que estan en construcció a Cornellà, juguen el seu paper en aquesta recuperació com a espai cívic. I, per què no dir-ho, tota la colla d'hortets familiars, que encara que no estiguin endreçats a nivell formal, contribueixen a mantenir els espais immediats al llit del riu d'una manera barata i que permet la participació de la població.

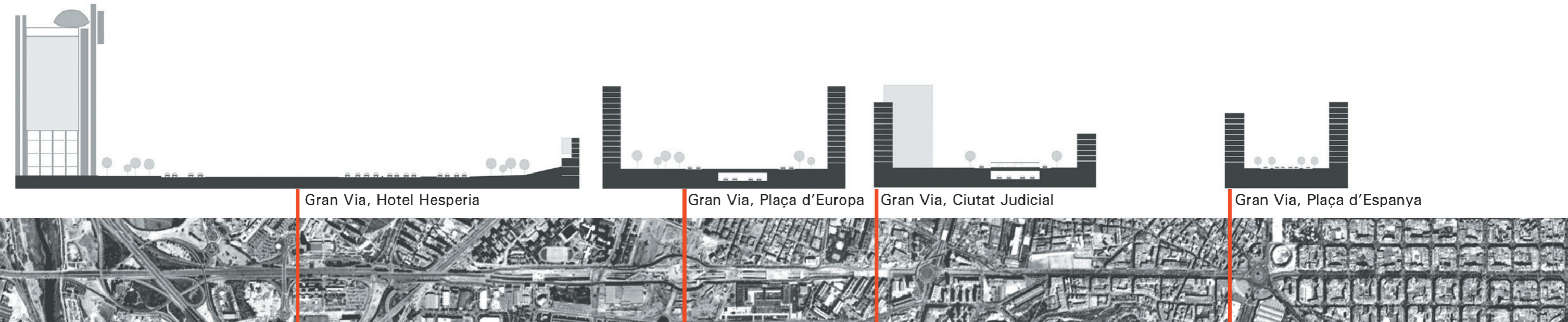
Així mateix, la previsió de la prolongació, abans del 2020, de la cobertura de la Gran Via al seu pas per El Prat de Llobregat té com a objectiu la creació d'un gran parc metropolità de 20ha. que albergarà el BIOPO L'H, un parc científic, de negocis i d'innovació centrat en la bio-medicina. Això significa que el riu té un clar potencial per arribar a ser una gran frontissa verda a escala metropolitana, amb zones d'equipaments i àrees de centralitat a banda i banda del seu eix.



La Gran Via: direcció litoral

Malgrat que els romans ja ho van intuir en la fundació de Barcino, la gran decisió sobre el sentit litoral de Barcelona és la que li dona el Pla Cerdà. Ildefons Cerdà inventa la Gran Via de Barcelona en el seu Pla d'Eixample (1859). La intuïció de Cerdà fent passar per darrera de Montjuïc un dels carrers principals del seu projecte, en direcció Sud-Oest/Nord-Est, permetrà que la ciutat hagi crescut paral·lela al mar entre el Llobregat i el Besòs. D'aquesta manera l'àrea central Metropolitana s'organitza de manera lineal sobre l'orientació litoral. La Gran Via, en aquests moments, ja és el carrer més llarg de Barcelona. La mida també compta. Els carrers més llargs també són els més importants: Unter den Linden, Champs Élysées i Broadway, per exemple. La Gran Via, amb les excel·lents transformacions dels seus dos extrems -Sant Martí (Barcelona) i la Plaça Europa (l'Hospitalet)-, s'ha convertit en el carrer més llarg de Barcelona (12 Km.) i ja supera a la Diagonal (11 Km.).

Únicament cal afegir que la recta de 14 Km. de la Gran Via, entre el Besòs i el Llobregat, en aquesta banda del riu fa una lleugera inflexió orientant-se una mica més cap a Ponent per posar-se paral·lela al pas del ferrocarril pel nucli d'El Prat. Però, en definitiva, conserva l'esperit d'eix vertebrador litoral. Quan als anys 50 es va començar a construir l'autovia de Castelldefels, la Gran Via traça una corba de gran radi per anar a buscar la línia de la costa. Però aquesta és un altra història que caldrà explicar més endavant. El més important ara, és destacar la idea de que la Gran Via vertebrava la formació litoral de l'Àrea Central Metropolitana de Barcelona, creant, al llarg del seu recorregut, diferents espais representatius de la Barcelona contemporània. La diferent compactació que el teixit urbà produeix en aquests espais, així com l'amplada de la secció que creua aquest eix, defineix les diferents característiques de cada tram. L'Eixample Nord d'El Prat s'ha d'encarregar de "fagocitar" l'autovia de Castelldefels tot construint el nou tram urbà.



Gran Via de les Corts Catalanes. Seccions transversals.



Gran Via, C. Girona



Gran Via, Sant Martí



El lloc del projecte

Després de l'encaix territorial general, cal anar al detall del que succeeix en l'àrea de projecte. Encara que sigui un mètode no del tot original que els ordinadors han ajudat a integrar encara més en el mecanisme del pensament actual, es fa una explicació cronològica per superposició de "capes":

Teixits agrícoles

La primera gran empremta que la història ha deixat en el lloc del projecte és l'entramat del parcel·lari agrícola. Tot i que les coses hagin canviat, la capital agrícola de la plana deltaica ha estat sempre Sant Boi de Llobregat. A El Prat, com el seu nom indica, només hi havien camps de conreu. El poble d'El Prat neix quan els pagesos són capaços de començar a "domesticar", i per tant a cultivar, les maresmes de la desembocadura del riu. I El Prat només es converteix en ciutat amb l'arribada del tren i de l'aeroport.

Actualment, encara que les traces agrícoles estan molt malmeses, són molt presents en el dibuix del parcel·lari, els camins i els canals. A aquest substrat s'hi han afegit les infraestructures construïdes als segles XIX i XX: trens i autopistes. I, darrerament, dues peces molt importants del parcel·lari agrícola (aproximadament d'un 20% del total de l'espai objecte del concurs) han canviat d'ús: Carrefour i Tradisa.

Malgrat això, la riquesa del llegat, tant a nivell de qualitat del parcel·lari com de la infraestructura de camins i recs (Canal del Marge Dret), obliga a pensar en la manera d'incorporar-los com a pautes de projecte, incloent-los en el disseny d'aquest nou sector, tant entre els espais verds com entre l'estructura principal de la nova ciutat.

Vies de ferrocarril

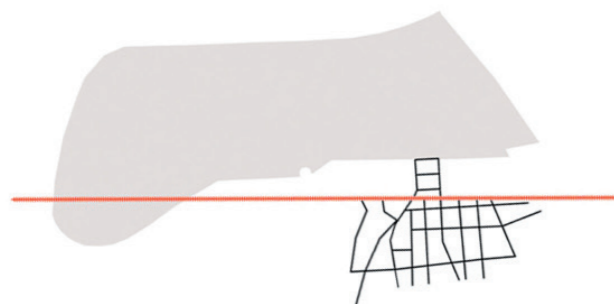
A primera vista, sembla estrany el traçat del tren, que talla de biaix les terres de la plana deltaica. Però els traçats ferroviaris tenen una lògica territorial d'escala superior i demandes tècniques molt estrictes: s'han de basar en traçats gairebé rectilinis amb radis de corbatura quilomètrics i pendents que no superin l'1%. Concretament, la recta en qüestió és pràcticament una paral·lela a la línia de la costa que va a buscar el punt d'entrada a Barcelona i la que, en el seu dia, fou l'estació del Morrot, al peu de Montjuïc. Per això ara, oblidats els trens del Morrot, es fa tan estranya. Però aquesta és la lògica que s'ha imposat a El Prat. Amb el pas del temps, l'eixample i l'autovia s'adapten al traçat del tren. Caldrà que l'Eixample Nord tingui en compte aquesta infraestructura construïda fa més de cent cinquanta anys.

Autopistes

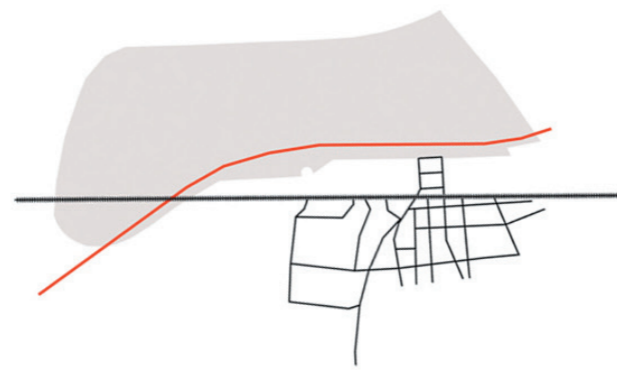
Els plànols de l'època ens indiquen que l'autovia de Castelldefels es va construir per parts. El tros que interessa pel projecte d'El Prat Nord pertany a la primera embranzida i defineix els dos traçats importants que cal tenir en compte. El primer és el que va paral·lel al ferrocarril, ja mencionat. I el segon, després d'una ample corba, és el traçat que va a buscar la línia de la costa. Un tercer traçat "complicarà" les coses més endavant. Quan El Prat i l'aeroport començaven a agafar importància a mitjans dels anys 50 del segle passat, la unió amb Sant Boi s'havia de reforçar, més enllà dels camins rurals existents. Amb aquest objectiu, es va construir una carretera paral·lela a 200 metres del Canal del Marge Dret del Llobregat. Amb el temps ha acabat convertint-se en autopista i ha obligat a construir els enllaços a diferent nivell en el trident on es produeix la bifurcació de les dues autopistes. Amb tota seguretat, aquest és el punt més malmès de l'àrea de projecte i és on s'hauran de destinar més esforços.



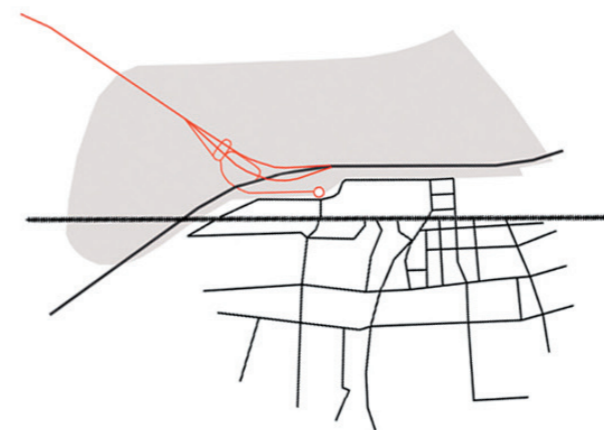
El Prat del Llobregat. L'estructura del teixit agrícola.
Ortofoto any 1956.



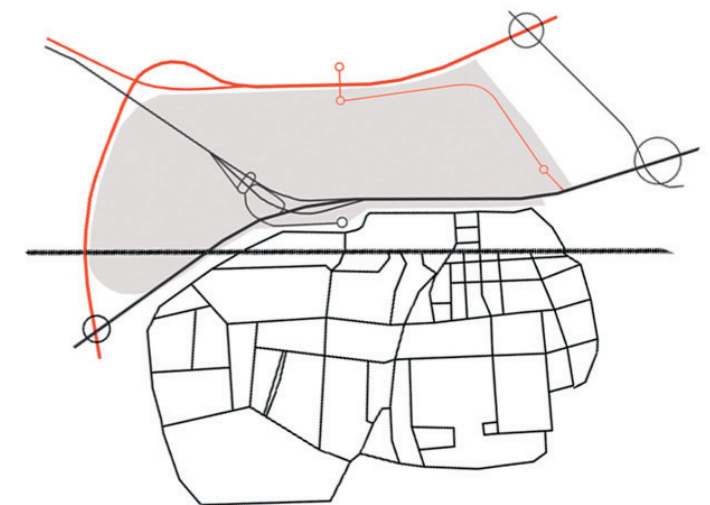
1924. Ferrocarril.



1953. Autopista de Castelldefels.



1977. Autovia de Sant Boi del Llobregat.



1992. Pota Sur del sistema de Rondes.

Desenvolupament de l'infraestructura de transport relacionada amb l'àmbit del projecte.