





Què és?

## La ciutat del segle XXI

Moltes vegades es cau en l'error de pretendre que els projectes d'urbanisme vulguin representar-se mitjan formes acabades, gairebé tancades. L'obsessió per la imatge final, quan s'acabi el procés de construcció, en definitiva la imatge ideal que el projectista té al cap impedeix un correcte desenvolupament dels aconeximents. La ciutat del segle XXI es/serà una ciutat que es fa per macla de projectes/promocions. I al nostre entorn barceloní aquestes peces, avui en dia no solen sobrepassar els 100.000 m<sup>2</sup> de sostre d'una tacada.

Per tan, el projecte de El Prat Nord que proposa més d'un milió de m<sup>2</sup> de sostre, necessàriament serà fruit d'una suma de projectes.

El que la ciutat s'hagi de construir per peces autònomes no vol dir evidentement que hagi de ser necessàriament una ciutat fragmentada i sense cohesió. En aquesta nova ciutat que es construirà al segle XXI, seran fonamentals els elements d'estructura; vialitat, verd i equipaments. Seran els elements que cohesionaran l'altra ciutat, la dels projectes.

## El futur

El lloc conté potencialment tots els elements de la condició urbana contemporània. Però també té algunes característiques específiques que el fan diferent.

La seva localització estratègica, per proximitat amb l'aeroport, proporciona una connectivitat excepcional amb les infraestructures de comunicació: metro, tren (locals, regionals i de llarga distància) i autopistes. Aquest emplaçament únic entre l'aeroport i el port fa pensar en la necessitat de concebre El Prat Nord no només com una qüestió local de disponibilitat d'habitatges i serveis corresponents sinó també com una oportunitat per activar una nova maquinària urbana que, a més a més de satisfer les necessitats i els desitjos de la ciutat ja existent, ajudi a consolidar un paper actiu per El Prat dins l'àrea metropolitana.

Òbviament aquest paper, que té com a objectiu aportar als ciutadans prosperitat, una qualitat urbana d'alt nivell i oportunitats de feina, ha de seguir les normes de sostenibilitat ambiental.

L'altre caràcter diferencial és el fet que el lloc s'ubica en un dels terrenys més fèrtils de l'entorn metropolità.

El disseny dels espais verds, gràcies a la presència del riu

i del seu sistema mediambiental, pot ser decisiu a l'hora d'aconseguir un nou tipus de ciutat basada no només en l'estructura i la qualitat de les construccions sinó atractiva pel fet d'estar integrada i tenir un paper actiu en l'espai verd, una ciutat que sàpiga aprofitar les possibilitats que li ofereix el seu emplaçament.

També la nova vegetació urbana que s'implanti ha de correspondre's amb la qualitat del sòl on es plantarà. El projecte contempla la incorporació d'arbrat als carrers però també grans àrees verdes en parcs exuberants.

Sense cap mena de dubte, el nou Parc de l'Eixample Nord ha de connectar amb el parc fluvial del Llobregat. Això permetrà crear un gran parc lineal de més de 8 Km de llargada. El recorregut lineal duria fins al mar, resseguint el camí de sirga des del centre de la plana deltaica.

L'objectiu del projecte consisteix en definir l'estratègia per identificar aquests elements i a la vegada convertir-los en una part integrada, dinàmica i plena de vida de la Barcelona metropolitana.

És fonamental evitar caure en la trampa de plantejar el projecte únicament com una extensió d'El Prat, de caire suburbà, relativament aïllada de la vida urbana. Fins avui, el nucli urbà d'El Prat de Llobregat havia donat l'esquena al lloc. Amb la creació dels nous barris de l'Estació i el nou Eixample Nord cal reorientar la relació entre el centre actual i el futur.

L'essència del concurs raurà en acoblar el projecte a l'estructura metropolitana i, a la vegada, en explotar les qualitats locals específiques de l'indret.

El projecte vol oferir tant una visió local com metropolitana, emfatitzant la identitat d'El Prat, especialment aquells trets que el diferencien: el seu medi natural únic i la seva localització estratègica. El projecte té com a objectiu aconseguir un lloc on la gent hi visqui de gust, conscient de formar part d'una realitat més àmplia i orgullosa de la seva pròpia identitat, que quedarà evidenciada pel valor del Nou Prat dins l'àrea metropolitana.

## Llegint el territori, presa de decisions

Tal i com el projecte ho planteja, El Prat ha de tenir una clara relació territorial amb el seu context, en termes de meta-decisions, així com a l'hora d'utilitzar les eines

apropiades de la manera adequada.

L'ànima de la proposta és la invenció d'un mecanisme que faci que el nou eixample repercuteixi en els teixits existents o ja projectats, enriquint el seu nivell urbà i proporcionant a la vegada una frontissa funcional que garanteixi el doble paper d'El Prat: una ciutat amb una forta personalitat per ella mateixa i, al mateix temps, membre d'una comunitat més àmplia de municipalitats amb un paper important degut a la singularitat dels seus atractius metropolitans.

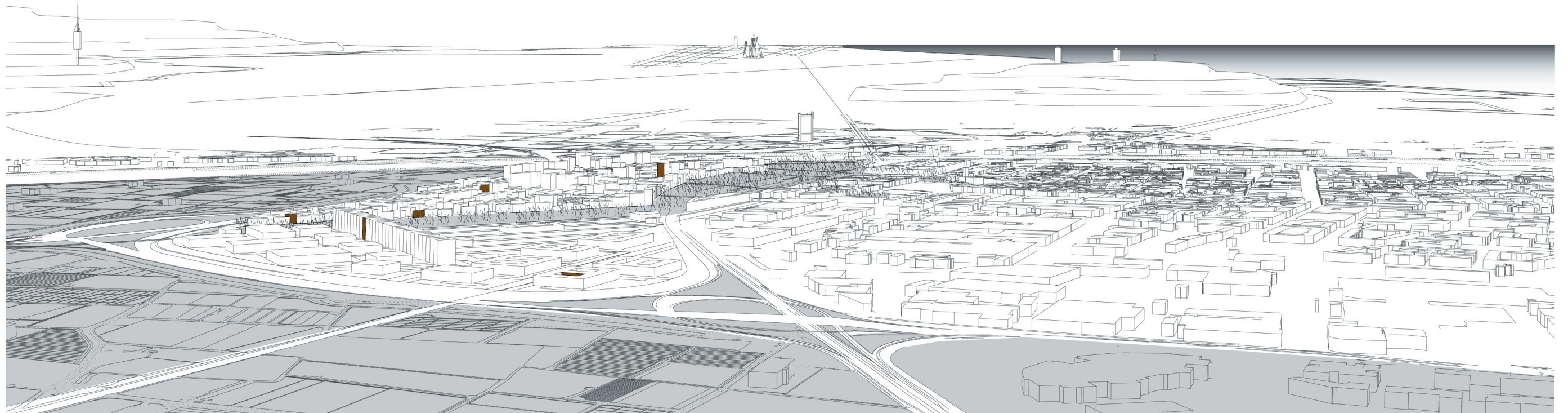
Aquest mecanisme haurà d'ajustar-se als rols assignats i haurà servir per resoldre temes relacionats amb les infraestructures i l'accessibilitat de manera que el que ara són problemes pugui ser transformat en l'oportunitat d'actuar com a "reformador social" tant pel Vell com pel Nou Prat.

El projecte contempla un gran espai verd, localitzat entre el teixit existent i la nova expansió, connectat per l'entorn del riu i activat per construccions emplaçades estratègicament, per aconseguir un lloc que transformi el potencial que ofereix l'entorn del Prat en una enorme atracció metropolitana: un lloc on la gent provinent tant del vell com del nou teixit d'El Prat pugui gaudir de la vida quotidiana i on els usuaris metropolitans puguin trobar un accés a la bellesa del paisatge fluvial.

Aquest parc no pot ser dissenyat utilitzant únicament espais intersticials extrets de la massa construïda o de la xarxa infraestructural de carreteres, sinó que ha de ser un cos enorme i de personalitat evident, essent aquests dos factors una part fonamental de la seva singularitat.

És obvi que, per tal de donar a l'espai una millor i més flexible estructura, es necessita un re-disseny progressiu de la xarxa d'infraestructures, no només des de la perspectiva de conceptualitzar el nou àmbit afegit com una millora connectada al sistema ja existent sinó amb la perspectiva de "netejar" i "eliminar" infraestructures que poden ser redundants o no compatibles amb el caràcter de continuïtat i permeabilitat que una gran frontissa urbana - metropolitana ha de tenir.

Per altra banda, meta-idees potents que regulin el disseny dels espais construïts poden contribuir a fer possible que El Prat pugui oferir alguna cosa de diferent i singular en comparació amb la resta de l'àrea metropolitana: un espai que satisfaci un ampli ventall de nous ciutadans, sense oblidar les condicions que reclamen els promotors



Vista general des de l'oest



immobiliaris ni les expectatives generades pel potencial comercial del lloc.

És per aquest motiu que es proposen dos diferents tipus de teixits per a la nova extensió d'El Prat.

Ambdós són d'usos mixtes, tot i que tenen diferents proporcions en la composició del programa funcional, així com en la tipologia dels seus espais (tant públics com privats).

Pel que fa al seu atractiu, dins l'espai de projecte es defensa, sempre que sigui possible, que l'equilibri òptim entre els espais construïts i no construïts sigui del 50%.

Per últim i no per això menys important, es constata que l'única manera que aquesta idea pugui ser viable de manera complerta i progressiva és desenvolupant una planificació estratègica basada fortament i realísticament des del punt de vista del mercat.

Cal entendre la nova oferta immobiliària en el context metropolità. Es tracta d'un producte que pot ser absorbit sense cap problema per la demanda metropolitana si es dissenya amb un equilibri intern entre les diferents funcions (Habitatge, Terciari, Comercial) i es modela allunyat d'esquemes banals, convencionals i conformistes. El producte és molt atractiu per la seva localització a la Gran Via, la seva proximitat a l'aeroport i la seva accessibilitat en metro. Tanmateix, per tal que el projecte pugui interioritzar els costos de les millores infraestructurals, les valoracions econòmiques són fonamentals.

## Central Parc

A l'hora de fer una explicació ordenada sembla que el procés cronològic de projectació no hi hauria d'aparèixer però també es una manera d'entendre com s'han anat decantant els conceptes.

La primera idea que va sorgir amb força va ser la d'un gran parc metropolità, com succeeix amb els exemples tan coneguts que s'acompanyen.

Com ja s'ha dit, la idea era crear un gran parc metropolità, i a la vegada un parc per als habitants d'El Prat. És a dir, que s'hi havia de poder arribar fàcilment caminant des de l'actual nucli urbà. La dimensió de partida era la de la meitat de l'àrea de projecte. D'aquesta manera l'únic parc que s'hi podria comparar dins l'Àrea metropolitana seria el de la Muntanya de Collserola.

## Domesticant autopistes

La segona idea-força del projecte va sortir d'intentar racionalitzar la gran superfície perduda ocupada pels enllaços entre autopistes. La primera intuïció era la d'eliminar o minimitzar tant com fos possible el conjunt d'enllaços existent a la bifurcació de l'autovia de Castelldefels amb la de Sant Boi. Examinant en detall l'evolució cronològica d'aquesta infraestructura, es veu clarament que, amb la construcció de la Pota Sud (C-32), els enllaços del trident són redundants i es pot tendir a eliminar-los.

Amb aquest esforç de de-construcció, l'actual autopista que uneix El Prat amb Sant Boi pot tornar a convertir-se en el que era inicialment: un camí que unia dos pobles i que en el projecte serà un carrer que unirà dos barris.

Aquestes dues idees fonamentals relatives a l'espai buit i a l'essència del seu caràcter, defineix l'estructura bàsica capaç de rebre la massa construïda del projecte.

La part urbana del Prat Nord no estarà constituïda únicament per una única peça. Això no és un plantejament singular ja que, de fet, el nucli urbà d'El Prat també es pot llegir per parts: el nucli antic, l'eixample, els polígons residencials i industrials, els nous sectors productius (Mas Blau), etc.

Aquí, la gran diferència rau en que el projecte proposa dues ciutats separades i tanmateix unides, i entrellaçades i/o actives per un parc central metropolità i que tendran característiques molt diferenciades.

## Prat Nord

En un costat, just davant del sector de la Seda i davant per davant del que el projecte anomena Central Parc. una primera part de l'extensió amb edificacions ocupades principalment pel programa d'habitatge, podria ser el mirall ideal d'El Prat, la ciutat ideal que els pratencs voldrien pel seu futur. Es mimetitza el model de formació urbana d'El Prat millorat i corregit: grà petit, transport públic i minimització del vehicle privat -els vehicles aparcats a la calçada paral·lelament a les voreres "desapareixeran", per ser desplaçats a l'interior d'illa. En la barreja d'usos s'introdueixen elements d'activitat a la façana del riu i en proximitat a la futura parada del metro de la L-9.

## Reserva Estratègica Metropolitana

A la part més a l'oest de l'àrea, més enllà del traçat de la carretera a Sant Boi i el nus infraestructural que s'hi aixeca, s'hi troba un espai estratègic i problemàtic a la vegada. Aquest espai, seguint la lògica del desenvolupament intern del lloc, és "estratègic" perquè permet moure el Carrefour a un indret molt ben connectat des del primer moment de l'execució de la intervenció. D'altra banda, la complexitat li ve donada per l'existència del nus de l'autopista i la carretera de Sant Boi que, abans de ser transformats i minimitzats, impedeixen la continuïtat de qualsevol tipus de parc que el projecte hagi pogut preveure.

La important diversitat de les condicions contextuais duen a considerar-ho com una oportunitat per aconseguir un nou tipus de teixit urbà, totalment diferent de d'habitual.

Es creu erròniament i de manera generalitzada que només és possible aconseguir una alta densitat amb edificacions altes. Quan es pensa en alta densitat, de seguida vénen a la memòria els barris de gratacels. Però una densitat mitja-alta es pot aconseguir també amb baixa alçada. Simplement, a base de molta ocupació. I aquesta és una altra imatge de ciutat, una ciutat-tapis que té el seu màxim exponent històric en la "kasbah" àrab i que en els països de clima fred ha generat architectures subterrànies. Un altre exemple a considerar és el de l'arquitectura industrial amb ocupacions de sòl superiors al 70% i poques plantes de forjats.

Amb la vista posada en aquesta imatge d'alta densitat/ciutat de baixa alçada, es proposa una estratègia que doni al lloc les condicions per allotjar activitats i comerç. És aquí on el Nou Prat ofereix a l'àrea metropolitana un altre excel·lent i singular atractiu: una superfície enorme construïda que formi part del paisatge, activi el parc i estigui estrictament pautada pels principis de la sostenibilitat ambiental.

Rebutjant la tasca de dissenyar "únicament" una extensió d'El Prat, les grans decisions del projecte estan basades en una visió de conjunt del territori.

En primer lloc, un parc connectat amb l'entorn fluvial, entre el Vell i el Nou Prat, que doni un valor col·lectiu al conjunt de la intervenció a diferents nivells: el local –el parc com a recurs pel barri-, i el metropolità –el parc com una porta a l'entorn natural del riu.

Però, a més a més d'això, l'aproximació amb les infraestructures territorials com la Gran Via o l'obsolet enllaç d'infraestructures, està basada en decisions i anàlisis provinents d'una lectura global de la situació, que reforça la consciència sobre les conseqüències del que significa afegir, eliminar o re-dissenyar qualsevol element.



Hyde Park, London



Tiergarten, Berlin



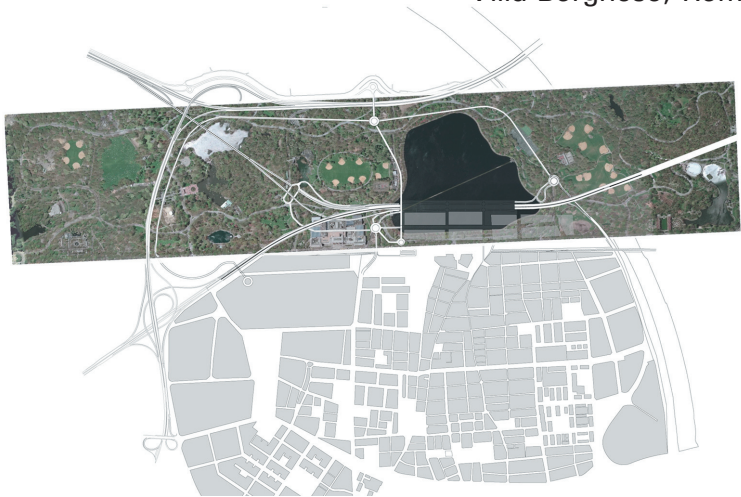
Stadtpark, Hamburg



Villa Borghese, Roma



La Devesa, Girona



Central Park, New York



Estructura urbana

Meitat i meitat

Proporcionant una porta verda al l’entorn natural del riu que serà un atractiu a escala metropolitana, el projecte proposa una configuració de l’espai on l’equilibri entre les àrees construïdes i les no-construïdes és a parts iguals. Un cop diferenciada l’oferta en termes de tipologia urbana (Prat Nord i Reserva Estratègica Metropolitana) i incrementada la superfície total de sostre en un 15% per tal de fer més fàcil la viabilitat de la transformació infraestructural, s’obtenen les següents proporcions:

SUPERFÍCIES

No-construït:	802.572 m2	48,96%
Construït:		
Prat Nord:	560.548 m2	34,20%
Reserva Estratègica Metropolitana:	256.546 m2	15,66%
Altres edificacions:	19.337 m2	1,18%
Total	1.639.003 m2	100,00%

En aquest esquema, les densitats de cada sector són coherents entre si: la més alta, a la zona més central (els volums construïts prop del sector comercial ja existent gràcies a la transformació del nus infraestructural) i la més baixa, a la Reserva Estratègica Metropolitana, on l’espai s’ocupa en la seva totalitat però a baixa alçada.

DENSITATS

Superfície construïda	Coeficient d’edificabilitat brut	
Prat Nord:	1.040.000 m2	1,85
Reserva Estratègica Metropolitana:	372.100 m2	1,45
Altres edificacions:	103.000 m2	5,3
-----		
Total	1.515.100 m2	

(Coeficient de densitat brut = Superfície de sostre / superfície del sector)

Infraestructures

L’accés a l’espai des dels diferents àmbits metropolitans es fa a través del metro (tres estacions de la Línia 9, dues de les quals estan connectades amb la Línia 1), de l’estació intermodal de tren i de les autopistes.

El lloc es troba totalment envoltat i franquejat per grans infraestructures que l’aïllen del seu entorn més immediat. Per aquest motiu cal abordar, com a punt de partida, l’efecte barrera i la contaminació atmosfèrica i acústica que generen.

En primer lloc, una visió de conjunt sobre les infraestructures del territori revela la viabilitat de dues decisions importants pel que fa a la xarxa infraestructural: l’eliminació del nus de carreteres degut a la seva redundància i la modificació del traçat de la cobertura de la Gran Via. La utilitat d’aquestes accions és evident. La primera permet que el parc sigui continu, minimitzant l’impacte de les autopistes en termes de percepció així com en termes de la seva relativa dificultat de ser franquejat. Un altre resultat d’aquesta acció és que la carretera que va a Sant Boi és rebaixada a la categoria de connexió local, distribuint el tràfic cap a sectors específics de l’espai. La segona acció facilita, constructivament parlant, la cobertura de l’autopista i ofereix millors condicions per tal que el disseny del parc entri dins el teixit del Prat actual.

Entrant en detall amb la nova estructura de l’espai, la metàfora de cardus i decumanus cobra sentit altra vegada, degut a la importància donada al sistema ortogonal produït per ambdós carrers. El primer és un eix paral·lel a les vies de tren, en la seva major part localitzat fora de l’àrea del concurs (àrea del projecte Seda), però que entra també dins l’àrea del projecte proporcionant una important connexió amb l’anomenada Reserva Estratègica Metropolitana. Aquest carrer pot ser considerat com una prolongació d’un altre eix ja existent (paral·lel a la Gran Via, al sector de l’Hospitalet de Llobregat) que, en un futur, un cop construït el nou pont sobre el riu, pràcticament drenaria el tràfic de la Gran Via.

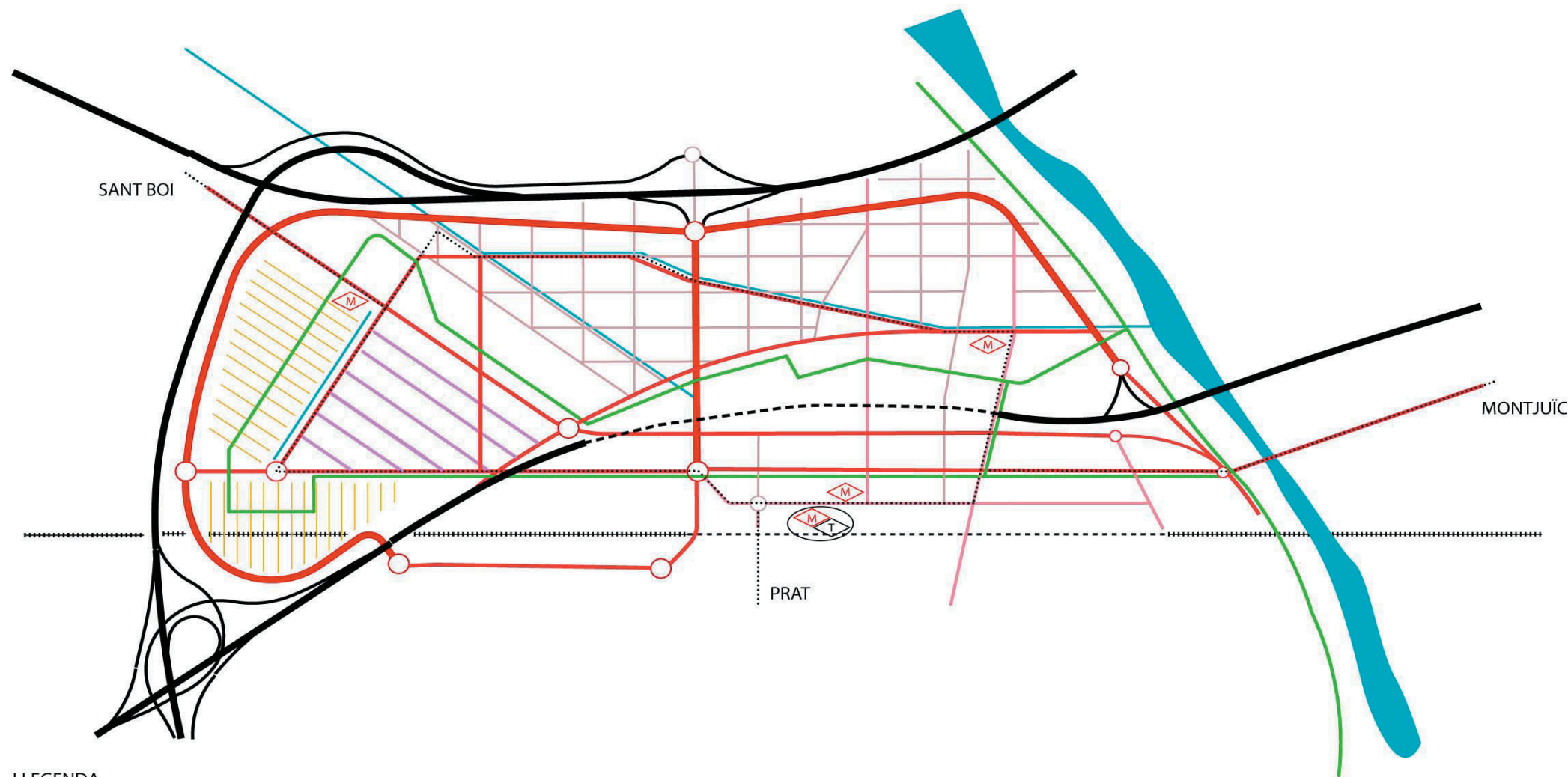
L’altre és un eix dens i potent que creua, i que regula i distribueix el tràfic: venint de l’antic nus infraestructural, aquest carrer és perpendicular a la via ferroviària i connecta la plaça de la nova estació de tren amb la Pota Sud, convertint-se en espina vertebral del sector Prat Nord.

Les connexions més importants amb el sistema extern d’alta velocitat estan ubicades tot al llarg de la Gran Via (venint del sud-oest, just abans de creuar l’eix principal i a prop del riu) i connecten amb la Pota Sud (a l’extrem nord de l’eix principal).

Es confirma el disseny d’un “carrer perifèric”. Serà un col·lector del tràfic i té una doble funció: la de “carrer urbà”, en passar per dins l’entramat del Prat Nord i la de “delimitació”, en passar entre el traçat de l’autopista i la Reserva Estratègica Metropolitana.

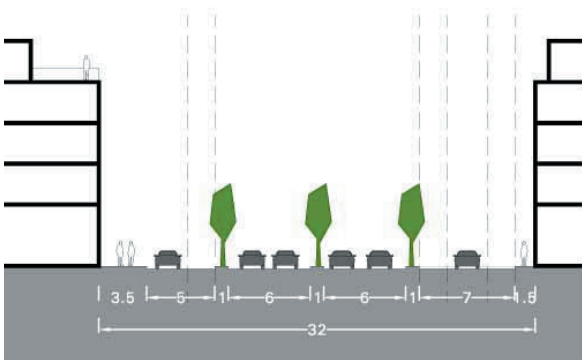
Mentre que l’entramat del sector de la Reserva Estratègica Metropolitana es basa en un esquema regular de carrers interns de 16m d’amplada, l’estructura del sector Prat Nord està basada en un esquema ortogonal que s’orienta paral·lel al traçat ferroviari. En aquest entramat, conformat per carrers de 12 i 16 m. d’amplada, s’hi integren dos canals existents, que defineixen la jerarquia dels carrers més amples i importants. Carrers locals que van del vell Prat al Prat Nord creuen el parc, creuant la massa verda aproximadament cada 400 m.

La “via verda” és una nova infraestructura tova (per a bicicletes i vianants) que va tot al llarg de l’espai en concurs, lligant els diferents espais que s’hi troben. És una “línia circular” amb connexions ràpides transversals menys importants. Té un paper important perquè proporciona una experiència a nivell de tot l’espai, introduint-se també en el parc del riu a través de la seva connexió amb la xarxa ja existent. A nivell intern de la Reserva Estratègica Metropolitana, ajuda a diferenciar les tipologies de sostre, crea noves connexions i, en diferents punts, ofereix centres de distribució de serveis o atraccions.

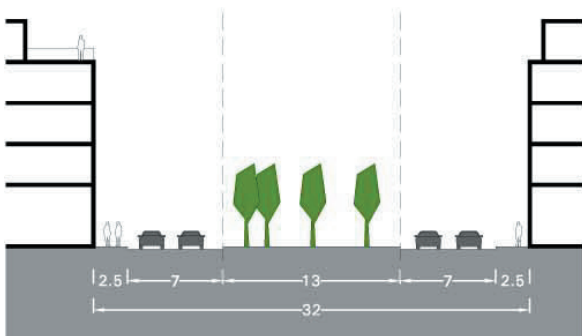


LLEENDA

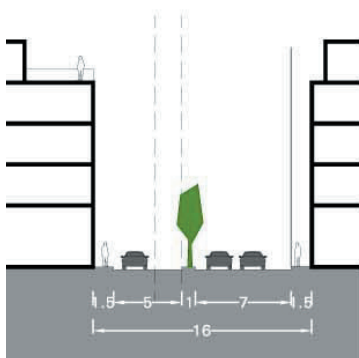
- |                             |                  |  |                                      |                            |                      |
|-----------------------------|------------------|--|--------------------------------------|----------------------------|----------------------|
| --- Nova cobertura Gran Via | Autopista actual | Carrers principals de connexió (32m-24m) | Carrers secundaris de connexió (16m) | Carrers transversals (12m) | Xarxa local (12m)    |
| Ruta verda                  | Canal, riu       | Carrers de servei                        | Estació de metro                     | Estació de tren            | Linea de ferrocarril |
|                             |                  |  |                                      |                            | Bus                  |



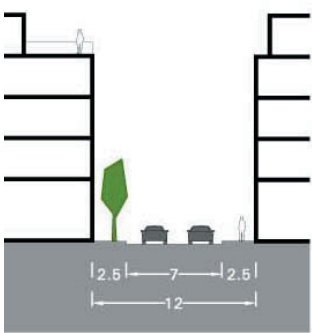
Secció carrer 32 m



Secció carrer 32 m.



Secció carrer 16 m.



Secció carrer 12 m.

Central Prat. Estructura general del projecte.



## Verd

A nivell local, el parc es concep com un gran servei compartit per El Prat existent i la nova àrea construïda. Degut a les seves dimensions (aprox. 70ha), els equipaments d'oci i un accés privilegiat amb el sistema de transport metropolità, el parc d'El Prat és atractiu més enllà de l'àmbit estrictament local.

L'àrea verda pot ser conceptualment dividida en dues zones que corresponen a dos caràcters diferents.

La primera és la frontissa verda entre el vell Prat i el Prat Nord, entre el parc de la ciutat i el parc fluvial. La part central d'aquest sector és el resultat d'una excavació per tal d'arribar a la cota 4,00 aprox. És aquí on es poden plantar grans arbres (de 35-40 metres d'alçada al voltant d'una franja d'aproximadament 45 metres), una cosa realment única dins l'àrea metropolitana de Barcelona.

La densa massa verda recorre l'espina longitudinal del parc, movent-se d'un costat a l'altre, depenent de les necessitats de les distàncies als marges dels diferents sectors urbans. A banda i banda del parc els "dits (fingers) verds" entren dins el teixit urbà, connectant l'eix principal ja existent i fent possible la compenetració entre el teixit construït i aquest gran espai públic.

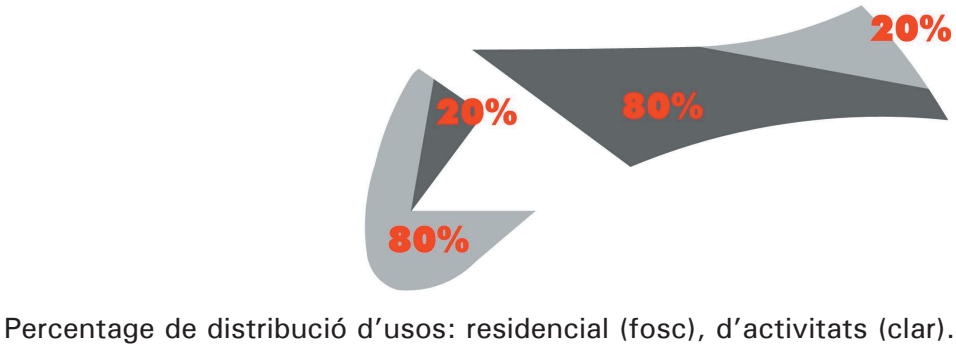
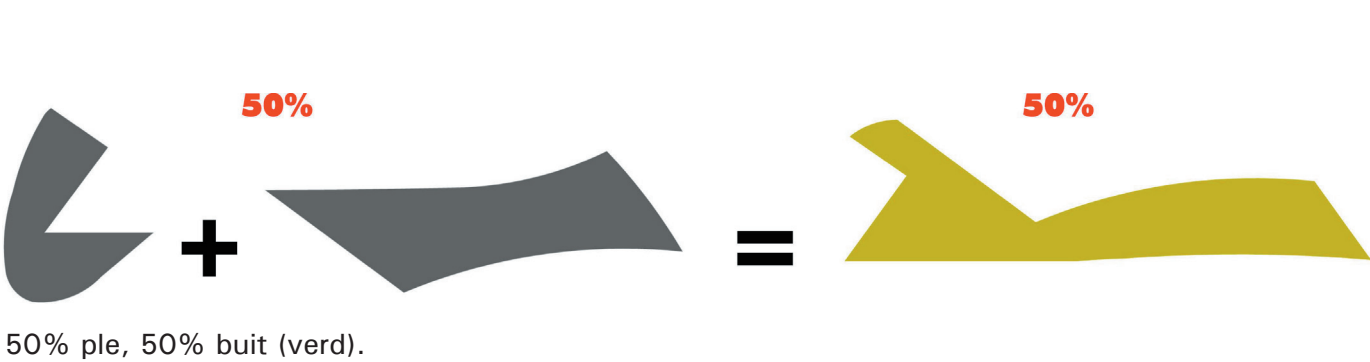
La configuració de la topografia, amb la intersecció del creuament de carreteres, defineix diverses conques on l'aigua de pluja podria recollir-se per drenatge i per a una posterior re-utilització. Al fons d'aquestes conques, un torrent que només apareix en cas de pluja, creua el parc. Tot al llarg de la cobertura de la Gran Via, la configuració del paisatge defineix un sistema de dunes que ajuda a fusionar els volums d'activitats semisoterrades és una passejada per balcons tectònics que crea un important eix d'activitats donant vitalitat al cor de l'àrea verda.

Aquest parc de dunes, des d'on és possible tenir vistes puntuals sobre tot el bosc, té una prolongació ideal de la seva estructura en el parc del riu, on s'hi pot arribar travessant la carretera que connecta la Gran Via amb el Prat Nord.

Una altra part del parc, més enllà de la carretera que va a Sant Boi, es defineix amb un llenguatge diferent, albergant un gran club esportiu i movent-se com un filtre entre el dens parc orgànic i la Reserva Estratègica Metropolitana. En aquest espai, l'estructura formal dels camps agrícoles històrics, és reinterpretada i mostrada amb les pautes compostives de la nova massa construïda.



Imatge del parc i Prat Nord





## El pulmó verd

### De les necessitats locals al potencial metropolità

La possibilitat que El Prat albergui un gran parc com el que es proposa en el projecte és una oportunitat única per associar definitivament la identitat de la ciutat a l'existència de l'àrea verda més ben connectada i més gran de tota l'Àrea Metropolitana. Aquesta afirmació és certa per dos motius: el primer és que el parc de Prat Nord no ha de ser considerat només com un espai verd, sinó com una porta d'entrada a un sistema mediambiental més gran, compost pel riu Llobregat en si mateix, el parc agrícola del Delta i el sistema litoral de platges; el segon, és que la convergència de tants i tan diversificats mitjans de transport cap a El Prat proporciona a l'espai una accessibilitat envejable.

### Criteris generals

Un cop assumida la proporció 50/50 entre la part construïda i l'espai verd, el resultat és un gran parc amb una columna vertebral de grans arbres entre el Prat existent i el Prat Nord, connectat amb el parc fluvial. Un parc més domèstic, fruit de les pautes de disseny de la Reserva Estratègica Metropolitana (REM), se situa a la part occidental de l'àmbit de projecte.

La part més frondosa del parc, on hi haurà els arbres més alts, és el resultat d'una excavació que arriba a la cota 4.00 m. aprox. Aquesta és la cota adequada perquè deixa que les arrels dels arbres quedin connectades amb el nivell freàtic sense que quedi exposat a la superfície. El nivell de pol·lució d'aquesta aigua desaconsella el seu ús per a pous o basses (a part del problema dels insectes, mosquits, etc.).

Al llarg d'aquesta àrea deprimida, l'aigua de pluja pot recollir-se gràcies a la forma del sòl i pot ser reutilitzada per al sistema d'"aigües grises". Aquesta recollida es fa a través d'un torrent que només s'omple quan plou i que queda sec la resta del temps. L'amplada mitjana d'aquest bosc dens és aproximadament de 45 m, però la percepció real de la mida és més ampla perquè la massa verda també conté arbres més petits (d'entre 10 i 15m d'alçada) que poden ser plantats en cotes més altes, més a prop del teixit construït. L'amplada màxima del parc és de 282 m i la més freqüent és de 180 m.

En les proximitats dels teixits construïts, els contorns topogràfics vénen donats per un sistema de dunes que amorseix la relació entre les masses verdes i les façanes de les edificacions. Aquests contorns s'utilitzen per amagar espais subterranis que contenen instal·lacions per al parc i les activitats d'oci. A la vegada, les dunes proporcionen solucions tectòniques flexibles quan cal saltar per sobre d'obstacles infraestructurals (com és el cas de la connexió amb el sender per vianants que va al llarg del riu), per suavitzar la seva presència (com en el cas del cinturó al voltant de la carretera cap a Sant Boi), o per amagar-los (com en el cas de les lluernes cap a l'autopista de Castelldefels soterrada).

Els "Dits (fingers) verds" que entren dins el teixit urbà a banda i banda del parc. Aquí, els elements compostius que s'utilitzen en la resta del parc són molt més domèstics: el contorn de la topografia canvia cap a un sistema de parterres i l'àbac de vegetació proposa plantes més pròpies d'un jardí.

En el sector de la Reserva Estratègica Metropolitana (REM), el disseny general de l'àrea verda no construïda ve donada per l'estructura del propi sector, reflectint l'existència de la seva malla. Una subdivisió de les parcel·les verdes neix de l'estructura hidràulica formada per un sistema de canals originat pel traçat d'un canal ja existent. Els horts, així com les masses arbrades, estan alternats per altres espais buits que hostatjaran les instal·lacions a l'aire lliure d'un complex esportiu públic.

Hi ha edificis de serveis isolats localitzats a punts significatius de la malla.

### Una xarxa de connexions raonable

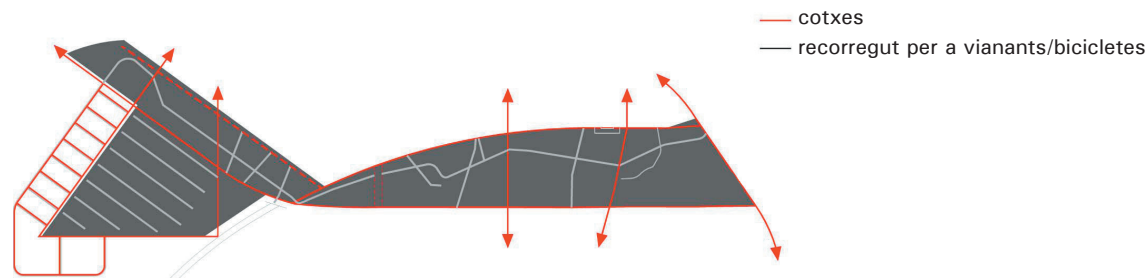
El parc està envoltat per la xarxa de carrers del teixit urbà. A més a més, hi ha tres importants eixos que el creuen d'una banda a l'altra: la prolongació del carrer principal del sector Prat Nord en direcció a la Reserva Estratègica Metropolitana (REM), un eix de nord a sud a la part central de l'espai, connectant l'estació de ferrocarril d'El Prat amb la Pota Sud i, tot al llarg del la riba del riu, la connexió amb la Gran Via.

A més a més d'aquestes connexions, carrers secundaris d'una sola direcció fan possible creuar la massa verda cada 400 m aproximadament. Aquests carrers salten d'una banda a l'altra per mitjà de ponts (quan siguin necessaris per mantenir la rasant de vialitat) que permeten que els camins interns del parc segueixin sense ser ininterromputs tot al llarg de la densa espina arbrada longitudinal.

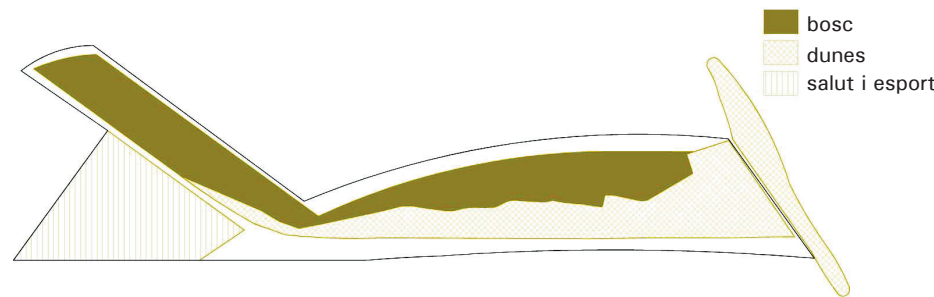
Un sender per a vianants i bicicletes (el carril verd que pot discorrer també per la coberta de la Reserva Estratègica Metropolitana (REM) connecta totes els àmbits del parc, passant per sota dels ponts dels carrers transversals i vorejant els límits construïts. Ràpides connexions transversals es situen tot al llarg dels límits longitudinals, portant de les cotes més altes fins al bosc, però també camins lents juxtaposats dissenyats per garantir la conservació dels

accessos i un accés més pausat al fons de la vall, a través de la seqüència de terrasses verdes de suaus contorns. El camí de vianants es prolonguen pels "dits (fingers) verds" que entren dins l'espai construït.

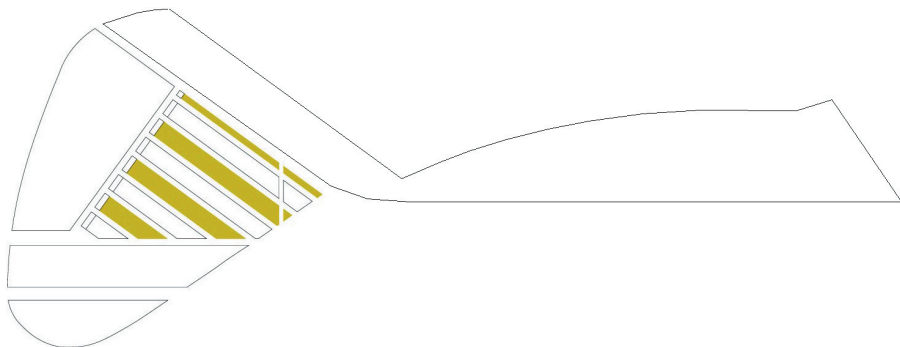
Traçats que provenen de l'antiga i desapareguda graella agrícola s'han incorporat en l'estructura general del parc, però només en els seus elements més significatius (els canals) o a nivell del sistema de camins secundaris de vianants.



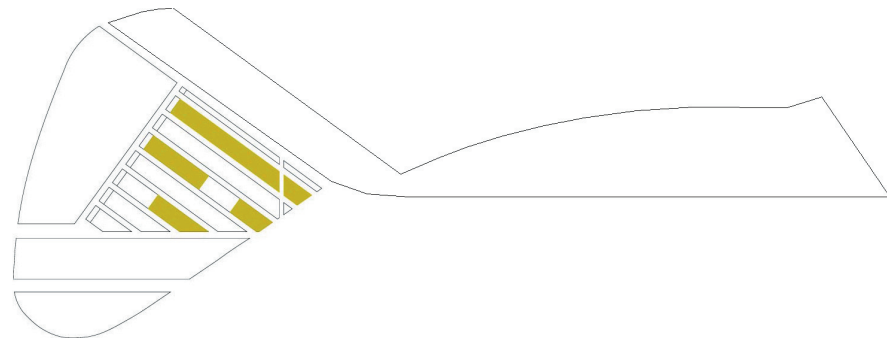
Infraestructura del paisatge.



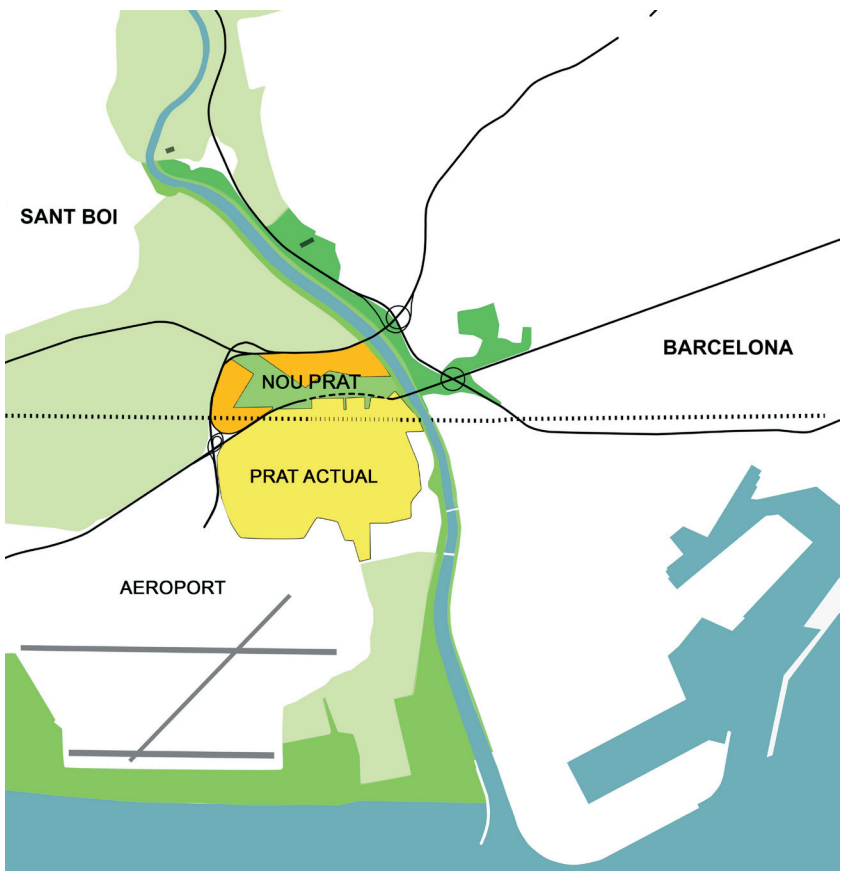
3 tipus de paisatge.



Equipaments esportius.



Horts familiars urbans.



Un pulmó verd. Central Prat com a porta d'accés al parc verd metropolità del Delta del Llobregat.

El bosc de Central Prat.  
Una fita natural per l'Àrea Metropolitana



## Àmbits tectònics i activitats

L'estructura tectònica del parc defineix diferents àmbits personalitzats pel la mescla entre la vegetació, el contorn de la topografia i el disseny del paisatge. Aquest entorn permet que els àmbits verds siguin físicament permeables però, a la vegada, fan que la percepció de continuïtat quedi més fragmentada, com una "virtual" multiplicació de l'espai.

Els serveis i equipaments s'agreguen principalment a l'eix que creua, amb els camps esportius emplaçats a cotes intermèdies.

Aquests equipaments no necessiten manteniment i estan emplaçats a cotes que no poden inundar-se. Com que estan associats als senders i camins transversals, els volums construïts poden ser parcialment albergats sota les estructures dels ponts, així com en pavellons aïllats.

Tot al llarg dels límits del teixit urbà s'hi situen els restaurants, els bars, les terrasses, etc. creant una transició des de l'àrea construïda fins a la que no ho està. Mentre que aquestes activitats poden estar dissenyades amb un contorn tectònic tot al llarg de la coberta de la Gran Via, els volums que albergaran activitats a la part nord del parc no es poden fer tan "naturals".

Edificis singulars se situen en llocs concrets: d'oest a est, hi ha la futura estació de la prolongació del metro transversal metro a la part nord de la Reserva Estratègica Metropolitana (REM), una casa rural que pot ser utilitzada com a Eco-Museu del Delta del Llobregat; i finalment a ponent la torre de l'aigua formant un conjunt amb la nova estació de metro de la Línia 9.

L'àmbit més gran del parc – el que té un disseny geomètric i que és l'extensió verda de la Reserva Estratègica Metropolitana (REM), actua com a filtre entre aquesta i la part més orgànica del parc. Allotja un gran club esportiu (amb diferents tipus de camps esportius) i altres peces d'equipaments (espais educatius barrejats amb espais esportius i de recerca ambiental).

Aquest parc es pot utilitzar tant a nivell local, ciutadans d'El Prat i treballadors i veïns de la Reserva Estratègica Metropolitana (REM), com a nivell metropolità.

## La massa vegetal

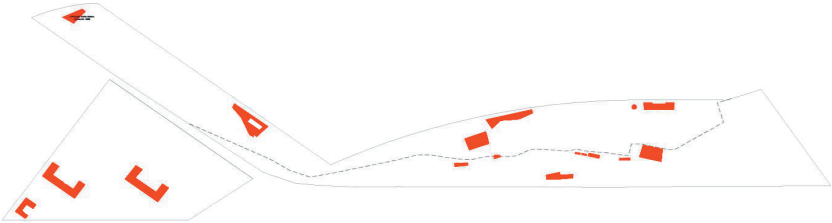
A la part baixa del parc (cota 4.00m) es plantaran els arbres més alts (Tamarix, Populus alba, Populus nigra, Salix alba, Fraxinus angustifolia) i bambús allà on hi hagi presència d'aigua (que quedaran protegits, per la densitat del bosc, dels vents freds que pugen pel riu).

La densa massa verda és contínua tot al llarg de la columna vertebral del parc, movent-se de banda a banda segons les necessitats dels límits dels sectors urbans. Arbres més petits (d'entre 10 i 15m d'alçada) es plantaran a les cotes més altes.

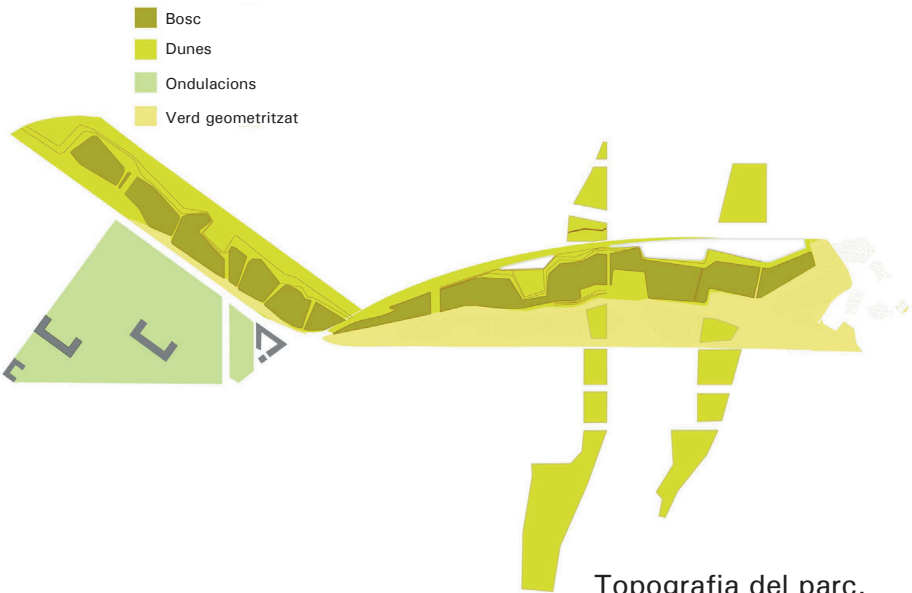
Tot al llarg de les dunes hi ha arbres, arbusts i d'altres espècies locals.

Pel que fa a l'àrea boscosa, l'estratègia que es seguirà és la següent: plantar una massa molt densa d'arbres -que retindrà la humitat d'una manera òptima i farà que els arbres creixin més de pressa- de diferents espècies, per definir en una primera fase només una xarxa molt mínima de camins i, més endavant, quan els arbres hagin crescut, ampliar la xarxa amb nous camins, instal·lacions, etc. Això crearà un paisatge verd dinàmic.

Els bambús també s'utilitzen com a barrera protectora contra els sorolls generats per les autopistes (cinturó verd).

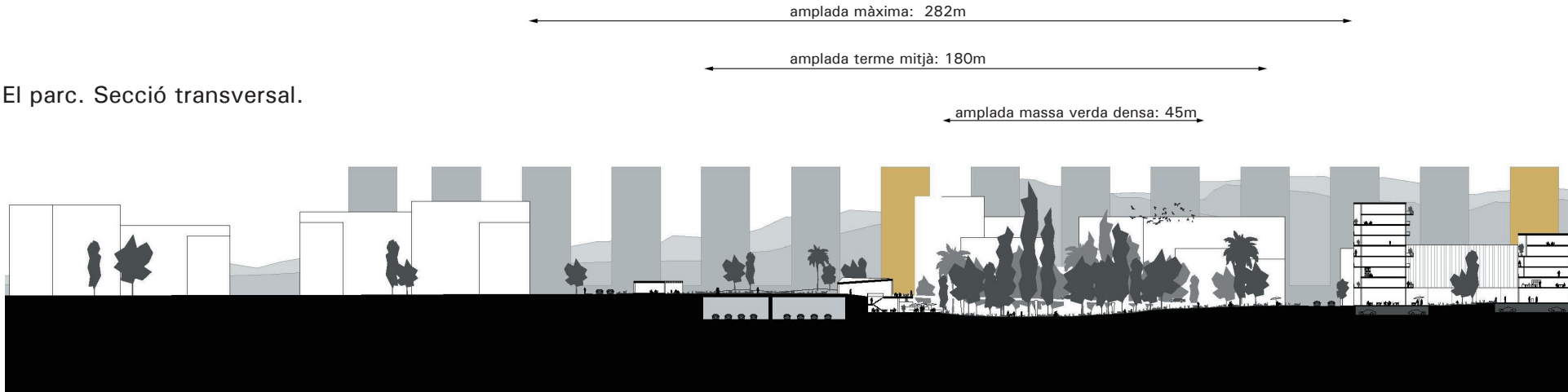


Equipaments públics al parc.



Topografia del parc.

El parc. Secció transversal.



Prat Nord

Prat Nord vol evitar qualsevol solució capriciosa com les que moltes vegades es plantegen en l'arquitectura i l'urbanisme contemporanis. L'eixample Nord es basa en la configuració més neutral que un projecte urbà pot oferir: una graella poc jerarquitzada. Ha de ser un lloc on la qualitat urbana de la ciutat tradicional es vegi renovada, millorada i adaptada als nostres temps.

Mirall per la modernitat, reflectint la tradició

L'extensió es basa essencialment en el fenomen del carrer, prenent com a referència les illes de cases del s. XIX. De totes maneres, l'estratègia proposada fa possible l'obertura de les illes de cases per tal d'aprofitar el clima, sense que l'esquema degeneri cap a la barreja poc clara típica del s. XX, on els carrers perden la seva qualitat com a espais urbans importants.

La neutralitat de la xarxa es contraposa amb la llibertat que es permet a l'interior de les illes de cases. Es proposen unes condicions funcionals i volumètriques illa per illa. Un desenvolupament futur permetrà que es donin un nombre limitat d'ordenances reguladores de l'edificació que no obliguin a una forma ni a una tipologia obligatòries de l'edificació. En canvi les ordenances que fan referència a la façana al carrer de les edificacions seran molt estrictes. Es controlarà que la planta de contacte amb el carrer obligui a que tots els accessos es facin per façana per afavorir el màxim d'activitat urbana a les voreres. Així mateix, es controlaran amb atenció les condicions estètiques de les façanes. Cada illa s'haurà de projectar a base de subprojectes treballats per diferents equips d'arquitectes sota la supervisió d'un arquitecte que revisi el conjunt de l'illa. La figura de l'"Architecte Directeur", habitual a França en aquest tipus de desenvolupaments urbanístics, sembla la més adequada.

Com ja es pot intuir, un aspecte essencial de la proposta és el contrast entre carrer i illa, és a dir entre els dos mons, el de l'exterior i el de l'interior de les illes. Els carrers que donen perspectives fins a l'horitzó, es contraposen amb els

espais semitancats dels patis d'illa i satisfan dues necessitats humanes universals, la de formar part de la totalitat del món i la de gaudir d'un espai propi privat.

L'estructura de la nova malla ordena la massa construïda agafant com a model la malla històrica consolidada del centre d'El Prat –pel que fa a la textura dels carrers i a la densitat del teixit. Els traçats històrics de l'estructura d'El Prat agrícola s'integren dins del disseny: els canals defineixen la jerarquia de dos dels carrers principals.

Els carrers principals tenen una amplada de 32 metres. Són els següents:  
A.- Carrers perimetrals que passen de ser carreteres que uneixen autopistes a carrers amb una generosa mitjana central.  
B. – Carrers principals que es tracen esbiaixats a la trama, aprofitant l'existència dels canals de rec, que es mantenen en superfície com elements de singularitat urbana.  
C. – El carrer perpendicular a la línia del ferrocarril que uneix l'estació amb l'enllaç a la Pota Sud de la Ronda de Dalt.

Els carrers paral·lels a la línia del ferrocarril tenen una amplada de 16 metres i els perpendiculars, de 12. La diferència rau en que els carrers més amples son més llargs i han de servir de connexió interna del conjunt, mentre que els seus perpendiculars només serveixen per anar d'una illa a la següent.

El carrer intern principal longitudinal és el principal eix comercial. Per a la gent de Prat Nord tindrà el mateix paper i la mateixa importància en el teixit urbà que el ja existent Carrer Major té a El Prat.

Les oficines se situen tot al llarg del principal carrer perimetral del nord, gràcies a això, es crea una barrera acústica i visual que protegeix Prat Nord del soroll de la Pota Sud.

Entre el nou i el vell Prat, la massa verda entra dins el teixit urbà amb "dits (fingers) verds" que connecten les dues parts de el Prat.

La principal i llarga façana de Prat Nord donarà al parc central del Prat, alineant una alta densitat d'habitatges.

Superfícies

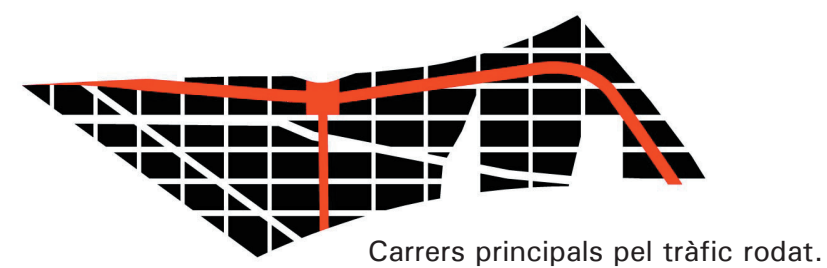
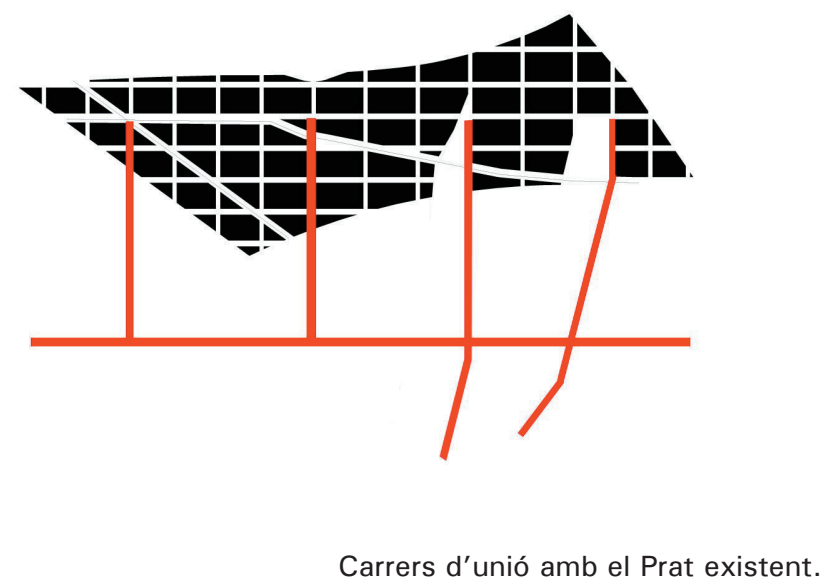
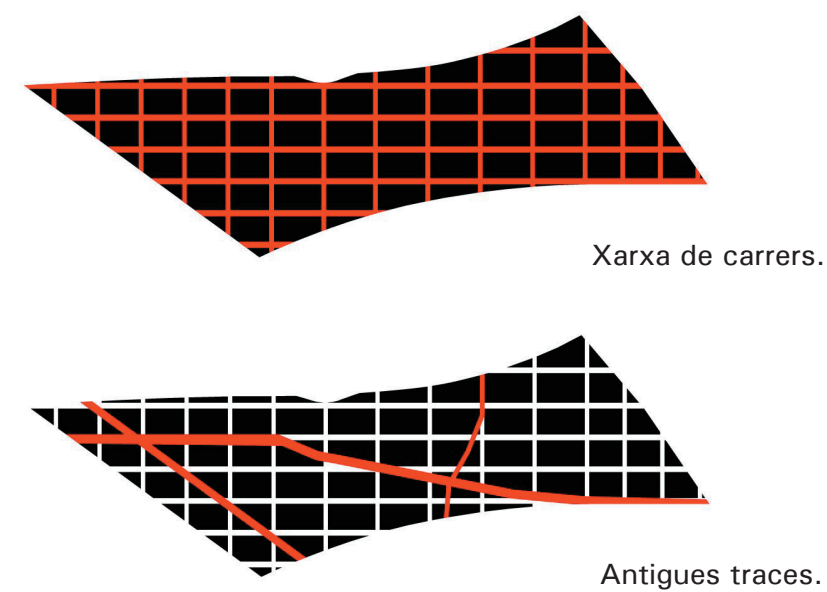
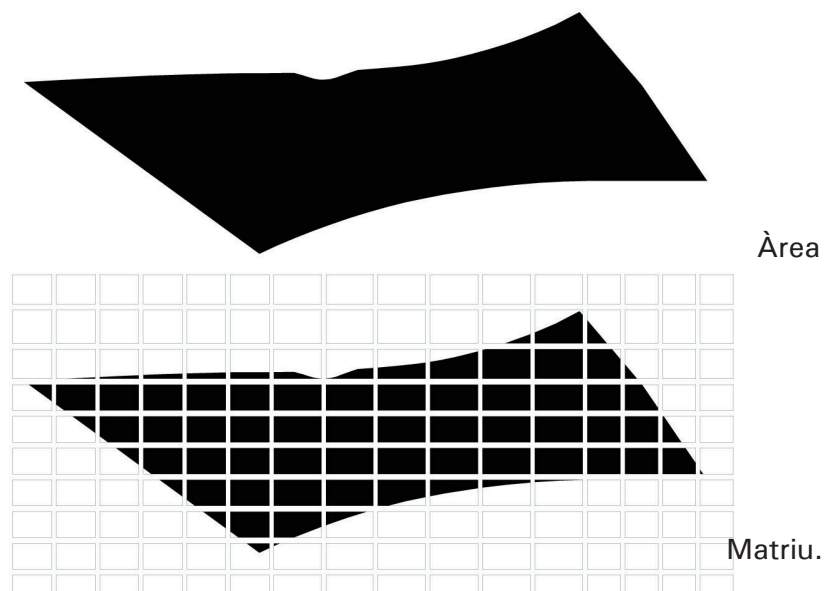
Superfície	560.548 m2
Sostre Aprofitament	1.040.000 m2
Habitatge	832.000 m2
Comercial	33.000 m2
Oficines	175.000 m2
Coefficient d'edificabilitat brut	1,85



Las Meninas.  
Diego Velázquez.  
1656.

Tots s'hi enmirallen.





## Connexions

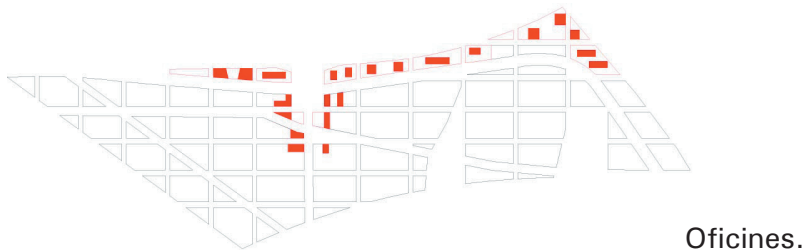
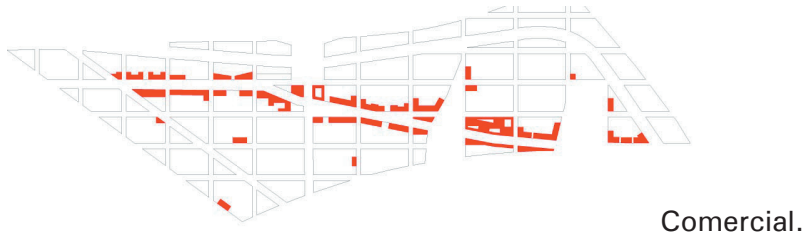
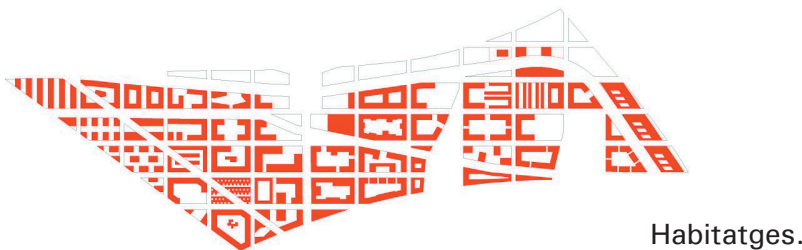
## Illes vs. edificació



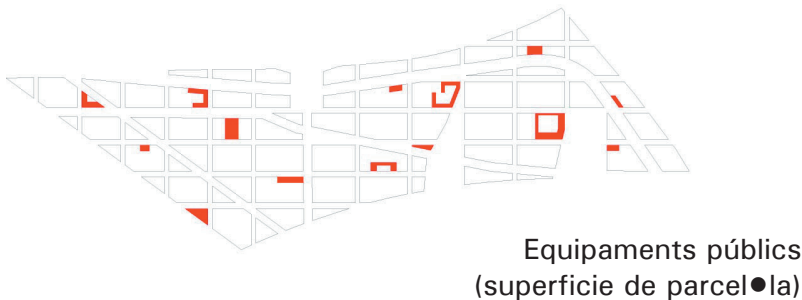
El Prat del Llobregat. Teixits urbans.

## Estructura

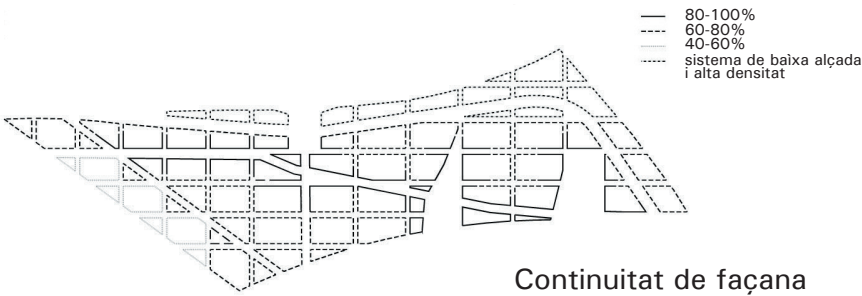
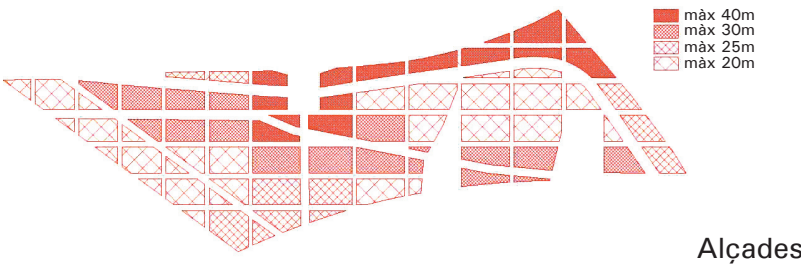
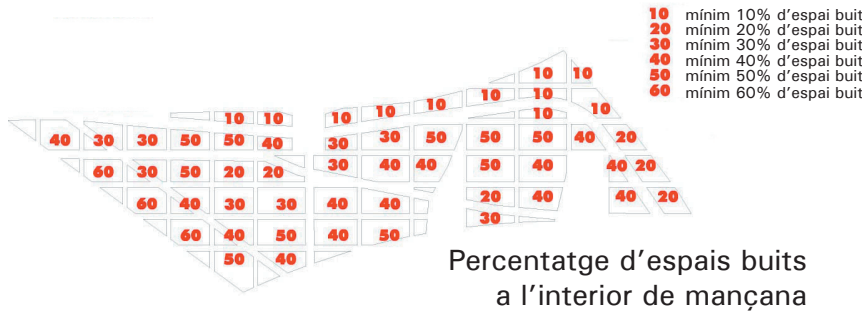




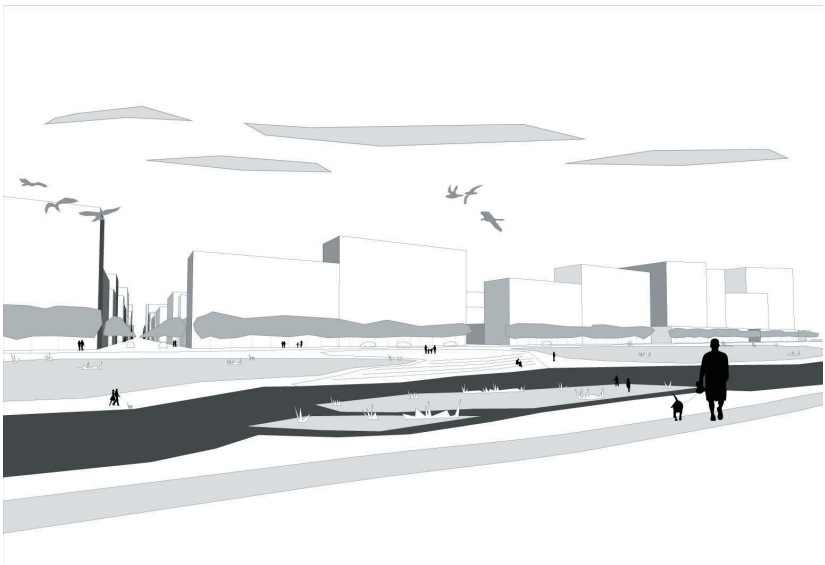
Sostre per tipologies



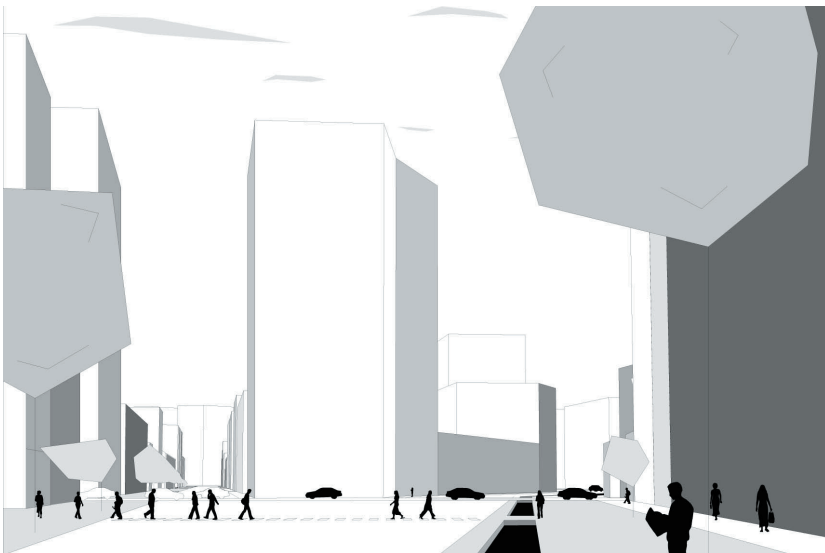
Edificis d'equipaments



Paràmetres d'ordenació edificatòria



Vista de Prat Nord des del riu



Vista del carrer principal de Prat Nord

## Reserva Estratègica Metropolitana (REM)

Es la part de ciutat destinada a la hiper-programació metropolitana que articula les grans ofertes comercials i d'activitats que un centre metropolità necessita. La definició i assignació d'usos no és aliena a la seva posició: propera a l'aeroport i amb una altíssima accessibilitat rodada i en un futur pròxim, per mitjà del transport públic ferroviari (perllongació del metro des de Bellvitge). Tot centre metropolità necessita d'àrees ben comunicades, pròximes al centre, amb grans superfícies, disponibles per allotjar les noves activitats comercials, logístiques i productives que la ciutat vagi demandant. Pel que respecta a la forma volumètrica s'ha pensat en una ciutat que es singularitzi per la continuïtat de les seves cobertes. Finalment, es vol demostrar que es pot aconseguir alta densitat amb baixes alçades: només es necessita molta ocupació en planta. Això no contradiu els estàndards de verd i d'equipament que tota proposta urbanística ha d'acomplir. Al davant de la REM en l'angle agut que formen les seves dues parts, hi ha una gran superfície d'equipaments que es destina a un gran equipament esportiu i a horts urbans familiars.

### Una catifa verda

La Reserva Estratègica Metropolitana (REM) està situada al triangle sud-oest de l'àrea de projecte, envoltada per traçats d'autopistes completament impenetrables. Malgrat aquestes condicions tan desfavorables, el lloc admet el trasllat immediat del centre comercial existent (Carrefour) que cal bellugar com a primera acció per tal de poder iniciar el canvi infraestructural que el projecte proposa. Fent servir un llenguatge conceptual i formal que el reste de Central Prat, aquesta part del projecte ha estat concebuda com a Reserva Estratègica Metropolitana (REM).

El desenvolupament d'El Prat ha d'estar preparat per atendre les condicions de mercat d'aquest espai, relacionades amb la facilitat de connexió amb les grans infraestructures i el desenvolupament a l'alça de l'aeroport internacional, que es troba al costat mateix. Això implica que El Prat ha d'estar preparat per reaccionar a les ofertes que sorgeixin en el mercat immobiliari per situar grans superfícies (a escala metropolitana) ja siguin comercials o productives. Per a ser capaç de facilitar aquestes possibilitats el Pla Director futur que desenvolupi aquesta proposta ha de

definir clarament en termes d'adaptabilitat les qüestions que li vinguin plantejades des del mercat.

Aquesta proposta ha de ser llegida com a possible desenvolupament de l'àrea en la que alguns aspectes són rígids i d'altres flexibles. Per exemple, el lloc no admet edificacions en alçada (màxim 40m.), per la proximitat de l'aeroport, en canvi permet una estratègia d'alta/mitja densitat en baixa alçada.

L'estratificació del projecte necessita desenvolupar-se de manera que sigui capaç de lligar el nivell topogràfic més elevat al que es troben les autopistes (cota 13m aprox.) amb el nivell del terreny (cota 6m aprox.). Amb aquesta estratificació, el programa d'aparcament de vehicles, les superfícies comercials i les altres grans superfícies de grans dimensions poden ser incorporades sota la gran coberta. Aquesta configuració donarà una massa edificada de baixa alçada que anirà a buscar la cota de pas de les autopistes. Això acaba donant un edifici massiu amb diferents usos compartint la mateixa coberta. Coberta que en part pot constituir-se en prolongació del parc. A les plantes dels forjats d'aquesta nova topografia artificial es poden situar les superfícies comercials, les oficines i, perquè no, també els habitatges. Entès en el seu conjunt, és un edifici complex, suma d'un entrellat de programes funcionals diversos. Hi ha referències a la kasbah islàmica clàssica i al recent projecte de Norman Foster per a la nova ciutat de Masdar a Abu Dhabi, als Emirats Àrabs. La coberta, en el nostre cas, no cal que sigui dura, sense vegetació, com seria el cas dels països més càlids i secs. En el cas d'El Prat la coberta pot tenir vegetació arbustiva i grassa, com una "catifa verda" que trasllada les activitats del sòl i, principalment, del recorregut de vianants del parc cap a la teulada. La referència a "La terra i el terrat" d'en Perejaume va en aquest sentit.



La terra i el terrat.  
Perejaume.  
2008.

*El terra és a la coberta.*

### Criteris generals

Desenvolupament mitjançant criteris rígids i flexibles. Connexió molt clara entre la coberta i el nivell dels accessos per la "planta baixa". Garantia d'una certa transparència entre l'autopista i el Parc Central deixant perspectives llunyanes molt clares pel damunt de les cobertes. Un programa mixt és essencial. L'habitatge es col·loca en els edificis que donen façana al parc i defineixen una façana més urbana cap al mateix parc. I finalment, però no per això menys important, La Reserva Estratègica Metropolitana (REM) que ha de ser un dels elements de transferència entre aeroport i ciutat.

### Composició i distribució del programa funcional

La Reserva Estratègica Metropolitana, REM, està composta de tres parts: la part verda, la part situada més a l'oest i la part sud.

La primera és la verda. Fonamentalment no construïda, consistent en equipaments esportius, horts urbans familiars, escoles i altres possibles equipaments.

La seva pauta de formació està basada en l'estructura de la segona, la situada a l'oest i també la més gran de les tres. Aquesta part és el cor del REM i ve servit per l'intercanviador modal que se situarà al lloc on es situï la futura estació de metro, perllongació de la línia transversal que vindrà des de Bellvitge. La cota de les cobertes ha de situar-se a nivell de les autopistes de l'oest de l'àmbit de projecte.

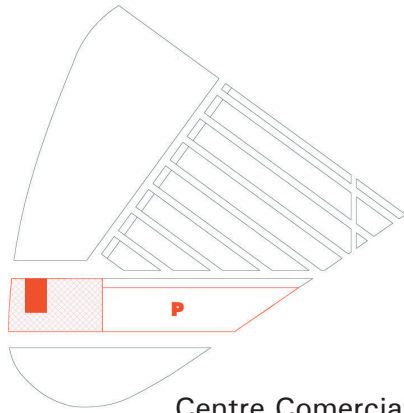
La tercera part és la situada més al sud i queda "separada" de les altres dues per la línia del ferrocarril. El centre comercial existent (Carrefour), seguint una estratègia d'ocupació de superfícies no ocupades, se situa en aquest lloc. Disposa d'una accessibilitat i visibilitat (efecte façana) immillorables. Quan l'estratègia d'ocupació de REM vagi guanyant densitat, es pot pensar en ponts (o potser edificis passera) que l'uneixin amb els costats situats a l'altra banda del tren. Els volums que es mostren en la proposta es consideren



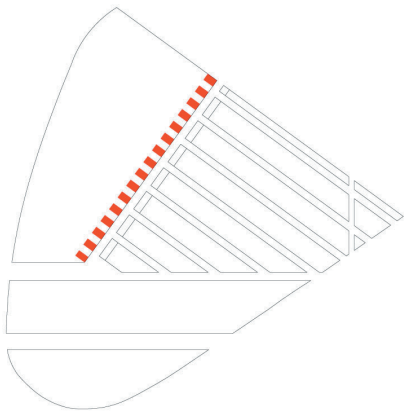
Àrea.



Matriu.



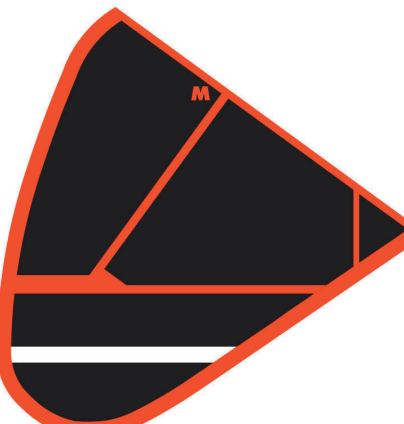
Centre Comercial  
(Nou emplaçament Carrefour).



Habitatge, 70.000 m2.



Unint territori i infraestructura.

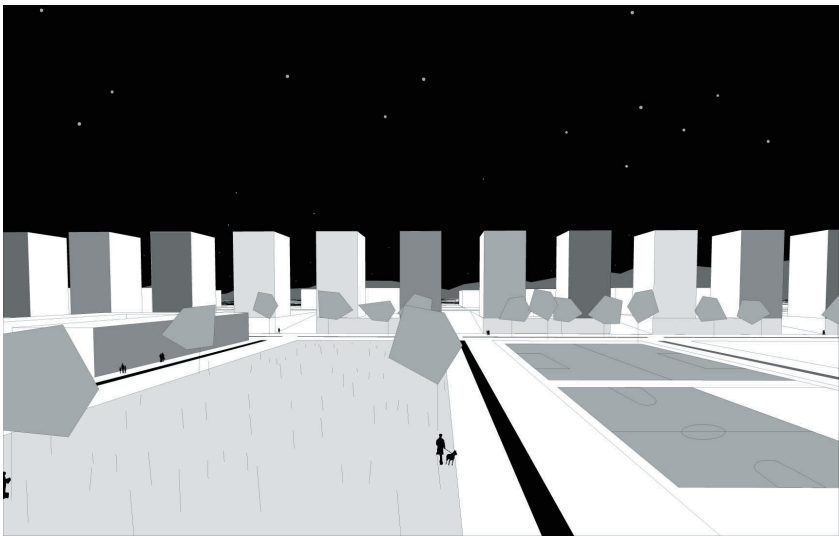


Infraestructura funcional.

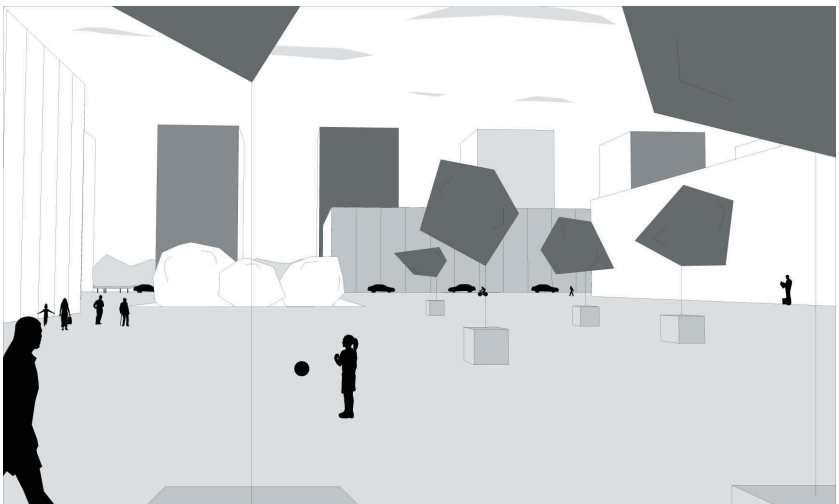


Ocupació de l'edificació i parc.

Estructura



Vista frontal dels habitatges de la Reserva Estratègica Metropolitana



Vista interior del conjunt edificat de la Reserva Estratègica Metropolitana

indicatius del que podria ser una ordenació detallada però que s’entenen també capaços d’admetre la flexibilitat que el mercat pot arribar a reclamar.

Cotes, topografia i estructura de mobilitat rodada.

La cota del terreny existent (6,00m aprox.) es manté en la seva posició actual. La planta baixa se situa a la cota 7,00m per permetre la construcció d’una planta en soterrani (aparcament de vehicles, etc.)

El carrer principal de connexió amb el centre d’ El Prat és un carrer que passa per sota de l’autopista de Castelldefels mantenint un traçat paral·lel al del ferrocarril. Es connecta directament a la ronda perimetral que enllaça amb totes les autopistes.

Un carrer perpendicular al traçat de l’antiga autopista cap a sant Boi, segueix el curs d’un canal de rec existent. El carrer es dissenya com a bulevard entre la façana urbana de REM i el parc urbà situat al seu davant.

Es proposa una “via verda” per a vianants i bicicletes que passi per tot el REM fins i tot passejant-se per les cobertes tot plantejant l’ús públic-privat de les mateixes. Aquest recorregut verd recorre tot el conjunt de l’àrea de projecte enllaçant els diferents àmbits del projecte a manera de “línea circular”, amb algunes connexions transversals que permetin drecceres d’un costat a l’altre. Serveix per donar la idea de conjunt i, en concret en el REM, ajudar a definir quines poden ser les parts públiques de la coberta.

Estructura de la part construïda

REM té unes regles molt senzilles i clares.

- 1. El lloc està ocupat per una malla ortogonal de 8 x 8 m.
- 2. La planta baixa pot estar ocupada per la mateixa seqüència o bé pels seus múltiples 16 – 8 – 16 (16m és la dimensió que dóna una millor distribució de franges d’aparcament de vehicles 16 = 5,5 + 5 + 5,5).
- 3. Cada franja pot ser buidada per tal de crear connexions longitudinals i/o transversals.
- 4. L’alçada de l’edificació se situa en planta baixa més dues plantes amb edificacions de major alçada, edificis-pont, etc.

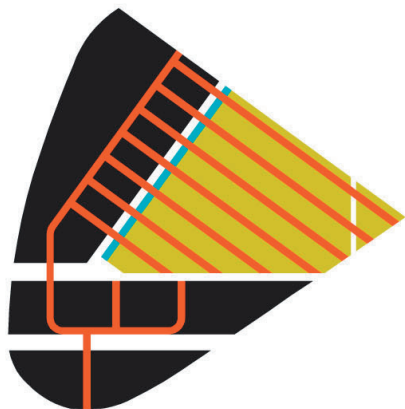
Els edificis existents poden ser integrats en el disseny rodejats d’espais oberts on la trama generadora s’interrompi. La massa “tectònica” permet que la “via verda” pugui a la coberta i la recorri en tota la seva unitat.

Superfície	256.546 m2
Sostre Aprofitament	372.100 m2
Habitatge	70.000 m2
Comercial	162.800 m2
Oficines	139.300 m2
Coeficient d’edificabilitat brut	1,45

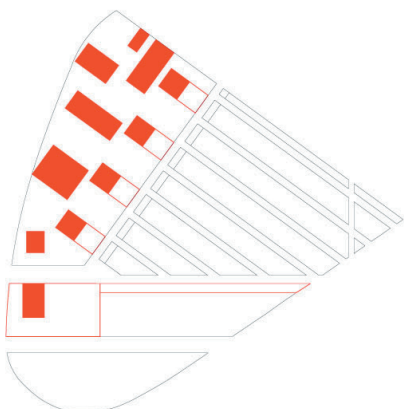
Construcció de la darrera fase.

En una segona fase, el centre comercial (Carrefour) pot rebre en la seva coberta algun tipus d’ús, en un forjat addicional que el transformi en una contenidor amb una tipologia més adient al sector situat més a ponent.

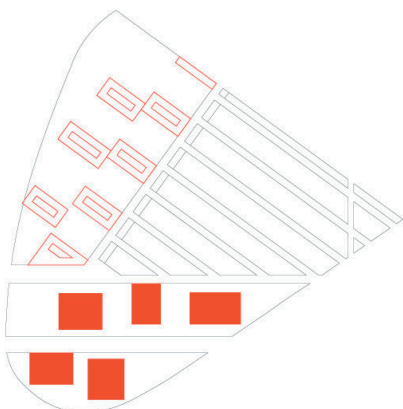




Recorregut de vianants  
i de bicicletes.



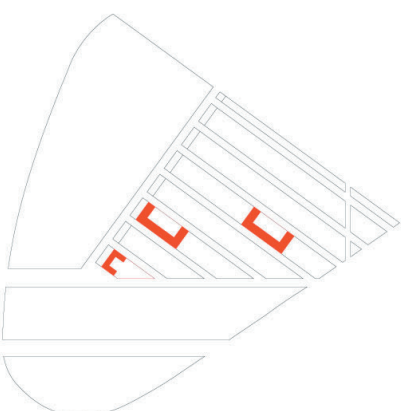
Activitats comercials.



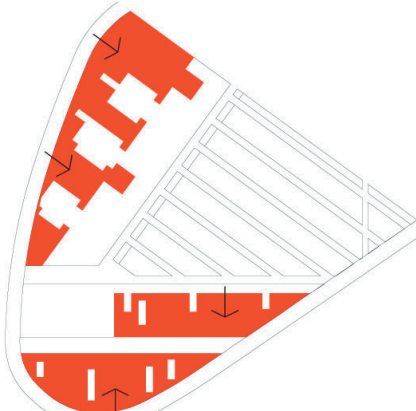
Terciari, oficines.



Paisatges.



Serveis i equipaments educatius.



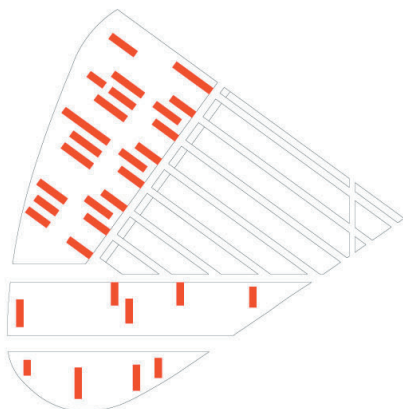
Aparcaments.



Horts familiars urbans.



Equipaments esportius.

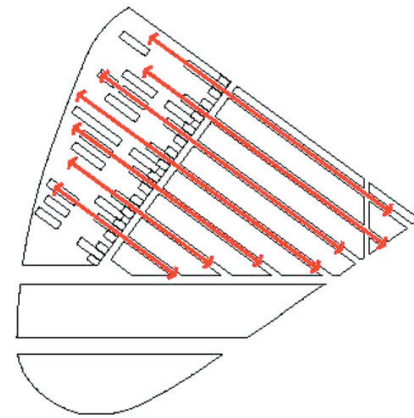


Lluernes.

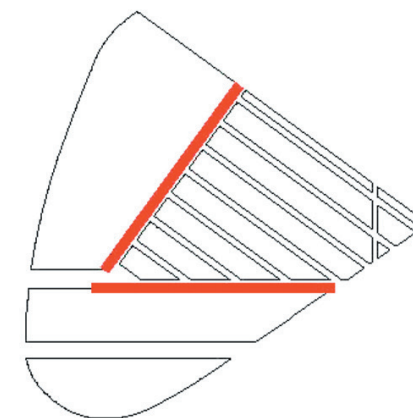
Exemple de desenvolupament



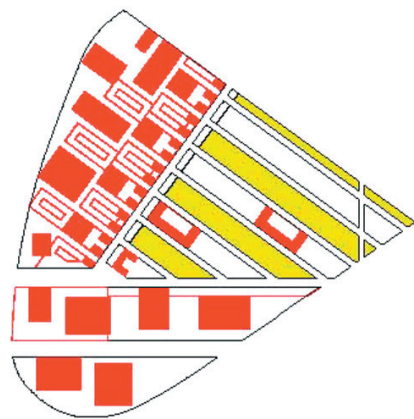
Divisió estructural.



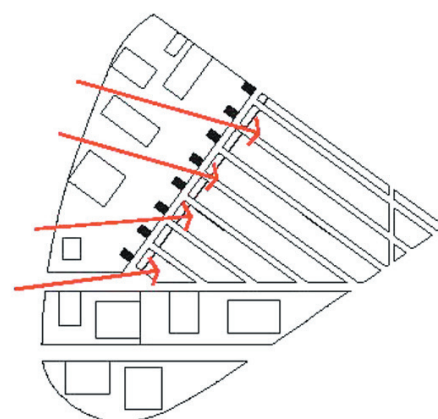
Continuïtat de l'estructura.



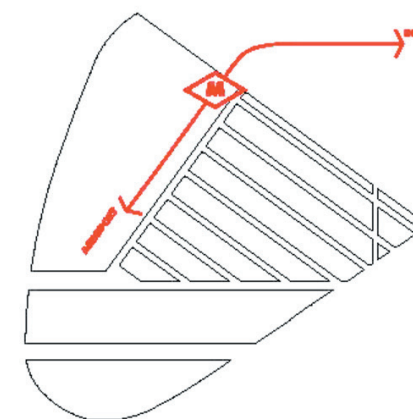
Façana cap al parc.



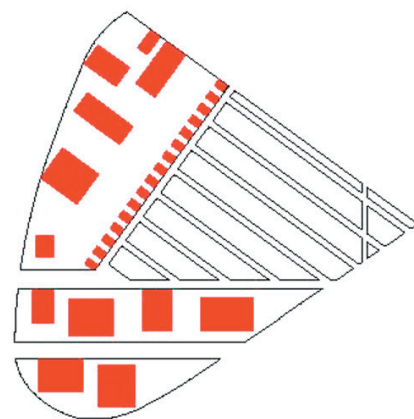
Barreja de programes.



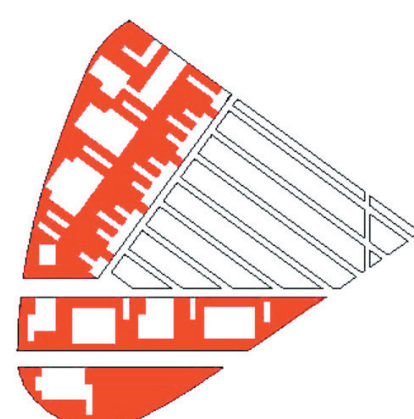
Filtre cap al parc.



Transferium.



Edificis més alts.  
"Escultures" cap a l'autopista.



Activitats en la coberta.