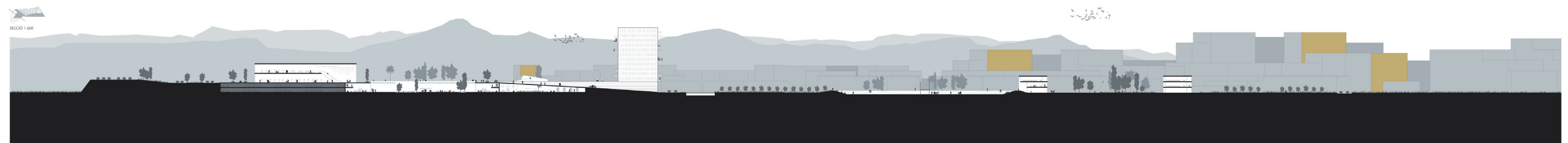
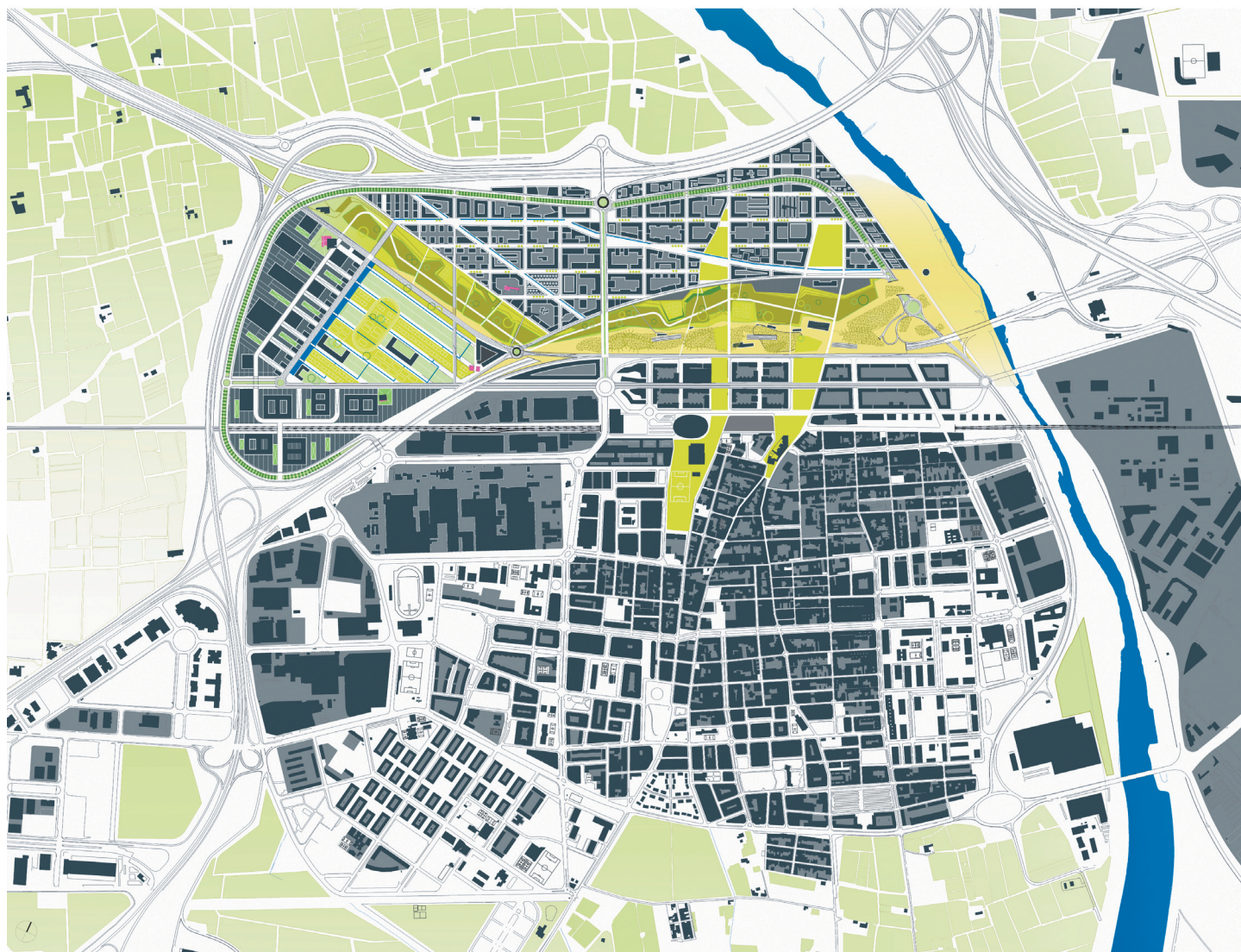
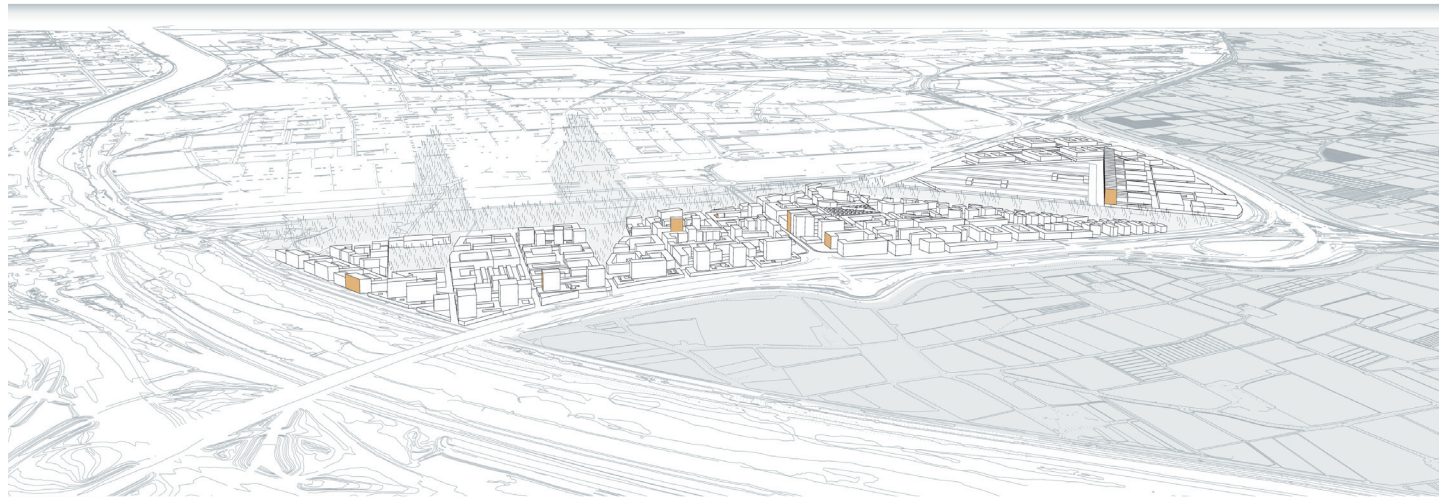




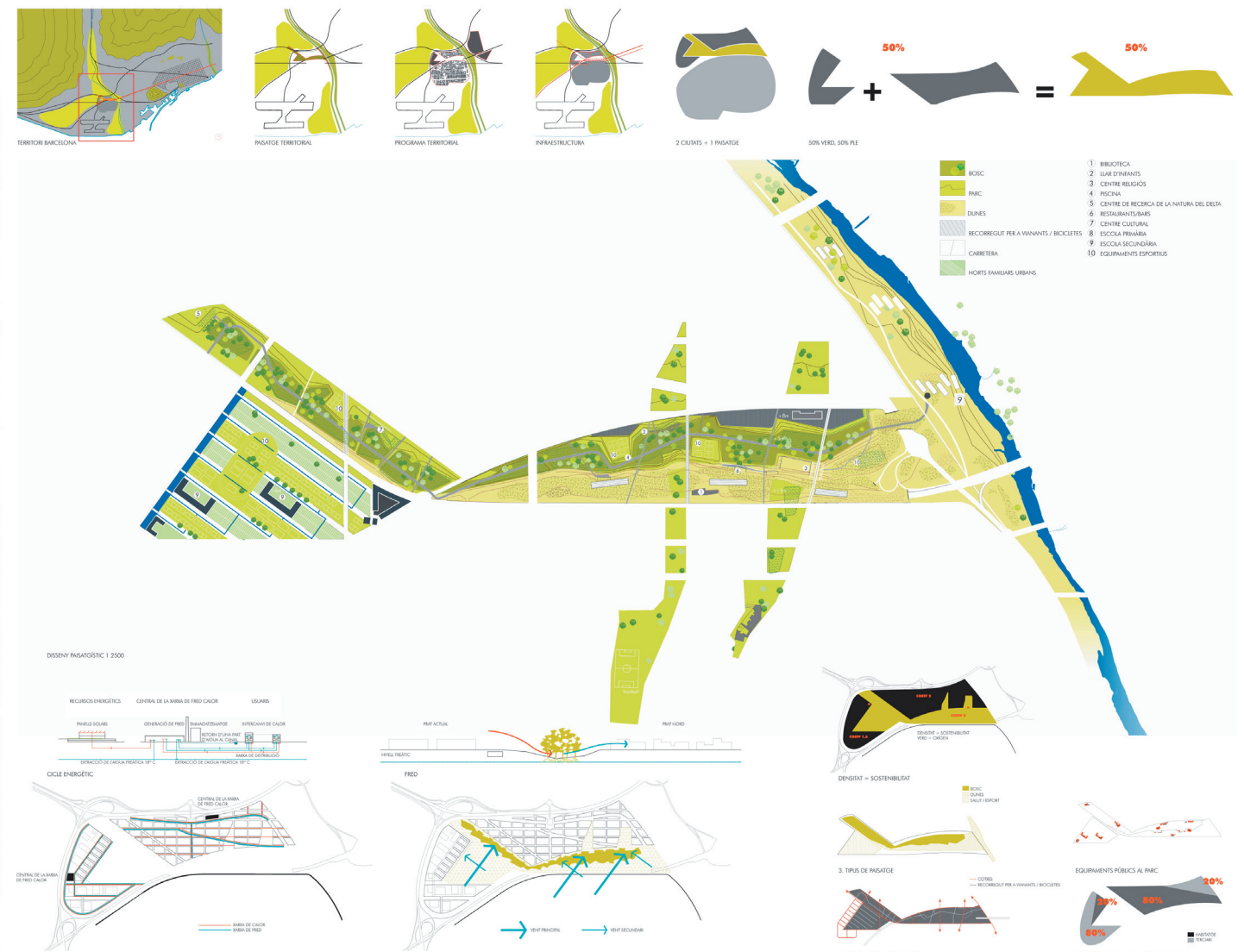
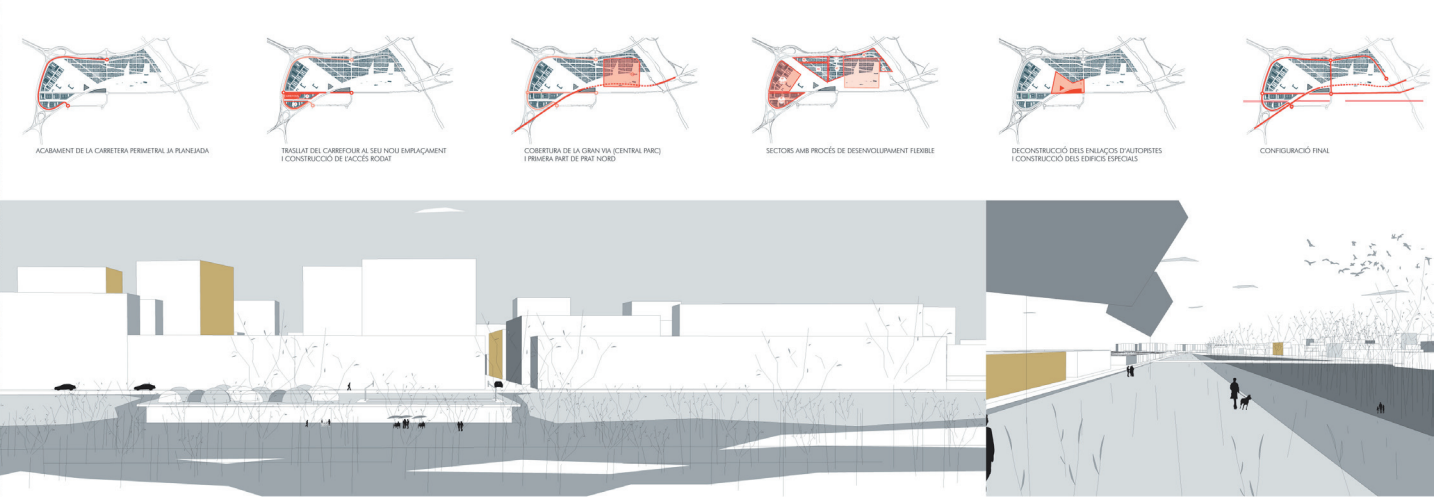
Quina forma té?



## Central Prat



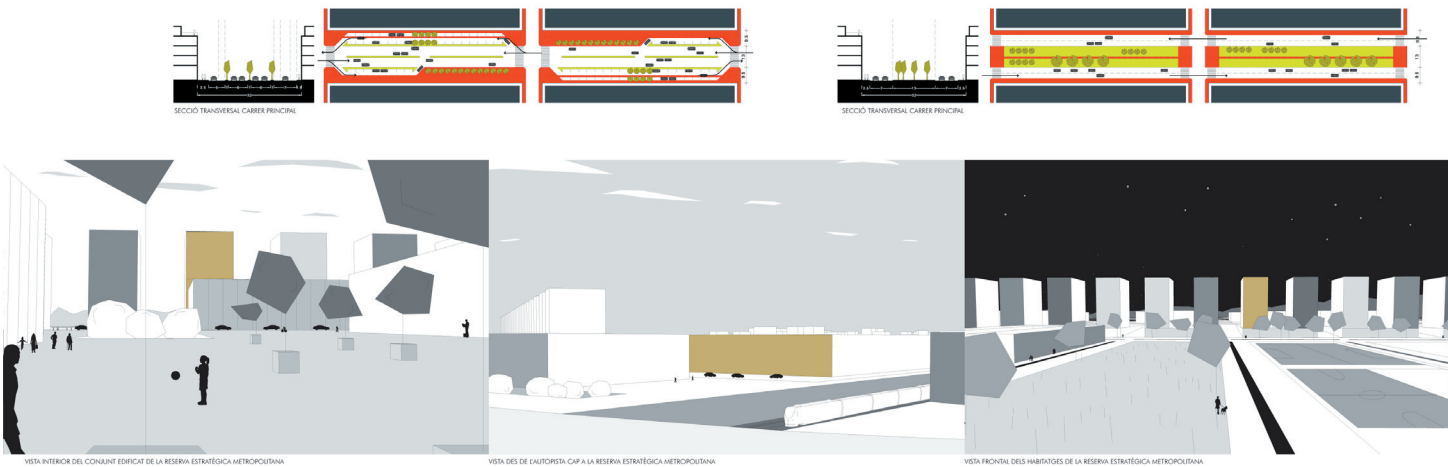
## Central Prat





3 DESENVOLUPAMENT DEL CENTRE DIRECCIONAL AL PRAT DE LLOBREGAT

Central Prat



Territori Prat Nord.

Prat Nord compta potencialment tots els elements de la condició urbana contemporània. L'objectiu fonamental del projecte ha consistit en definir la 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 pas un apedatcat qualsevol de parts especialitzades temàticament si no ben al contrari, potest un caràcter poderós que obli 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, la plana del deltaica emmarcada per la presència dels turons: Sant Ramon o la Serra del Corral cap a Ponent, el Tibidabo a la Serallada de Collserola cap al Nord i Montjuïc a Llevant.

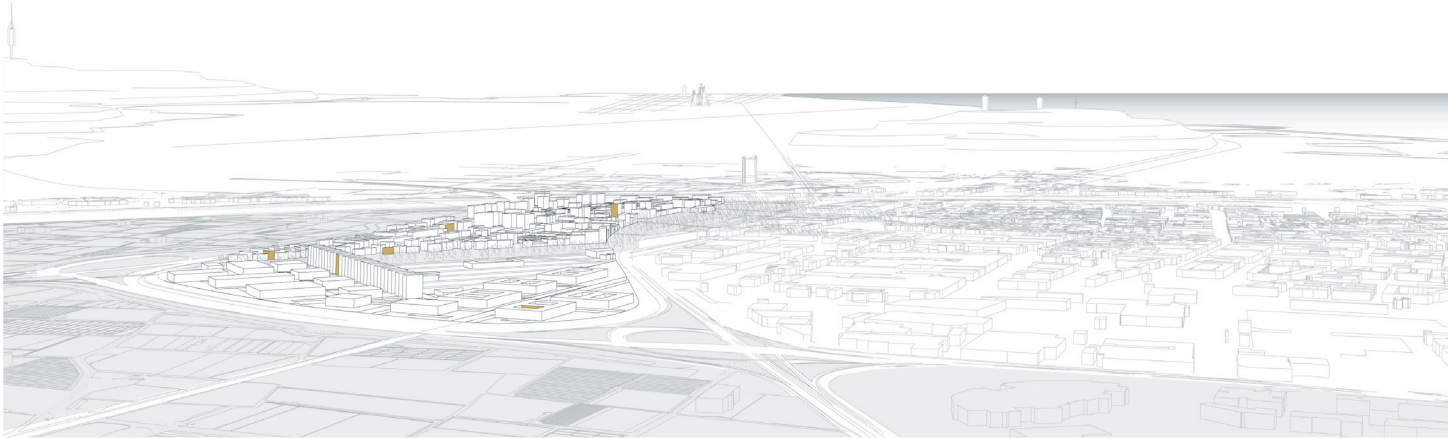
Central Prat - Central Parc.

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 Majors, ha d'aturar-se en sec a l'autovia o pujar i baixar per una incòmoda passera per passar a l'altra 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'heire d'una estructura agrícola amb uns trams molt definits 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 sigles fredíques, podran ombrar 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'horta familiar urbana de l'entorn, heredes de l'estructura agrícola precedent. Un parc pels pratencs que gaudirà la resta de ciutadans de l'Àrea Central Metropolitana de Barcelona.

Una ciutat pel segle XXI.

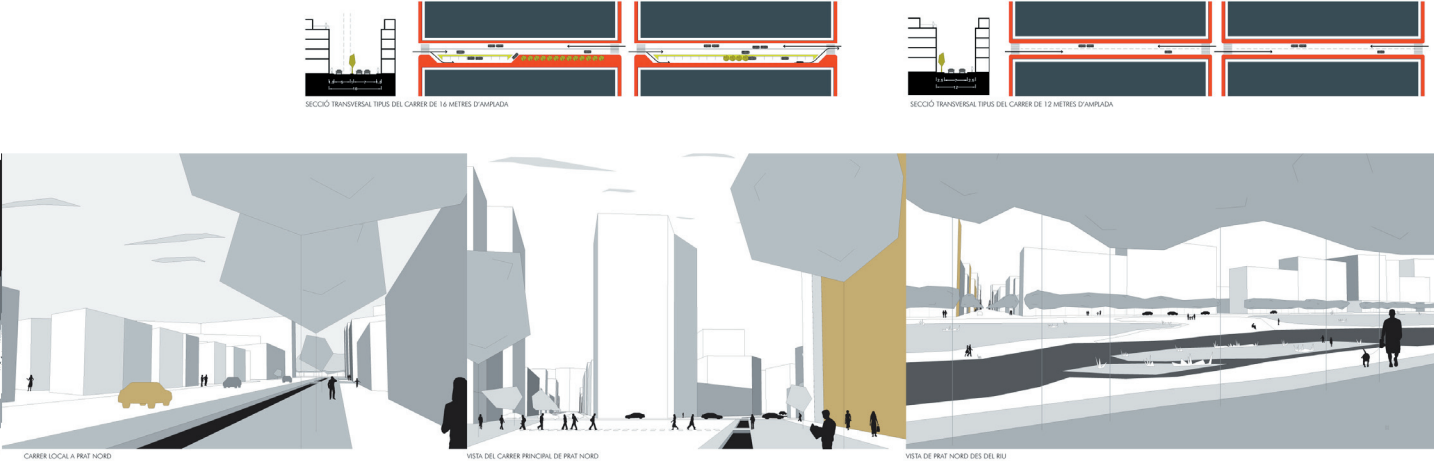
La ciutat del segle XXI serà una ciutat que es construirà per projectes. És a dir, per peces separades, desenvolupada per promotors diferents. Queden encreuats les imatges del segle XIX, on un dibuix d'exemple podia perdurar i anar-se realitzant en el transcurs del temps. Central Prat proposa un projecte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



VISTA GENERAL DES DE L'EST

4 DESENVOLUPAMENT DEL CENTRE DIRECCIONAL AL PRAT DE LLOBREGAT

Central Prat



Prat Nord.

A l'altre costat del Parc Central, on queda reflexada 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 rodador 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 enllaça 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.

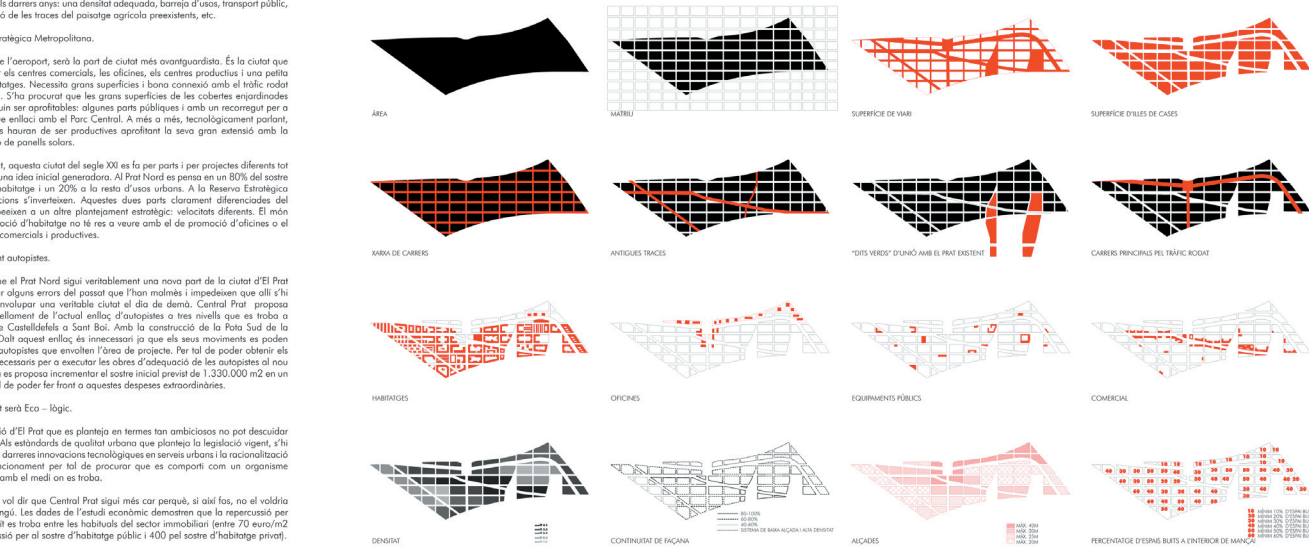
Domestica autopistes.

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 malmet i impedeixen que allí s'hi pugui desenvolupar una veritable ciutat al dia de demà. Central Prat proposa el desmantellament de l'actual enllaç d'autopistes a les avingudes que es troba a l'autovia de Castelldefels a Sant Boi. Amb la construcció de la Porta 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 - logic.

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 valdria construir ningú. Les dades de l'estudi econòmic demostren que la repercussió per m2 construït es troba entre les habitacles del sector immobiliari entre 70 euro/m2 de repercussió per al sostre d'habitatge públic i 400 pel sostre d'habitatge privat.

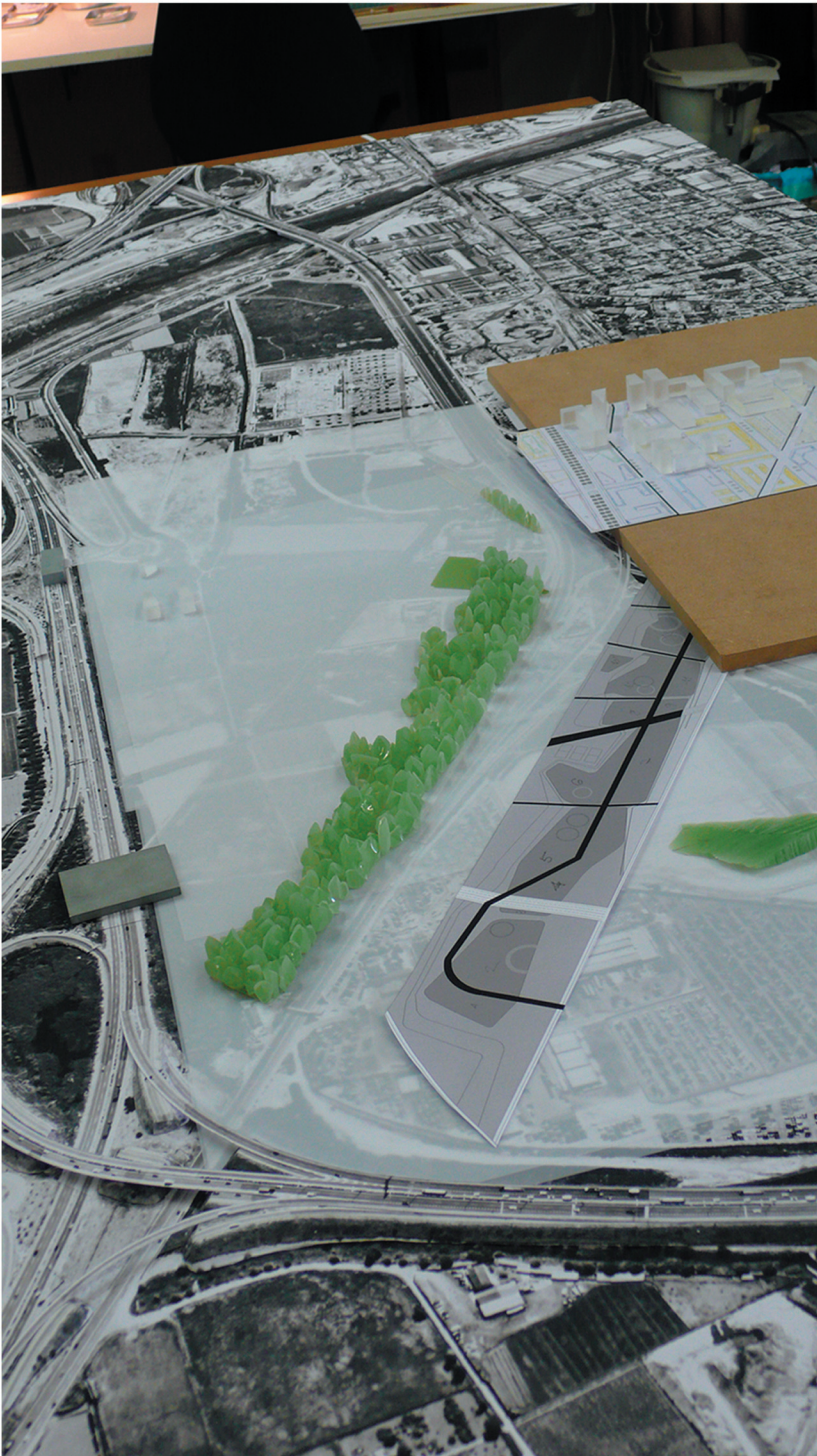


BARRIO DEL PRAT NORD

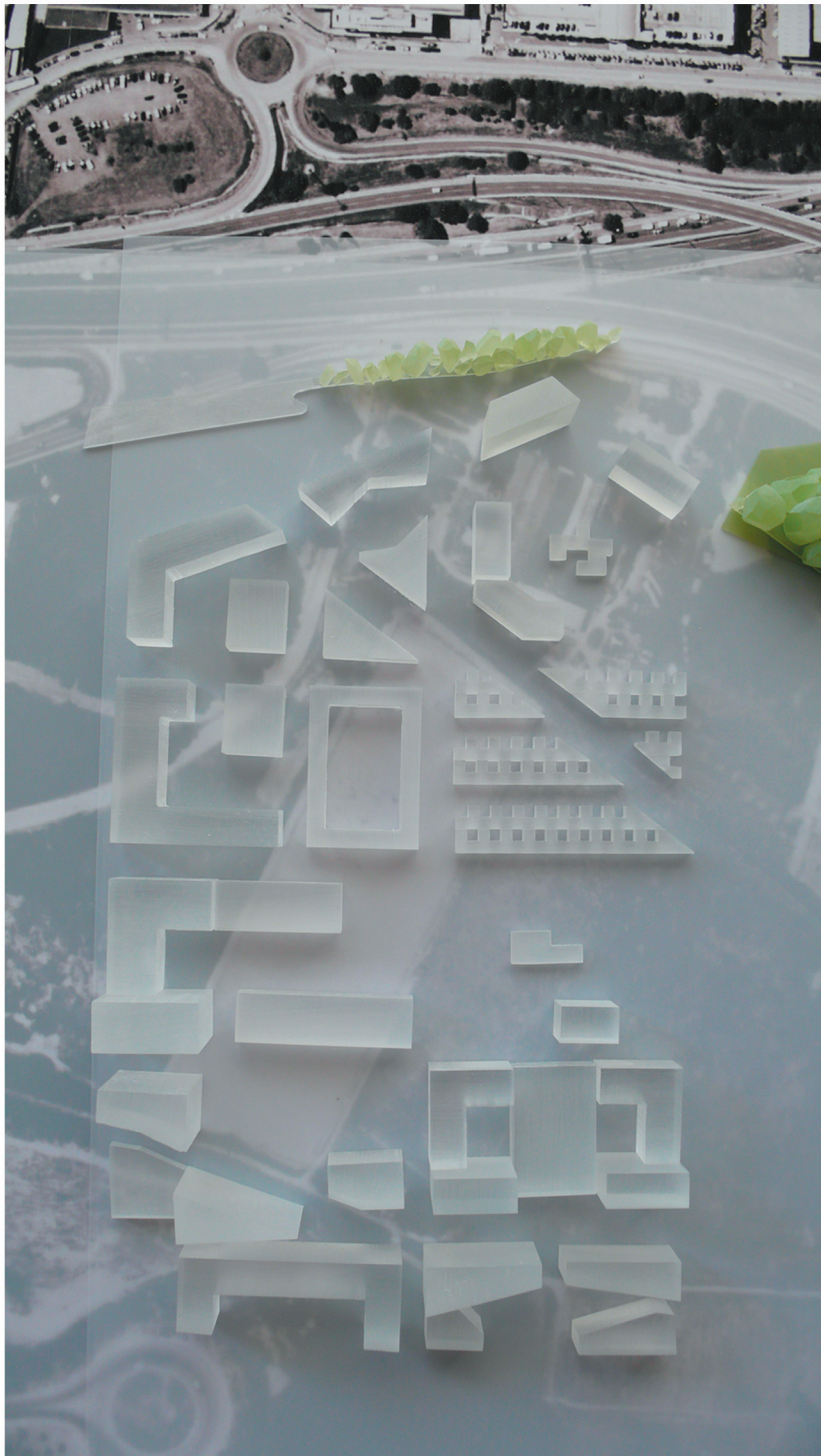


SECCIÓ 1:600





Vista general del bosc del Parc Central des de l'Oest.

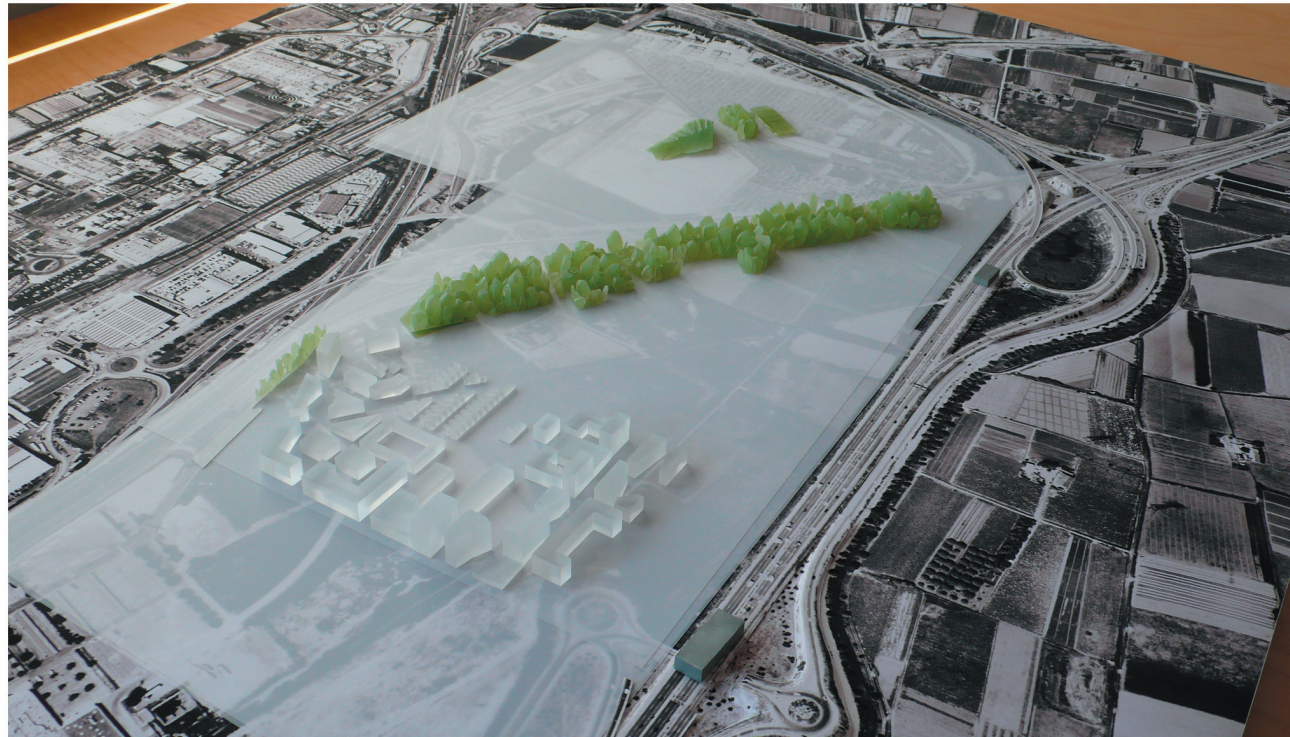


Detall d'unes mançanes de Prat Nord.



Mançanes i Parc Central (detall).

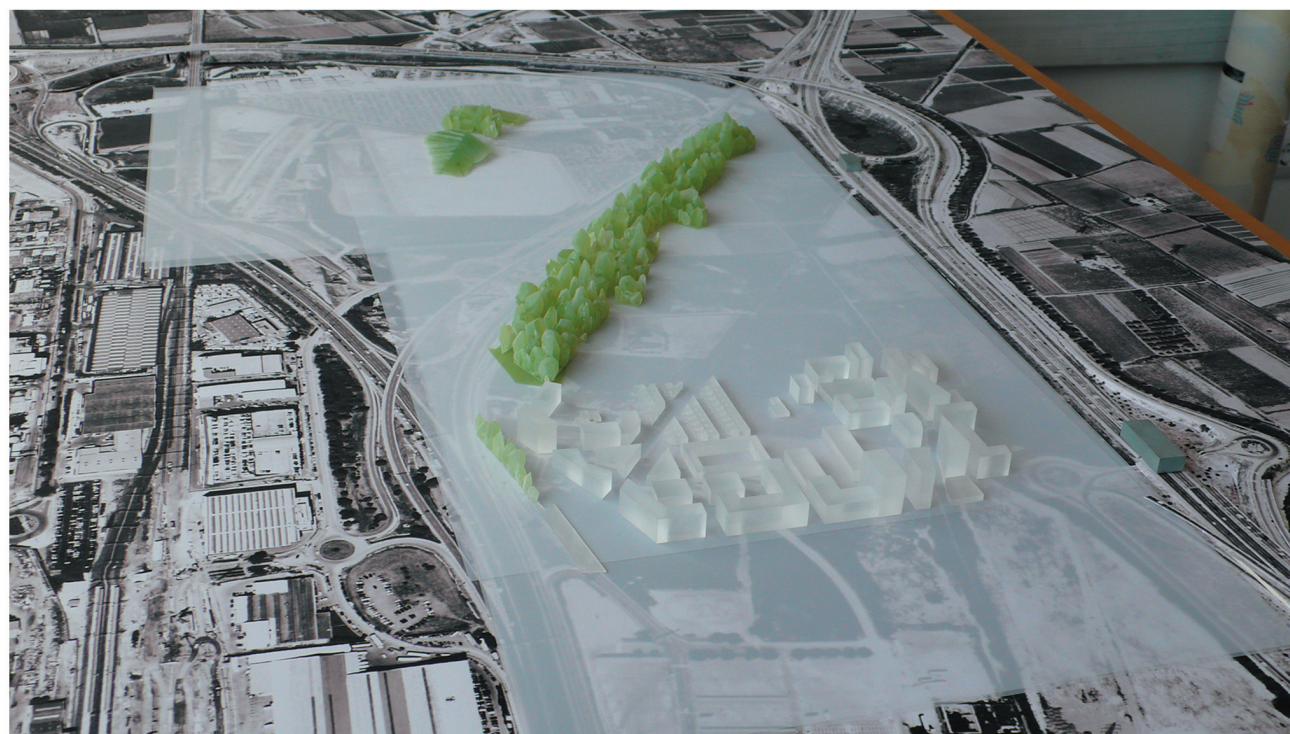




Vista general des del Nord.



Detall des de l'autopista. Al fons el Parc Central.



Vista general des de l'Est.



Detall del bosc del Parc Central.