



Prat Nord



La cinc*

El Prat de Llobregat és encara avui una ciutat invisible: encaixonada entre el riu i l'aeroport, i entre la prolongació de la Gran Via i el mar, conjuga la preservació d'empremtes rurals i el seu aïllament tradicional amb les dimensions d'una ciutat mitjana (més de 60.000 habitants) i la seva proximitat a Barcelona.

El número 252 de *Quaderns* dedicava unes pàgines de la secció de projectes a l'obra de Manuel del Llano i José Juan Martínez, centrada en un seguit d'exemples d'habitatges entre mitgeres que aquests arquitectes han construït al nucli antic del Prat i que avalen aquesta percepció d'una ciutat on el teixit històric manté una forta vigència i pot ser el suport de bona arquitectura.

Des del febrer del 2009, el Prat mostra una façana que de ben segur no resultarà indiferent als milers d'usuaris que surten diàriament de Barcelona per la Gran Via. Quan deixen enrere l'Hospital de Bellvitge i el Duran i Reynals i travessen el Llobregat, l'enderroc dels edificis de la paperera Sarrió i de La Seda ara deixa veure un municipi que havia quedat ocult per aquestes indústries.

Aquests espais alliberats són objecte de promoció privada i és previst construir-hi 4.000 habitatges. Per tant, podem esperar que el Prat sigui capaç de consolidar durant els propers anys una nova façana sobre la Gran Via que reivindicui la seva presència.

D'altra banda, el centre històric i administratiu del Prat és situat molt a la vora d'aquests espais recentment alliberats. Es tracta d'un espai prou generós i d'una gran centralitat que desplaçarà el centre de gravetat de la ciutat. Aquesta nova franja alliberada és també l'escollida per a la construcció de la nova estació internodal —projectada per César Portela— que ha d'aglutinar el tren i les línies 1 i 9 del metro de Barcelona.

Darrerament el futur creixement del Prat ha estat en el punt de mira, a conseqüència del procés de treball que ha generat el concurs Prat Nord, per esbrinar quin haurà de ser el model de creixement d'aquí a 30 anys.

Entre la sis i l'onze

Més enllà d'aquesta obertura fins a la prolongació de la Gran Via, des de fa tres o quatre anys a l'Ajuntament del Prat també s'està treballant en l'ordenació dels terrenys que el PGM del 1976 defineix com a Centre Direccional. Es tracta d'un espai de 150 hectàrees situat a la part nord del Prat. Entre la Gran Via (C-31) i la pota sud, i entre el riu i la variant que dona accés a Sant Boi i encara més enllà. És un entorn caracteritzat per la presència del Carrefour i Tradisa, per on discorre la línia soterrada de l'AVE i que limita amb la franja recentment alliberada que serà gestionada per promotors privats i on també s'hi situarà l'estació internodal.

El concurs d'ordenació de l'àmbit del Centre Direccional al Prat de Llobregat (Prat Nord) no té precedents. Es tracta d'un concurs d'ordenació del territori que no té referències properes o recents com a fet concursal.

Es planteja com un concurs d'idees d'on hauran de sortir les directrius no tant per redactar un planejament com per generar un document que serveixi de base per al futur planejament. Una operació de gran magnitud a mitjà termini, que ha de dirigir el creixement de la ciutat en un entorn de vialitats d'elevat flux, amb el referent del riu i de tota la plana del delta cosida d'infraestructures.

El concurs demana un planejament que suporti la construcció potencial d'entre 4.500 i 6.000 habitatges i que incorpori una superfície equivalent de teixit terciari. Amb aquests requisits programàtics de fons s'ha d'aconseguir endreçar, en l'espai i en el temps, un seguit de reptes, pactes i oportunitats: el cobriment de

1
Central Prat, Jaume
Carné-Claus en Kaan
Architecten

*Es la cota sobre el
nivell del mar de la
plaça de l'Ajuntament,
el punt més alt de la
vila vella del Prat de
Llobregat

*Five is the height in
metres above sea level
— masl — of the Plaça
de l'Ajuntament, the
highest point of the
old quarter of El Prat
de Llobregat

*Es la cota sobre
el nivell del mar
de la plaza del
Ayuntamiento, el
punto más elevado de
la parte antigua de El
Prat de Llobregat.

Five masl*

El Prat de Llobregat is still today an invisible town: boxed in between the river and the airport, and between the prolongation of Gran Via and the sea, it combines the preservation of rural layouts and its traditional isolation with the dimensions of a medium-sized town (over sixty thousand inhabitants) and its proximity to Barcelona.

In issue 252, *Quaderns* devoted some pages to the work of Manuel del Llano and José Juan Martínez, focusing on a series of examples of infill homes that these architects had built in the old centre of El Prat and that back up this perception of a town where the historical fabric remains important today and can be a basis for good architecture.

Since February 2009, El Prat has shown a façade that will definitely not pass unnoticed by thousands of users that leave Barcelona every day via the Gran Via. Once they leave behind the Bellvitge Hospital and Duran i Reynals and have crossed the Llobregat, the demolition of Sarrió paper mill and La Seda buildings now allows a town previously hidden by these factories to be seen.

These freed up spaces will be developed privately and the construction of 4,000 homes is envisaged. Therefore, we can hope that in coming years El Prat will manage to consolidate a new façade onto the Gran Via that will vindicate its presence.

Moreover, El Prat's historical and administrative centre is located very close to these recently freed up spaces. This is quite a generous space, and sufficiently central to displace the town's centre of gravity. This new freed up strip has also been chosen for construction of the new intermodal station —designed by César Portela— which will connect the train station and lines 1 and 9 of the metro of Barcelona.

The future growth of El Prat has recently come under scrutiny, as a consequence of the work process generated by the Prat Nord competition, to decide what the model of growth should be for the next 30 years.

Between six and eleven masl

Beyond this opening towards the prolongation of the Gran Via, for the last three or four years the El Prat Town Council has also been working on the zoning of lands defined in the GMP of 1976 as a civic centre. This is a space of 150 hectares, situated in the northern part of El Prat. Between the Gran Via (C-31) and the Pata Sur roads, and between the river and the bypass that gives access to Sant Boi, and even beyond. It is an area characterised by the presence of Carrefour and Tradisa, where the AVE high speed train line passes underground and it borders the recently freed up strip that will be managed by private developers and also where the intermodal station will be situated.

The competition to order the sphere of the civic centre at El Prat de Llobregat (Prat Nord) has no precedent. It is a case of a territory zoning competition with no nearby or recent references as a competition event.

It is presented as a competition of ideas from which the guidelines must emerge not so much for drawing up a plan as for generating a document to serve as a basis for future planning. A large-scale operation in the medium term, which has to direct the town's growth in an area of high-use roads, with the reference point of the river and of the entire delta plain, riddled with infrastructures.

The competition requires planning to support a construction potential of between 4,500 and 6,000 homes, and incorporate an equivalent surface area of tertiary buildings. With these programme requirements as a backdrop, it will be necessary to order,

La cinco*

El Prat de Llobregat es todavía hoy una ciudad invisible: encajonada entre el río y el aeropuerto, y entre la prolongación de la Gran Via y el mar, conjuga la preservación de trazas rurales y su aislamiento tradicional con el tamaño de una ciudad mediana (más de 60.000 habitantes) y su proximidad a Barcelona.

En el número 252 de *Quaderns* se dedicaban unas páginas a la obra de Manuel del Llano y José Juan Martínez, centrada en una serie de ejemplos de viviendas entre medianeras que estos arquitectos han construido en el casco antiguo de El Prat y que avalan esta percepción de una ciudad donde el tejido histórico mantiene una fuerte vigencia y puede ser la base de buena arquitectura.

Desde febrero de 2009, El Prat muestra una fachada que seguro que no pasará desapercibida para los millares de usuarios que salen diariamente de Barcelona por la Gran Via. Cuando dejan atrás el Hospital de Bellvitge y el Duran i Reynals y atraviesan el Llobregat, el derribo de los edificios de la papelera Sarrió y de La Seda ahora deja ver un municipio que había quedado oculto por estas industrias.

Estos espacios liberados son objeto de promoción privada y se prevé en ellos la construcción de 4.000 viviendas. Por tanto es de esperar que El Prat podrá consolidar durante los próximos años una nueva fachada sobre la Gran Via que reivindicará su presencia.

Por otra parte, el centro histórico y administrativo de El Prat está situado muy cerca de estos espacios recientemente liberados. Se trata de un espacio suficientemente generoso y de una gran centralidad que desplazará el centro de gravedad de la ciudad. Esta nueva franja liberada es también la escogida para la construcción de la nueva estación internodal —proyectada por César Portela— que aglutinará el tren y las líneas 1 y 9 del metro de Barcelona.

Últimamente el futuro crecimiento de El Prat ha estado en el punto de mira, como consecuencia del proceso de trabajo que ha generado el concurso Prat Nord, para averiguar cuál deberá ser el modelo de crecimiento a 30 años vista.

Entre la seis y la once

Más allá de esta abertura hasta la prolongación de la Gran Vía, desde hace tres o cuatro años en el Ayuntamiento de El Prat también se está trabajando en la ordenación de los terrenos que en el PGM de 1976 se definen como Centro Direccional. Se trata de un espacio de 150 hectáreas situado en la parte norte del municipio, entre la Gran Via (C-31) y la pata sur, y entre el río y la variante que da acceso a Sant Boi y más allá. Es un entorno caracterizado por la presencia de Carrefour y Tradisa, por donde discurre la línea soterrada del AVE y que limita con la franja recientemente liberada que será gestionada por promotores privados y donde también se ubicará la estación internodal.

El concurso de ordenación del ámbito del Centro Direccional en El Prat de Llobregat (Prat Nord) no tiene precedentes. Se trata de un concurso de ordenación del territorio que, en cuanto hecho concursal, carece de referencias próximas o recientes.

Se plantea como un concurso de ideas a partir del cual deberán salir las directrices no tanto para redactar un planeamiento como para generar un documento que sirva de base para el futuro planeamiento. Una operación de gran magnitud a medio plazo, que tiene que dirigir el crecimiento de la ciudad en un entorno de vialidades de elevado flujo, con el referente del río y de toda la llanura del delta repleta de infraestructuras.



la C-31, previst inicialment per a un tram de 900 metres, aproximadament la meitat de la implantació de la via en el terreny, i sense sobrepassar la cota 11, sobre la plana, i amb pendents inferiors al 3% (la C-31 té un trànsit de 100.000 vehicles al dia); el tractament de la C-32, el branca cap a Sant Boi, actualment en forma de viaducte (C-32: 40.000 vehicles diaris), que talla com una diagonal elevada una part de l'àmbit d'intervenció; la relació amb la carretera de la vora del conjunt: la pota sud o B-22, amb el nou barri i la demanda d'una connexió rodada amb l'estació internodal, que ha de crear un eix circulatori vertical a l'interior de les propostes; la conservació o la recol·locació de la gran superfície comercial existent; la intervenció sobre la xarxa de canals de reg, que s'han de preservar o bé modificar; el tractament i la conservació de les basses naturals existents; la connexió amb el parc fluvial del riu i si s'ha d'incorporar a la proposta o bé quedar-ne segregat; la presència de l'aeroport i l'efecte que això té en termes de vialitat i acústica.

Antecedents del concurs

Durant els darrers anys l'Ajuntament del Prat ha disposat d'una oficina tècnica pròpia que ha fet estudis sectorials i ha iniciat el debat sobre les propostes d'ordenació del Prat Nord, a càrrec d'un equip coordinat per Carles Prieto amb F. Domínguez i C. Vidal. El resultat d'aquest treball ha generat una gran quantitat de documentació de molta qualitat, que ha servit de base documental per a les propostes i, també molt especialment, ha originat el debat per convocar, gestionar i elaborar un concurs amb el màxim de garanties. Amb aquestes premisses, les bases del concurs són clarament propositives sobre el model de ciutat que es preveu, com també amb l'ocupació de territori i les noves relacions que s'hi establiran.

Ateses les dimensions de la peça sobre la qual s'ha d'intervenir, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament del Prat creen el Consorci del Prat Nord, organisme que d'entrada s'encarrega de gestionar el concurs. El Consorci l'encapçala el gerent Lluís Barba. Se signa un acord de col·laboració amb el COAC per a la gestió i l'organització del concurs, com també per a la seva difusió en l'àmbit estatal.

Accés al concurs

L'accés al concurs és molt restringit, ja que es planteja des de la formació d'equips interdisciplinaris dirigits per un arquitecte o enginyer especialista en planejament i gestió urbanística. L'equip ha d'incloure:

- un especialista en avaluació d'impacte ambiental i en matèria energètica;
- un especialista en mobilitat i infraestructures de comunicació;
- un especialista en hidrologia, cicle de l'aigua i subsòl;
- un especialista en avaluació i escenaris de viabilitat i sostenibilitat econòmica.

La complexitat de l'equip i l'experiència demanada fan que es presentin pocs equips, en un moment en què és habitual una presència massiva a tots els concursos. A la primera fase es presenten 31 equips. Inicialment la segona volta és prevista per a cinc equips, però d'acord amb la redacció del plec finalment són deu els equips seleccionats.

Els concursants

Els deu equips seleccionats són el màxim que permetien les bases. Els equips disposen de quatre mesos per al treball (del 20 maig al 30 setembre):

2
Ecodistricte, Jornet-Llop-Pastor, SLP

3
6+6, Manuel de Solà-Morales

space- and time-wise, a series of challenges, agreements and opportunities:

the covering of the C-31, initially planned for a 900-metre section, approximately half of the road's implementation on the land, without exceeding a height of 11 masl, on the plain, and with slopes of less than 3% (the C-31's traffic flow equals 100,000 vehicles each day); the treatment of the C-32, the fork towards Sant Boi, currently in the form of a viaduct (C-32: 40,000 vehicles/day), which cuts across one part of the sphere of intervention as an elevated diagonal; the relationship with the road that borders the whole site: the Pata Sur or B-22, with the new neighbourhood and the requirement for a road connection with the intermodal station, which has to create a vertical circulatory highway within the proposals; the conservation or relocation of the large, pre-existing shopping centre; intervention on the irrigation channels network, which has to be preserved or modified; treatment and conservation of existing natural ponds; connection with the river's waterside park and whether it should be incorporated into the proposal or remain separate from it; the presence of the airport, and its effect on road use and acoustics.

Competition background

During recent years, El Prat Town Council has had its own technical office that has carried out sectorial studies and has initiated debate about proposals for zoning of El Prat Nord, under a team led by Carles Prieto with F. Domínguez and C. Vidal. This work has resulted in the production of a large quantity of very high quality documentation, which will serve as a basis for the proposals and also very especially will be the origin of the debate to announce, manage and organise a competition with maximum guarantees. With these premises, the competition conditions will be clearly proactive regarding the town model envisaged, as with territory occupation and any new relations to be established.

Given the dimensions of the area to be tackled, the Generalitat and El Prat Town Council created the Consorci del Prat Nord, which took charge of organising the competition from the outset, with Lluís Barba as manager. A collaboration agreement was signed with the COAC to organise the competition and publicise it state-wide.

Access to the competition

Access to the competition was highly restricted, as it was proposed to require the formation of interdisciplinary teams directed by an architect or an engineer specialising in planning and urban planning management. The team had to include:

- a specialist in assessing environmental impact and in energy issues;
- a specialist in mobility and communication infrastructures;
- a specialist in hydrology, the water cycle and subsoil;
- a specialist in assessment and viability scenarios and economic sustainability.

The complexity of the team and the experience required meant that few teams competed, at a time when every competition tends to attract a massive presence. Thirty-one teams presented themselves for the first phase. Initially, the second round was planned for five teams, but in accordance with the rules, ten teams were finally selected.

The competitors

The ten teams selected were the maximum allowed by the competition rules. The teams had some four months to complete their work (from 20 May to 30 September):

- Jornet-Llop-Pastor, SLP
- Manuel de Solà-Morales

El concurso demanda un planeamiento que soporte la construcción potencial de entre 4.500 y 6.000 viviendas y que incorpore una superficie equivalente de tejido terciario. Con estos requisitos programáticos de fondo hay que conseguir ordenar, en el espacio y en el tiempo, una serie de retos, pactos y oportunidades:

el cubrimiento de la C-31, previsto inicialmente para un tramo de 900 metros, aproximadamente la mitad de la implantación de la vía en el terreno, y sin sobrepassar la cota 11, sobre la llanura, y con pendientes inferiores al 3% (la C-31 tiene un tráfico de 100.000 vehículos diarios); el tratamiento de la C-32, el ramal hacia Sant Boi, actualmente en forma de viaducto (C-32: 40.000 vehículos diarios), que corta como una diagonal elevada una parte del ámbito de intervención; la relación con la carretera que bordea el conjunto: la pata sur o B-22, con el nuevo barrio y la demanda de una conexión rodada con la estación internodal, que tiene que crear un eje circulatorio vertical en el interior de las propuestas; la conservación o reubicación de la gran superficie comercial existente; la intervención sobre la red de canales de riego, que hay que preservar o modificar; el tratamiento y la conservación de las balsas naturales existentes; la conexión con el parque fluvial del río y si debe incorporarse a la propuesta o bien quedar segregado de ella; la presencia del aeropuerto y sus efectos sobre la vialidad y la acústica.

Antecedentes del concurso

En los últimos años el Ayuntamiento de El Prat ha contado con una oficina técnica propia que ha realizado estudios sectoriales y ha iniciado el debate sobre las propuestas de ordenación de El Prat Nord, a cargo de un equipo coordinado por Carles Prieto con F. Domínguez y C. Vidal. El resultado de este trabajo genera una gran cantidad de documentación de mucha calidad, que servirá de base documental para las propuestas y también muy especialmente será el origen del debate para convocar, gestionar y elaborar un concurso con el máximo de garantías. Con estas premisas, las bases del concurso serán claramente propositivas sobre el modelo de ciudad que se prevé, así como con la ocupación de territorio y las nuevas relaciones que se establezcan.

Dadas las dimensiones de la pieza sobre la que hay que intervenir, la Generalitat de Cataluña y el Ayuntamiento de El Prat crean el Consorci del Prat Nord, organismo que de entrada se encarga de gestionar el concurso con Lluís Barba como gerente. Se firma un acuerdo de colaboración con el COAC para la gestión y organización del concurso, así como para su difusión a nivel estatal.

Acceso al concurso

El acceso al concurso es muy restringido, dado que se plantea desde la formación de equipos interdisciplinarios dirigidos por un arquitecto o ingeniero especialista en planeamiento y gestión urbanística. El equipo deberá incluir:

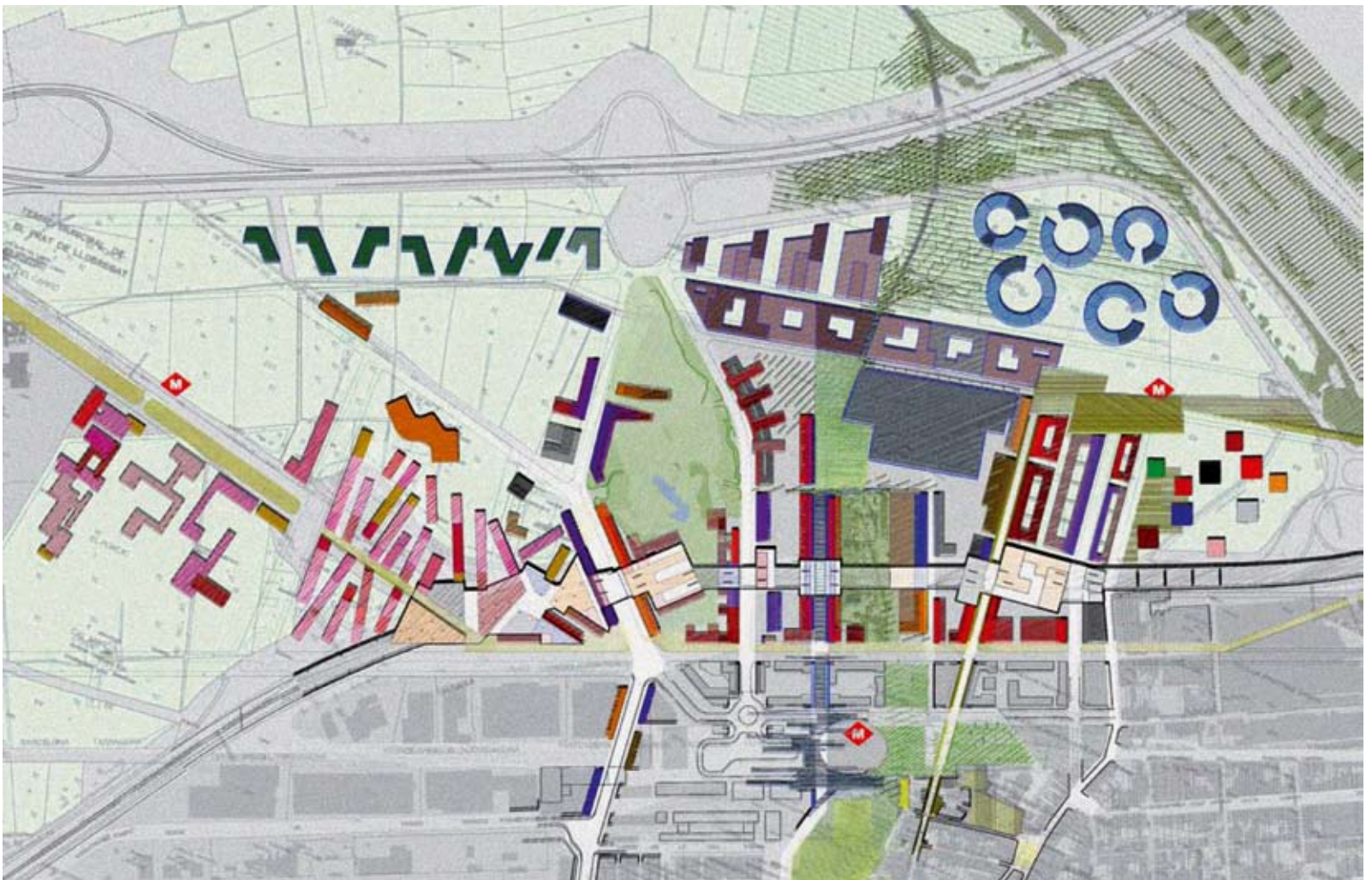
- un especialista en evaluación de impacto ambiental y en materia energética;
- un especialista en movilidad e infraestructuras de comunicación;
- un especialista en hidrología, ciclo del agua y subsuelo;
- un especialista en evaluación y escenarios de viabilidad y sostenibilidad económica.

La complejidad del equipo y la experiencia exigida hacen que se presenten pocos equipos, en un momento en que es habitual una presencia masiva en todos los concursos. En la primera fase se presentan 31 equipos. Inicialmente la segunda vuelta está prevista para cinco equipos, pero acogiéndose a la redacción del pliego finalmente son diez los equipos seleccionados.

2



3



- Jornet-Llop-Pastor, SLP
- Manuel de Solà-Morales
- Jaume Carné-Claus en Kaan Architecten
- E. Donato Arquitectes Associats, SL–Nova Gestió, SL
- Francisco de León Arquitectura y Urbanismo, SL
- Carracedo-Sotoca Arquitectura, SLP
- MAP Arquitectos, SL–ACXT, SA–IDOM Ingeniería y Sistemas, SA
- Josep Parcerisa Bundó-Bayona Valero Arquitectes Associats, SL–DKV Architecten BV
- h+n+s Landschaftsarchitectes–AAUP Jordi Romero i Associats, SLP–Jansana de la Villa, de Paaw, Arquitectes, SL–Taller d'Enginyeria Ambiental, SL–Jaume Artigues Vidal-Jordi Henrich Monràs
- Rafael de Cáceres Zurita-Olga Tarrassó Climent-Miquel Martí Casanovas-Ayesa

Organització del concurs

L'organització del concurs està molt ben estructurada. El Consorci facilita als concursants tot el treball documental elaborat durant aquests anys per l'oficina tècnica de l'Ajuntament. Es reserva la proposta de referència elaborada internament, si bé el seu esperit impregna les bases i es pot consultar a la web municipal.

Per imperatiu legal, el concurs s'ha de plantejar anònim, la qual cosa limita la possibilitat que els concursants puguin explicar les seves propostes. Podria semblar que en un concurs d'aquestes característiques la presentació verbal de les propostes fos un bon recurs per garantir la percepció dels atributs de qualitat, atesa la gran complexitat dels paràmetres que s'han de valorar.

Com que això no és possible, es confia en el treball de la comissió tècnica, que, un cop lliurades les propostes, elabora un informe previ no vinculant per al jurat. Aquesta comissió fa un important treball d'assessorament i disposa privadament d'un espai i d'un període generós de temps per valorar de manera completa la qualitat de les propostes presentades.

La formen sis tècnics en representació de l'Ajuntament, la Generalitat i el COAC (T. Mira, F. Domínguez, S. Juan, R. Forcada, L. Comerón i M. Giné), i duu a terme un seguit de sessions enfocades a garantir la integritat de les valoracions.

El jurat incorpora una majoria de representants polítics que comparteixen protagonisme amb tècnics de reconegut prestigi. Presidit pel conseller J. Nadal, en formen part l'alcalde del Prat, L. Tejedor; el degà del COAC, J. Ludevid; els tinentes d'alcalde del Prat S. Alegre i J. García; el director de l'Incasòl, M. Bonilla, i el director general d'Actuacions Estratègiques i Política del Sòl, J. Llor, a més de tres tècnics, L. Cantallops pel Consorci, I. Ábalos pel COAC i M. Ribas Piera en representació dels concursants.

El treball dels concursants

Des de l'organització es dona molta importància a la memòria dels projectes com a alternativa a la impossibilitat de la presentació oral, de manera que es demana una memòria estructurada que segueix unes pautes iguals per a tothom i que ha de posar de manifest els interessos interdisciplinaris del concurs. D'altra banda, sembla que els 4 DIN Ao i la maqueta a escala predefinida igual per a tothom (1/2000) han estat els documents en què els concursants han posat més confiança, de manera que els arquitectes tenen més protagonisme que no pas els altres especialistes.

Les propostes

El concurs és un laboratori d'aproximacions diverses a elements centrals del debat en el territori. Alguns dels aspectes que poden ser motiu de reflexió i que es deriven de les propostes presentades són:

4

Sèquia, h+n+s landscapsarchitectes-AAUP Jordi Romero i Associats, SLP- Jansana de la Villa, de Paaw, arquitectes, SL-Taller d'Enginyeria Ambiental, SL-Jaume Artigues Vidal-Jordi Henrich Monràs

5

+Prat, Carracedo-Sotoca Arquitectura, SLP

- Jaume Carné-Claus en Kaan Architecten
- E. Donato Arquitectes Associats, SL–Nova Gestió, SL
- Francisco de León Arquitectura y Urbanismo, SL
- Carracedo-Sotoca Arquitectura, SLP
- MAP Arquitectos, SL–ACXT, SA–IDOM Ingeniería y Sistemas, SA
- Josep Parcerisa Bundó-Bayona Valero Arquitectes Associats, SL–DKV Architecten BV
- h+n+s Landschaftsarchitectes–AAUP Jordi Romero i Associats, SLP–Jansana de la Villa, de Paaw, Arquitectes, SL–Taller d'Enginyeria Ambiental, SL–Jaume Artigues Vidal-Jordi Henrich Monràs
- Rafael de Cáceres Zurita-Olga Tarrassó Climent-Miquel Martí Casanovas-Ayesa

Organisation of the competition

The organisation of the competition was very well structured: The Consortium provided competitors with all the documentary work produced during recent years by the Town Council's technical office. The reference proposal produced internally was held back, although its spirit impregnates the rules and can be consulted on the municipal website.

For legal reasons, competitors had to remain anonymous, which limited their possibilities for explaining their proposals. It might seem that in a competition of this nature, verbal presentation of the proposals would be a good resource to guarantee perception of quality attributes, given the major complexity of the parameters that have to be valued.

Since that was not possible, trust had to be placed in the work of the technical committee which, once the proposals were delivered, produced a non-binding prior report for the jury. This committee did an important job of guidance and had private access to a space and a generous period of time to allow full evaluation of the quality of the proposals presented.

It was formed by six technical experts representing the Town Council, the Generalitat and the COAC (T. Mira, F. Domínguez, S. Juan, R. Forcada, L. Comerón and M. Giné), and it carried out a series of sessions focusing on guaranteeing the integrity of the evaluations.

The jury incorporated a majority of political representatives who shared protagonism with technical experts of recognised prestige. Presided over by the regional minister J. Nadal, members included the mayor of El Prat, L. Tejedor; the dean of the COAC, J. Ludevid; the deputy mayors of El Prat, S. Alegre and J. García; the director of Incasòl, M. Bonilla, and the general director for Strategic Actions and Land Policy, J. Llor, as well as three technical experts, L. Cantallops for the Consortium, I. Ábalos for the COAC and M. Ribas Piera in representation of the competitors.

Work of the competitors

From the organisation a great deal of importance was attached to the project brief as an alternative to the impossibility of the oral presentation, so a structured brief was requested with everyone following the same guidelines and asked to make manifest the competition's interdisciplinary interests. Moreover, the 4 DIN Ao and the maquette on the same predefined scale for all (1/2000) seem to be the documents in which competitors have placed most confidence, giving the architects protagonism over other specialists.

The proposals

The competition is a laboratory of diverse approaches to central elements of the debate on the territory. Some aspects that may be cause for reflection and that are derived from the proposals presented are:

Los concursantes

Los diez equipos seleccionados son el máximo que permitirían las bases. Los equipos disponen de cuatro meses para el trabajo (del 20 de mayo al 30 de septiembre):

- Jornet-Llop-Pastor, SLP
- Manuel de Solà-Morales
- Jaume Carné-Claus at Kaan Architecten
- E. Donato Arquitectes Associats, SL–Nova Gestió, SL
- Francisco de León Arquitectura y Urbanismo, SL
- Carracedo-Sotoca Arquitectura, SLP
- MAP Arquitectos, SL–ACXT, SA–IDOM Ingeniería y Sistemas, SA
- Josep Parcerisa Bundó-Bayona Valero Arquitectes Associats, SL–DKV Architecten BV
- h+n+s Landschaftsarchitectes–AAUP Jordi Romero i Associats, SLP–Jansana de la Villa, de Paaw, Arquitectes, SL–Taller d'Enginyeria Ambiental, SL–Jaume Artigues Vidal-Jordi Henrich Monràs
- Rafael de Cáceres Zurita-Olga Tarrassó Climent-Miquel Martí Casanovas-Ayesa

Organización del concurso

La organización del concurso está muy bien estructurada. El Consorcio facilita a los concursantes todo el trabajo documental elaborado durante estos años por la oficina técnica del Ayuntamiento. Se reserva la propuesta de referencia elaborada internamente, si bien su espíritu impregnará las bases y podrá consultarse en la web municipal.

Por imperativo legal, los concursantes deben permanecer anónimos, lo que limita la posibilidad de que puedan explicar sus propuestas. Podría parecer que en un concurso de estas características la presentación verbal de las propuestas fuera un buen recurso para garantizar la percepción de los atributos de calidad, dada la enorme complejidad de los parámetros a valorar.

No siendo esto posible, se confía en el trabajo de la comisión técnica, que, una vez entregadas las propuestas, elabora un informe previo no vinculante para el jurado. Dicha comisión realizará un importante trabajo de asesoramiento y dispondrá privadamente de un espacio y un generoso período de tiempo para valorar de forma completa la calidad de las propuestas presentadas.

La forman seis técnicos en representación del Ayuntamiento, la Generalitat y el COAC (T. Mira, F. Domínguez, S. Juan, R. Forcada, L. Comerón y M. Giné), y llevará a cabo una serie de sesiones enfocadas a garantizar la integridad de las valoraciones.

El jurado incorpora una mayoría de representantes políticos que comparten protagonismo con técnicos de reconocido prestigio. Presidido por el conseller J. Nadal, cuenta con la presencia del alcalde de El Prat, L. Tejedor; el decano del COAC, J. Ludevid; los tenientes de alcalde de El Prat S. Alegre y J. García; el director del Incasòl, M. Bonilla, y el director general de Actuaciones Estratégicas y Política del Suelo, J. Llor, además de tres técnicos, L. Cantallops por el Consorcio, I. Ábalos por el COAC y M. Ribas Piera en representación de los concursantes.

El trabajo de los concursantes

Desde la organización se dará mucha importancia a la memoria de los proyectos como alternativa a la imposibilidad de la presentación oral, de modo que se pide una memoria estructurada que sigue unas pautas iguales para todos y que debe poner de manifiesto los intereses interdisciplinarios del concurso. Por otra parte, los 4 DIN Ao y la maqueta a escala predefinida igual para todos (1/2000) parece que han sido los documentos en que los concursantes han depositado más confianza, de modo que los arquitectos asumen más protagonismo que los demás especialistas.

[illegible][illegible]

L'equilibri entre els espais lliures i els edificats

L'equilibri entre els espais lliures i els espais edificats podria ser una clau per llegir les propostes per a l'ordenació de l'àmbit del Centre Direccional al Prat de Llobregat. Un equilibri que recuperaria la pèrdua de l'espai lliure a conseqüència de processos industrials i de traçats viaris que han anat separant progressivament el Prat del seu entorn natural immediat, la presència del delta.

Aquesta lectura no pressuposa a priori un model residencial, i malgrat que els teixits residencials que plantegen les diferents propostes són majoritàriament variants de l'illa (tancada, semioberta, oberta), també hi trobem la seva dissolució a favor dels blocs aïllants, que cerquen una formalització per significar-se com a fites, fins i tot a favor de megaestructures.

En la mateixa clau, una lectura de l'equilibri entre el residencial i el terciari permet veure que la jerarquització funcional en alguns casos és l'alternativa, mentre que en d'altres se sobreposen els usos.

El teixit urbà i el suport de la vitalitat

Els espais lliures qüestionen els interiors de les illes de cases que poc o molt fan concessió al verd. Per contra, la proposta guanyadora treu el verd fora d'aquestes illes i el concentra en una gran faixa central.

L'atenció envers el carrer com a generador de ciutat, com també la jerarquització dels carrers i dels nivells d'utilització de cadascun, tot plegat obre un ventall de mecanismes sobre la seva relació i la connexió amb la ciutat existent. De la mateixa manera, comporten el desig de reduir l'impacte dels traçats viaris supramunicipals en les rasants interurbanes, fet que dona lloc a solucions de sobrelevació o bé de soterrament en la seva totalitat.

El traçat viari existent potser no és objecte d'una anàlisi disciplinària prou testada: el pas elevat que connecta la C-31 amb Sant Boi és entès com un fre a l'extensió de l'eixample que suggereixen moltes propostes. No obstant això, seria un element difícilment obvia per la intensitat del seu trànsit.

Models de creixement

Quasi tots els models de creixement que es proposen s'estructuren com malles que s'estenen pel conjunt del territori, i que en la majoria de les propostes absorbeixen les singularitats de la plana. Les trames que es projecten tendeixen a esgotar les 150 hectàrees disponibles i, a la vegada, en qüestionen formalment els mateixos límits.

Una bona part de les propostes es basen en exemples que permeten lectures de macroilles semitancades, amb diferents nivells de circulacions.

En totes les propostes, des de les que plantegen l'illa tancada fins a les que suggereixen la desfragmentació en blocs, podem trobar un treball atent de les cantonades, els girs, el nombre de plantes i recursos semblants que signifiquen els volums edificats.

D'altra banda, les notables distàncies que es generen dintre de les 150 hectàrees s'agregen pels encreuaments de vials amb fluxos variables i fan que la vitalitat per als vianants passi inevitablement a un segon ordre com a suport del teixit urbà.

La fragilitat del territori

La relació amb el delta és ambivalent. Algunes propostes són sensibles a l'hora de fer que la trama deltaica penetri en els nous teixits. En altres propostes, en canvi, els espais lliures es concentren, de manera que ens referencien als espais de descongestió propis de ciutats denses.

La topografia plana és característica del delta, un espai natural amb pendents de l'ordre de l'u per mil, fet que obliga a un esforç de treball projectual on predomina l'ho-

6
Prat NW, Josep Parcerisa Bundó-Bayona
Valero Arquitectes
Associats, SL-DKV
Architecten BV

7
Delta, MAP
Arquitectos, SL-ACXT,
SA-IDOM Ingeniería
y Sistemas, SA

8
SCAR, Rafael de
Cáceres Zurita-Olga
Tarrasó Climent-
Miquel Martí
Casanovas-Ayesa

The balance between free and built up spaces

The balance between free spaces and built up spaces could be key for reading the proposals for the zoning of the Civic Centre sphere at El Prat de Llobregat. A balance that would recover the free space lost as a consequence of industrial processes and road routes that have gradually separated El Prat from its immediate natural environment, based around the presence of the delta.

This proposal does not presuppose any residential model, and despite the fact that residential fabrics suggested by the different proposals are in their majority variants of the street block (closed, semi-open, open), we also find in them its dissolution in favour of isolating blocks, which seek a formalisation to acquire significance as landmarks, even in favour of mega-structures.

In the same key, a reading of the balance between the residential and the tertiary allows one to see that functional hierarchisation in some cases is the alternative, while in others uses are superimposed.

The urban fabric and road network support

The free spaces question the interiors of the blocks that offer more or less concessions to green areas. In contrast, the winning proposal brings the green out of these same blocks and concentrates it into a great central belt.

Attention towards the street as a generator of the town, as well as the hierarchisation of streets and levels of use of each, all together opens up a range of mechanisms on their relationship and connection with the existing town. In the same way, they involve the desire to reduce the impact of the supramunicipal road layouts on the inter-urban grade lines, a fact that gives rise to solutions of flyovers or total burying underground.

The existing road network is perhaps not subject to a sufficiently tested disciplinary analysis: the flyover connecting the C-31 with Sant Boi is seen as applying a brake to the expansion of the extension suggested by many proposals. However, it would be an element difficult to leave out because of the intensity of its traffic.

Models of growth

Nearly all the models of growth that are proposed are structured as meshes that extend over the entire territory and that in most proposals absorb the singularities of the plain. The sections planned tend to use up the 150 hectares available and, at the same time, formally question their own limits.

Many of the proposals are based on extensions that allow readings of semi-closed macro-blocks, with different levels of circulations.

The buildings show awareness of their locations and work on the corners, with differentiation of the number of floors and similar resources that signify them, predominate in all the proposals that put forward, from the closed block to its defragmentation. The odd proposal makes of this final phase the argument of the project and justifies it based on a careful analysis of the existing layouts.

Moreover, the notable distances that are generated within the 150 hectares are worsened by the crossings of roads with variable flows and this means that the routes for pedestrians pass inevitably to a second level as a support for the urban fabric.

The fragility of the territory

The relationship with the delta is ambivalent. Some proposals are sensitive when it comes to making the delta section penetrate the new fabrics. In other proposals, in contrast,

Las propuestas

El concurso es un laboratorio de aproximaciones diversas a elementos centrales del debate en el territorio. Algunos de los aspectos que pueden ser motivo de reflexión y que se derivan de las propuestas presentadas son:

El equilibrio entre los espacios libres y los edificadas

El equilibrio entre los espacios libres y los espacios edificadas podría ser una clave para leer las propuestas para la ordenación del ámbito del Centro Direccional en El Prat de Llobregat. Un equilibrio que recuperaría la pérdida del espacio libre a consecuencia de procesos industriales y de trazados viarios que han ido separando progresivamente El Prat de su entorno natural inmediato, que gira en torno a la presencia del delta.

Esta lectura no presupone a priori un modelo residencial, y a pesar de que los tejidos residenciales que plantean las distintas propuestas son mayoritariamente variantes de la manzana (cerrada, semiabierto, abierto), también encontramos en ellas su disolución a favor de los bloques aislantes, en busca de una formalización para significarse como hitos, incluso a favor de megaestructuras.

En la misma clave, una lectura del equilibrio entre lo residencial y lo terciario permite ver que la jerarquización funcional es la alternativa en algunos casos, y que en otros se sobreponen los usos.

El tejido urbano y el soporte de la vitalidad

Los espacios libres cuestionan los interiores de las manzanas que en mayor o menor grado harán concesión a lo verde. Por el contrario, la propuesta ganadora saca lo verde de estas manzanas y lo concentra en una gran faja central.

La atención hacia la calle como generadora de ciudad, así como la jerarquización de las calles y de los niveles de utilización de cada una de ellas, abren un abanico de mecanismos sobre su relación y conexión con la ciudad existente. Igualmente conllevan el deseo de reducir el impacto de los trazados viarios supramunicipales en las rasantes interurbanas, hecho que provoca soluciones de sobrelevación o bien de soterramiento en su totalidad.

La trama viaria existente quizás no es objeto de un análisis disciplinario suficientemente testado: el paso elevado que conecta la C-31 con Sant Boi es entendido como un freno a la extensión del ensanche que apuntan numerosas propuestas. No obstante, sería un elemento difícilmente obvia por la intensidad de su tráfico.

Modelos de crecimiento

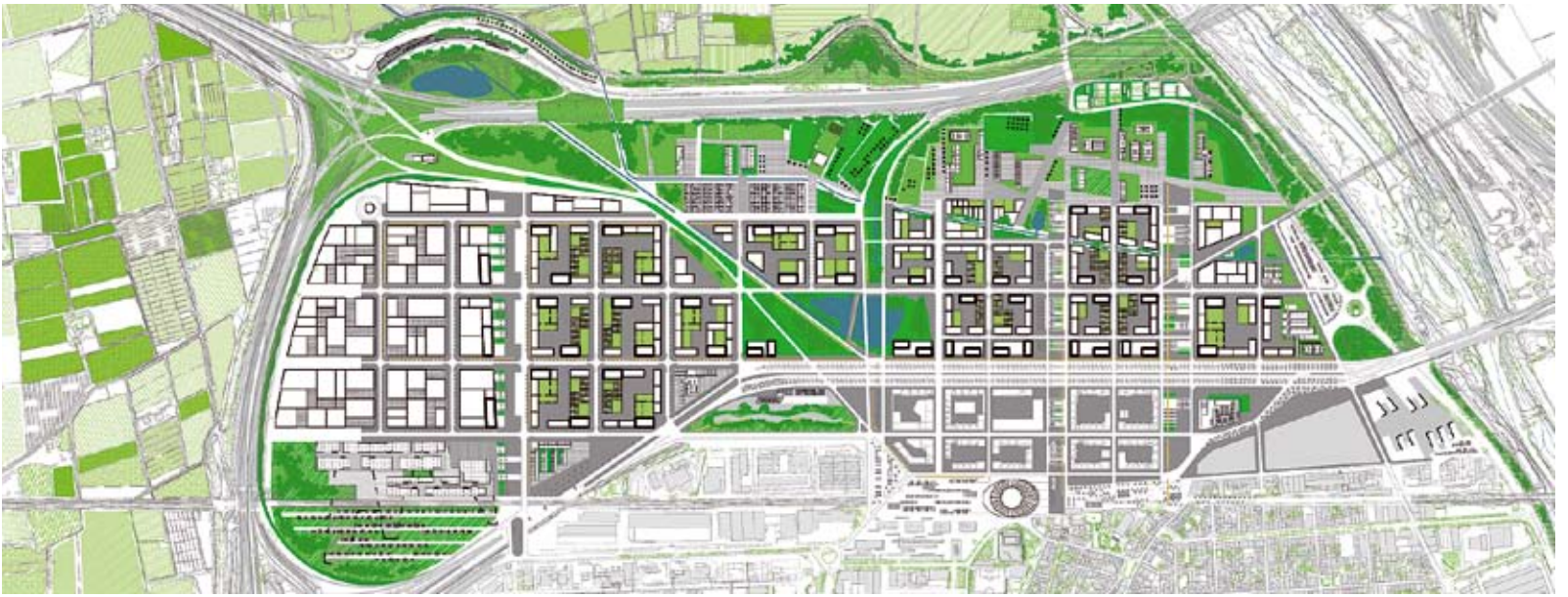
Casi todos los modelos de crecimiento que se proponen se estructuran como malles que se extienden por el conjunto del territorio, absorbiendo las singularidades de la llanura en la mayoría de las propuestas. Las tramas que se proyectan tienden a agotar las 150 hectáreas disponibles, a la vez que cuestionan formalmente sus propios límites.

Gran parte de las propuestas se basan en ensanches que permiten lecturas de macromanizaciones semicerradas, con distintos niveles de circulación.

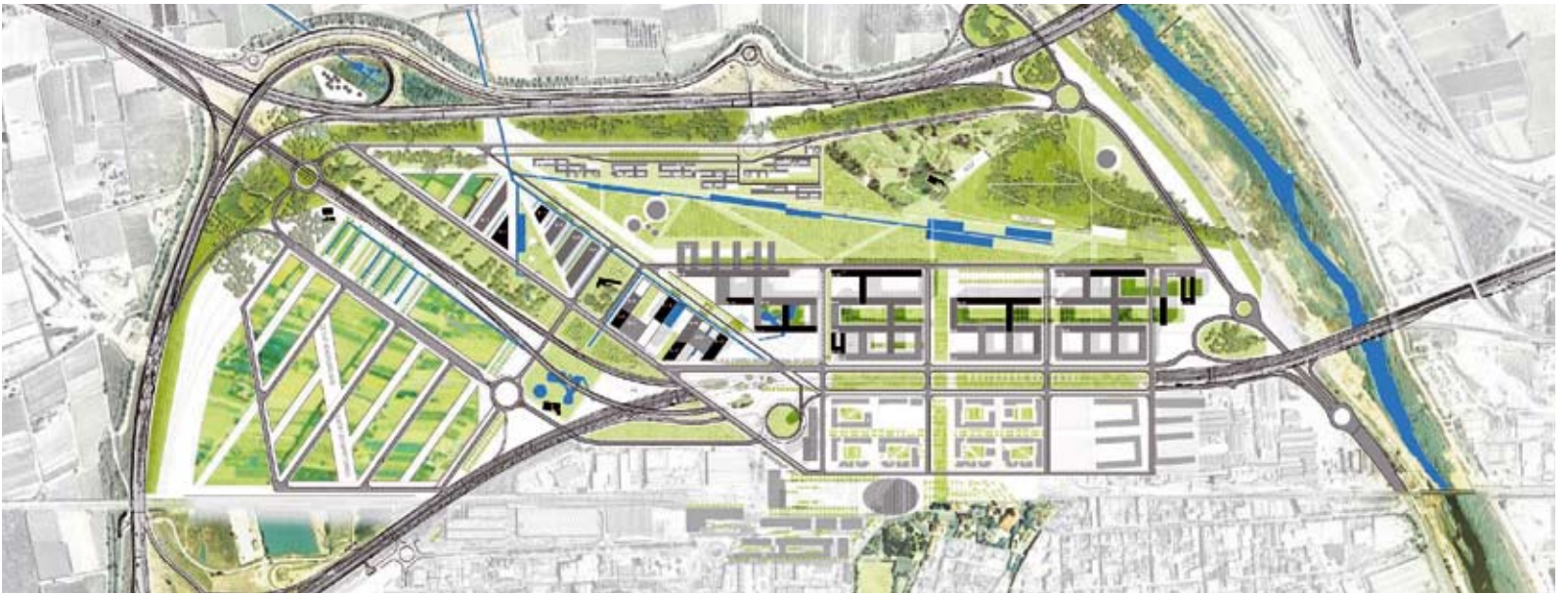
Las edificaciones se muestran atentas a sus localizaciones y el trabajo de las esquinas con diferenciación de número de plantas y de recursos similares que las significan, predominan en todas las propuestas que plantean desde la manzana cerrada hasta la desfragmentación de la misma. Alguna propuesta hará de este último estadio el argumento del proyecto y lo justificará a partir de un esmerado análisis de las trazas existentes.

Por otra parte, las notables distancias que se generan dentro de las 150 hectáreas se

6

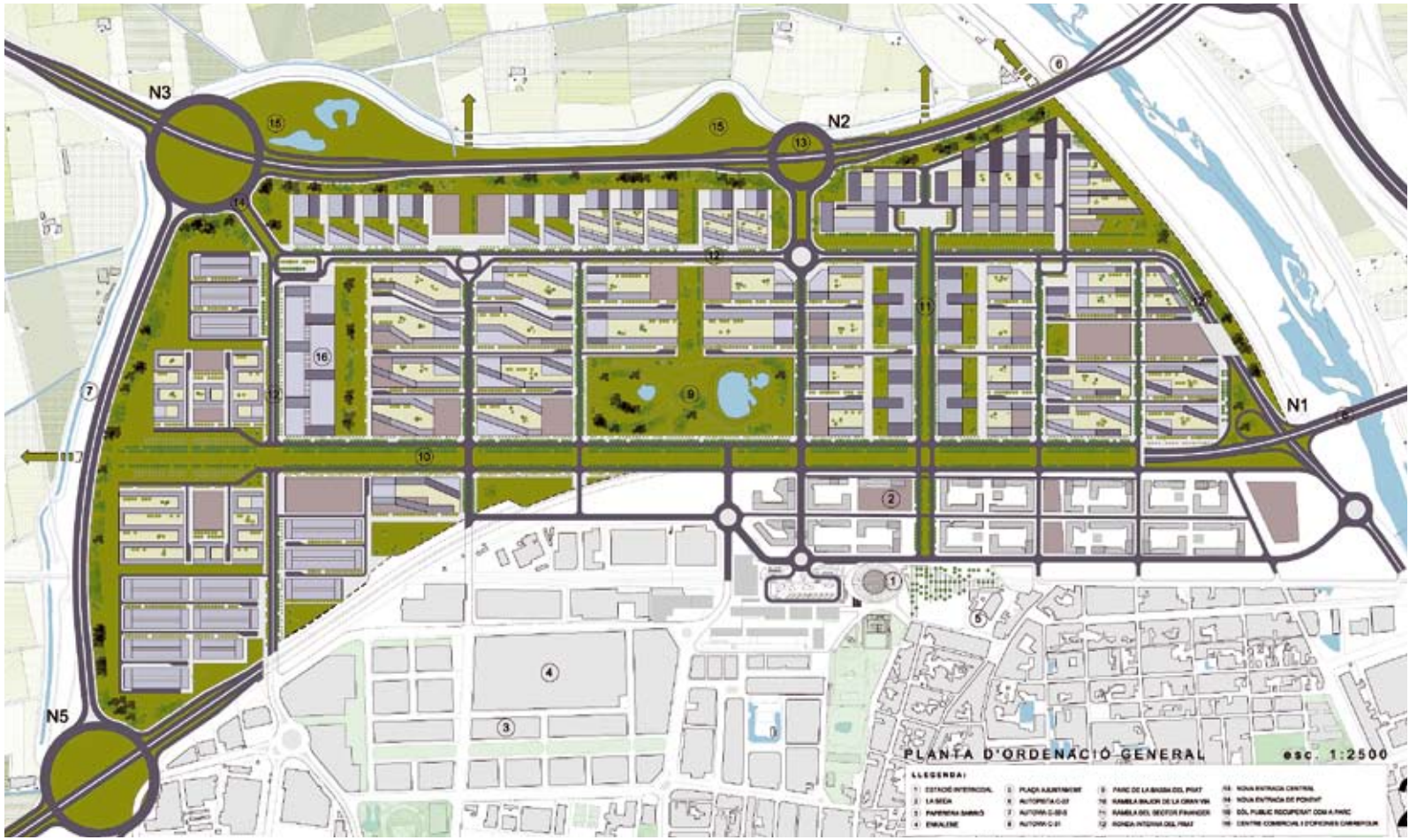


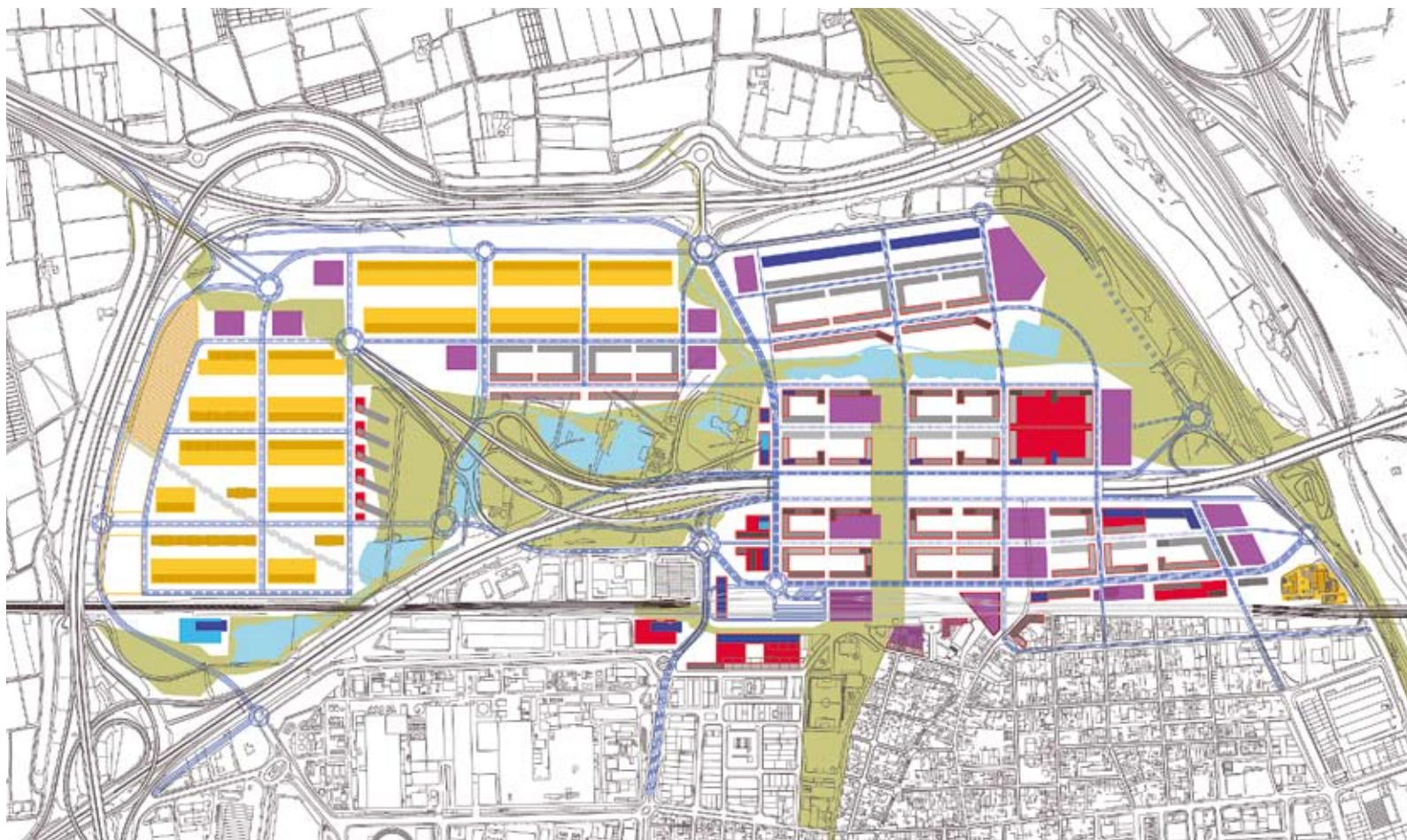
7



8







ritzontal. També aquí hi trobem aportacions diverses. La dificultat de ressaltar els canvis de nivell fa que en alguns casos s'exageri el treball topogràfic. Si la cota 5 és la màxima del vell Prat, algunes de les propostes treballen una topografia de marges i desnivells fins a la cota 17. El tractament de les xarxes de reg i de les basses existents presenta igualment fortuna o interès variables. Es treballa per esgotar-ne les possibilitats projectuals en un paisatge on la fragilitat força el treball subtil.

L'edificabilitat esdevé un paràmetre que en un concurs d'aquesta índole és decisiu i que és a la base per al control de l'impacte visual. Els concursants tenen a les seves mans la possibilitat de delimitar aquesta variable. També aquí trobem un ampli ventall de propostes, des de la que opta per reduir la densitat per treballar amb models més rígids a favor d'optimitzar l'orientació i treballar amb menys alçades, fins a d'altres que preveuen augmentar la densitat per alliberar sòl.

Una porta de Barcelona

Un element fonamental en el procés d'elaboració de gestió i convocatòria del concurs és la presència d'una institució com la Generalitat. Els interessos depassen llavors l'àmbit del creixement municipal i s'obre la reflexió complementària i simultània de *porta de la metròpoli*. El concurs del Prat Nord, doncs, passa a tenir una lectura territorial —amb el canvi de referents que aquesta decisió comporta— i esdevé l'ocasió per corregir les mancances en aquest àmbit.

Trets d'algunes propostes

La proposta guanyadora (*Central Prat*, de l'equip format per Jaume Carné-Claus en Kaan Architecten) planteja la creació d'un gran parc central. Un parc d'escala metropolitana, el més gran després de Montjuïc. Sembla que és la proposta que s'escapa més dels postulats de les bases. La concentració d'aquesta ampla franja verda al marge del teixit existent i al començament del nou creixement

9
Verd i Blau, E. Donato
Arquitectes Associats,
SL—Nova Gestió, SL

10
D9 L'Eix-ample,
Francisco de León
Arquitectura y
Urbanismo, SL

11
Proposta d'ordenació
de l'Ajuntament

the free spaces are concentrated, so that they refer us to spaces of decongestion typical of dense cities.

The flat topography is characteristic of the delta, a natural space with slopes of around one per one thousand, a fact which forces a project work effort where the horizontal predominates. Here, too, we find diverse contributions. The difficulty of highlighting changes in level means that in some cases the topographic work is exaggerated. If 5 masl is the maximum height in the old quarter of El Prat, some of the proposals work a topography of margins and height differences up to 17 masl.

The treatment of the irrigation networks and existing ponds presents equally variable fortune or interest. Work is done to cover all project possibilities in a landscape whose fragility means the work has to be subtle.

Buildability becomes a parameter that in a competition of this type is decisive and the basis for controlling the visual impact. Competitors have in their hands the possibility of delimiting this variable. Also here we find a broad range of proposals, from those opting to reduce density to work with more rigid models in favour of optimising orientation and working at lower heights, to others that envisage increasing the density to free up land.

A gateway to Barcelona

A fundamental element in the process of organising and managing the competition was the presence of an institution like the Generalitat. Interests then go beyond the sphere of municipal growth and open up to complementary, simultaneous reflection on the *gateway to the metropolis*. The Prat Nord competition, therefore, comes to have a territorial reading — with the change of reference points that this decision brings with it — and becomes the chance to correct shortcomings in this sphere.

ven agravades per cruces viaris con flujos variables y hacen que la vialidad peatonal pase inevitablemente a un segundo orden como soporte del tejido urbano.

La fragilidad del territorio

La relación con el delta es ambivalente. Algunas propuestas son sensibles a hacer que la trama deltaica penetre en los nuevos tejidos. En otras propuestas, en cambio, los espacios libres se concentran de forma que nos referencian a espacios de descongestión propios de ciudades densas.

La topografía plana es característica del delta, un espacio natural con pendientes del orden del uno por mil, hecho que obliga a un esfuerzo de trabajo proyectual donde predomina lo horizontal. También aquí encontramos aportaciones diversas. La dificultad de resaltar los cambios de nivel hace que en algunos casos se exagere el trabajo topográfico. Si la cota 5 es la cota máxima de la parte vieja de El Prat, algunas de las propuestas trabajan una topografía de márgenes y desniveles hasta la cota 17.

El tratamiento de las redes de riego y de las balsas existentes presenta igualmente fortuna o interés variables. Se trabaja para agotar sus posibilidades proyectuales en un paisaje donde la fragilidad obliga a un trabajo sutil.

La edificabilidad se convierte en un parámetro que en un concurso de esta índole es decisivo y que está en la base para el control del impacto visual. Los concursantes tienen en sus manos la posibilidad de acotar dicha variable. También aquí encontramos un amplio abanico de propuestas, con alguna que opta por reducir la densidad para trabajar con modelos más rígidos a favor de optimizar la orientación y trabajar con menos alturas, allí donde otros prevén aumentar la densidad para liberar suelo.

Una puerta de Barcelona

Un elemento fundamental en el proceso de convocatoria y gestión del concurso es la presencia de una institución como la Gene-

inicia un ric debat on la concepció unitària final, al mateix temps, pot qüestionar la segregació entre el Prat nou i l'existent. Es proposa un nou barri amb una mida d'illa petita, semitancada, que connecta bé la xarxa viària i proposa una Gran Via (C-31) soterrada més enllà de les previsions aprovades, però amb ventilacions dins el parc que la faran possible.

Un parc en la diagonal a Sant Boi, on hi cap el viaducte actual en cas que no se soterrí, dona sortida a un dels punts crítics de moltes de les propostes. Una distinció forta entre l'entramat residencial i el clarament terciari parteix el barri en dues zones ben diferenciades.

La proposta 6+6 de Manuel de Solà-Morales escapa de totes les convencions i aposta amb molta força pel creixement del Prat a partir no de l'illa sinó del vial. El carrer com a element que arrossega el comerç i pot estendre la unitat del poble més enllà de la C-31. La possibilitat d'elevat les infraestructures en lloc de soterrar-les frena el contacte amb la realitat de la proposta i fa que resulti difícil d'assumir per part de qualsevol gestor, amb la qual cosa passa al capítol de les lluites heroïques.

La proposta *Ecodistricte*, de Jornet-Llop-Pastor, SLP, es caracteritza per la capacitat de treball i la profunditat de la definició de l'estudi, que li permet una gran definició d'aspectes complementaris. Parteix igualment de la superació de la connexió de la C-31 amb Sant Boi i planteja un eixample en macroilles amb superposició de trames. Un esquema en bandes separa el residencial del terciari per una franja de verd. Amb riquesa i complexitat es recorre a mecanismes fractals i s'intueix un treball perquè el paisatge es fusioni amb l'espai central de la proposta, tot mantenint algunes de les preexistències.

L'acta del jurat

El jurat, reunit l'onze de desembre de 2008, resol, d'acord amb la comissió tècnica, declarar guanyadora la proposta *Central Prat* de Jaume Carné-Claus en Kaan Architecten.

El jurat valora que “*Central Prat* esdevé guanyadora perquè mostra un major equilibri a l'hora d'afrontar tots els aspectes que s'havien de resoldre en el concurs convocat i perquè considera que és una bona idea per iniciar un bon projecte”.

El jurat fa igualment menció de les propostes ...+Prat, *Ecodistricte*, *Sèquia* i 6+6, i en valora aspectes diversos.

Finalment, el jurat acaba amb un advertiment sobre el desenvolupament urbanístic que s'acabi concretant: haurà de donar una “resposta adequada als fluxos de trànsit que transcorren per l'àmbit del concurs”. ♦

Mateu Barba i Sergi Serra

Features of some proposals

The winning proposal (*Central Prat*, by the team formed by Jaume Carné-Claus en Kaan Architecten) proposes the creation of a great central park. A park on a metropolitan scale, the largest after Montjuïc. This seems to be the proposal that most escapes the assumptions of the rules and conditions. The concentration of this broad green strip next to the existing fabric and at the start of the new growth area begins a rich debate where the final unitary conception, at the same time, may question the segregation between the new El Prat and the existing one. It proposes a new neighbourhood with a small, semi-closed block, that connects the road network well and proposes an underground Gran Via (C-31), buried beyond the approved plans, but with ventilations in the park that will make it possible.

A park in the diagonal to Sant Boi, where the current viaduct fits if it is not buried underground, gives way to one of the critical points of many of the proposals. A strong distinction between the residential framework and clearly tertiary buildings splits the neighbourhood into two well-differentiated zones.

The proposal 6+6 by Manuel de Solà-Morales escapes all conventions and puts a lot of weight behind the growth of El Prat based not on the block but on the avenue. The street as an element that draws the commerce and may extend the unity of the town beyond the C-31. The possibility of elevating infrastructures rather than burying them stops contact with the reality of the proposal and makes it difficult to tackle for any manager, passing into the chapter of heroic struggles.

The *Ecodistricte* proposal, by Jornet-Llop-Pastor, SLP, is characterised by work capacity and the depth of the definition of the study, which allows for greater definition of complementary aspects. It is equally based on overcoming the connection of the C-31 with Sant Boi and proposes an extension in macro-blocks with the superimposing of sections. A layout in bands separates the residential from the tertiary by a green strip. With richness and complexity, it resorts to fractal mechanisms and work is intuited to merge the landscape with the central space of the proposal, maintaining some of the pre-existing elements.

The jury's decision

The jury, meeting on 11 December 2008 resolved, in agreement with the technical committee, to declare as winner the proposal *Central Prat* by Jaume Carné-Claus en Kaan Architecten.

The jury favoured “*Central Prat* as the winner because it shows greater balance when it comes to resolving all the aspects that had to be solved in the competition organised, and because it considers that it is a good idea for starting off a good project”.

The jury equally made mention of the proposals ...+Prat, *Ecodistricte*, *Sèquia* and 6+6, favouring diverse aspects of each of them.

Finally, the jury finished with a warning about the urban development that ends up becoming a reality: it will have to give an “adequate response to the flows of traffic running through the competition sphere”. ♦

Mateu Barba & Sergi Serra

Translated by Debbie Smirthwaite

ralitat. Los intereses sobrepasan entonces el ámbito del crecimiento municipal y se abre la reflexión complementaria y simultánea de *puerta de la metrópoli*. El concurso de El Prat Nord, pues, pasa a tener una lectura territorial —con el cambio de referentes que dicha decisión conlleva— y se convierte en la ocasión para corregir las carencias en este ámbito.

Características de algunas propuestas

La propuesta ganadora (*Central Prat*, del equipo formado por Jaume Carné-Claus en Kaan Architecten) propone la creación de un gran parque central. Un parque a escala metropolitana, el mayor después de Montjuïc. Parece ser la propuesta que se escapa más de los postulados de las bases. La concentración de esta ancha franja verde en el margen del tejido existente y en el inicio del nuevo crecimiento suscita un rico debate donde la concepción unitaria final puede cuestionar al mismo tiempo la segregación entre El Prat nuevo y el existente. Se propone un nuevo barrio con una manzana pequeña y semicerrada, que conecta bien la red viaria y propone una Gran Via (C-31) soterrada más allá de las previsiones aprobadas, pero con ventilaciones dentro del parque que la harán posible.

Un parque en la diagonal a Sant Boi, donde cabe el viaducto actual en caso de no soterrarse, da salida a uno de los puntos críticos de muchas de las propuestas. Una fuerte distinción entre el entramado residencial y el claramente terciario parte el barrio en dos zonas diferenciadas.

La propuesta 6+6 de Manuel de Solà-Morales escapa de todas las convenciones y apuesta con gran ímpetu por el crecimiento de El Prat a partir no de la manzana sino del vial. La calle como elemento que arrastra al comercio y puede extender la unidad del pueblo más allá de la C-31. La posibilidad de elevar las infraestructuras en lugar de soterrarlas frena el contacto con la realidad de la propuesta y la hacen de difícil asunción por parte de cualquier gestor, pasando al capítulo de las luchas heroicas.

La propuesta *Ecodistricte*, de Jornet-Llop-Pastor, SLP, se caracteriza por la capacidad de trabajo y la profundidad de la definición del estudio, lo que le permite una gran definición de aspectos complementarios. Parte igualmente de la superación de la conexión de la C-31 con Sant Boi y plantea un ensanche en macromanizanas con superposición de tramas. Un esquema en bandas separa lo residencial de lo terciario por una franja de verde. Con riqueza y complejidad se recurre a mecanismos fractales y se intuye un trabajo para que el paisaje se fusione con el espacio central de la propuesta, manteniendo algunas de las preexistencias.

El acta del jurado

El jurado, reunido el 11 de diciembre de 2008, resuelve, de acuerdo con la comisión técnica, declarar ganadora la propuesta *Central Prat* de Jaume Carné-Claus en Kaan Architecten.

El jurado valora que “*Central Prat* resulta ganadora porque muestra un mayor equilibrio a la hora de resolver todos los aspectos que debían solventarse en el concurso convocado y porque considera que es una buena idea para iniciar un buen proyecto”.

El jurado también hace mención de las propuestas ...+Prat, *Ecodistricte*, *Sèquia* y 6+6, valorando de cada una de ellas distintos aspectos.

Por último, el jurado finaliza con una advertencia sobre el desarrollo urbanístico que se acabe concretando: deberá dar “una adecuada respuesta a los flujos de tráfico que transcurren por el ámbito del concurso”. ♦

Mateu Barba y Sergi Serra

Traducido por Jordi Palou