

████████████████████

REALITZACIONS I PROJECTES EN UNA ÀREA CLAU
DE LA CONURBACIÓ BARCELONINA:
EL PRAT DE LLOBREGAT

CONSTANTÍ VIDAL
Arquitecte municipal, Ajuntament del Prat de Llobregat

1. Encaix general del municipi

2. Grans línies estratègiques de desenvolupament urbà i territorial

3. Algunes actuacions emblemàtiques

- 3.1. Coordinació d'actuacions en infraestructures i en el medi natural al Delta del Llobregat
- 3.2. El nou itinerari al litoral pratenc
- 3.3. La rehabilitació del barri de Sant Cosme
- 3.4. El Parc de Negocis Mas Blau

Bibliografia

REALITZACIONS I PROJECTES EN UNA ÀREA CLAU DE LA CONURBACIÓ
BARCELONINA: EL PRAT DE LLOBREGAT

1. Encaix general del municipi

Parlar del municipi del Prat i de la seva ordenació territorial significa ineludiblement fer referència a l'àmbit geogràfic del Delta del Llobregat. Des del punt de vista urbanístic, les característiques principals d'aquest són les següents:

– És un espai geogràfic que disposa d'una important extensió de sòl lliure i no urbanitzat, en el qual es manté una destacada activitat agrícola; conté indrets de gran interès mediambiental i una franja costanera de gran potencial per al lleure ciutadà.

– Està situat al costat de la ciutat central metropolitana i s'hi localitzen les dues infraestructures del transport més importants de Catalunya: l'aeroport del Prat i el port de Barcelona.

– Per tant, es tracta d'un àmbit de gran importància estratègica que suporta una forta pressió de tota mena d'iniciatives de transformació i ocupació del sòl: desenvolupament de les infraestructures existents, instal·lació de noves infraestructures, localització de grans equipaments metropolitans, creixement dels teixits urbans existents, etc.

Al centre de la plana deltaica es troba la ciutat del Prat. Es tracta d'una població de grandària mitjana, que s'ha desenvolupat acceleradament els anys seixanta i setanta en un procés similar al de tota la conurbació barcelonina (vegeu taula 1). Envoltada pel riu Llobregat, vies de gran capacitat i l'aeroport, la seva façana més representativa és una àrea industrial antiga i amb creixent grau d'obsolescència. Ciutat, en definitiva, que necessita obrir-se cap al sud i relacionar-se amb el seu entorn agrícola i litoral, i que ha suportat la incertesa i la hipoteca de les previsions del planejament urbanístic: ampliació del port i de l'aeroport i desviament del riu (vegeu taula 2).

Taula 1. Evolució de la població

Any	Habitants
1900	2.804
1930	6.694
1940	8.941
1950	10.038
1960	14.091
1970	36.346
1981	60.419
1991	64.321

Font: Institut d'Estadística de Catalunya

Taula 2. Ocupació del sòl (Ha)

Concepte	Ocupació actual	PGM
Sòl residencial	230	290
Sòl industrial	240	240
Sòl terciari		
i serveis aeroportuaris	33	108
Centre Direccional del Prat	–	170
Sistema aeroportuari	580	1.200
Sistema portuari	25*	240
Franja litoral		
i reserva natural	580	580
Altres (agrícola, riu, infraestructures)	1.235	395
TOTAL	2.923	3.223

* sòl industrial

2. Grans línies estratègiques de desenvolupament urbà i territorial

Des de fa bastants mesos s'està produint un important i interessant esforç de debat i diàleg entre les administracions públiques implicades (MOPT, Generalitat i Ajuntament del Prat) relacionat amb el conjunt d'actuacions en infraestructures de transport (ampliació del port i de l'aeroport, accessos viaris i ferroviaris) i de serveis tècnics (depuradora d'aigües residuals i incineradora de residus sòlids) previstos al Delta del Llobregat en els propers anys. Es tracta d'un exercici innovador que pretén superar la lògica de les intervencions sectorials per instal·lar-se en un procés d'ordenació territorial i de coordinació institucional, amb l'objectiu fonamental, des del punt de vista municipal, de fer compatible, d'una banda, la permanència del Delta del Llobregat considerat com a part integrant del sistema metropolità d'espais lliures –absolutament necessari per a la millora de la qualitat de vida dels ciutadans– i, de l'altra, l'adequat desenvolupament de les principals infraestructures de transport.

Per assolir aquest objectiu cal entendre i acceptar que aquest conjunt d'actuacions infraestructurals s'ha de realitzar sobre d'un territori tan fràgil i delicat com ric en valors mediambientals, de manera que cada una de les accions ha de tenir com a guia inseparable, a més a més dels condicionants propis, l'avaluació rigorosa de l'impacte que produirà a l'entorn ambiental amb la finalitat d'evitar-lo o de corregir-lo; al mateix temps, també s'ha de procurar la definitiva valorització dels diferents espais lliures que configuren el Delta (l'espai agrícola, la franja litoral i les àrees naturals), realitzant les actuacions adequades en cada cas. Aquesta és l'única manera de garantir el complex, però possible, exercici d'ordenació territorial que tenim al damunt de la taula.

Pel que fa referència al desenvolupament més específicament urbà hi ha diferents línies estratègiques d'actuació, si bé totes estan encaminades a l'objectiu d'assolir un model de ciutat més equilibrada, econòmicament més sòlida i amb major

qualitat de vida. D'aquestes, les principals són les que comentarem a continuació (figura 1).

Primera línia. Diversificar l'activitat econòmica, complementant l'activitat agrícola i industrial del Prat amb la creació d'àrees d'usos terciaris, serveis a la indústria, equipaments metropolitans, etc., recolzades en la gran accessibilitat de la xarxa arterial, la proximitat a l'aeroport i la potencialitat del sector industrial present a la ciutat. Fruit d'aquesta línia d'actuació és l'àrea del Mas Blau –que en la seva primera etapa ja és realitat– i ho ha d'ésser en un futur proper el Centre Direccional del Prat, el qual hauria de tenir un nou paper respecte del previst en el Pla General Metropolità (activitats relacionades amb l'intercanvi modal del transport) com a àrea de nova centralitat d'àmbit metropolità.

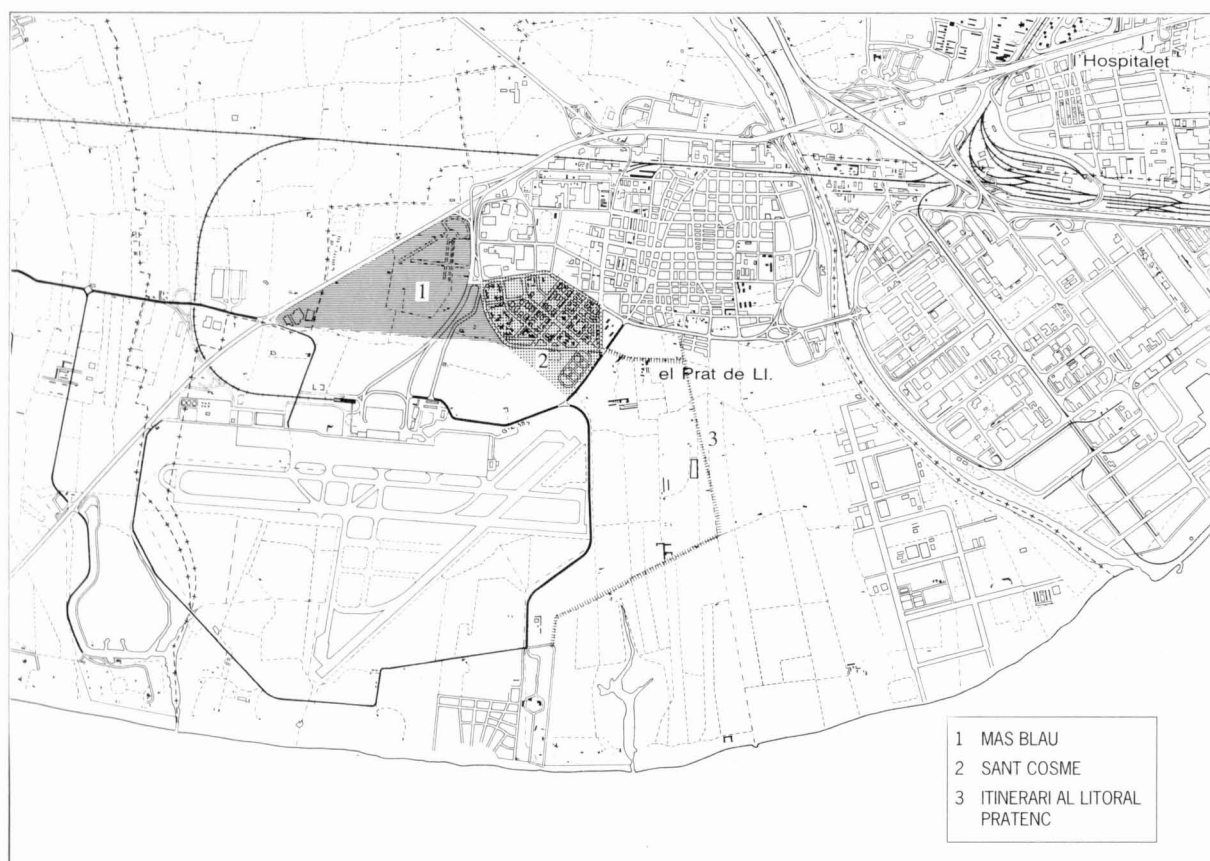
Segona línia. Consolidar l'activitat industrial. Al Prat, la indústria ocupa aproximadament unes 240 hectàrees, de les quals es poden distingir tres àrees: en primer lloc, l'àrea nord, amb façana a l'autovia de Castelldefels, és la més antiga (les fàbriques originàries, la Seda de Barcelona i la Paperera Espanyola, són dels anys vint); en segon lloc, l'àrea de Ponent, que consta dels sectors de Ca l'Alaio, Enkalene i Mas Mateu (projectats els anys seixanta) i el sector Fondo d'en Peixo, més recent (anys vuitanta); en tercer lloc, l'àrea de Llevant, que consta dels sectors més moderns: el sector de Cal Saio, el polígon Pratenc i el sector de l'Estruch. L'actuació municipal s'ha dirigit els últims anys cap al foment i l'impuls de la urbanització dels sectors deficitaris i, tal com s'ha comentat anteriorment, a la creació d'oferta de sòl per a oficines i serveis de suport a l'activitat industrial amb l'objectiu de fer-la més atractiva i d'afavorir la millora i la renovació de les seves instal·lacions. Malgrat això, també s'ha d'assenyalar que a l'àrea nord, que ha configurat la façana més representativa del Prat durant els últims setanta anys, inevitablement, a mig o llarg termini, s'haurà de produir un procés de transformació d'ús amb l'objectiu de recuperar aquesta façana per a la ciutat i d'adequar-se al conjunt de l'entorn urbà i al nou paper viari que la Gran Via assolirà ben aviat.

Tercera línia. Completar la construcció de la ciutat «residència», mitjançant l'impuls d'actuacions en el sòl urbà (barri de Cal Saio) i en el sòl urbanitzable (sectors de Ribera Baixa, Cal Gana, la Lana i Can Bonic), continuant el procés de reforma integral del barri de Sant Cosme i promovent la cabdal obra d'urbanització de l'avinguda Onze de Setembre (actual carretera B-250), que permetrà vertebrar l'extrem sud de la ciutat i d'altres. Aquest conjunt d'actuacions servirà per relligar definitivament l'entramat urbà, farà possible el creixement ordenat de la ciutat en els propers anys (es tracta d'urbanitzar sòl per a 2.400 habitatges i altres usos complementaris) i assegurarà la millora quantitativa i qualitativa de l'actual dotació d'espais lliures i equipaments.

Quarta línia. Revitalitzar el Casc Antic. El que

podem considerar com a Casc Antic del Prat (el teixit urbà anterior a 1940) té una superfície aproximada de 40 hectàrees i la seva consolidació com a nucli de població se situa als voltants de la meitat del segle XIX: per tant, podem convenir que és de construcció relativament recent. Com ha succeït en altres situacions similars, també ha patit les conseqüències negatives del ràpid desplaçament del centre residencial, comercial i de serveis cap al sud, arran del creixement accelerat de la ciutat els anys seixanta i setanta; aquestes són bàsicament l'envelliment i la pèrdua de població i la disminució de l'activitat comercial. Per afrontar aquesta situació s'ha programat un conjunt d'actuacions –algunes ja realitzades– de rehabilitació i millora de l'espai públic (plaça Mercè Rodoreda, plaça de la Vila i carrer de Ferran Puig, Rambla d'Anselm Clavé, passeig del Canal...), de reequipament institucional i

Figura 1. El Prat de Llobregat (1987) i les actuacions que es comenten

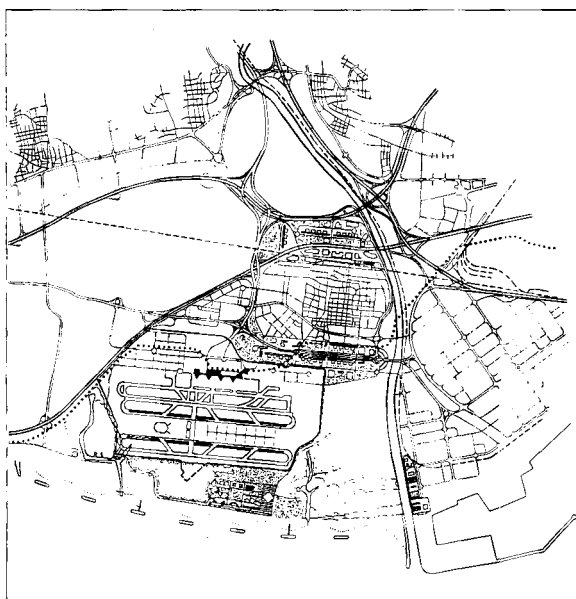


sòcio-cultural (Torre Muntades, Cinema Modern, edifici municipal del carrer Centre, el Centre Artesà) i de promoció dels tradicionals eixos comercials (Ferran Puig-Frederic Soler, Jaume Casanoves), en la confiança que serveixin de font d'atracció per a la resta de la ciutat i especialment per a la població jove.

3. Algunes actuacions emblemàtiques

En aquest capítol explicarem alguns dels principals projectes i actuacions que s'estan realitzant o que estan previstos en un futur proper i que s'han escollit pel seu interès d'abast metropolità o regional. D'una banda, comentarem el conjunt d'actuacions d'infraestructures i en el medi natural actualment en fase d'estudi i concertació així com un projecte concret –el nou itinerari al litoral pratenc– d'intervenció en el sistema natural del Delta del Llobregat. De l'altra, comentarem dos dels projectes més representatius de construcció de la ciutat: el Parc de Negocis Mas Blau i la culminació de la rehabilitació del barri de Sant Cosme.

Figura 2. Esquema de coordinació d'infraestructures i ordenació territorial (MOPT)



3.1. Coordinació d'actuacions en infraestructures i en el medi natural al Delta del Llobregat

a) Infraestructures del transport

El port de Barcelona. La projectada ampliació del port de Barcelona, d'acord amb el Pla Director de 1991, ha de significar el desenvolupament dels espais de terra i la construcció de nous molls, la creació d'una àrea de serveis complementaris relacionada amb la cadena productiva –la Zona d'Activitats Logístiques–, d'unes 135 hectàrees de superfície, i l'execució dels accessos viari i ferroviari especialitzats. L'objectiu estratègic del port és el de dotar-se d'una infraestructura capaç de doblar l'actual volum de transport de mercaderies (18 milions de tones) per l'horitzó de l'any 2010. Aquestes actuacions s'han de localitzar en el terme municipal del Prat i impliquen, des de la perspectiva del port de Barcelona, el desviament del riu Llobregat dos quilòmetres cap a Ponent. És evident que l'impacte territorial i mediambiental d'aquesta actuació és importantíssim i, per tant, qualsevol decisió que es prengui ha de ser concertada a partir de l'aprofundiment en l'anàlisi rigorós i objectiu sobre el funcionament del sistema portuari català (ports de Barcelona i Tarragona), l'evolució tecnològica en el sistema de transport marítim i les necessitats a mig termini del port de Barcelona, així com sobre l'avaluació de l'impacte ambiental en el funcionament hidràulic del riu, els aqüífers subterranis, les àrees humides protegides i la línia costanera.

L'aeroport del Prat. El desenvolupament futur de l'aeroport del Prat es concreta en la construcció d'una nova pista situada al sud, paral·lela a l'actual pista 07-25, en la potenciació de l'àrea de càrrega de mercaderies, en la creació de l'anomenada «ciutat aeroportuària» (zona modular per a les companyies aèries i zona de serveis terciaris complementaris) i, finalment, en la millora de l'actual accessibilitat viària i ferroviària. L'objectiu estratègic final és el de doblar l'actual volum potencial de trànsit de passatgers fins als 30 milions, i el de triplicar el de transport de mercaderies fins a les

400.000 tones. Per a dur a terme les actuacions caldrà precisar les condicions i les característiques físiques d'aquest desenvolupament, tenint en compte el futur paper que han de jugar els aeroports de Girona i de Reus i la xarxa del ferrocarril d'alta velocitat, amb la finalitat de fer-les compatibles amb l'ordenació del límit sud de la ciutat (la «ciutat aeroportuària» ha de relligar-se amb la «ciutat residencial») i amb la preservació de les àrees humides, l'activitat agrícola i la zona costanera (que necessàriament limitarà la separació de les dues pistes paral·leles, amb un màxim al voltant dels 900 m).

Les xarxes viària i ferroviària. Les actuacions en aquestes xarxes de transport estan directament vinculades a les infraestructures portuària i aeroportuària (figura 2) i, atesa la diversitat de propostes que actualment hi ha en estudi (Coordinació d'Actuacions pel MOPT, Pla Intermodal del Transport en fase d'elaboració per la Generalitat, actuació sectorial de Renfe), és especialment necessari l'esforç de concertació i coordinació entre les diferents administracions i organismes implicats. A la xarxa viària, les principals actuacions que es proposen són: la connexió directa entre el Segon Cinturó (Ronda de Dalt) i la variant de la carretera C-245 (autovia que connecta amb l'autopista A-16), el nou accés a l'aeroport des de l'eix arterial anterior, la continuació de l'autovia del Baix Llobregat pel marge dret del riu fins a la Zona d'Activitats Logístiques i el Port, i finalment, la construcció de la Ronda Sud del Prat, que connecta el port-Zona Franca i l'aeroport. Aquestes actuacions permeten, d'una banda, separar els trànsits regionals i els locals-comarcals i convertir la Gran Via en l'eix cívic vertebrador de l'àrea costanera entre el Prat i Castelldefels, i de l'altra, redefinir els àmbits del Centre Direccional i de la marina agrícola de Sant Boi i el Prat. A la xarxa ferroviària les actuacions previstes són: la construcció d'un nou accés a la ZAL i al port pel marge esquerre del riu, d'ample europeu, connectat a la línia el Papiol-Mollet; la creació d'una estació terminal de mercaderies a la ZAL i la construcció d'una línia de ferrocarril lleuger, elevada, que doni servei al Prat, l'aeroport i l'àrea costanera, i que estigui

connectada, en els seus extrems de l'Hospitalet i Castelldefels, a la xarxa de Renfe i al ferrocarril metropolità.

b) Infraestructures de serveis tècnics

És un objectiu prioritari la construcció de l'estació depuradora del Baix Llobregat, prevista per al 40% de les aigües residuals de l'àrea metropolitana, la qual necessita una superfície de 25 a 50 hectàrees. Es preveuen dues localitzacions alternatives: en terrenys del sistema portuari en el marge esquerre de la llera del riu desviat o a la llera actual del riu. Prèviament cal estudiar el sistema tecnològic de la instal·lació, el qual en definirà la grandària. També es preveu la construcció d'una planta incineradora de residus sòlids, d'una superfície de 5 hectàrees, localitzada en terrenys reservats a l'actual recinte del port de Barcelona.

c) Actuacions en els espais lliures: l'espai agrícola i l'espai litoral del Delta

Fins aquí hem intentat descriure resumidament una gran diversitat d'actuacions en infraestructures concentrades en un àmbit geogràfic limitat i, per tant, és lícit que ens preguntem: què en resta del Delta del Llobregat i, més concretament, del municipi del Prat? Doncs en resta un territori maltractat, densament ocupat, estructurat en peces més o menys grans i farcit de vies de comunicació, però que, malgrat tot, encara pot disposar d'un conjunt d'espais lliures que ocupen aproximadament unes 1.100 hectàrees, molt valuoses i en les quals cal actuar mitjançant mesures adequades a cada cas, per tal de protegir i potenciar aquests valors.

A l'espai agrícola, constituït per dues grans peces, de 200 hectàrees cadascuna, situades al nord i al sud de la ciutat, cal consolidar l'activitat agrícola, eliminar incerteses i afectacions urbanístiques, preservant i millorant els elements infraestructurals (xarxa de camins, xarxa de regs i desguassos).

A les zones humides, constituïdes per les àrees protegides de la Ricarda-Ca l'Arana i del Remolar-

Filipines i els seus entorns d'influència, cal establir les mesures efectives de protecció i de gestió d'aquests espais adequades als seus valors naturals i pedagògics. En qualsevol cas, aquestes accions no haurien de significar la generació d'uns espais segregats de l'entorn, sinó relacionats, en la mesura que es consideri convenient, amb els altres usos de lleure de la franja costanera.

A l'últim, a la *franja costanera* caldrà establir la línia de la costa mitjançant l'execució de les obres de defensa definitives, preservar la pineda de Can Camins i el camp de golf del Prat, estudiar els diferents nivells d'ús, equipament i urbanització adequats als valors naturals i paisatgístics dels diferents trams de la costa, i assegurar la millora de la qualitat de l'aigua del mar (amb la depuració de les aigües residuals). Aquest espai, junt amb les zones humides, ha de constituir el futur gran parc litoral metropolità, d'unes 700 hectàrees de superfície.

Figura 3. Itinerari al litoral pratenc



3.2. El nou itinerari al litoral pratenc

Aquest projecte és fruit d'un acord entre el MOPT i l'Ajuntament del Prat amb la finalitat de definir un traçat alternatiu a la carretera de circumval·lació de l'aeroport (B-203) que s'ha de suprimir per poder ampliar les instal·lacions de seguretat aeroportuària de la pista 07-25. Per concretar aquest traçat i garantir-ne una execució respectuosa amb l'entorn es va redactar un pla especial per la Mancomunitat de Municipis i l'Ajuntament el 1991.

L'itinerari (figura 3) consta de tres trams diferents i té una longitud total de 4,2 quilòmetres:

- El *primer tram* és el de la Ronda Sud de la ciutat i té una longitud de 800 metres; representa la primera fase de la ronda prevista en el Pla General Metropolità, entre els barris de Sant Cosme i la Barceloneta, es preveu una secció de 20 metres (2+2 carrils i mitjana central) i enllaços a nivell amb l'avinguda del Remolar i el futur passeig del Canal de la Dreta.

- El *segon tram* és el de la Bunyola, entre la Ronda Sud i l'antic camí de València, i té una longitud de 1.450 metres; es disposa paral·lel al canal de la dreta del Llobregat i a la seva vegetació de plataners i pollancrees; es preveu una secció de 12 metres (1+1 carrils i vorals per vehicles agrícoles) i un camí de 4 metres per a vianants i bicicletes; també es millora l'accés al Cementiri Nord i, al final del tram, es proposa àrea d'accés i d'aparcament de la reserva natural de la Ricarda-Ca l'Arana.

- El *tercer tram* és el del camí de València, entre la Bunyola i el càmping Cala Go-gó, i té una longitud de 1.950 metres; segueix el traçat del camí actual respectant l'arbrat d'alineació, la secció és idèntica a l'anterior i el recorregut de vianants se situa al costat sud aprofitant trams de l'antic camí.

En definitiva, es tracta d'un projecte que estableix les condicions de traçat i disseny dels diferents

elements viaris que han de constituir el principal itinerari entre la ciutat i el seu litoral, tot garantint el respecte a l'entorn agrícola que es travessa i als seus elements infraestructurals i paisatgístics (canals, camins, vegetació). L'execució del projecte és a càrrec del MOPT i la inversió prevista en el pla especial és de 1.294 milions de pessetes.

3.3. La rehabilitació del barri de Sant Cosme

El barri de Sant Cosme té el seu origen en els anys 1965-1967, quan el construeix la «Unidad Vecinal de Absorción San Cosme» per l'Obra Sindical del Hogar y Arquitectura, amb l'objectiu d'allotjar la població barraquista de Barcelona i els perjudicats per les inundacions de 1962 a Cornellà; aquest primer sector constava de 1.500 habitatges. Posteriorment, els anys 1971-1973, es construeix un segon sector situat en el perímetre sud-oest, que consta de 801 habitatges. Es tracta, per tant, d'un barri dormitori, que es configura com una peça urbana important de 50 Ha de superfície, aïllada i desvinculada de la resta del Prat, autosuficient en equipament bàsic dotacional i comercial; el seu potencial de població era de 9.200 habitants, mentre que el Prat de 1965 en tenia 21.000.

A la segona meitat dels anys setanta, la progressiva degradació física i social del primer sector obliga l'Administració a plantejar-ne la rehabilitació integral, redactant un Pla Especial de Reforma Interior, aprovat l'any 1978, en el qual es proposa la substitució dels 1.500 habitatges del primer sector, la reordenació de la vialitat i major dotació d'equipaments i espais lliures. Per al segon sector es proposa el manteniment de l'ordenació preexistent i la rehabilitació dels habitatges en mal estat.

La reforma d'aquest primer sector (vegeu taula 3) ha representat la construcció de 1.754 nous habitatges, en quatre etapes i durant el període 1979-1993 (actualment s'executa l'última etapa, amb 80 habitatges); la gestió de l'actuació s'ha realitzat mitjançant la concertació entre l'Administració central (IPPV) i, posteriorment, la Generalitat de

Catalunya, l'Ajuntament del Prat i l'Associació de Veïns del barri.

En relació amb l'ordenació del barri es poden destacar les següents característiques (figura 4):

- La situació de l'edificació residencial està condicionada per la pròpia dinàmica de l'actuació (construcció de nous habitatges, ocupació i enderroc dels habitatges vells) i per les limitacions de les servituds aeronàutiques que afecten el límit sud del barri.
- L'eix vertebrador és el carrer de Llobregat i en ell recolzen l'activitat comercial i els equipaments socials més significatius.
- La implantació d'un ordre urbà precís i reconeixedor i la simplificació de l'esquema viari com a factors de cohesió interna.
- La unitat edificatòria bàsica és el lloc tancat en si mateix en forma d'anell, de quatre plantes d'alçada i diferent grandària d'agregació (de 44 a 80 habitatges), amb un pati interior que és lloc de relació i d'accés a la llar. Aquesta tipologia única obeeix a criteris de cohesió veïnal, economia constructiva i voluntat clara de repetició formal.
- No es planteja especialment la relació amb

Taula 3. Resum del PERI de Sant Cosme

Superfície	50,17 Ha
Habitatges	2.754
Densitat	55 habitatges/Ha
Edificabilitat d'ús privat	310.915 m ²
Índex de l'edificabilitat bruta	0,62 m ² /m ²
Superfície de les zones	105.797 m ² (21,1%)
Superfície: sistemes	395.951 m ² (78,9%)
vialitat i pas	
de vianants	211.840 m ²
espais lliures	74.337 m ²
equipaments	109.774 m ²

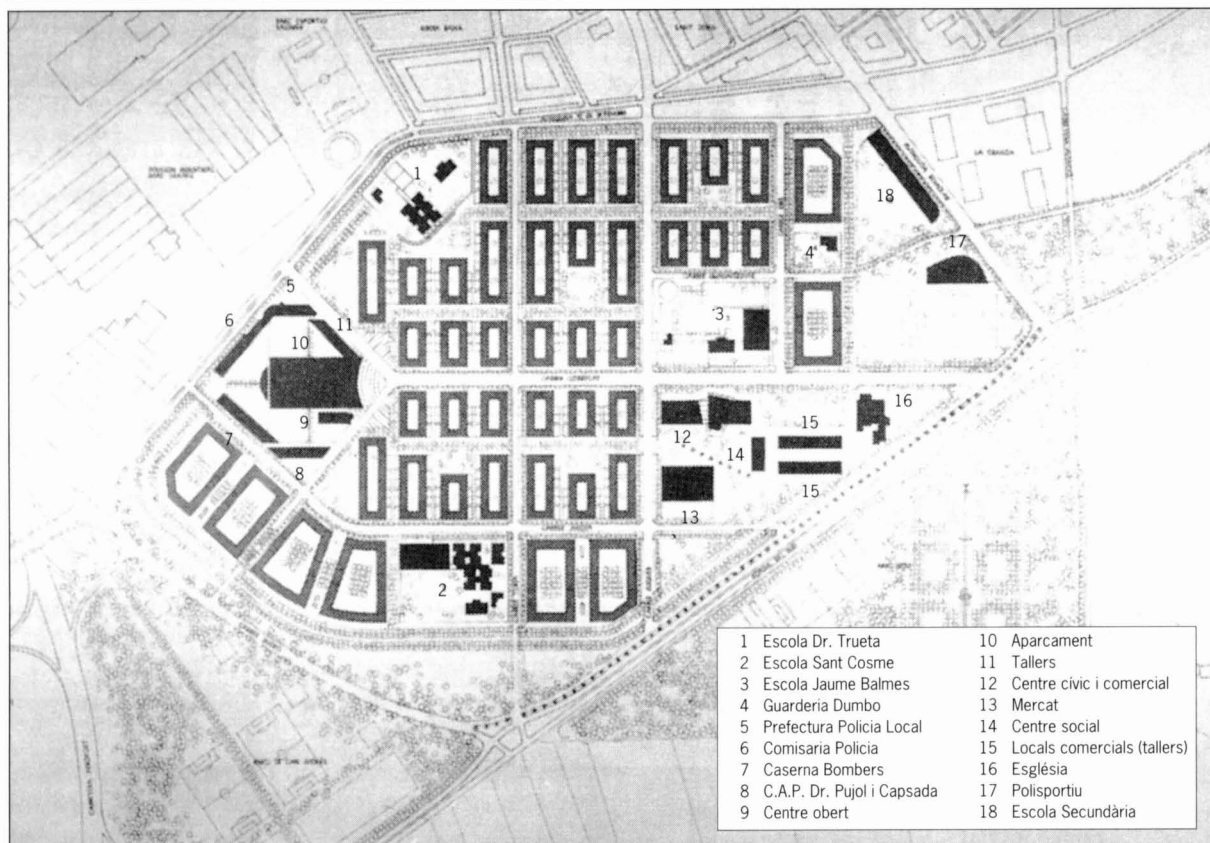
l'entorn urbà, si bé aquesta, afortunadament, està assegurada per l'esquema viari previst al PGM i pel propi creixement de la ciutat.

Finalment, es pot afirmar que aquest procés ha significat per aquest sector una transformació positiva de la seva estructura urbana i una base sòlida per a la seva integració social a la ciutat, mentre el segon sector del barri ha continuat degradant-se imparablement. D'altra banda, en aquests quinze anys la ciutat ha crescut, s'ha apropat a Sant Cosme i l'antiga situació d'aïllament està en condicions de ser superada. Ha arribat el moment de la definitiva «normalització» del barri, completant la reforma urbanística iniciada el 1978. Amb aquest objectiu s'ha redactat una modificació del Pla Especial de Reforma Interior per la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge, amb l'acord i col·laboració de l'Ajuntament.

En el nou pla es proposa la reforma del segon sector del barri i l'acabament de les operacions pendents (alguns equipaments significatius) del pla de 1978. Això representa la construcció d'uns 1.000 habitatges nous en quatre fases i vuit anys d'execució i amb una inversió total d'11.199 milions de pessetes. Les principals característiques de l'ordenació són les següents:

- La continuïtat de la configuració urbanística actual, adaptada a les noves necessitats, i, per tant, el manteniment del factor de cohesió interna del barri.
- La potenciació de l'activitat econòmica amb major dotació d'usos (comercial, tallers i serveis) compatibles amb l'habitatge.
- La unitat d'edificació adopta un model més

Figura 4. PERI del barri de Sant Cosme. Ordenació Urbana 1992



Taula 4. Resum de característiques del Parc de Negocis Mas Blau

Concepte	Mas Blau I	Mas Blau II
Superfície	33,65 Ha	74,45 Ha
Edificabilitat d'ús privat	102.633 m ²	226.904 m ²
Índex de l'edificabilitat bruta	0,305 m ² /m ²	0,305 m ² /m ²
Superfície de les zones	142.880 m ² (42,5%)	250.130 m ² (34%)
Superfície: sistemes	193.612 m ² (57,5%)	494.411 m ² (66%)
vialitat i protecció	134.387 m ²	148.995 m ²
espais lliures	45.325 m ²	159.745 m ²
equipaments	13.900 m ²	185.671 m ²

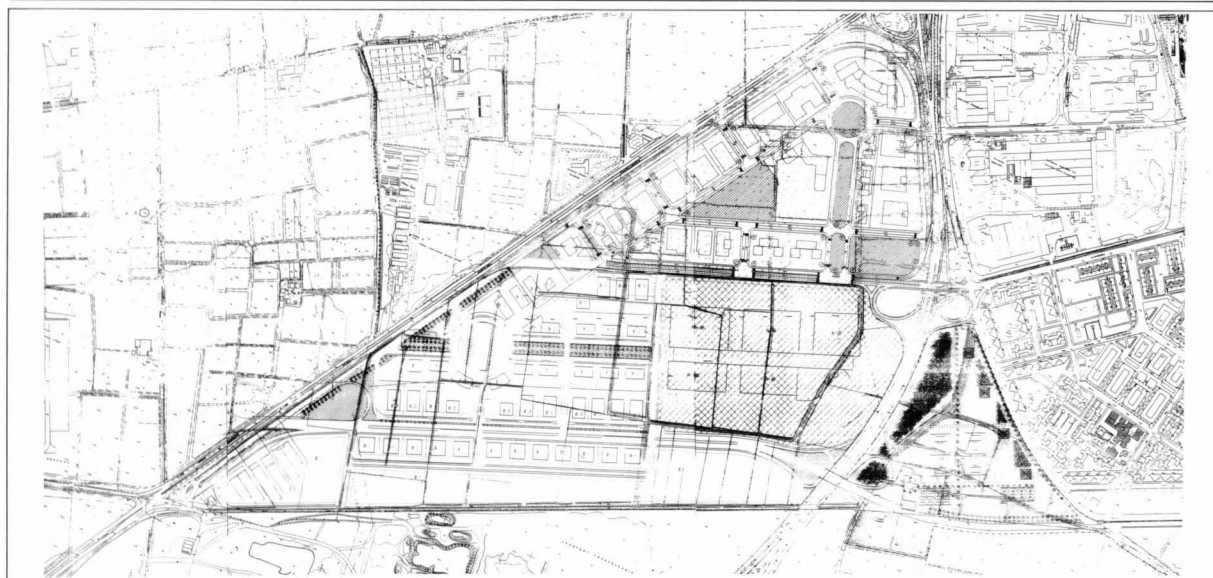
evolucionat: l'edifici plegat en forma d'anell té dimensions més considerables (95 x 55 metres aproximadament), cinc plantes d'alçada i una planta soterrània d'aparcament, l'espai interior és públic i força més gran, per facilitar la relació amb l'exterior.

– L'augment de la dotació i la qualitat urbana dels espais lliures, que s'integren en el sistema d'espais lliures de la ciutat.

3.4. El Parc de Negocis Mas Blau

L'actuació urbanística del Parc de Negocis Mas Blau, situada a l'extrem de ponent de la ciutat, té una extensió total de 108 hectàrees, forma triangular i està delimitada per l'autovia de Castelldefels, l'accés a l'aeroport del Prat i el límit nord del mateix aeroport (figura 5). Està dividit en dos sectors per l'avinguda Onze de Setembre. El seu origen es troba a la segona meitat de l'última dècada, en un període de fort creixement econòmic, gràcies als molt favorables factors de localització i accessibilitat que gaudeixen aquests terrenys.

Figura 5. El Parc de Negocis Mas Blau. Ordenació Urbana



Per al municipi del Prat, els principals aspectes positius d'aquesta actuació són la diversificació de l'activitat econòmica, amb un ampli ventall d'usos atractius (equipament central, oficines, hotels, serveis comercials i serveis aeroportuaris) que repercutiran en la millora de les condicions del sector industrial i la construcció de la vialitat estructurant amb els nous trams de l'avinguda Onze de Setembre i de la Ronda Sud (entre la Gran Via i la Ronda del Ponent).

El sector del Mas Blau I ocupa una superfície de 33,65 hectàrees (vegeu taula 4) i va ser promogut per l'Ajuntament; l'execució es va iniciar l'any 1989 i avui la urbanització està acabada i l'edificació força consolidada. Aquesta s'ordena perimetralment formalitzant les façanes representatives del sector; l'ús predominant és el d'indústria-aparador (activitats comercials, d'investigació i representatives de les empreses), que es disposa en les façanes de la Gran Via, i d'accés a l'aeroport, mentre que la peça central és destinada a l'equipament públic i al complex hoteler.

El sector del Mas Blau II ocupa una superfície de 74,45 hectàrees (vegeu taula 4) i ha estat promogut per la Generalitat el 1991, fonamentalment pel factor d'oportunitat de fer possible l'ampliació de la Fira de Barcelona a l'entorn de l'aeroport del Prat, una vegada aquesta institució ha decidit un altre emplaçament (el polígon Pedrosa a l'Hospitalet) per a l'ampliació de les seves instal·lacions, caldrà pensar en altres possibles equipaments metropolitans. L'ordenació del sector està presidida pel recinte firal i l'àmplia avinguda-parc, que estableix una clara relació paisatgística amb la Gran Via i alhora és la seva porta monumental; els altres usos predominants són el d'oficines i el d'indústria auxiliar (relacionada amb activitats aeroportuàries); per acabar, cal destacar el gran parc equipat, de 12 hectàrees de superfície, que servirà al barri de Sant Cosme i al conjunt de la ciutat.

Bibliografia

Calbet, F.; Gruartmoner, F. i Elies, R. (1992); *Modificació del PERI del barri de Sant Cosme,*

Barcelona, Generalitat de Catalunya, Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

Carrera, J.M. i Clusa, J. (1991); *Pla Especial «itinerari al litoral pratenc»*, Barcelona, Direcció de Serveis d'Ordenació Urbanística, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Ajuntament del Prat de Llobregat.

Generalitat de Catalunya. Direcció General d'Urbanisme (1991); *Pla Parcial del sector Mas Blau II*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.

Gómez, M. (1990); *La formació d'una ciutat: el Prat de Llobregat*, el Prat de Llobregat, Ajuntament.

Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Direcció de Serveis d'Ordenació Urbanística (1990); *El Delta en el sistema territorial del Llobregat*, Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial (1992); *Coordinación de actuaciones sobre el puerto de Barcelona, el aeropuerto del Prat e infraestructuras de acceso*, Madrid, MOPT.

Musons, A. (1985); «La remodelació del barri de Sant Cosme», a *Revista Habitatge*, núm. 1, gener.

Pineda, A. i Calbet, F. (1978); *Plan Especial de Reforma Interior del barrio de San Cosme*, Madrid, Instituto Nacional de la Vivienda.

Urbanistes Associats (1989); *Pla Parcial del sector comprès entre l'autovia de Castelldefels i l'accés a l'aeroport (Sector Mas Blau II)*, el Prat de Llobregat, Ajuntament.

WVM Consultors d'Enginyeria i Urbanisme (1987); *Estudi d'ordenació territorial i coordinació d'infraestructures al terme municipal del Prat de Llobregat*, Barcelona.