

CONCURS RESTRINGIT AMB INTERVENCIÓ DE JURAT PER A LA SELECCIÓ D’UNA PROPOSTA DE DESENVOLUPAMENT DEL PLA ESTRATÈGIC D’IMPULS DEL CENTRE DE MATARÓ

LEMA: MATARÓ CIUTAT IDEAL. DOSSIER

MATARÓ CIUTAT IDEAL, AMB IDENTITAT I ACTIVA, CIUTAT DE PASSEIGS ARBRATS PACIFICATS PER A VIANANTS, IGUALITARIA I SOLIDARIA, CULTA I PRODUCTIVA, AMB COMERÇ DE PROXIMITAT KM 0, OBERTA AL MAR I AL SEU PAISATGE

MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

1. INTRODUCCIÓ: MATARÓ CIUTAT IDEAL



turisme, una activitat incipient que indica que la ciutat és atractiva; el turisme de qualitat enriqueix la mixticitat d’usos i pot créixer de manera sostenible, i enriquir la ciutat a diversos nivells culturals i econòmics i d’intercanvi de coneixement.

La proximitat de Barcelona, la capitalitat del Maresme, el seu rol al territori costaner i la seva posició central com a referent costaner de les comarques interiors properes, juntament amb el Pla Estratègic d’Impuls del Centre, creen les condicions per iniciar un període intens de desenvolupament equilibrat i sostenible, fent una ciutat igualitària, activa i plena d’oportunitats per viure i treballar, per millorar, per posar en valor l’especificitat i tots els atractius que té Mataró en els diferents aspectes, urbans, paisatgístics, residencials, de treball de qualitat, de lleure, en una ciutat atractiva i amable, a escala humana, una ciutat amb tradició de associacionisme cooperatiu que pot evolucionar cap a una ciutat igualitària plena d’oportunitats per treballar i viure-hi. Una ciutat Oberta amb esperit d’acollida i d’integració enriquidora. Veure l’exemple de Riace.

Mataró fa molt per posar en valor els diversos aspectes de la seva identitat, i amb el **Pla Estratègic d’Impuls del Centre de Mataró** crea els instruments per seguir millorant en molts aspectes de manera que es transformi adequadament i equilibrada en un ciutat que assoleixi alts nivells d’igualtat social, d’indústries capdavanteres i netes que actualitzin les tradicions de treball, el tèxtil, el gènere de punt de qualitat, el vidre de qualitat, el cuir, els productes del seu territori, de proximitat, ecològics, de qualitat, que potencii al màxim i de manera exemplar l’habitatge públic de qualitat, incorporant noves maneres europees de viure i conviure com el co-housing, que integri el seu patrimoni industrial en nous espais de treball com els co-working, que desenvolupi nous equipaments culturals i universitaris arrelats a la ciutat, col·locant equipaments-far de centralitat davant del mar, i a l’Eix Central, que potencii el món associatiu i cooperatiu, que potencii el comerç just i de proximitat de productes de qualitat que aportin identitat; l’estratègia passa per aplicar sistemàticament el concepte essencial de que **l’espai públic és l’estratègia principal en la recuperació de les ciutats**.

El procés de transformació de Mataró en Ciutat Ideal, en Ciutat Verda, Oberta i Eixerida, i la dinamització del seu Centre, han de ser conjuntament planejats i liderats per la iniciativa pública, formant un Consorci amb la complicitat de la societat civil, les entitats cíviques, cooperatives i culturals, i les associacions de comerços de proximitat, els emprenedors privats amb voluntat de fer ciutat, per tal d’assolir una estratègia global, atenta a tos els aspectes que han de sumar per crear la dinamització de Mataró i del seu Centre, mitjançant el **PLA ESTRATÈGIC D’IMPULS DEL CENTRE DE MATARÓ**, que ha de fer visible i viable tot el potencial de transformació, de manera que es creï una dinàmica positiva de transformació de la ciutat, ampliant el concepte de Centre.

2. ADEQUACIÓ ALS CRITERIS DE VALORACIÓ I COORDINACIÓ ENTRE LES DIFERENTS PROPOSTES

Mataró Ciutat Bonica, Ciutat Verda, Ciutats per a Vianants, Ciclistes i Patinets Elèctrics
Mataró Ciutat Activa i Comercial, Ciutat Culta, Ciutat Cívica

La nostra estratègia es basa en continuar i completar les diferents estratègies transformadores que Mataró ja desenvolupa: es basa en una suma coordinada, fasable, viable, raonable i raonada d’actuacions urbanes, d’espai públic, paisatge i arquitectòniques que ajudin a posar en valor la ciutat i les característiques que la fan única, i que condueixin cap a una dinamització de l’activitat cultural, universitària, econòmica, del comerç de proximitat, de l’indústria intel·ligent amb noves activitats lligades al medi ambient, al disseny responsable, als productes de proximitat i de qualitat, a les indústries lligades a la ciutat i actualitzades, que aporten identitat, afavorint la igualtat social.

Es tracta de fer viable la planificació i construcció d’un sistema de carrers vianalitzats i bonics que posin en valor l’espai urbà, els elements arquitectònics, i el paisatge, sense vehicles aparcats, amb arbres que els ombregin i els omplin de llum i color, que facin els carrers més amables, on els vianants, els ciclistes, els patinets elèctrics i silenciosos transformin els modes de mobilitat en sostenibles i nets, sense pol·lució. Una ciutat per passejar.

Al llibre “Le goût de la marche” de J. Barozzi es descriu que per al filòsof alemany Schelle el fet de passejar és una activitat sense equivalent, un art complet. Proust ens revela el paper determinant de les passejades al seu desenvolupament cerebral des de nen. Benjamin era un gran passejant. Walser escriu que la passejada li és indispensable per donar-li vivacitat i mantenir els seus lligams amb el món. Per a Gracq el gust de caminar es dobla sovint amb el gust dels arbres; retrobar l’ombra d’algunes espècies estimades és l’objectiu de moltes passejades al bosc... el bosc de Fontainebleau que revisita com una ciutat d’arbres, en la que cada barri té la seva fesomia, severa o rient, estricta o desenfadada... El llibre “Walkscapes” de F. Careri porta el sotstítol de “El caminar com a pràctica estètica”.

Mataró ha de completar-se com a ciutat de passeigs on vingui de gust caminar, anar en bici i en patinet, per disfrutar de la ciutat, de la seva identitat única, i on la presència dels vehicles privats es minimitzi: aquesta és l’estratègia que condueix a la dinamització del Centre des de l’espai públic, on es posi en valor els seus espais públics i la seva arquitectura, on tots els carrers inclosos els que miren al mar tinguin arbres que els ombregin... El nou transport públic elèctric, racionalment implantat a la Ciutat en xarxes Verticals i Horitzontals, ha de contribuir a la disminució del vehicle privat; cal anar eliminant els aparcaments als carrers, els carrers no poden estar plens de cotxes, aquest és un concepte provat, i per això planifiquem una xarxa de nous aparcaments soterranis als perímetres del Centre.

Nous equipaments, noves funcions que s’estan extenent a Europa i a Catalunya, com el co-working, el co-housing públic i privat, i en col·laboració, han de contribuir a la dinamització de Mataró, dels seus edificis fabrils, dels diferents àmbits urbans del Centre i del perímetre; noves maneres de situar el comerç urbà en relació a l’espai públic ha de contribuir a transformar alguns passeigs en eixos comercials. La nostra estratègia es basa en una combinació de crear un sistema de **Mançanes Actives**, obertes amb espais públics al seu centre, i amb una combinació de nous edificis amb antigues fàbriques reactivades.

La nostra estratègia es basa també en ampliar l’enquadrament de cada àmbit d’actuació: per dinamitzar el Centre cal ampliar el seu àmbit i cal que fem propostes per a tota la ciutat i la seva relació amb el Front Marítim i amb el territori; per dinamitzar l’Eix Central cal que fem propostes també per al Front Marítim, per a la transformació i integració viable de la N-II en bulevard verd que qualifica els dos grans àmbits urbans de l’accés sud-oest que han de transformar-se, i de la necessària reflexió sobre el traçat ferroviari i la seva possible modificació a mig i llarg terminis, i del model de transport per tren, per fer possible el somni de que Mataró pugui accedir un dia a les platges sense cap barrera ferroviària, com a Canes.

Proposem actuacions viables i coordinades, que es puguin desenvolupar per fases, projectes sobris, que es puguin realitzar en períodes raonablement curts de temps, que es puguin desenvolupar segons un calendari de prioritats establert per la Ciutat al Nou Pla Director d’Espais Públics, combinant equipaments de centralitat, amb nous habitatges públics que permetin obrir nous espais de comerç de proximitat, amb la transformació dels espais públics per afavorir els espais per a vianants, ciclistes i patinets elèctrics... carrers embellits per arbrat de qualitat que aportí ombra, frescor i oxigen, carrers com a Corredors Verds que connectin el Centre amb el paisatge i que portin el paisatge al Centre. Carrers per passejar, el passeig com a activitat urbana, cívica i culta. L’acte de passejar posa en valor la ciutat i els seus elements arquitectònics i paisatgístics, afavoreix el comerç de proximitat i la vida cívica i de barri, la identitat, la curiositat, la vida al carrer. Mataró Pam a Pam

La dinamització del Centre passa també per propostes respectuoses, agosarades i transformadores per a l’Eix Central per a Can Cruzate, que li aportin nous usos que enriqueixin i activin les funcions i prestacions d’alguns dels seus edificis, millorin la continuïtat dels espais públics, i obrin alguns jardins secrets, posant en valor el context únic de l’Eix Central, identitat central de Mataró.

2.1 URBANISME, ESTRATÈGIA I CONNECTIVITAT. PANELL 1/5

La relació de Mataró amb el seu context, amb al territori a través d’una Anella Verda, que mitjançant un sistema de passeigs integrí amb Argentona i el paisatge interior, que integrí també les Cinc Sènies, posant en valor el gran espai agrícola, i potenciant les activitats lligades a l’agricultura ecològica, espais didàctics, petits espais de venda de proximitat i de restauració km0 respectant el caràcter no construït de les Cinc Sènies. **Passejar a peu o en bici per les Cinc Sènies ha de ser posat en valor com actes de respecte i coneixement del territori únic amb el mar al fons. Amb la N-II transformada de manera viable i senzilla en un bulevard verd pacificat a 50 km/h amb un passeig costat Cinc Sènies, i amb platges amb un Passeig Marítim paisatgístic fins Llanerres. Una transformació radical i viable que posa en valor el territori de Mataró.**

A curt i mig termini proposem que s’estudiï la reducció de la platja de vies i magatzems a les dues estrictes vies necessàries, i que la ciutat recuperi pera usos urbans tots els epsais annexes al traçat ferroviari. Aquesta reducció del traçat ferroviari a l’estricta necessari és compatible amb totes les transformacions proposades, i obre la perspectiva viable de poder fer que tren deixi de ser una barrera entre Mataró i el mar. A llarg termini. Per fer-ho possible cal estudiar un pla viable a mig i llarg termini de desviament del traçat ferroviari soterrat per les Rondes, de manera que el tren passi a ser un Metro de Mataró, com ha realitzat FGC a Sabadell i Terrassa. Per tant sembla viable, ja s’ha fet. El nou traçat proposat passa pel l’eix central de Mataró, per les Rondes i per tant ofereix molt millor servei a molts més habitants, a tot Mataró. Hi situem diverses estacions, a ls grans encruement d’avingudes, cada 900 m de distància. Prop situem la nova estació de busos interurbans de manera que el transport públic interurbà es transforma de manera positiva i funcional, millorant enormement el servei.

Mostrem la planta de verds urbans lligada al verd del territori perimetral, amb els nous eixos urbans arbrats que fan entrar el verd al Centre.

Un dels nous eixos urbans arbrats i verds que connecten Mataró i el seu territori és la N-II transformada en Bulevard de la N-II, corredor verd, totalment integrada com avinguda urbana, amb el passeig del Front Marítim sobre del parking soterrani, que transformarà la relació de mataró amb el seu Front Marítm com a passeig lliure de vehicles aparcats, i ple de vianants, ciclistes i patinets elèctrics.

La planta de Mobilitat ens mostra el nou Passeig Transversal continu entre el Front Marítim i el Centre Comercial passant per la Riera. La planta de Mobilitat Pacificada del Centre mostra la nostra estratèfgide pacificació, rducció i simplificació de la mobilitat vehicular de tot el Centre ampli, i l'ampliació de la vianalització del Centre-Centre, reforçant i etenent el paper dels eixos comercials.

2.2 ESPAI PÚBLIC I PAISATGE URBÀ. PANELL 2/5

L'espai públic és l'estratègia principal en la nostra proposta de dinamització del Centre de Mataró, i es basa en l'establiment d'una política constant i pauta**da de continuació de la dinàmica de Mataró en la transformació, millora, embelliment, arborització, pacificació i vianalització dels espais públics, per tal de potenciar Mataró com a ciutat de passeigs.**

Proposem que s'estudii la conveniència de la realització d'un **PLA DIRECTOR D'ESPAIS PÚBLICS**, pel Centre, pels barris perimetrals i per a tota la ciutat, que estableixi una estratègia general que ofereixi una visió global, sistemàtica, i diversa de tots els espais públics a transformar per dinamitzar-los, i crear un consens ciutadà sobre l'enorme potencial de la dinamització de Mataró, i de manera que el concepte de Centre s'ampliï físicament i a l'imaginari col·lectiu fins el Front Marítim, fins la Riera de Sant Simó, fins la Ronda Barceló-República, i fins l'Avinguda Lluís Companys i fins el Parc Central, connectant a més en continuïtat els barris dels turons amb el Front Marítim a través del Centre mitjançant passeigs i carrers arbrats continus amb prioritat pels vianants, ciclistes i patinets elèctrics.

Es tracta de planificar l'actuació transformadora en els diferents espais públics, de programar-la en el temps i en l'espai de la ciutat per tal que contribueixi a transformar els espais públics en un període raonable de temps, amb actuacions fasables, raonables, i econòmicament viables.

Els millors espais públics, des del punt de vista urbà, ciutadà i comercial, són els espais públics vianalitzats on els vehicles privats tenen un presència reduïda a veïns i càrrega i descàrrega, minimitzant el trànsit de pas i deixant-lo només allà on sigui imprescindible. És essencial comunicar visualment isistemàtica les virtuts i la necessitat de reduir la presència del vehicle privat al Centre, i per això mostrem diferents exemples amb vistes.

En aquest sentit és molt important una estratègia de planificació de nous aparcaments soterranis situats a diferents espais públics i mançanes en transformació dels perímetres del Centre, per tal d'alliberar al màxim els carrers de vehicles estacionats, per transformar-los al màxim en espais cívics per a vianants, ciclistes i patinets, i transport públic net, on el vehicle privat tingui una presència cada vegada més reduïda. En principi proposem que totes les noves mançanes transformades en mançanes actives, tinguin un aparcament soterrani a tota la mançana, tant sota els nous edificis com sota els nous espais públics. També proposem nous aparcaments soterranis sota diferents espais públics que cal transformar: al passeig al llarg del port, per alliberar-lo al màxim de vehicles aparcats, tant dintre com als perímetres del port i reeixir a establir uns passeigs Marítim i Portuari que transformin el port en un nou espai públic obert al mar, per passejar-hi al llarg dels molls; també al passeig al centre del Front Marítim on ara hi ha un aparcament en superfície, per tal de completar un llarg i ampli passeig del Front Marítim.

El projecte dels nous espais públics ha d'estar basat en afavorir al màxim els espais per vianants i mobilitats pacificades, buscant la continuïtat de recorreguts entre els diferents espais públics urbans i paisatgístics, netejant els nous espais de vehicles estacionats, i d'elements innecessaris, creant espais públics sobris i diàfans, arbrats, amb els mínim elements imprescindibles, amb paviments de qualitat i viables econòmicament, amb un enllumenat de qualitat i càlid, sostenible de leds per a estalvi energètic, per tal de posar en valor les qualitats espacials i arquitectòniques dels nous espais transformats, per posar en valor la qualitat única i la identitat dels espais públics i architectures de Mataró, per tal d'afavorir l'acte de caminar, de passejar com a acte cívic que ens enriqueix i enriqueix la ciutat, el ciutadans i el seu sentit de pertinença a una ciutat eixerida. Un exemple excel·lent de carrer ja construït a Mataró, i que hem integrat a les nostres propostes a carrers similars, és el carrer Cooperativa, que amb 9m d'amplada estableix dos amplex voreres arbrades de 3m amb arbres alts i adaptats al carrer estret que fan una bòveda verda fantàstica que el converteixen en un corredor verd, i que ombregen tot el carrer; la plataforma única i la calçada estricta de 3m d'amplada, fa que el carrer es llegeixi més ample; entre els arbres hi ha espais per a bancs i per aturar un moment un vehicle quan és necessari.

Els nous espais públics, sense vehicles estacionats, només amb zones per a càrrega i descàrrega en horari limitat, poden tenir amplex voreres arbrades per vianants, ciclistes i patinets. Als carrers amplex i amb trànsit de pas es deixa una calçada per a vehicles, limitant a 10 km/h els carrers estrets, i amb la proposta de limitar a 20 i 30 la resta de carrers i camins ral i del mig i rondes, per minimitzat les contaminacions acústica i ambiental i augmentar la seguretat. Proposem que tots els carrers tinguin sentit únic i un sol carril, per minimitzar l'impacte i l'espai del trànsit, excepte el bulevard de la N-II amb dos carrils i dos sentits, i la Ronda Barceló-República, amb un carril per a cada un dels dos sentits; la Ronda costat muntanya, Camí de la Geganta, que limita el Parc Central només es transforma introduint els carrils bici un en cada sentit.

A continuació descrivim les transformacions d'alguns carrers significatius. A la planta del Centre Ampli del Panell 2, que hem completat amb les nostres propostes, hem grafiat tots els carrers, bulevards, camins, places del Centre Ampli, susceptibles de ser transformats, amb vistes d'alguns dels espais.

Bulevard N-II. Passeig del Front Marítim costa ciutat. Avinguda del Maresme. Continuant la transformació ja iniciada de la N-II en un corredor verd, proposem la transformació des de la rotonda de la Laia fins la Riera de Sant Simó, i per davant de les Cinc Sènies, creant un gran Passeig de Front Marítim continu al davant de la façana marítima de la ciutat que consolidi una Anella Verda, que integri plenament les Cinc Sènies i les dues rieres, que completi la integració del seu Front Marítim amb un passeig continu costat ciutat, sense aparcaments en superfície i amb aparcaments soterranis. El nou Bulevard té dos trams, des de la rotonda de la Plaça Laietana fins la rotonda de la Ronda Barceló, i des d'aquí fins la Riera de Sant Simó. Es deixa els dos sentits de circulació amb dos carrils cada un. Es continua la secció ja construïda a l'oest de la P Laietana, amb una mitjana arbrada i enjardinada, que minimitza l'impacte del trànsit i contribueix a la creació d'un bulevard arbrat corredor verd, juntament amb les dues voreres amplex i arbrades, que són passeigs que integren els carrils bici emmarcats entre dues fileres d'arbres.

Al tram entre l'estació i la Riera de Sant Simó es crea un passeig continu i ampli del Front Marítim que integra els diferents espais actualment fragmentats del carrer Marina de Llevant-Avinguda del Maresme. Es proposa la construcció d'un aparcament soterrani on hi ha l'aparcament en

superfície, per tal d'alliberar l'espai com a passeig arbrat. Es deixa la possibilitat d'un carril integrat d'accés per a vehicles per a veïns. L'aparcament soterrani tindrà una zona de càrrega i descàrrega.

Passeig Marítim-Passeig del Callao. S'amplia, es completa i es consolida el Passeig Marítim en continuïtat a tot el tram del front urbà entre les rieres, començant pel tram entre E. Lluch i la Riera de Sant Simó, per tal de crear un gran passeig, ample i continu, adaptant i recosint els trams existents respectuosament. Al tram del port s'amplia el passeig minimitzant els espais d'aparcament a una filera, ja que es proposa la creació d'un aparcament soterrani d'una planta i de 15 m d'amplada al llarg de l'àmbit del port, per alliberar els espais actuals d'aparcament per a espais de passeig, i afavorir la qualitat dels espais públics del port al llarg dels molls prop de l'aigua. També es proposa la construcció d'un aparcament soterrani d'una planta a l'espai d'aparcament actual al costat nord-est del Centre de Natació, i transformar l'espai sobre l'aparcament en una plaça arbrada connectada al Passeig Marítim. El centre esportiu podria ser el promotor de l'aparcament soterrani. Cal alliberar el Passeig Marítim de vehicles aparcats.

Permeabilitat transversal ciutat-platja a mig i llarg termini. Si desaparegués el traçat ferroviari, a mig i llarg termini, els espais de les vies s'integrarien com a parc lineal, que unirien el Passeig Marítim amb un passeig costat mar del Bulevard de la N-II, formant un gran passeig-parc, totalment permeable transversalment, de manera que tots els carrers que accedeixen al Front Marítim arribarien a la platja. Proposem que a mig termini la platja de vies i magatzems s'integrin com espais urbans, i que només quedin les dues vies necessàries per a la circulació dels trens, i les dues andanes corresponents.

Passeigs del port. El port és un espai urbà únic i cal posar-lo en valor i integrar-lo creant passeigs per a vianants i ciclistes al llarg dels molls, minimitzant la presència de vehicles aparcats, que podran aparcar al nou aparcament soterrani. Es proposa il·luminar l'espectacular Passeig del Dic. Al sud-oest del port es crea un nou moll amb la Plaça del Mar, on es situa dos grans equipaments centrals: un Auditori i la Biblioteca Central, oberts al mar, que reforçaran la relació del port amb Mataró. La plaça que els relaciona, els connecta al nou Passeig Marítim ampliat, i s'obre a la dàrsena amb unes escales que baixen fins l'aigua, formant un mirador de l'horitzó.

Ronda Barceló-República. Es transforma en passeig d'accés al Front Marítim, ampliant-se les voreres, amb 4 fileres d'arbres que emmarquen els dos carrils bici, reduint-se las calçades a un carril en cada sentit, per mantenir la versatilitat per a la mobilitat vehicular.

Camí Ral de la Mercè. Des de la Plaça Laietana es transforma en passeig arbrat amb voreres amplex amb la funció d'entrada per a vehicles, amb un sol carril de circulació en un sol sentit al llarg de tot el Camí, i sent un eix que travessa tota la ciutat, se li amplien les voreres al llar de tot el traçat en les diferents seccions. Al tram fins la Ronda es deixa carril de servei, càrrega i descàrrega, i s'integra el carril bici. Als trams més estrets el Camí es converteix en un Camí pacificat, amb les voreres ampliades, compartint la calçada els ciclistes i vehicles, amb la velocitat limitada a 10 km/h com als laterals del Passeig de Gràcia. Al tram est davant de l'Ermita de Sant Simó es posa en valor la petita església amb el camí pacificat, amplex voreres amb arbrat. Es podria traslladar la benzina per posar en valor l'Ermita vista des de la platja, i qualificar l'accés nord-est de Mataró.

Camí del Mig. Des de la Plaça Alcalde Serra es transforma en passeig arbrat amb voreres amplex amb la funció d'entrada per a vehicles, amb un sol carril de circulació en un sol sentit al llarg de tot el Camí fins la plaça de les Tereses. L'accés de busos es produeix només fins la nova mançana activa a la confluència amb la Ronda República, on es situa la nova estació de busos soterrada. A partir de la plaça de les Tereses el Camí es transforma en una carrer pacificat per a vianants.

Plaça de les Tereses. Alliberada del trànsit de busos interurbans els seus perímetres passen a ser espais per a vianants excepte la cara sud-oest que manté un carril de circulació en plataforma única. Els perímetres es transformen en àmbit arbrats que amplien les dimensions de la plaça de manera notable. Les baranes de les rampes de l'aparcament passen a ser de vidre per eliminar obstacles i integrar visualment la plaça i els perímetres.

Riera més amunt de la Presó. Es vianalitza fins el Camí de la Geganta, per consolidar i estendre el passeig central de Mataró com a eix transversal que estructuri la ciutat i uneixi les diferents àrees comercials de la ciutat. El mur de l'escola es transforma en façana activa amb els Pavellons Modulars Actius, revitalitzant aquest tram de la Riera aportant mixticitat d'usos.

Carrer d'Argentona. Aquest carrer té un paper especial al Centre, ja que té diferents equipaments, comerços interessants i diversos en planta baixa, amb bonics patis posteriors, i interiors de mançana espectaculars com el de la casa Coll i Regàs. El tram fins el Torrent es transforma en un carrer pacificat per a vianants, arbrat i lliure d'aparcament. A partir del Torrent se li integra el carril bici i patinet elèctric. Nou enllumenat de leds, que posi en valor la qualitat de l'espai públic i de l'arquitectura.

Carrer Sant Pere-Hospital-Sant Bonaventura. Aquest eix que limita el Centre-Centre pel costat nord-est proposem que s'estudii la viabilitat de fer-lo par a vianants en plataforma única, i que el trànsit pugi pel carrer Pasqual Madoz i baixin pel carrer del Prat. És un carrer que té el potencial de millorar el caràcter del Centre com espai per a vianants, evitant el trànsit de pas. La seva vianalització tindrà uns efectes molt positius a tot l'àmbit nord-est del Centre, i a la seva relació amb el front marítim i amb els barris nord-est i amb les Cinc Sènies.

Nous carrers del nou sector sud-oest als dos costats de la N-II. Mançanes obertes amb passeigs complementaris. Aquest és un sector amb gran potencial de transformació, i que tindrà un paper protagonista en la consolidació i dinamització del nou Front Marítim tant edificat com de sistema d'espais públics, així com la del Centre. L'accés sud-oest al Centre té una superfície molt gran als dos costats de la N-II. Proposem transformar l'àmbit costat muntanya seguint l'ordenació molt encertada prevista al costat mar, amb mançanes obertes delimitades per edificis orientats sentit mar-muntanya per tal d'obrir els espais interiors en continuïtat cap al mar. Aquestes mançanes obertes són magnífiques ja que permetent crear un sistema d'espais lliures interiors oberts, públics o privats oberts, i enriquir l'estructura d'espais verds. Aquests espais interiors oberts i arbrats, es connecten amb passeigs per a vianants. Els carrers són arbrats, amb prioritat per a vianants i una calçada central com el carrer Cooperativa. Tots els edificis han de tenir les plantes baixes Actives obertes als espais públics.

Diferents carrers de 9-10 m d'amplada. Proposem fer-los en plataforma única, calçada central de 3m, voreres amplex i arbrats amb arbres alts plantats al portell com brachichiton i xicrandes, com l'esplèndid carrer Cooperativa, formant una bòveda verda lluminosa i lleugera, que ombregi els carrers.

Carrer Antoni de Capmany-Passeig nord-est de la Riera de Sant Simó. Aquest carrer el posem en valor i proposem que tingui arbrat ja que és l'eix rectilini que permet contacte visual i connexió directa amb les Cinc Sènies des del carrer Sant Simó. D'aquest manera és un eix verd que connecta ciutat i paisatge. Proposem un pont a la Riera de Sant Simó per reforçar la connexió directa ciutat-paisatge. Proposme la creació d'un passeig paisatgístic pel perímetre nord-est de la Riera de Sant Simó, per apropar la ciutat a les Cinc Sènies i estrcuturar els diferentscamins existents.

Plaça de Fiveller. En aquesta plaça regular i enjardinada proposem col·locar-hi un aparcament soterrani, ja que és un espai molt adient per la proximitat al Centre i per la facilitat i immediatesa de l'operació. L'aparcament pot tenir 3 o 4 plantes de profunditat i cal situar la llosa a 1,5 m de profunditat en relació a la rasant del context perimetral de la plaça per tal de replantar els arbres que caldrà trasplantar al viver municipal durant la construcció de l'aparcament. Els perímetres s'integraran com carrers amb voreres ampliades, arbrades i en plataforma única. Cal integrar bé les rampes de manera discreta amb impacte mínim per tal que no afectin negativament l'espai públic. La seva posició respecte al Centre és equivalent a l'aparcament de la plaça de les Tereses. És un aparcament que tindrà un paper molt important en la vianalització dels espais públics del Centre.

Patis, jardins i horts secrets. Mataró també té jardins i horts secrets que enriqueixin el ventall d'espais exteriors, i que posem en valor obrint-los a l'ús públic en horari diürn i connectant-los amb un sistema de carrers amb prioritat per a vianants i arbrats, que condueixen al cementiri del Caputxins, al Parc Central, a l'Avinguda Europa, espais exemplars públics que qualifiquen la ciutat. Proposem fer visitables l'Hort del Rector de Santa Maria, els horts de les Caputxines, el jardí de Can Cabanelles, els carrers de la Ciutat-Jardí vianalitzats, s'integren al sistema de noves Mançanes Actives, amb jardins i places oberts als perímetres i articulats pels nous edificis i pels edificis industrials reformats amb mixticitat d'usos.

Esquema de Mobilitat Pacificada. Sistema de nous aparcaments soterranis als perímetres del Centre. Proposem que la nostra estratègia global faci que a Mataró s'hi passegi i s'hi vagi en bicicleta, elèctrica, i en patinet elèctric per carrers pacificats, que l'ús del vehicle privat hi sigui mínim; proposem crear un Centre per a vianants, amb un excel·lent transport públic elèctric, i eficaç, i que els carrers estiguin lliures de vehicles aparcats, ja que proposem la construcció de diferents aparcaments soterranis als perímetres del Centre. Ampliem l'àmbit de carrer vianalitzats (color verd a la planta de Mobilitat Pacificada) a tot el Centre, amb accés només a veïns i càrrega i descàrrega en horari limitat als matins. Fins i tot proposem que hi hagi un eix continu, un corredor verd, que connecti el Front Marítim, la Riera fins el centre comercial situat al costat muntanya de la Ronda de Mataró, integrant tots els espais comercials en un sistema d'espais públics que formin un passeig de qualitat - corredor verd que travessi la ciutat, així com altres eixos paisatgístics al llarg de les dues rieres i que connectin amb l'Anella Verda i amb el paisatge de turons, on hi proposem un passeig panoràmic, que s'integri també pels camps de les Cinc Sènies integrant-los a l'imaginari col·lectiu com un paisatge únic de cultius de proximitat i ecològics, de gran bellesa i amb identitat mataronina, amb el mar al fons.

Mataró transport públic net i integrat. Racionalitzar els traçats de les línies de bus urbà en recorreguts Verticals i Horitzontals amb parades de connexió. Extendre paulatinament el transport públic en horari nocturn. Implantar el bus elèctric, nou paradigma del transport públic net, silencios i eficaç. A Amiens, ciutat de població similar a Mataró, implanten ja diferents busos elèctrics de l'empresa basca Irizar, com alternativa flexible, racional, econòmica i contemporània al tram (model de transport ja desfasat per l'alt cost i la rigidesa en la implantació) de la que mostrem fotos dels nous busos elèctrics, juntament amb el de l'empresa Alstom, reversible amb quatre rodes directrius i màxima maniobrabilitat; també hi ha Van Hool. Mostrem els busos tal com son, i com podrien ser més curts per a algunes línies que travessen els carrers del Centre de Mataró, per tal d'integrar-se en mides proporcionades a les dimensions del espais públics del Centre.



Enllumenat de leds amb llum càlida. Els diferents espais públics transformats integraran enllumenat sostenibles de leds amb llum càlida que posi en valor els diferents espais públics i arquitectures, contribuint a l'estalvi energètic.

2.3 EDIFICACIÓ I MIXTICITAT D'USOS. PANELL 3/5 CIUTAT OBERTA/ACTIVA

El Centre ampliat ha de ser un Centre Actiu, amb espais públics de qualitat per a vianants i amb nous edificis i edificis rehabilitats on hi hagi nous usos i espais oberts a totes les plantes baixes que enriqueixin la mixticitat funcional, aportin identitat i dinamitzin l'activitat econòmica; que tingui noves Façanes Modulares Actives en planta baixa al llarg dels carrers pacificats.

Tres nous mercats enriqueiran el teixit comercial apropant els productes de proximitat, km 0 i ecològics de les Cinc Sènies a la ciutat; els nous mercats, ben repartits situats als antic jutjats i a les noves mançanes obertes/actives al sud-oest, a la mançana Camçi del Mig-Ronda, i al nord-est del Centre, a la nova mançana prop de l'Escorxador, combinaran espais de venda amb espais gastronòmics de proximitat i culturals tipus Slow-Food italians i Eataly, com podria ser l'EatMataró.

Nou sector urbà a l'accés sud-oest amb mixticitat d'usos. A l'accés sud-oest ja està previst el pla de renovació del sector entre la Plaça Laietana, la N-II i el Front Marítim, amb una ordenació molt encertada d'edificis perpendiculars al mar i mançanes obertes amb espais interiors oberts al mar. Proposem extendre aquesta ordenació al sector entre la N-II i el Camí del Mig per completar l'ordenació de tot el sector sud-oest, i mostrar una imatge de la transformació general i la relació transformadora amb els tres grans eixos: Camí del Mig, Bulevard N-II i Passeig del Front Marítim. Les millores són espectaculars i la transformació d'aquest sector estratègic serà clau per a la dinamització del Centre i de la Ronda Barceló-República.

Tres noves Mançanes Actives amb mixticitat d'usos. Hem intervingut en tres diferents mançanes dels perímetres del Centre actual, repartides de manera estratègica. Es possible que n'hi hagi més. Aquesta proposta és una aproximació. Totes les mançanes tenen en comú que hi ha edificis industrials a rehabilitar per a usos que aportin activitat de treball, comerç, equipaments o habitatges; es proposa completar les mançanes amb edificis nous, de co-habitatge i habitatge públic, amb edificis alts de PB+10-12 i cossos baixos de PB+3 o 4 segons context. Els edificis deixen es mançanes obertes i es crea espais públics, jardins i places, amb recorreguts interns per a vianants, i amb aparcaments soterranis a tot l'àmbit de cada mançana.

-Mançana Activa a la confluència del Camí del Mig amb la Ronda República. És la més gran i permet situar-hi diferents usos, com la nova estació de busos interurbans al primer soterrani, aparcament soterrani en 3-4 plantes sota l'estació. Els edificis configuren una mançana oberta amb jardí interior amb recorreguts en diagonal que integren els espais públics. Els nous edificis amb plantes baixes Actives, amb locals per a comerç i treball, i amb façanes a les dues vies importants i al carrer Hernan Cortés. Una galeria comercial de comerç just i productes de proximitat es podria preveure a PB i P1 dels nous edificis o dels existents.

A una de els naus es podria situar un gran espai gastronòmic que complementi el Mercat de la Plaça de Cuba. Com es fa actualment a diferents mercats d'Europa, amb gran èxit.

-Mançana Activa a la confluència de la Ronda Alfons X amb Josep Sabater. Al costat de la mançana reformada incorpora la nau situada al costat mar com espai de mercat lligat al mercat de l'Escorxador i amb espais gastronòmics. Es situa els nous edificis al costat muntanya, seguint l'ordenació de la mançana construïda, configurant una mançana oberta amb un jardí públic a l'espai interior, que es es connecta amb un dels carrers de la Ciutat Jardí.

-Dues Mançanes Actives a la confluència d'Av del Maresme amb el carrer Tolón, als dos costats. El Front marítim ha de tenir totes les mançanes Activades. Aquests és una oportunitat. Els edificis industrials són de qualitat, i es deixa l'edifici costat est. Es proposa un edifici alt al Front Marítim de PB+10-11 i uns cossos baixos amb habitatge en cohousing o coworking al llarg dels carrers, amb espaisd lliures a l'interior, oberts als carrers.

Nous mercats i espais gastronòmics de proximitat. Són els espais actius gastronòmics del comerç de de proximitat, que poden contribuir a dinamitzar, i proposem estendre'ls per l'Eix Central i pel Centre ampliat, en diferents edificis. L'edifici lluro a les seves plantes superiors i també al PB pot tenir una barreja sàvia entre llibres i productes gastronòmics de qualitat com els espais de SlowFood italians Eataly.

L'edifici dels antic jutjats pot ser mercat de proximitat i espais gastronòmics; una tendència molt extesa a diversos mercats europeus, fins i tot a Maó.

Les tres noves mançanes poden tenir mercats de proximitat, com explicat.

Noves Façanes Modulares Actives als murs dels patis dels edificis religiosos i jardins. Mataró té moltes escoles religioses situades al Centre, amb murs als patis que limiten als carrers com a la Riera, alguns jardins com a Can Cabanelles i la Ciutat Jardí. Aquests murs que limiten a l'espai públic, creen un buit d'activitat i comercial que té un paper negatiu en la dinamització dels espais públics del Centre. Proposem que els murs siguin substituïts per un front de Façanes d'Elements Modulares Actius, que serien quioscs del tipus Havana o equivalent de mircroarquitectura o similar, de mòduls 2,5x5,0x2,50, i mòduls més llargs de 7,50 i 10 m, oberts completament al costat de les voreres, i tancats amb vidre laminat. Els nous Mòduls Actius, poden tenir petits comerços de productes artesans, de noves indústries, despatxos de professionals, centres de repàs, de sargir, per tal que els buit dels murs siguin dinamitzats i els espais públics tinguin al màxim de façanes contínues actives i activades.

Els actuals i els nous comerços seran activats pels espais públics de qualitat i vianalitzats. Està generalitzada la certesa de que els espais públics de qualitat i vianalitzats i amb prioritat als vianants, lliures de vehicles estacionats allà on no hi caben, per afavorir l'amplada dels espais per a vianants i ciclistes, activen la vida urbana, s'omplen de gent que passeja o camina, el que és beneficiós per a totes les activitats urbanes, cíviques, polítiques i econòmiques, i especialment per al comerç, moll concretament el de proximitat. Si més no, cada vegada cal fer una labor pedagògica i de convenciment de les virtuts de la vianalització, ja que en general hi ha una gran afició a portar el vehicle el més a prop possible, tendència que cal corregir: els vehicles aparcats no poden ocupar ja més els carrers. Per això, un Pla Director d'Espais Públics, permet visualitzar la transformació de diferents espais públics en espais per a vianants, veure imatges de la transformació, entendre els beneficis, preveure els diferents aparcaments soterranis, establir una programació acordada i paulatina a curt, mig i llarg termini, i establir una valoració de les diferents actuacions.

Reflexions sobre els centres comercials de perifèria. Als Estats Units els centres comercials de perifèria, el malls, estan en crisi, estan tancant, hi ha un 30% que tanca, pel comerç electrònic i també perquè s'està posant en valor el comerç als centres de les ciutats, en espais amables i vianalitzats, amb comerç de proximitat i de qualitat, en edificis rehabilitats, amb patis i jardins. És una tendència que arribarà aquí. A Holanda no es pot obrir centres comercials a les perifèries de les ciutats, ja que protegeixen el comerç de proximitat. A França tenen molts centres comercials a les perifèries i tenen problemes al comerç dels centres. A altres ciutats han de refer els espais urbans i edificats dels centres comercials, brutalistes, horrorosos i decadents, dels anys 70 per transformar-los en espais urbans de centralitat, amb espais públics i arquitectures de qualitat i mixticitat d'usos.

Segons aquesta visió general proposem que Mataró facin una reflexió sobre la possible conveniència de NO ampliar el centre comercial de perifèria Mataró Park, o bé de limitar-ne l'ampliació prevista.

2.4 INTERVENCIÓ A L'EIX CENTRAL. PANELLS 4/5 I 5/5



L'Eix Central necessita una intervenció transformadora, agosarada i respectuosa, que obri radicalment l'espai públic i aporti, al mateix temps, la possibilitat d'introduir nous usos públics i cívics, que enriqueixin la mixtura d'usos, que els nous usos portin gent, aportant identitat, amb arquitectura de qualitat i sòbria, i que posin en valor les especificitats úniques d'aquests espais al Centre de Mataró.

El tema essencial de la nostra estratègia és obrir la connexió entre les dues places, obrint l'espai públic, per tal que flueixi. Buidant Can Cruzate. Proposem tres etapes possibles en el procés de definició de la connexió entre les dues places; al ser un tema de molta importància, pensem que cal mostrar l'operació de manera pautada per tal que es pugui visualitzar les virtuts de la nostra proposta per a l'Eix Central.

1. Buidat de Can Cruzate. L'illa de Can Cruzate és una gran oportunitat, és el projecte clau per dinamitzar l'Eix Central; també és un problema actualment, ja que és un tap entre les dues places, mal connectades. Efectivament el volum edificat actual talla les visuals entre les dues places fent que la connexió física i visual sigui a través de dos carrerons. Aquesta situació fragmentada és molt negativa i proposem resoldre-la positivament i transformar l'Eix Central buidant literalment la illa de Can Cruzate en una primera fase. Pot semblar que és una decisió que treu els usos previstos, però a continuació expliquem com es pot completar la nostra proposta, en una segona i tercera fases.

Al buidar la illa de Can Cruzate l'aire flueix, el cel i la llum omplen els espais, l'espai públic s'engrandeix, es multiplica, i apareixen noves i insostpitades relacions espacials i urbanes, el Rengle i la Plaça Gran s'integren a la Plaça de l'Ajuntament de manera clara, canviant radicalment els espais actuals; des de la Plaça Gran apareix l'Ajuntament i la Riera, enriquint la qualitat dels nous espais públics, que es converteixen en un de sol, mantenint la identitat, escala i essència de cada plaça.

El buidat de la Illa de Can Cruzate transforma la Plaça de l'Ajuntament en un espai proper al de la Città Ideale renaixentista, espais públics amplis i regulars definits per arquitectura ben proporcionada i amable.

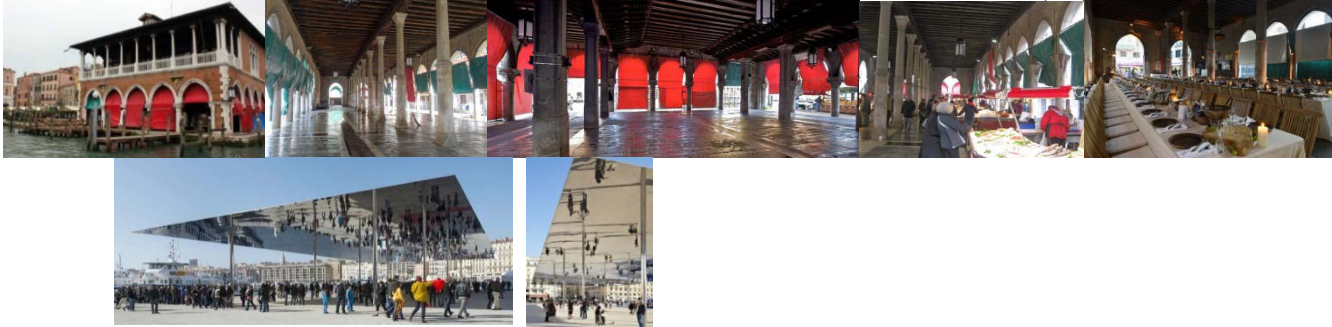
2. El Núvol sura sobre l'espai públic a Can Cruzate. Can Cruzate és ara un espai buidat que connecta físicament i visualment les dues places transformant-les radicalment i positivament, dinamitzant-les, ampliant-les. A l'igual que a altres places proposem que també hi hagi un element arquitectònic, eteri i diàfan a Can Cruzate, que respectant el seu caràcter buit introdueixi noves possibilitats funcionals i paisatgístiques, lligades a les dues places: **el Núvol**, un peça ingràvida i aixecada sobre l'espai públic obert, diafan i continu, un element d'identitat, una referència, el motor que simbolitzi la dinamització del Centre i que li aporti identitat i l'energia necessària, com una coberta de mercat, que tingui aproximadament el perímetre més estret de la mançana actual per obrir i ampliar els espais laterals, i permeti crear un espai cobert, a nivell de l'espai públic obert i continu, apte per a diferents usos, mercat diari de productes de proximitat de les 5 Sènies, coberta per a escenaris de concerts i obres de teatre i dansa, esdeveniments especials com sopars de Festa Major, etc, el que evitaria els escenaris provisionals i el seu cost. El Núvol acull de manera protectora les restes arqueològiques, les protegeix, i es mostren i es posen en valor cobrint-les amb una coberta de vidre laminat enrasada amb la plaça, el que permet passar-hi per sobre, i amb il·luminació especial suau.

Les façanes i cara inferior que cobreix l'espai públic poden ser lleugeres i translúcides, miralls matisats, amb reflexos fenomenològics, de manera que reflecteixin d'alguna manera no literal, l'arquitectura, els espais, la llum, la vida i el nou espai públic a Can Cruzate, i que, a més, aporti llum pròpia de nit, il·luminant màgicament l'Eix Central. Si és necessari de nit l'espai públic cobert sota el Núvol es pot tancar amb una tanca transparent de 2m d'alçada, que es pugui plegar completament de dia per tal que quedi obert.

Les nostres referències són vàries i les resumim en dues:

Le Pescherie al Mercat de Rialto, dos edificis annexes, amb porticats oberts de dia i de nit, que allotgen el mercat del peix, i de nit estan buits; s'hi fan actes diversos com sopars; sobre dels dos espais oberts i porticats hi ha una planta funcional amb façanes.

La coberta de Foster al Vieux Port de Marsella ens mostra el paper positiu que té una peça sòbria i abstracta, lleugera i diàfana estratègicament col·locada: s'ha convertit en element d'identitat de la reforma del Vieux Port, en punt de trobada i està sempre plena de gent.



El Núvol a més té dues plantes funcionals, més una tercera, que enriqueixen la seva mixticitat funcional i versatilitat: Una planta soterrani polifuncional que permet tenir una superfície de 1.000 m² polifuncional, divisible, per a assaigs de grups, exposicions, actes diversos, i a més accés a un nivell proper per accedir a la contemplació de les restes arqueològiques, que estan cobertes amb un paviment de vidre que permet la il·luminació natural, i la visió de les restes des de la plaça. Un petit volum mínim de vidre a nivell de la plaça al costat muntanya on es situa l'accés, i els dos nuclis d'accessos verticals, que connecten la planta baixa a nivell de l'espai públic amb la planta soterrani.

Per tal d'aprofitar al màxim les possibilitats del Núvol com a coberta, proposem que la coberta sigui accessible, el Terrat del Núvol, un espai cívic elevat, un mirador espectacular, un terrat amb vistes de tot l'Eix Central, de la Plaça de l'Ajuntament, de la Plaça Gran amb vistes inèdites del Rengle, de la Basílica de Sta Maria, i de tot els sostres del Centre fins el mar, fins les 5 Sènies, etc. Un mirador privilegiat on es pugui fer concerts, Òpera al Núvol, conferències, actes cívics i polítics, obres de teatre i dansa, presentacions de llibres, etc. S'hi accedeix a través dels dos accessos verticals d'escala i ascensor. També hi pot haver un petit bar amb terrassa panoràmica per a les nits de primavera i estiu. Es situa la coberta segons l'alçada reguladora a 13,60 m d'alçada. Un pèrgola lleugera amb plaques fotovoltaïques translúcides ombrreja la coberta del Núvol.

3. El Núvol a Can Cruzate amb una planta elevada polifuncional. Aquesta Versió aprofita totalment les possibilitats del Núvol com a element de referència a l'Eix Central. Sota la terrassa panoràmica hi situem una planta diàfana polifuncional sota la coberta panoràmica: aquesta planta

versàtil permet introduir els usos d'equipament necessaris, en una posició elevada molt positiva i favorable, ja que permet tenir bona il·luminació i vistes insòlites del context de les dues places. Proposem un ús polifuncional públic obert a definir: cultural, expositiu, artístic, cívic, cooperatiu, docent, o tot alhora.

4. El Núvol qualifica les dues places i aporta identitat mataronina. El Núvol és el nou referent de l'Eix Central i del Centre: les seves prestacions poden reforçar el seu paper de Activador del Centre, com la coberta panoràmica polifuncional, o les façanes i cara inferior que poden ser lluminoses i incorporar sistemes de reproducció d'imatges que posin en valor i difonguin la identitat mataronina. La cara inferior que cobreix l'espai públic pot estar equipada amb tots tipus d'elements d'il·luminació per a les diferents funcions de l'espai obert i cobert.



5. Altres intervencions a l'Eix Central. Noves funcions dinamitzadors. Façanes transparents, lluminoses i Actives, Cobertes Actives i miradors del Centre situats als terrats dels edificis públics.



L'Eix Central té un enorme potencial de transformació als diferents edificis públics i d'ús públic. Es tracta de crear un sistema d'edificis Activats. Dues de les estratègies són, primer obrir les façanes que sigui viable i fer-les el màxim de transparents i lluminoses, amb leds, per transformar les places amb façanes lluminoses i activades, i segon, integrar les diferents terrasses com espais miradors del Centre, per a actes cultures i cívics, concerts, etc, protegides amb pèrgoles fotovoltaïques, el que és una millora radical que introdueix una mixticitat d'usos als diferents edificis i els fa tots més atractius.

La façana de la Fundació Iluro ara és molt hermètica, no transmet res, i proposem obrir-la i fer-la transparent per tal que s'integri a l'espai públic i viceversa. D'aquesta manera les activitats de la nova biblioteca que passa a ser pública són part de la plaça.

Per a augmentar la mixticitat funcional i l'atractiu de l'equipament proposem que a la PB i plantes superiors s'introdueixi el concepte dels locals de Slow Food de cultura, llibres i comerç de bona gastronomia local km0, i restauració desenfadada de qualitat, on es pugui comprar productes de qualitat i llegir i treballar al mateix temps que es pot menjar els productes de proximitat. Aquesta barreja sàvia dels Eataly ha de ser un revulsiu a la funcionalitat dels equipaments culturals posant en valor el coneixement dels productes locals enfront dels fast-food.

Val a dir aquí que els espais de restauració ràpida de Mataró Park són depriments i banals, ni tan sols aprofiten les terrasses amb vistes a Mataró.

Can Palauet i el propi edifici de l'Ajuntament, poden integrar-se també al grup d'equipaments que incorporen terrasses mirador com espais dinamitzadors protegits amb pèrgoles fotovoltaïques, per a actes culturals i cívics.

Museu de Mataró a Can Serra, és un museu molt bonic, i pot Activar-se millorant la seva funcionalitat i obrint-se a la plaça. Pot ampliar-se cap amunt amb un Nuvol que integri la coberta actual i aporti dues plantes addicionals sobre l'edifici actual. Amb façana transparent i lluminosa protegida la insolació, que obri el museu a la plaça. La mitgera existent queda integrada amb el nou volum lleuger.

Edifici municipal al costat de Can Serra. Se li incorpora una façana protectora transparent i lluminosa que integri, il·lumini i alegri la façana actual i la faci més atractiva i integrada als nous elements lluminosos de les dues places.

Els antics jutjats s'incorporen com equipament públic, com mercat de productes de proximitat km0 de les Cinc Sènies a la PB, combinats a les plantes superiors amb espais de restauració. Al terrat panoràmic, terrassa gastronòmica d'estiu amb vistes inèdites del Rengle i del Núvol.



Art públic. Els nous espais públics pacificats es qualificaran amb peces de art públic com la Plaça de Santa Maria.