



Arxiu històric FUNDACIÓ JAUME BOFILL

Mapa de Serveis Socials de Catalunya

Conselleria de Sanitat i Seguretat Social

SETEMBRE 1981

FUNDACIÓ
Fundació
JAUME
Jaume
BOFILL
Bofill

INDEX

	Pàgina
O. NOTA PRÈVIA	1
1. ASPECTES METODOLÒGICS	
1.1. Enfoc metodològic de la delimitació de barris	2
1.2. Les bases de la planificació dels Serveis Socials a Catalunya	4
1.3. Els criteris definidors de l'Estructura Urbana i dels Barris i Barriades	10
1.4. Contingut de l'anàlisi municipal	14
2. L'HOSPITALET DE LLOBREGAT	
2.1. Morfologia i estructura urbana	15
2.2. Delimitació de Barris	19
2.3. Característiques demogràfiques	22
2.4. Definició de Barriades	26
3. STA. COLOMA DE GRAMENET	
3.1. Morfologia i estructura urbana	29
3.2. Delimitació de Barris	35
3.3. Característiques demogràfiques	38
3.4. Definició de barriades	43

INDEX DE MAPES I TAULES

Pàgina

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Mapa 1. Morfologia i estructura urbana. Proposta de Barris i Barriades.	16
Mapa 2. Barris i Districtes. Localització dels centres i subcentres comercials.	21
Taula 1. Característiques socioeconòmiques per Barris.	23
Mapa 3. Tipologia de Barris segons estructures d'edats (proporció majors de 70 anys).	24
Mapa 4. Tipologia de barris segons característiques socioeconòmiques (proporció de professions directius).	25

STA. COLOMA DE GRAMENET

Mapa 1. Morfologia i estructura urbana. Proposta de Barris i Barriades.	31
Mapa 2. Barris i Districtes. Localització dels centres i subcentres comercials.	37
Taula 1. Característiques socioeconòmiques per Barris.	40
Mapa 3. Tipologia de Barris segons estructures d'edats (proporció majors de 70 anys).	41
Mapa 4. Tipologia de barris segons característiques socioeconòmiques (proporció de professions directius).	42

NOTA PRÈVIA

El treball que es presenta forma part del capítol II ("Els condicionants territorials"), epígraf 1 ("Definició de barris en les unitats més grans de 10.000 residents") del "Mapa de Serveis Socials de Catalunya", i va referit només als municipis de L'HOSPITALET i STA. COLOMA DE GRAMANET.

Aquests municipis s'han adoptat com estudis-pilot de l'aplicació del mètode d'anàlisi proposat. L'estudi ha identificat per els dos municipis del continu urbà de Barcelona les divisions territorials internes (barris i o barriades) que són significatius com àmbits de relació humana i que es poden definir per criteris demogràfics d'homogeneïtat i de problemàtica social, d'accessibilitat i de morfologia urbana. El següent pas serà la definició de les unitats més idònees per a la localització dels Serveis Socials de Base segons els criteris funcionals que justifiquin una unitat mínima de servei (capítol 3) i als resultats de l'anàlisi territorial que es presenta. De totes maneres, un primer exercici de proposta també s'ha començat en els dos casos. L'enfoc metodològic de tot el treball pot consultar-se en la "Proposta" ja presentada.

Aquest avenç de treball s'estructura en base als següents epígrafs:

1. Aspectes metodològics

- 1.1. Enfoc metodològic de la delimitació de barris
- 1.2. Les bases de la planificació dels Serveis Socials a Catalunya
- 1.3. Els criteris definidors de l'estructura urbana i dels barris i barriades actuals
- 1.4. Contingut de l'anàlisi municipal

2. Hospitalet i Sta. Coloma de Gramenet

1. Morfologia i estructura urbana
2. Delimitació de barris
3. Característiques demogràfiques
4. Delimitació de barriades

1. ASPECTES METODOLÒGICS

1.1. ENFOC METODOLÒGIC DE LA DELIMITACIÓ DE BARRIS

1. L'anàlisi territorial es pot fer inicialment amb independència dels requeriments funcionals (població resident, territori i accessibilitat) d'un servei públic. L'argumentació parteix del fet que l'organització territorial de la població té una lògica pròpia des de l'unitat humana més senzilla (barri o nucli aïllat de població) fins a la unitat o agrupacions supramunicipals, amb diferents graus de complexitat urbana. L'objecte de l'anàlisi territorial es l'identificació de les unitats territorials i humanes successivament significatives (barri, districte, ciutat, rodalia - sistema cuba, comarca, subregió, ...) que han sigut qualificades com "escales territorials". Donades aquestes unitats identificades autònomament, que poden tenir població, superfície i problemàtiques variables a diferents parts del territori, el problema és entendre quina escala territorial o divisió necessita cada funció pública, en el supòsit que la gestió d'un servei públic serà més eficaç com més s'adapti a les realitats i problemàtiques socials (1). L'objecte d'aquesta part del "Mapa de Serveis Socials" es entendre l'organització territorial de la realitat social independentment, de moment, dels requeriments dels serveis.

2. L'eficàcia de la gestió dels Serveis Socials de Base, com de tot servei públic personal, s'aconsegueix, des del punt de vista territorial, en unitats de servei que estan prop de les problemàtiques específiques i de les comunitats humanes i territorials. La satisfacció, des del punt de vista de l'usuari s'aconsegueix per la quantitat i la qualitat del servei i

(1) En algunes àrees les necessitats d'un servei públic poden fer alterar les realitats existents; la metodologia i els supòsits adoptats permetran entendre també en quins llocs la proposta final força la realitat.

per l'accessibilitat des del lloc de residència. Des del punt de vista de l'organització dels serveis es necessiten unes unitats mínimes (en personal i instal·lacions) que a la vegada han de ser justificades per les necessitats a tractar. El requeriment d'eficàcia del servei demana també que l'unitat administrativa o de servei tingui un àmbit territorial dins del qual és produeixin les causes de la problemàtica a tractar i la possibilitat de rebre o resoldre-la i la definició d'aquests àmbits s'ha de fer per criteris d'homogeneïtat social i de problemàtica. La proposta final ha de tenir en compte, ahora, els aspectes anteriors.

3. Per entendre les ciutats de més complexitat i grandària es necessàri identificar les comunitats territorials i humanes més elementals que són els barris. Els barris des del punt de vista històric i funcional poden ésser considerats com a unitats veïnals, caracteritzades per poblacions d'una certa homogeneïtat i problemàtica, semblança en la tipologia de l'habitatge i uns trets morfològics-urbanístics (xarxa viària, accessibilitat, serveis, ...) que les separen de la resta de l'aglomeració. L'estructura urbana més senzilla es aquella que per sobre de l'unitat territorial elemental o barri hi ha la ciutat o comunitat local. Els barris definits per les anteriors característiques poden tenir grandària residencial o territorial dispar. Però entre els barris i la ciutat es poden identificar les "barriades".
4. La comunitat local, àmbit urbà o ciutat es defineix pel fet de contenir una majoria dels fenòmens de relació humana de base diària (moviments entre la residència i el treball, moviments de comptes comercials o d'utilització de serveis, ...). El creixement residencial i industrial del continu urbà de Barcelona s'ha produït sobre una divisió administrativa municipal preexistent, i les relacions humanes diàries depassen aquests límits en diferents proporcions segons municipis. En aquestes àrees de creixement ràpid, la trama urbana ha esborrat, en molts llocs els límits

municipals, quan no existeixen barreres naturals o urbanes clares. La complexitat urbana en aquests cassos no segueix sempre l'esquema barri-municipi, en la mesura que el fenomen urbà depassa els àmbits municipals i que per sobre del barri hi han d'altres àmbits territorials i humans significatius també definits per trets morfològics-urbanístics, homogeneïtat social i utilització de centres comercials i de serveis. Els criteris definidors, doncs, de barris i de barriades són diferents dels que defineixen la ciutat o àmbits urbans.

5. El treball efectuat ha consistit en identificar i justificar els barris i barriades com agrupacions significatives de barris de L'Hospitalet i Sta. Coloma de Gramanet, així com les interrelacions que es produeixen amb les trames urbanes dels municipis veïns (St. Adrià del Besos, Cornellà i, especialment, Barcelona). Tractant-se d'un àmbit metropolità no es pot dir que el municipi (delimitació administrativa) coincideix amb ciutat (fenomen social i territorial)(1). La realitat política, administrativa i de participació que significa el municipi i l'Ajuntament justifica, però, que els anàlisis que segueixin es facin a aquesta escala, justificant aquells cassos en que s'han d'incloure barris o barriades de municipis veïns. L'aportació principal d'aquest exercici pilot es l'identificació d'agrupacions de barris (2) que també són rellevants respecte a homogeneïtat i problemàtica social i d'utilització de serveis públics i privats, i per tant, àmbits possibles d'actuació dels Serveis Socials de Base.

(1) El Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana ("Pla Comarcal"), per exemple, ha dissenyat usos públics tenint en compte la continuïtat de la trama urbana des d'una perspectiva metropolitana i no només municipal.

(2) Els barris identificats en aquests municipis són, normalment, inferiors a 20.000 residents.

1.2. LES BASES DE LA PLANIFICACIÓ DELS SERVEIS SOCIALS DE CATALUNYA

6. L'organització funcional i territorial dels Serveis Socials de Base ha de respondre als principis, objectius i determinacions de la Direcció General d'Assistència Social de la Conselleria de Sanitat. S'ha recollit en aquest apartat els principis generals d'organització detallats en diferents publicacions i especialment:

- "Bases de Planificació dels Serveis Socials a Catalunya" Direcció General d'Assistència Social, Març 1980 (1)
- "Principis Inspiradors d'una Política de Serveis Socials". Desembre 1979.

7. Els Serveis Socials de Base comprenen la recepció de problemes socials, l'estudi i la planificació, l'ajuda a la llar, l'educació en medi obert, el diagnòstic i la tramesa a centres especialitzats. Entre les activitats que porten a terme els serveis socials de base i que poden necessitar d'aquests serveis especialitzats, destaquem:

- Serveis d'orientació a la infància, amb tots els aspectes socials, psicològics, jurídics, ...
- Serveis per a adolescents, coneixedors de la problemàtica de la delinqüència juvenil.
- Servei per a refugiats i estrangers.
- Serveis per a transeïnts.
- Serveis de reinserció social a ex-presoners, drogaddictes, alcohòlics, ...

(1) Es el document que dona amb més amplitud els criteris generals d'organització territorial i serà la base principal d'aquest epígraf.

- Serveis per a disminuïts físics, disminuïts psíquics i disminuïts sensorials.
- Serveis per a la vellesa." ("Bases ...", op. cit, pàg. 54)

"Aquests serveis socials de base són els que haurien de contemplar la problemàtica de les persones juntament amb la problemàtica local i global, la de les comunitats de pertinença, la de les comunitats de referència i la dels grups que influeixen en cada situació." ("Principis ..., op. cit, pàg. 8)

8. "No tenim al nostre país antecedents de planificació de serveis socials en què s'hagin tingut en compte les necessitats globals de la població, el coneixement concret de la realitat, un criteri d'equitat i unes perspectives de futur.

No és fàcil fer aquest treball i és per aquest motiu que ens concretem a donar uns criteris que creiem necessari que es prenguin en consideració per tal de fer la delimitació de les àrees de serveis socials de base. Aquests criteris contemplen les variables que haurien de jugar en el moment de delimitar aquestes àrees i també tenen en compte la participació dels ciutadans.

De l'encert d'aquesta delimitació provindria, en bona part, la possibilitat de contemplar el perfil de les necessitats globals de Catalunya en matèria de Serveis socials i les necessitats de cada poble en particular, al mateix temps que faria possible distribuir els recursos més equitativament, tot tenint en compte el futur de Catalunya i un reequilibri del país." ("Bases ...", op. cit., pàgs. 56 i 57)

9. "Per delimitar les àrees territorials dels serveis socials de base proposem que es tinguin en compte:

- a) Criteris essencials: 1. Els geogràfics i socio-econòmics; 2. Els demogràfics; 3. Els d'accessibilitat i comunicació; i 4. Les divisions administratives.
- b) Criteris funcionals: 1. Delimitacions en altres planificacions; 2. Subcomarques; 3. Barris (a les grans ciutats); 4. Els equipa-

ments o serveis socials especialitzats." ("Bases ...", op. cit., pàg. 57)

10. "Per a l'implantació dels serveis socials de base s'haurien de tenir en compte dues condicions bàsiques:

- Que fos possible d'utilitzar-los sense sortir dels límits del medi social i ambiental que les persones identifiquen com la seva comunitat immediata.
- Que, des d'un punt de vista social i econòmic, l'equip de treball social sigués rendible" ("Principis ...", op. cit., pàg. 10), atenent dos aspectes: " un aspecte individual que compendria el diagnòstic, la rehabilitació i l'ajuda psicològica; i un aspecte ambiental que partiria de l'actitud del context en que viu l'interessat i en el qual l'acció social hauria d'atenuar els efectes de negativitat i de no acceptació." ("Principis ...", op. cit., pàg. 11)

11. "Amb tot, han estat els factors de tipus sòcio-econòmic els que més han contribuït a la formació d'unitats funcionals. La necessitat de producció i d'intercanvi, de proveïments i de serveis han estat, pel que suposen de contacte i d'interrelació, els elements fonamentals en el procés de comarcalització.

És per aquest motiu que les comarques seran les demarcacions que caldrà establir com un criteri, encara que no sigui l'únic a l'hora de delimitar unes àrees per als serveis socials." ("Bases ...", op. cit., pàg. 59)

12. "L'estudi demogràfic de la població sobre la qual han d'actuar els serveis socials és un dels paràmetres fonamentals per planificar-los.

El creixement o la regressió d'una població i les tendències i factors que hi influeixen són aspectes determinants per a l'estimació de les necessitats actuals i les previsions de futur.

L'estructura d'edats, el volum de natalitat d'una població és també una característica fonamental a tenir en compte ja que els serveis socials en una població envellida o en una altra amb expansió d'elevada natalitat i gran nombre d'infants serà diferent." ("Bases ...", op. cit., pàgs. 59 i 61)

13. "Com a norma general assenyalarem una població màxima de 25.000 habitants com a nucli amb capacitat d'assumir un servei social de base en una àrea de població continua." "El fet que assenyalarem aquesta xifra s'haurà d'adaptar a criteris flexibles, tenint en compte altres variables com poden ser la xarxa viària, els nuclis de població, la composició humana i altres factors." ("Bases ...", op. cit., pàg. 63)
14. "Els criteris demogràfics poden ser prou clars perquè siguin útils com a pauta determinant d'unes àrees, però cal advertir que dins d'aquest criteri demogràfic s'hauràn de tenir en compte moltes variables que seràn útils per a una major clarificació; per exemple: taxes de natalitat, taxes de mortalitat, creixement migratori, estructura de la població per edats i sexe, densitat, nivell d'instrucció, població potencialment activa i índex d'envelliment, distribució de la població per sectors d'activitat, pel lloc de naixement, etc." ("Bases ...", op. cit., pàg. 63)
15. Entenem per accessibilitat la possibilitat d'intercanvi d'un lloc a un altre dins del marc d'una zona geogràficament delimitada, mitjançant una xarxa viària.
- Aquesta accessibilitat haurà d'estar al servei d'un grup humà.
- Cal advertir que, moltes vegades, la funcionalitat d'aquesta variable estarà condicionada per la topografia del terreny, que decantarà l'accessibilitat d'una xarxa viària cap a un lloc o cap a un altre." ("Bases ...", op. cit., pàg. 64) "La variable d'accessibilitat pot ésser, doncs, definitiva a l'hora de delimitar una àrea que, per criteris demogràfics o geogràfics, no s'acaba de perfilar." ("Bases ...", op. cit., pàg. 65) "A les grans ciutats, aquestes possibles unitats s'hauran de tenir en compte ja que, prescindint de les raons individualitzadores que les configuren, en fan uns grups amb prou personalitat i força." ("Bases ...", op. cit., pàg. 67)
16. Les qüestions a resoldre, en les ciutats metropolitanes, per a l'organització dels Serveis Socials de Base són principalment les següents:
- ¿són els barris històrics les unitats de prestació i organització

d'aquests serveis quan moltes vegades no arriben a 15.000 persones? ¿és adequada aquesta unitat sobre bases locals que serveixen per a diferents equipaments i prestació horària limitada?

- ¿es poden donar els serveis socials de base en unitats fins a 50.000 habitants si aquestes unitats son definidores de problemàtiques socials semblants i de comunitats humanes identificades? ¿com s'hauria d'organitzar en recursos humans i instal·lacions?
- ¿quina organització es més eficaç pels serveis socials de base: un centre especialitzat amb equip professional complet o centres de dimensions més petites amb menys recursos humans? ¿és compatible una organització d'administració i direcció en unitats de barriades, amb treball individualitzat per barris més petits?
- ¿com és pot quantificar la relació necessitats (visites d'informació, cassos amb seguiment,...)- treballadors socials instal·lacions necessàries en una situació de recursos escasos?

1.3. ELS CRITERIS DEFINIDORS DE L'ESTRUCTURA URBANA I DELS BARRIS I BARRIADES

17. El supòsit de l'identificació d'unitats territorials per sota del municipi, en un àmbit metropolità, parteix del supòsit que existeixen "barris", que són comunitats veïnals, "barriades" (o agrupacions de barris) que són àmbits de característiques i problemàtica social semblant. Des del punt de vista dels Serveis Socials ambdós tipus d'unitats territorials o de divisions poden ser els àmbits de gestió (direcció i/o administració) dels Serveis Socials de Base i la decisió dependrà de l'organització funcional i dotació econòmica dels serveis i de la discussió amb Ajuntaments i professionals.
18. La verificació d'aquesta hipòtesi i, per tant, l'identificació de les unitats de barris i barriades s'ha fet amb tres grups d'informacions:
- a) informacions rebudes dels Ajuntaments (Serveis Tècnics, Serveis d'Estadística i Serveis Socials)
 - b) consulta de documentació existent (estudis del Pla General Metropolità, estudis municipals sectorials, seccions i districtes censals municipals)
 - c) anàlisi dels factors físics (morfologia) i urbanístics (xarxa viària, barreres urbanes, buits, usos i tipologia de l'edificació, formes de creixement, fites i ròtules)
 - d) anàlisi dels factos socioeconòmics (estructura d'edats, categories socioprofessionals, creixement de població i localització dels centres comercials i de serveis)

19. Cal repetir que l'enfoc adoptat del treball general demana que l'organització territorial i administrativa d'un servei públic s'ha d'ajustar a les relacions humanes existents avui a la ciutat partint de les unitats històriques més elementals, i als àmbits on es produeixen les causes i efectes principals dels fenòmens estudiats. En aquest sentit el territori i les seves unitats necessivament significatives són independents, en quant la seva delimitació, dels requeriments funcionals de l'organització dels serveis; l'assignació d'unitats de servei (de base o especialitzades) a unitats territorials s'haurà de fer entenent quin esglaió o unitat territorial és el més adequat per a cada tipus de servei.

20. Els criteris més senzills de definició de l'estructura urbana són els que identifiquen unitats de barri en base als elements físics separadors o connectors (1):

- barreres físiques i morfologia: barrancs, torrents, pendents i en general els trets derivats de la topografia que aïllen (en diferents graus) una àrea residencial d'un altra.
- buits urbans: àrees de superfície significativa sense edificació o usos urbans que separen àrees d'edificació.

21. Els elements urbanístics de l'estructura urbana considerats han estat:

- barreres urbanes: vies de ferrocarril sense cobrir i amb pocs passos de creuament i trams de la xarxa viària bàsica (definida pel Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana o carrers de més de 20 m. d'amplada que fan aquesta funció); s'especifiquen aquells casos en els quals la xarxa viària bàsica es més connector que barrera.

(1) Es característic, però, d'un continu metropolità l'existència de poques barreres físiques, molts cops superades pels elements urbanístics.

- usos urbans (residència, indústria, grans equipaments o zones verdes, ...) que estableixen discontinuïtats a la trama residencial.
- tipologia de l'habitatge (unifamiliar-plurifamiliar, blocs oberts o blocs tancants, ...) serveixen també per a definir barris, especialment quan són resultat de promocions úniques (públiques o privades) en diferents períodes de temps.
- formes de creixement com a influència conjunta dels elements urbanístics esmentats lligats a les etapes de creixement urbà.
- previsions urbanístiques del Pla General Metropolità que dona la capacitat de creixement residencial futur.
- fites que poden identificar un punt o barri de la ciutat.
- ròtules o punts d'intercanvi de la circulació i de carrers principals.
- processos urbans de canvi de tipologia residencial o de l'ús predominant.

22. Els aspectes històrics i de sentiment popular respecte la identificació de barris, inicialment entesos per la influència dels elements físics i urbanístics de l'estructura urbana, s'han considerat amb consultes als diferents departaments municipals i entitats. S'han treballat igualment d'altres informacions existents en Plans d'Ordenació (Pla General Metropolità i Pla Especial d'Equipaments de la Corporació Metropolitana) i estudis específics.

23. Els factors socioeconòmics, i en especial, l'estudi demogràfic, són els aspectes que han permès especialment la identificació de barriades, com a esglaió significatiu per sobre del barri. Les variables estudiades són:

- població resident per seccions censals, barris i districtes estadístics.
- creixement de població per seccions censals i barris en els períodes 1975-70 i 1981-85 (xifres provisionals municipals del cens de 1981), que permet identificar les àrees de creixement més recent (i per tant, amb més problemàtica i demanda de Serveis So-

cials) o les àrees que perden població resident.

- estructura per edats (1), especialment els grups majors de 70 anys i els més petits de 5 anys que mesuren la demanda de certs Serveis Socials especialitzats.
- categories socioprofessionals per grups ingressos més baixos i més alts, que defineixen àrees d'homogeneïtat poblacional de barris continus.
- localització dels centres comercials de serveis públics i privats (comerç, bancs, oficines, ...), quantificats per l'extensió que ocupen i el seu àmbit d'influència (2). Aquest element, junt amb el d'homogeneïtat de grups socio-econòmics han estat les principals variables definidores de barriades.

24. Identificats els barris i barriades dins de cada municipi el següent pas serà l'obtenció d'indicadors de "necessitats" i "demanda" de serveis socials.

- (1) Dades del Padró Municipal de 1975 facilitades pel Gabinet de Programació de la Corporació Metropolitana de Barcelona. L'unitat de desagregació és la divisió de barris utilitzada per la redacció del Pla Especial d'Agrupament que presenta algunes diferències amb la que finalment s'ha adoptat. La tipificació de cada barri per cadascuna de les característiques socio-econòmiques s'ha fet en tres categories segons les relacions entre la mitjana municipal ($\bar{x}$) i de la desviació estàndar (σ) pels intervals següents:

$$x_i < \bar{x} - 1/2$$

$$\bar{x} - 1/2 < x_i < \bar{x} + 1/2$$

$$x_i > \bar{x} + 1/2$$

La fórmula de la desviació estàndar és

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum (x - x_i)^2}{n}}$$

- (2) S'ha tingut en compte el fet que el dèficit de serveis resultant d'un creixement residencial superior al de l'oferta de serveis públics i privats obliga a desplaçaments allunyats del lloc de residència.

1.4. CONTINGUT DE L'ANÀLISI MUNICIPAL

25. L'anàlisi municipal i la justificació de barris i barriades s'ha agrupat en els següents epígrafs:

- Morfologia i estructura urbana
- Delimitació de barris
- Característiques demogràfiques per barris
- Delimitació de barriades

26. L'anàlisi gràfica i estadística per a cada municipi consta dels següents planos i taules:

Plano 1. Morfologia Estructura urbana. Proposta de barris (traç discontinuu) i barriades (trama).

Plano 2. Barris i districtes censals de 1981. Localització dels centres i subcentres comercials i de serveis.

Plano 3. Tipologia de barris segons estructura d'edats (proporció de majors de 70 anys).

Plano 4. Tipologia de barris segons característiques professionals (proporció de professions directives).

Taula 1. Característiques socio-econòmiques.

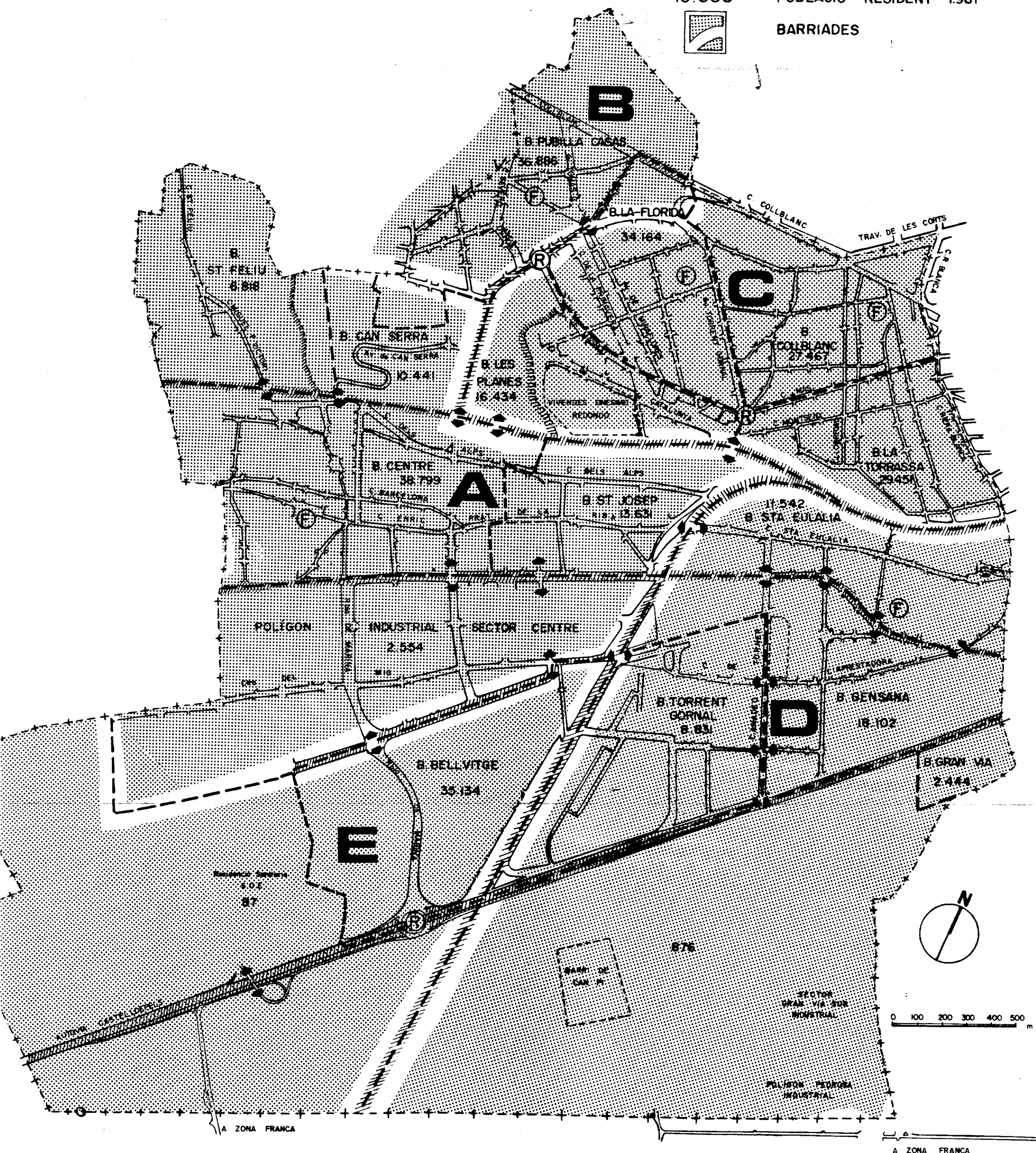
2. L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

2.1. MORFOLOGIA I ESTRUCTURA URBANA

1. El creixement industrial de Barcelona i el seu entorn metropolità en els seixantes explica el creixement residencial de l'Hospitalet que representa, avui, la segona aglomeració municipal de Catalunya (prop de 300.000 residents), que en vuit anys ha quadruplicat la seva població. Les iniciatives disperses de promoció d'habitatges, les barreres dels ferrocarrils i la topografia han condicionat uns assentaments residencials desconnexos i amb forts dèficits d'equipaments, especialment en la part nord del municipi. La trama residencial està soldada sense discontinuïtats amb la dels barris de Les Corts, Sants, Collblanc, La Bordeta i Zona Franca de Barcelona i amb el barri de Can Vidalet d'Esplugues.
2. Els torrents de Gornal, Pedrosa, Riera Blanca, Rambla, Marina i Just Oliveras i el barranc d'Esplugues, condicionen una relació muntanya-mar dels residents dels barris del nord amb la trama residencial assentada en el pla de Barcelona, on comença el delta del Llobregat. El creixement inicial de l'Hospitalet es va recolzar en les carreteres antigues de Barcelona a València i a Madrid (carretera de Collblanc, Avda. de la Gran Via i carretera de Sta. Eulàlia), configurant un creixement horitzontal. Les carreteres i la xarxa de ferrocarrils (Barcelona-Saragossa, Barcelona-Manresa i Barcelona-Vilafranca) delimiten perfectament un conjunt de barris (Gensana, Sta. Eulàlia, Carretera del Mig,...) aïllats per aquestes barreres. No es pot parlar tant de barris històrics com d'àrees amb residents i habitatge de característiques homogènies amb separació física i creixement recent. El barri de Bellvitge es construeix al final dels seixantes amb poca connexió amb el nucli central i lligat a Barcelona a través de l'autovia de Castelldefels.
3. Els principals condicionants de l'estructura urbana de l'Hospitalet són dos grans eixos viaris convergents en direcció a Barcelona. D'una banda les carreteres de Collblanc i carretera de Sants que actua de límit amb Barcelona

BARRIADA -E- 35.308 hab.

	LÍMIT DE TERME MUNICIPAL
	BARRERA FÍSICA O URBANÍSTICA
	CONNECTOR
	FITA
	RÒTULA
	XARXA VIÀRIA BÀSICA
	LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS
STA. ROSA	BARRI PROPOSAT
15.838	POBLACIÓ RESIDENT 1.981
	BARRIADES



i és l'eix principal de sortida cap a Barcelona dels barris de Pubilla Casas, La Florida, Les Planes, Collblanc i La Torrassa, tant de transport privat com públic (estacions de Metro de St. Ramon i Pubilla Casas i lloc de pas dels autobusos CJ - CO - L - 56,...). I, d'altra banda, l'antiga carretera de Barcelona a València per Gavà i Castelldefels (carrer de Prat de la Riba, carretera de Sta. Eulàlia i carretera de la Bordeta dins de Barcelona) que uneix i estructura el centre urbà i els barris de St. Josep i Sta. Eulàlia. De la carretera de Collblanc parteixen una sèrie de carrers en sentit muntanya-mar, molts d'ells seguint els torrents de Gornal, Rambla Just Oliveres i Riera Plana. El carrer principal Prat de la Riba està creuat en sentit perpendicular per un caient de carrers que formen una trama ortogonal irregular que caracteritza la trama urbana central.

4. Els terrenys del pla, al sud del centre, estan ocupats per la indústria en un dels primers polígons industrials construïts fora de Barcelona (carretera del Mig). Les altres zones industrials (Gran Via Sud i Pedrosa), continuació de Zona Franca, són de construcció més recent, sota la Gran Via, i formen el límit sud del municipi. La incertesa urbanística que, fins el Pla General Metropolità d'Ordenació, va caracteritzar aquesta part del municipi ha condicionat els buits d'edificació i el fet que en les àrees residencials (Gran Via, Can Pi, Bellvitge i Residència Sanitària) hagin estat disperses i desconnexes entre elles i amb les àrees residencials més centrals.
5. La tipologia de l'edificació en llocs oberts i promocions unitàries expliquen la formació dels barris de Bellvitge, Onéssimo Redondo, Can Serra, Gran Via Residencial, les vivendes de Collblanc i, el recentment construït de Gornal. Les àrees que en el passat van ser d'autoconstrucció i que estan sotmeses a un procés de densificació per noves construccions són les de Can Pi i camp de la Bomba, en camí d'extinció. Una tipologia semblant de l'habitatge en blocs entre mitgers de cinc plantes i baixa qualitat edificatòria caracteritzen els barris nord des del barranc d'Esplugues

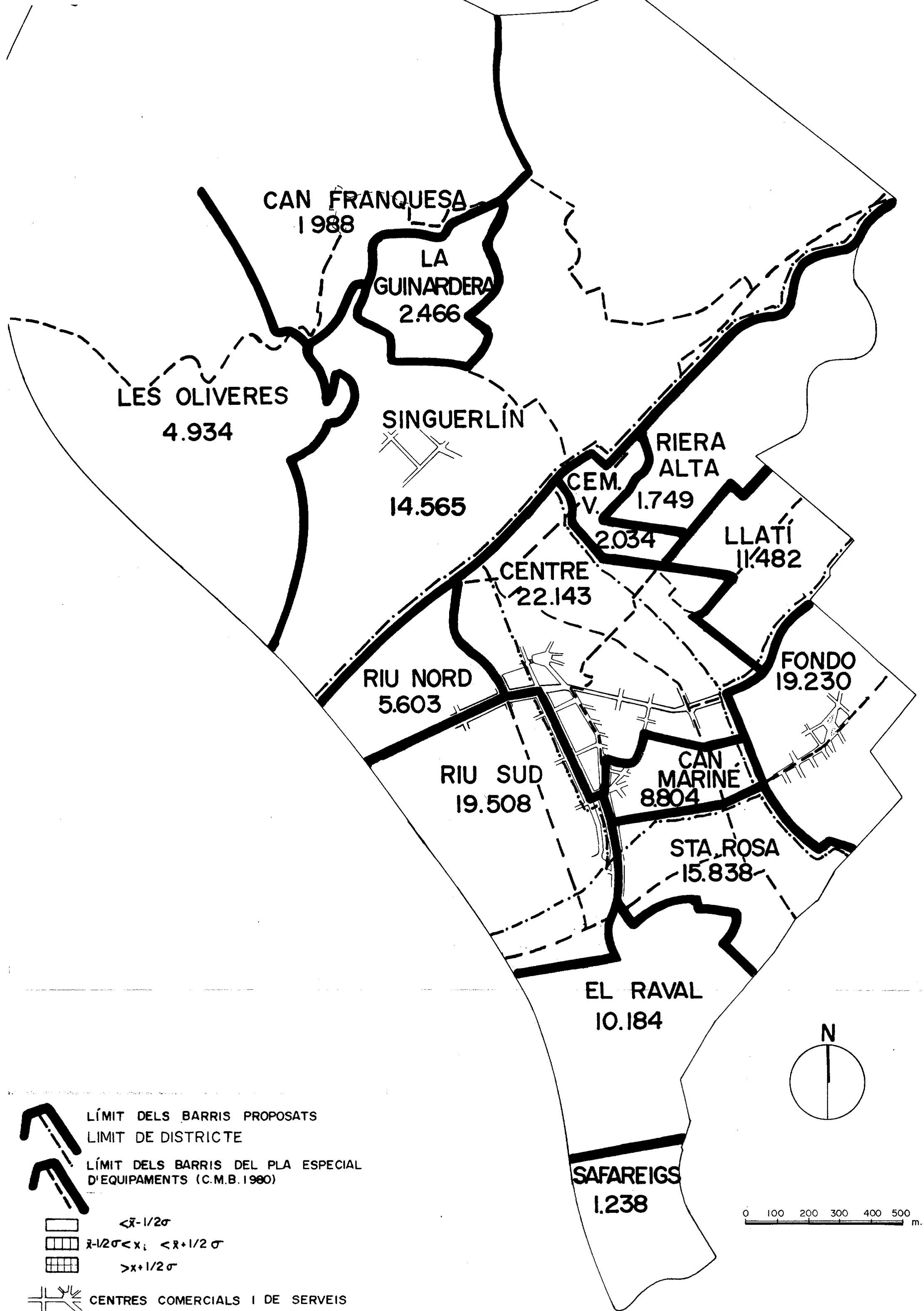
(Collblanc, Torrassa, Pubilla Casas, Les Planes i La Florida) fins al límit municipal amb Barcelona; aquesta ha estat la promoció típica en el continu de Barcelona: un o dos blocs i sense equipaments. L'eixample central de Centre, St. Josep i Sta. Eulàlia té un procés de transformació d'habitatge en alçada i ocupació comercial dels baixos.

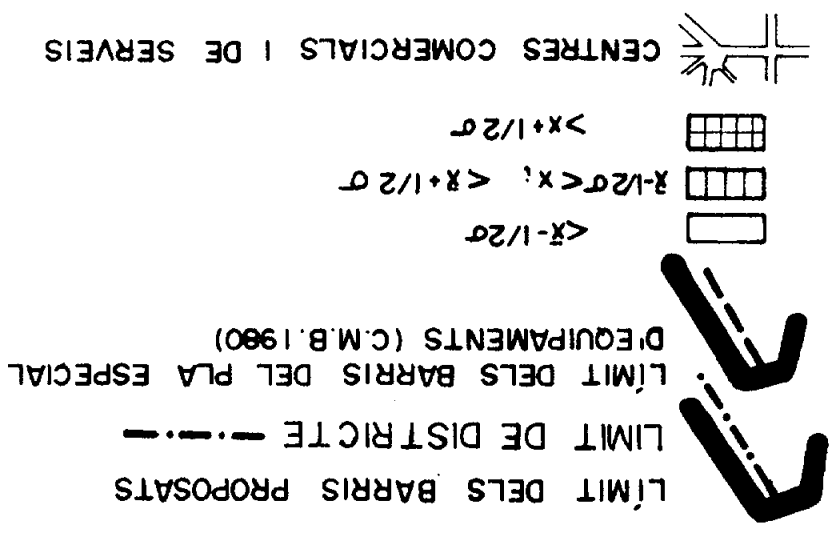
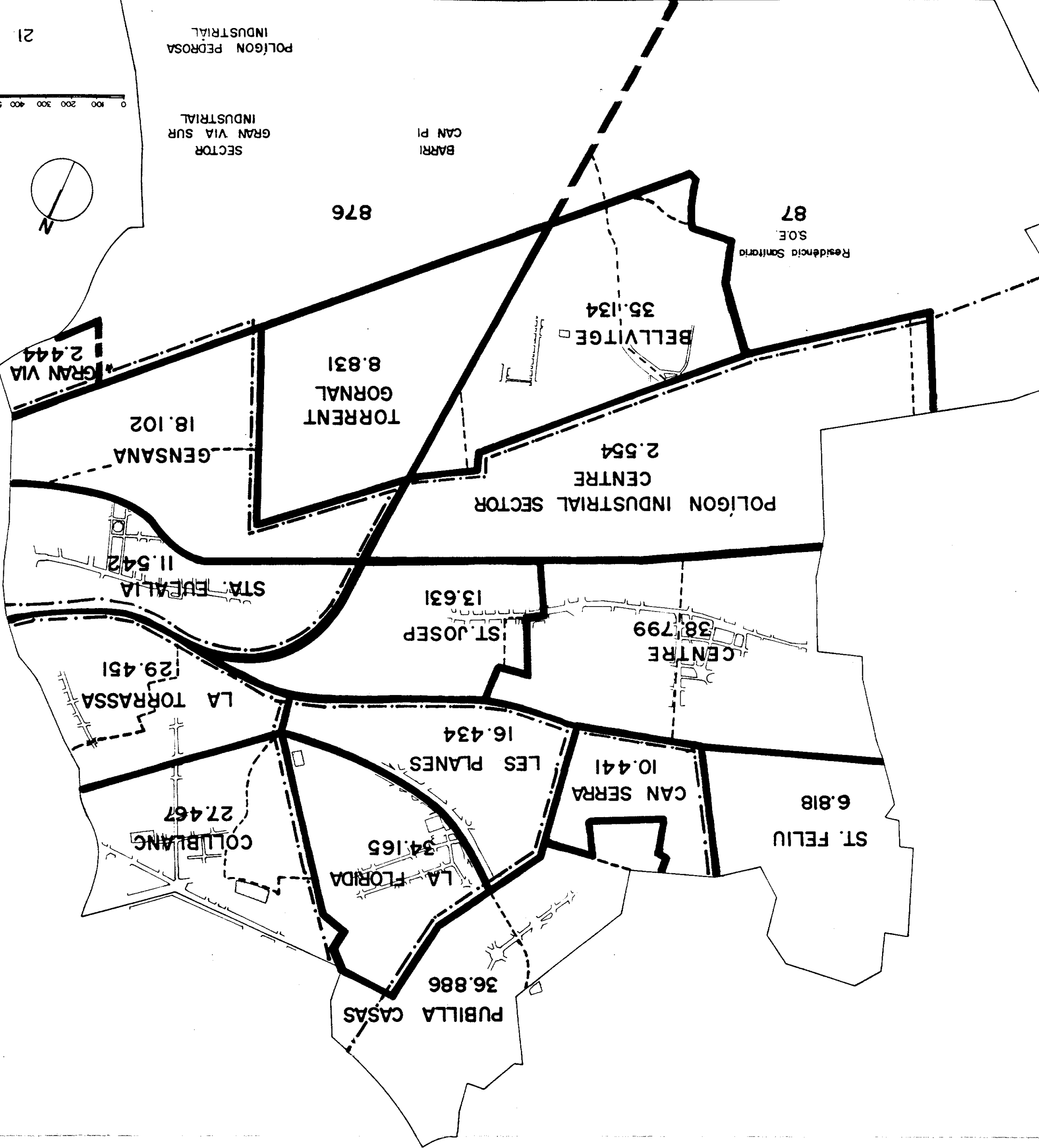
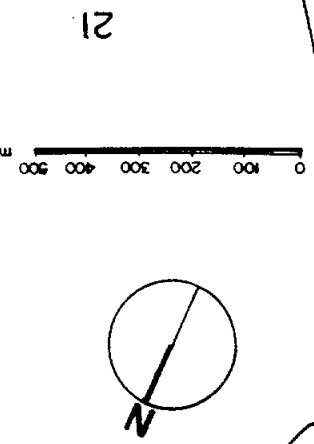
6. La demanda comercial i de serveis i les separacions físiques entre barris han ajudat la formació dels centres comercials i de serveis de Sta. Eulàlia, Collblanc, La Florida, Torrassa i més recentment, Bellvitge; tots aquests centres disposen també de mercat d'abastament, que reforça les centralitats. El centre principal s'extén linealment a l'entorn dels carrers de Prat de la Riba i Rambla Oliveres.
7. Els barris de Collblanc, La Torrassa i Sta. Eulàlia són continuació de la trama urbana de Les Corts, Sants i Hostafrancs; els carrers principals de l'Hospitalet neixen a Barcelona (Avda. de Madrid, carretera de la Bordeta, carretera de Sta. Eulàlia, Gran Via, ...). Pel tractament dels serveis públics només el grup d'habitatges de Gran Via hauria de ser inclòs al barri de Ntra. Sra. del Port-Zona Franca de Barcelona (la connexió amb l'Hospitalet s'ha fet a través de la Plaça d'Espanya); a la seva vegada els barris de Can Vidalet i Can Pelegrí d'Esplugues, s'han d'ajuntar amb el de Pubilla Casas per la discontinuïtat urbana amb el centre d'Esplugues, justificat, addicionalment, per la barrera que establirà el futur "cinturó de ronda".

2.2. DELIMITACIÓ DE BARRIS

8. Les barreres físiques, els buits urbans i les barreres urbanes (carreteres i ferrocarrils) permeten delimitar els barris de St. Feliu, Can Serra, Pubilla Casas, Sta. Eulàlia i Bellvitge.
9. Els factors històrics del creixement residencial i la xarxa viària bàsica defineixen els barris de La Torrassa, Collblanc, La Florida i les Planes, limitats, a la seva vegada, per les barreres de Carretera de Collblanc, Barranc del Cementiri i la via del ferrocarril, excepte en la part est que és la continuació de Barcelona.
10. Els barris de Centre i St. Josep queden dins les vies dels ferrocarrils que transcorren paral·lelament a l'eix estructurant del centre històric. Igualment, els barris de T. de Gomal i Gensana, s'identifiquen entre ells per la seva diferent tipologia de l'habitatge (polígon i plurifamiliar entremetgera) dins de barreres de ferrocarril i la Gran Via. Pel seu ús industrial queden clarament individualitzats els sectors industrials de Centre , Sector Gran Via Sud i Pedrosa.
11. Finalment queden unes zones disperses, a banda i banda de la Gran Via Sud, on s'assenta la Residència Sanitària, i on el Pla Comarcal preveu grans espais de parcs i equipaments.
12. Els barris definits amb aquest criteri corresponen a les unitats utilitzades pels serveis municipals: 2 barris de menys de 5.000 hab., 2 entre 5.000 i 10.000 hab., 3 entre 10.000 i 15.000 hab., 2 entre 15.000 i 20.000 hab., 2 entre 20.000 i 30.000 hab. i 3 amb més de 30.000 hab.
13. Els 22 barris definits per la Corporació Metropolitana en els estudis del Pla Especial d'Equipaments, no presenten límits divergents amb aquesta proposta, només subdivisions d'aquests (Pubilla Casas, Collblanc, La Tor-

rassa, Centre, Bellvitge i Gensana), no justificades per factors històrics o d'estructura urbana i social, sinó en previsió del creixement futur. Els districtes censals municipals no tallen cap límit dels barris definits.





2.3. CARACTERISTIQUES DEMOGRÀFIQUES

14. L'estructura d'edats a l'Hospitalet, presenta tres sectors ben diferenciats: un de central i orientat d'est a oest (Centre, St. Josep i Sta. Eulàlia), amb una població vella per dessota de la mitjana municipal, corresponent als barris històrics de la ciutat, bé que amb algunes diferències, degudes als nous habitatges i als matrimonis joves. En el sector nord es distingeix l'àrea de St. Feliu, Can Serra i Pubilla Casas, on hi ha molta població jove; l'àrea que correspon als barris de Collblanc i Les Planes, amb una població vella més alta que la mitjana; i La Florida i La Torrassa, els índexs dels quals és mantenen una mica inferiors, en haver estat lloc de forta immigració en el passat.
15. Finalment, resta el Sector Sud, on hi ha els barris de Bellvitge, Torrent Gornal, Gran Via, Can Pi i la zona de la Residència Sanitària, on hi predomina la població jove (amb l'excepció del barri de Gensana).
16. L'estructura socioprofessional presenta a l'Hospitalet un index elevat de població obrera, cosa que s'explica per la gran concentració industrial de Barcelona, la pròpia de l'Hospitalet i per la creació de la Zona Franca (hi ha un autobús exclusiu per anar-hi des de Pubilla Casas). La mitjana de directius i propietaris és de 6%, quan a Barcelona és del doble. El mapa mostra clarament que els barris històrics (Centre i Sta. Eulàlia) i els de creació en la dècada dels cinquanta, són els que tenen un percentatge més alt de directius, sobre tot Centre i Collblanc, amb un 9%. Seguidament trobem els barris creats cap els anys seixanta, Pubilla Casas, La Florida, Gensana i Sector Industrial Centre. Finalment, queden els barris de recent creació, tres dels quals són barris amb una tipologia d'habitatge de promoció única: Bellvitge, Gornal, Can Serra i St. Feliu, on es manifesta el percentatge més elevat de població obrera.

TAULA CARACTERÍSTIQUES SOCIO-ECONÒMIQUES PER BARRIS

BARRI	POBLACIÓ DE DRET			CREIXEMENT (%)		CREIXEMENT MIGRATORI 1.970-75	ESTRUCTURA D'EDATS (% s. P. 75)		PROFESSIONS QUADRES DIRECTIUS (% s. P. 75)	CODI SECCIONS CENSALS INCLOSES	
	1.970	1.975	1.981	TOPE URBANÍSTICA	1.975 - 1.970		1.980 - 1.975	0-5 ANYS			> 70 ANYS
SANT FELIU	2.705	4.458	6.818	5.987	64	52		17	2,9	5,3	
CAN SERRA	3.488	8.900	10.441	10.937	55	17,3		21	1,9	5,3	
PUBILLA CASAS	41.662	37.492	36.886	44.638	-10,0	- 1,62		14	2,8	9,0	
LA FLORIDA	33.594	34.895	34.165	39.857	3,87	- 2,09		12	3,2	7,8	
LES PLANES	17.875	19.625	16.434	21.984	9,79	-16,2		12	5,5	8,3	
COLLEBLANC	31.005	30.947	27.467	36.896	- 1,9	-11,25		10	6,6	4,7	
LA TORRASSA	35.737	32.997	29.451	39.467	- 7,67	-10,7		9	4,3	4,6	
CENTRE	20.825	30.934	38.799	36.349	48,4	25,4		12	4,0	4,2	
ST. JOSEP	9.462	13.756	13.631	14.984	45,3	- 1		15	4,3	4,6	
STA. EULÀLIA	9.876	13.897	11.542	16.324	40,71	-17		12	3,7	9,2	
GENSANA	11.208	14.610	18.102	21.511	49,9	23,9		12	5,1	6,9	
SECTOR INDUSTRIAL	1.410	2.651	2.554	3.013	46,81	-47		14	1,7	5,5	
BELLVITGE	15.822	29.923	35.134	30.868	89,1	11,7		19	1,4	3,4	
T. GORNAL	1.383	1.546	8.831	10.708	11,7	71,2		12	5,0	7,0	
INDUSTRIA GRAN VIA-SUD	1.395	1.150	876	21.892	- 8,2	-23,8		11		2,5	
GRAN VIA RESIDENCIAL	2.989	3.282	2.889		9,8	-30		11			
TOTALS L'HOSPITALET LL.	247.436	281.063	294.020	855.325	13.59	4.61		13	3,8	6,0	

FONTS: Estadística Municipal 1.970-1.975-1.981 (provisional)

CIDC- C.M.B. Exploració del Padró de 1975 per seccions censals

C.M.B. Estudi del Pla Especial d'Equipaments (P.E.E.) 1.980

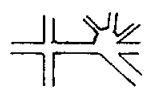
NOTA: Les dades d'estructura d'edats i de professions corresponen als barris del P.E.E. 1980 (vegeu plànol)



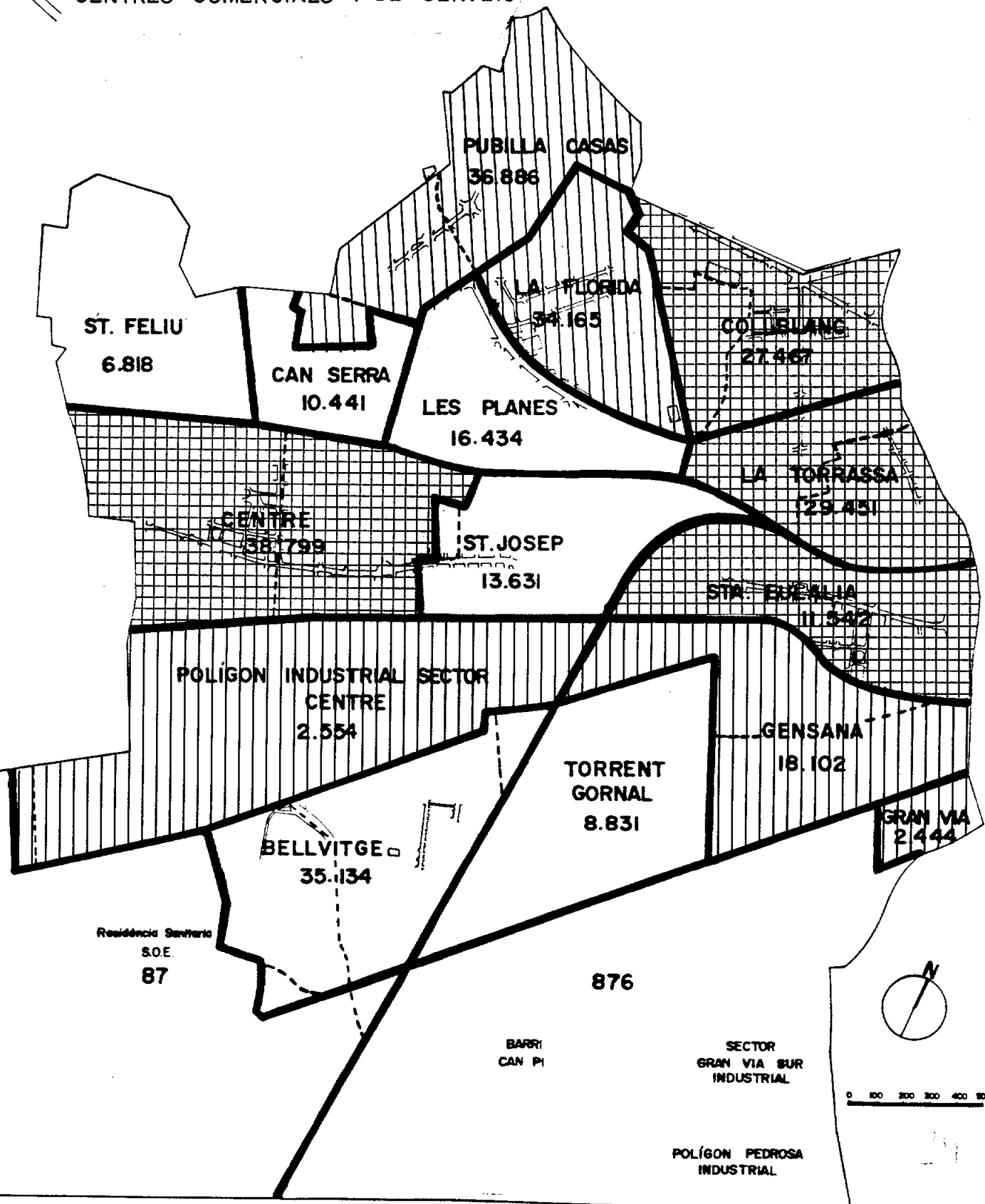
LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.B.1980)

-  $< \bar{x} - 1/2\sigma$
-  $\bar{x} - 1/2\sigma < x_i < \bar{x} + 1/2\sigma$
-  $> \bar{x} + 1/2\sigma$



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS



PROPORCIÓ GRUPS PROFESSIONALS DIRECTIUS

LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.B.1980)



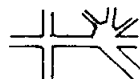
$< \bar{x} - 1/2\sigma$



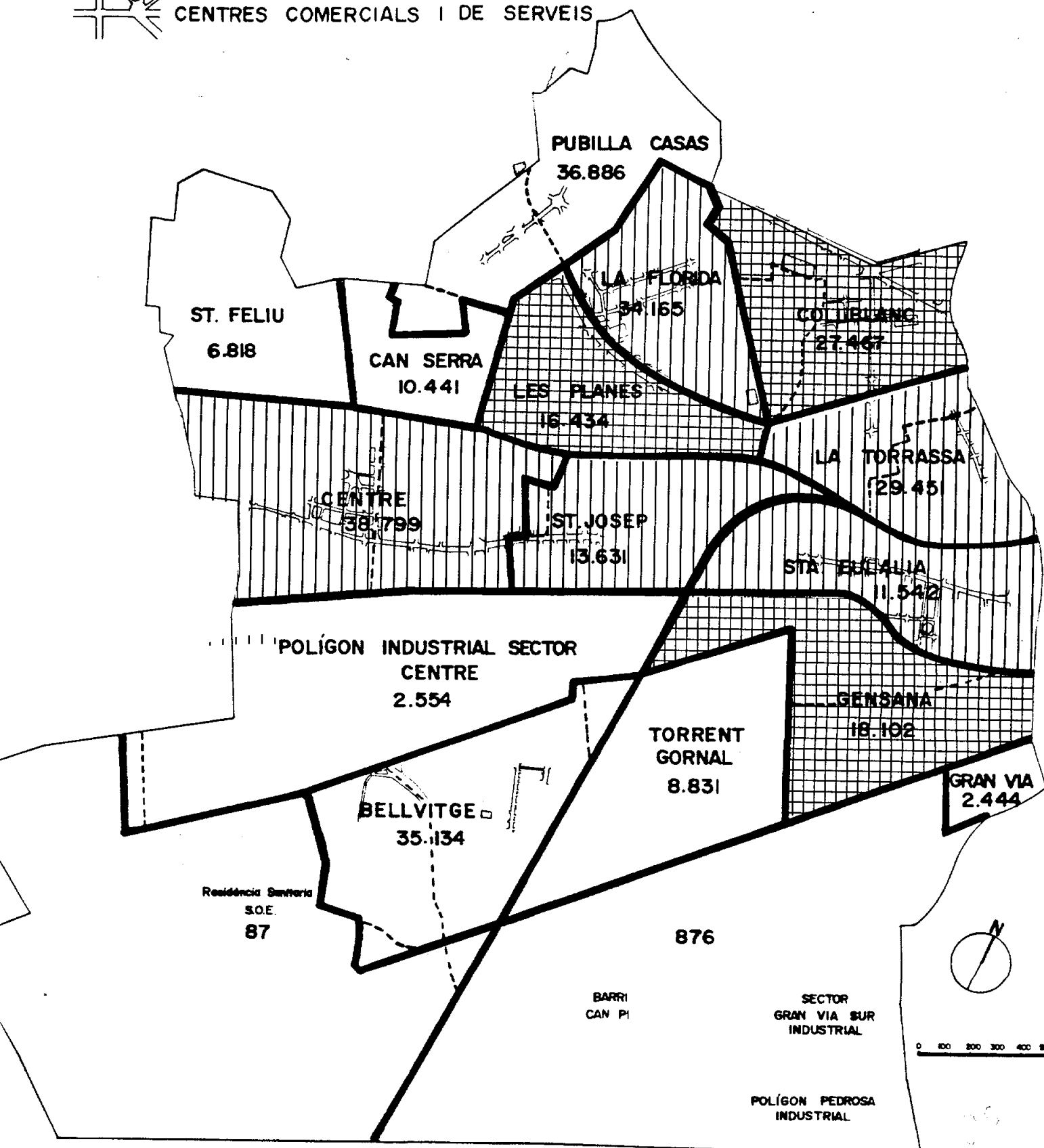
$\bar{x} - 1/2\sigma < x_i < \bar{x} + 1/2\sigma$



$> \bar{x} + 1/2\sigma$



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS



2.4. DELIMITACIÓ DE BARRIADES

17. L'homogeneïtat socioeconòmica observada, així com les àrees abastades pels centres comercials i de serveis identificats, defineixen cinc sectors o barriades: la barriada A és la més clara quant a límits i estructura urbana. Correspon a la part del centre històric de la ciutat. Comprén el Centre, St. Josep, Sector Industrial (únicament permeable cap el centre), amb l'afegitó dels barris de St. Feliu i Can Serra, entre els quals no hi ha possibilitat de relació (Barranc d'Esplugues), però estan únicament connectats amb el centre, per dos túnels sota el ferrocarril de Barcelona-Saragossa. La barriada B es circumscriu al barri de Pubilla Casas que per la seva grandària poblacional (36.886 hab.) hi està aïllat per raons físiques i urbanístiques d'altres zones contigües, constitueix una barriada, amb un petit subcentre, un cop afegits els barris contigus de Can Vidalet i Can Pelegrí, pertanyents a Esplugues, però allunyats del centre d'aquesta població; en conjunt formen una agrupació de quasi 40.000 residents. La barriada C està delimitada per la via del ferrocarril Barcelona-Saragossa que dificulta les relacions amb el centre (connexió només per Torrent Gornal, Riera Blanca i Carretera de Collblanc); inclou els barris de La Florida, Collblanc, Les Planas i La Torrassa; es presenta com una unitat quant a trama urbana i tipologia d'habitatge, amb característiques socioeconòmiques semblants i implantació en el territori en èpoques similars; la barriada té el centre de serveis i de negocis al barri de Collblanc, amb un subcentre al voltant del Mercat de la Florida; tot aquesta àrea manté fortes relacions amb la barriada de Sants, límitrofe amb Collblanc i La Torrassa. La barriada D aplega Sta. Eulàlia (també vinculada a Sants), Gensana, Torrent Gornal i unes zones disperses: Gran Via Residencial i els sectors industrials; presenta considerable homogeneïtat en els barris de Sta. Eulàlia i Gensana, tenint en compte que aquest darrer té una clara dependència envers el centre de serveis de Sta. Eulàlia; a més, Torrent Gornal i Gensana quan han de relacionar-se amb d'altres

zones de l'Hospitalet, ho han de fer a través del barri de Sta. Eulàlia (tret de la carretera del Mig amb el sector industrial del centre), ja que la via fèrrea i la Gran Via impossibiliten altra relació; resta la zona sud de la Gran Via, connectada i relacionada amb Barcelona. La barriada E, aïllada del centre, està formada pel barri de Bellvitge i les cases de la Residència Sanitària; té prou nombre d'habitants (35.134 hab.) i està ben delimitada pels grans eixos de comunicació, la qual cosa dificulta la seva agregació a zones contigües tals com la del Torrent Gornal.

Barriada A	B. ST. FELIU	6.818 hab.	
	B. CAN SERRA	10.441 hab.	
	B. CENTRE	38.799 hab.	
	B. ST. JOSEP	13.631 hab.	
	B. POL.IND./CENTRE	2.554 hab.	72.243 hab.
Barriada B	B. PUBILLA CASAS	36.886 hab.	
	B. CAN VIDALET (Es plugues)	1.580 hab. (aprox.)	38.386 hab.
Barriada C	B. LES PLANES	16.434 hab.	
	B. LA FLORIDA	34.164 hab.	
	B. COLLBLANC	27.467 hab.	
	B. LA TORRASSA	29.451 hab.	107.516 hab.
Barriada D	B. STA. EULÀLIA	11.542 hab.	
	B. GENSANA	18.102 hab.	
	B. TORRENT GORNAL	8.831 hab.	
	B. GRAN VIA	2.444 hab.	
	B. GRAN VIA-SUD	876 hab.	42.671 hab.
Barriada E	B. BELLVITGE	35.134 hab.	
	B. RESID. SANITÀR.	87 hab.	35.308 hab.
L'HOSPITALET DE LLOB.			329.932 hab.

18. La barriada A comprèn el Districte I -St. Feliu, Centre, St. Josep i Polígon Industrial sector centre- i un barri del Districte V -Can Serra
- La Barriada B inclou el Districte V (llevat de Can Serra) -Pubilla Casas- més el barri de Can Vidalet (Esplugues de Llobregat).
- La Barriada C aplega el Districte II -Les Planes i La Florida- i el III -Collblanc i La Torrassa.
- La Barriada D agrupa el Districte IV -Torrent Gornal, Sta. Eulàlia i Gensana- i la meitat del IV -Gran Via Residencial, Polígon Industrial Pedrosa i Gran Via Sud.
- La Barriada E comprèn la resta del Districte VI -Bellvitge amb el sector de la zona de la Residència Sanitària.

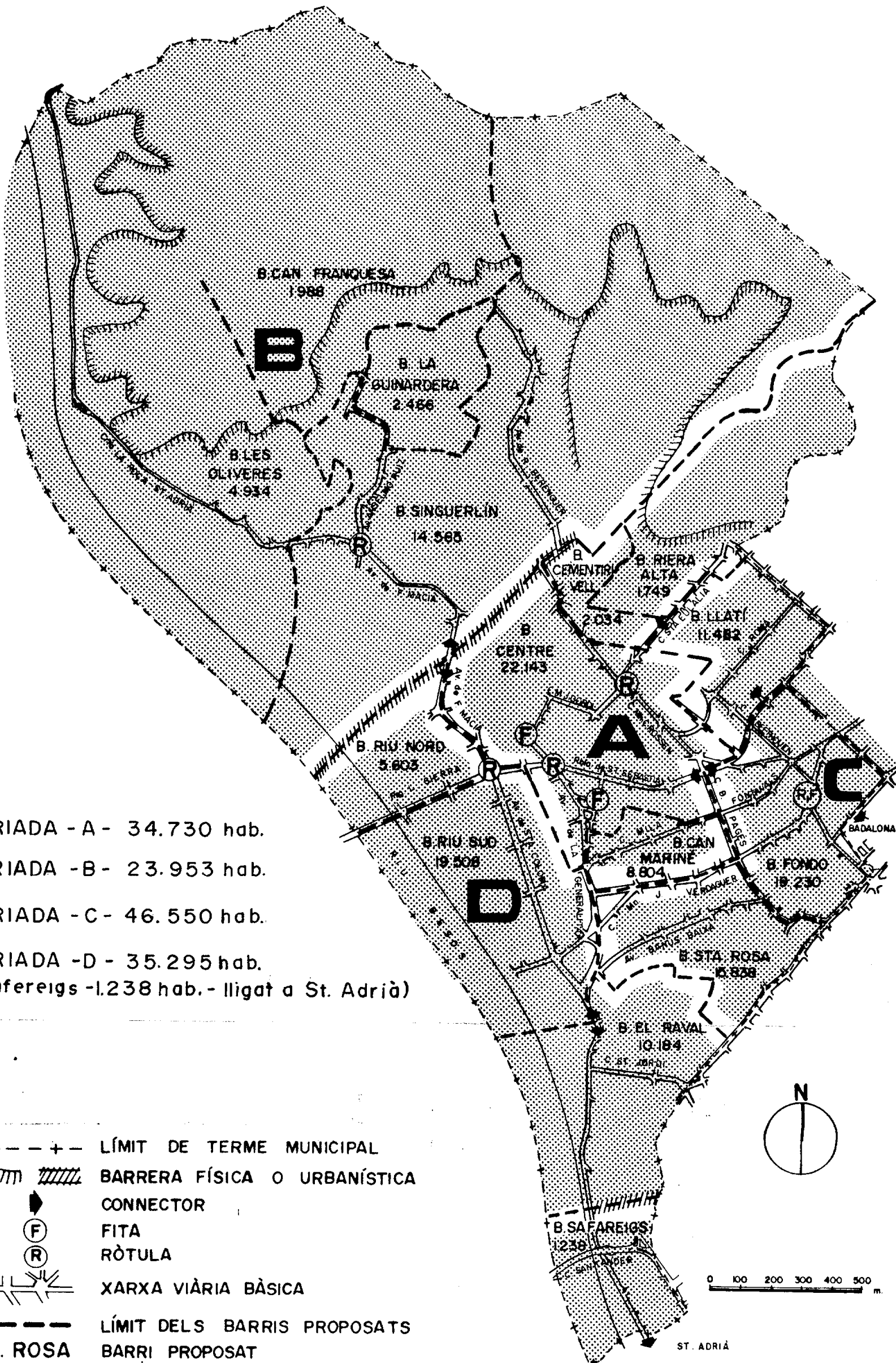
3. STA. COLOMA DE GRAMENET

3.1. MORFOLOGIA I ESTRUCTURA URBANA

1. L'estructura viària de Santa Coloma de Gramenet està configurada en base a dos eixos principals que es tallen perpendicularment: la carretera de St. Adrià de Besòs a la Roca del Vallés (avingudes de la Generalitat, de Sta. Coloma i de Francesc Macià) i el vial format per les carreteres de Barcelona (passeig de Llorenç Serra) i de Badalona (rambla de St. Sebastià, Camí Fondo de Badalona i carrer de Mozart). El primer d'aquests eixos articula tot el sector occidental del municipi, mentre que el segon posa en relació el centre amb la zona sud-oriental de la ciutat, essent creuat per l'eix constituït pels carrers del Doctor Pagès i de Mossèn Camil Rosell que connecta la part oriental de la vila, de sud a nord. En aquesta xarxa bàsica estructurant es recolza una trama urbana, de menor importància (carrers de Mossèn Cinto Verdaguer, de Beethoven, de Sta. Eulàlia, d'Irlanda, etc.) que genera i reforça connectivitats intrazonals. La funcionalitat viària d'aquesta xarxa es referma com a bàsica en ésser utilitzada pel sistema de transports que relaciona els barris de la ciutat amb el centre i Sta. Coloma amb Barcelona, Badalona i St. Adrià.
2. El terme municipal de Sta. Coloma de Gramenet, situat a la riba esquerra del Besòs, és emmarcat per les estribacions meridionals de la serra de St. Mateu, turons de Dordal, de la Salut i de Puig Fred. En bona part, la ciutat s'assenta sobre un pla inclinat que pren la forma de dos grans amfiteatres encarats a l'oest, el primer, situat al nord, ha estat excavat per les rieres de Can Sam i de la Torre Pallaresa, i, el segon, situat al sud-est, ha estat modelat per la riera Central que ve de la Batllòria. Ambdós amfiteatres es confonen amb la plana al·luvial del Besòs, que també ha estat lloc d'assentament residencial. Hi ha a Sta. Coloma dues barres que dificulten les relacions intrazonals. Una és de tipus urbà: el sòl no edificat, resseguit per la carretera Pallaresa, que separa el barri de Singuerlín, i els altres situats al nord d'aquest, de la resta de la ciu-

tat. Aquesta barrera serà molt difícil de salvar si hom hi construeix la prolongació del segon cinturó de ronda, tal com està projectat. L'altra barrera és de tipus fisiogràfic: el turó, al damunt del qual fou construït el sanatori, situat al nord del carrer de Santander i que entorpeix la relació d'aquest barri amb el Raval i la resta de Sta. Coloma. El relleu pel nord i el riu per l'oest assenyalen, ben clarament, els límits amb els municipis veïns. No succeeix el mateix, en canvi, per l'est i pel sud, on la ciutat s'ha desenvolupat fins ocupar sol corresponent al terme municipal de Badalona, en el cas del barri Llatí, o bé ha arribat a formar un continu urbà amb les poblacions limítrofes, en els casos del Fondo, Sta. Rosa i el Raval amb Badalona, i en el cas dels Safareigs amb St. Adrià de Besòs.

3. A Sta. Coloma existeixen dos centres urbans, ben definits geogràficament, però jeràrquicament desiguals, i un sub-centre. Cal ressaltar que existeix en el primer d'aquests, la Plaça de la Vila, una forta centralitat de tots els serveis de l'administració pública. Aquest centre que s'allargassa en forma d'estrella seguint els principals carrers adjacents, aglutina i concentra gran part de l'activitat mercadera del municipi, en localitzar-s'hi un dels dos mercats existents i el major nombre d'entitats bancàries; el seu paper central ve reforçat en ésser el lloc de màxima accessibilitat del municipi, amb dues ròtules importants: cruïlla del passeig de Llorenç Serra amb el vial de les avingudes de Francesc Macià i de Sta. Coloma, i encreuament de la rambla de St. Sebastià amb l'avinguda de la Generalitat (plaça Tries). El segon centre, situat a l'entorn de la plaça del Rellotge i en el sector sud-oriental de la ciutat, realitza un paper més secundari, amb tot hi és localitzat l'altre mercat existent i un nombre considerable d'entitats bancàries; aquest rol ve reforçat per la presència d'una ròtula a la cruïlla dels carrers de Beethoven i de Mossen Cinto Verdaguer, així com per la proximitat del Camí Fondo de Badalona que en facilita l'accessibilitat. Al barri de Singuerlín s'ha desenvolupat un incipient subcentre (cruïlla dels carrers d'Amèrica i de les Aguileres) en funció d'una pobla-



ció elevada que està separada de la resta de la ciutat per la barrera constituïda pel buit urbà del costat de la carretera Pallaresa; molt a prop hi ha una ròtula on convergeixen els camins que menen als barris d'aquest sector nord: encreuament de la carretera de St. Adrià a la Roca amb el carrer de les Aguileres.

4. Sta. Coloma de Gramenet és una ciutat eminentment residencial que s'explica en funció del creixement metropolità de Barcelona. El sòl dedicat a la indústria hi és escàs. Les fàbriques estan situades a la vora del riu, entre el Besòs i la carretera de St. Adrià a la Roca: ENHER, Cerveses Euro-Pils i Voll-Damm, al sector nord-occidental, i l'Empresa d'Aigües del Besòs, a Riu Nord. Gairebé tot el terme municipal és emplenat pels habitatges, els quals conformen un continu urbà amb Badalona i Sant Adrià. Només els turons situats al nord i al nord-est resten lliures d'edificacions, així com algun solar als barris del costat del riu.
5. La tipologia de l'habitatge permet definir grans àrees: la primera que aplega els barris de la Guinardera, les Oliveres i Can Franquesa, on el "polígon" és el tipus de construcció predominant. Una segona àrea és la constituïda pel barri de Singuerlín, on es barreja una ordenació de ciutat-jardí amb antigues torretes d'estiueig (tal com fou concebut aquest barri quan sorgí com a segona residència dels barcelonins, allà els anys vint) junt a polígons i cases entremitgeres. Els barris del Centre i de Can Mariné formen una tercera àrea, amb una morfologia urbana perfectament individualitzada; hi predomina la vivenda plurifamiliar entremitgera, de poca alçària i més antiga construcció, arreglerada en carrers estrets que diferencien la trama urbana d'aquest sector de la resta de la ciutat, bé que els límits esdevinguin, en alguns indrets, imprecisos, a causa d'una transformació gradual en les zones de contacte amb els barris que l'envolten. La quarta àrea reuneix tots els altres barris de Sta. Coloma, on la vivenda predominant és la casa entremitgera, força més alta que a l'àrea anterior; ací cal establir dues subàrees en funció de la forma d'ocupació

del sòl: la primera, Riu Sud i Riu Nord, presenten un traçat urbanístic homogeni, més antic, amb cantonades fent xamfrà, de construccions entremitgeres de baixa qualitat i algun solar sense edificar. La segona, el Raval, els Safareigs, Santa Rosa, el Fondo, el Llatí, Riera Alta i Cementiri Vell, es caracteritza pel seu traçat irregular, per la major densitat de població i per l'absència de sòl per edificar. Els dèficits d'equipament són importants a totes les àrees.

6. L'organització urbana de Sta. Coloma s'ha d'entendre també en relació al seu entorn metropolità. D'entre tots els fets que se'n deriven, n'hi ha dos que condicionen el seu desenvolupament urbà: els dos ponts que travessen el Besòs, enllaçant la ciutat amb Barcelona, i el continu urbà que forma amb Badalona pel sud i el sud-est i amb St. Adrià pel sud. Un pont enllaça els barris dels Safareigs i del Bon Pastor. L'altre, el del Passeig de Llorenç Serra, és el principal connector de Sta. Coloma amb Barcelona, raó per la qual suporta nombroses relacions de residència-treball i comercials, fet que genera un tràfic intens que arriba a col·lapsar el trànsit de vehicles en hores punta. Aquest fenomen ha d'ésser resolt ampliant el pont a trenta metres i amb la construcció d'un altre al barri del Raval (previstos pel Pla General Metropolità), així com per la prolongació del segon cinturó de ronda i per l'ampliació de la línia I del Metro, des de Torres i Bages fins al Barri Centre de Sta. Coloma. Aquestes realitzacions vindran a refermar els estrets vincles de la ciutat amb Barcelona, deguts a la favorable posició de la primera en el sistema metropolità i a la seva proximitat a les zones de treball properes al Besòs.

L'altre aspecte que s'ha estudiat és el continu urbà que formen amb Badalona els barris del Fondo i de Sta. Rosa, i els Safareigs amb St. Adrià. El cas del barri Llatí no és el d'un continu urbà, sinó el del desenvolupament d'aquest barri dins el terme municipal de Badalona, formant una unitat diferenciada del nucli urbà d'aquesta ciutat. En el cas del Fondo la connexió amb Badalona es realitza a través de dos eixos principals: Camí Fondo-carrer de Mozart i carrers del Rellotge-de la Circumval·lació,

el tram darrer del qual serveix de connector entre Sta. Rosa i Badalona. Els Safareigs presenta una trama urbana soldada a St. Adrià, la connexió entre els quals és servida per l'avinguda de la Generalitat. Per al tractament de barris, el dels Safareigs (1.238 residents) s'ha d'ajuntar a St. Adrià, mentre que la part del Fondo limítrofe amb Badalona es pot incloure, per la seva grandària poblacional, dins de Sta. Coloma.

3.2. DELIMITACIÓ DE BARRIS

7. Les barreres físiques i els buits urbans permeten delimitar els barris dels Safareigs, Singuerlín, les Oliveres, la Guinardera i Can Franquesa, aquests tres darrers ben individualitzats en enfilar-se pel vessant de la muntanya.
8. Els factors històrics, la tipologia de l'habitatge i la trama urbana defineixen els barris de Centre i de Can Mariné (amb habitatges unifamiliars o plurifamiliars, però sempre de poca alçada), els de Riu Nord i Riu Sud (amb un eixample ortogonal on s'arrangleren vivendes de major alçada i més baixa qualitat), i el Llatí (habitatges plurifamiliars alineats en eixample rectangular). La unitat en la promoció residencial aïlla els barris de Riera Alta i Cementiri Vell.
9. Finalment, els barris de Raval, Sta. Rosa i Fondo, amb una tipologia de vivendes semblants, una trama urbana similar i una manca de barreres físiques i urbanes, resten delimitats per la xarxa viària bàsica i en haver-se demostrat també com a àmbits de participació col·lectiva. Els barris definits amb aquests criteris corresponen a les unitats utilitzades pels serveis municipals (1) : 6 barris de menys de 5.000 hab., 2 entre 5.000 i 10.000 hab., 3 entre 10.000 i 15.000 hab. i 4 de més de 15.000 hab.
10. L'Administració municipal delimità sis districtes que apleguen els barris definits, respectant-ne gairebé sempre llurs límits, llevat dels sectors oriental i occidental del barri Centre, afegits als districtes II i IV, respectivament.
11. La Corporació Metropolitana definí onze barris en els estudis del Pla Espe-

(1) Vegi's també, X. Valls i Ma J. Olivé, "Estudio sobre la situación social i urbana de Sta. Coloma de Gramenet y plan de alternativas". Casal de Cultura de Sta. Coloma de Gramenet, 1978.

cial d'Equipaments, els límits dels quals divergeixen dels que han estat definits en el present treball. La diversitat és ben dispar: el barri 2 aplega gairebé Riu Nord i Riu Sud; el barri 1 reuneix el Raval i els Salfareigs; el Fondo, el Llatí i Singuerlin han estat trossesjats; i el barri Centre ha estat esquarterat en quatre barris.

3.3. CARACTERÍSTIQUES DEMOGRÀFIQUES

12. L'estructura per edats de la població de Sta. Coloma de Gramenet defineix dos sectors ben diferenciats: un de centro-occidental (Barri Centre, Riu Nord, Riu Sud, el Raval i Safareigs) amb un enclau al nord (la Guinardera), on s'enregistra un percentatge de gent vella superior a la mitjana municipal; i, un altre, de septentrional i oriental que reuneix els majors índexs de població jove. Aquesta distribució es correspon amb els barris antics, de més tradició històrica, i els barris nous, formats arran de les onades immigratòries, dels anys cinquanta ençà. Aquesta unitat encercla el barri de la Guinardera, on s'hi localitza, al voltant d'antigues torres d'estiu, un nombre reduït de població més vella.
13. L'estructura socio-professional de Sta. Coloma marca el seu caràcter de població obrera, amb una mitjana municipal del 5,8% de grups propietaris i directius, percentatge que assoleix a Barcelona el 12%. El mapa confeït amb aquest indicador palesa la concentració d'aquesta categoria professional als barris centrals (Centre, Can Mariné, Riera Alta i Cementiri Vell), on els percentatges presenten xifres superiors a la mitjana de Sta. Coloma. Un sector sud i oriental (Fondo, Sta. Rosa, Safareigs, Raval i Llatí), on els tants per cent són ja inferiors a la mitjana, malgrat constituir un grup intermig. Finalment resta una zona nord (Singularlín, la Guinardera, Can Franquesa i les Oliveres), lligada als barris de la vora del Besòs (Riu Sud i Riu Nord), on la població predominant és composta per obrers no qualificats, amb molt escassa presència de grups directius. Els dos indicadors anteriors delimiten unes àrees, d'àmbit superior al barri i inferior al municipi, que presenten unes característiques socio-econòmiques comunes.
14. L'àrea de més clara definició és aquella que aplega els barris Centre, Can Mariné, Riera Alta i Cementiri Vell, amb una xarxa viària i unes rutes que faciliten l'accés a les fites que estan situades en aquest

sector, possibilitant llur tractament conjunt, malgrat les divergències dels barris perifèrics, quant a estructura demogràfica; mentre que, els barris del Fondo, Llatí i Sta. Rosa giren a l'entorn del segon centre de la ciutat, fet que aconsella la integració de Sta. Rosa, a pesar que difereix en la seva estructura poblacional de la resta de l'àrea. El buit urbà de la carretera Pallaresa aïlla els barris de Singuerlín, les Oliveres, la Guinardera i Can Franquesa que conformen una unitat de característiques socioeconòmiques similars, articulada per una rótula que se situa a la vora d'un subcentre en desenvolupament.

TAULA CARACTERÍSTIQUES SOCIO-ECONÒMIQUES PER BARRIS

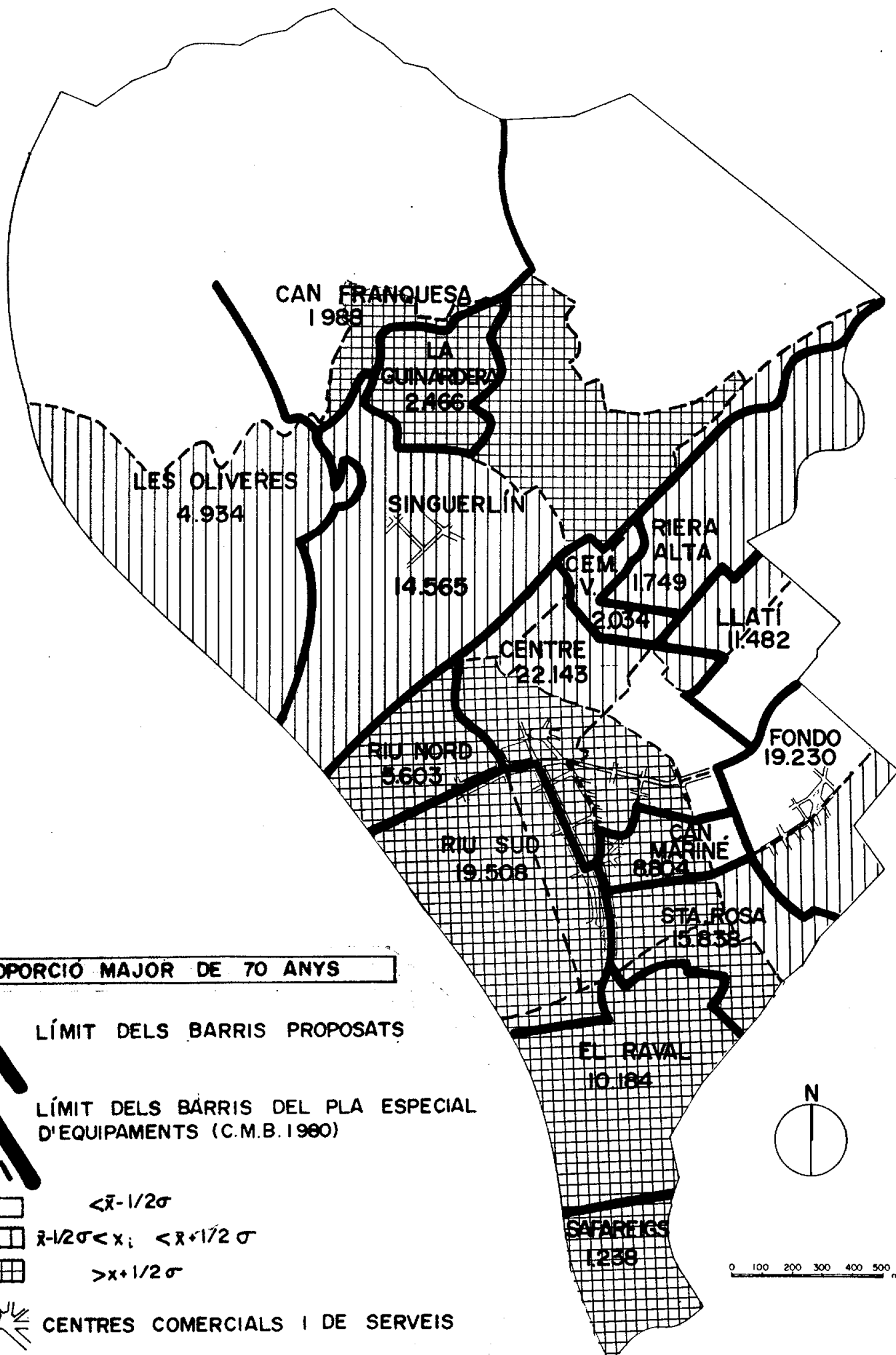
BARRI	POBLACIÓ DE DRET			CREIXEMENT (%)		CREIXEMENT MIGRATORI 1.970-75	ESTRUCTURA D'EDATS (% s. p. 75)		PROFESSIONS QUADRES DIRECTIUS (% s. p. 75)	CODI SECCIONS CENSALS INCLOSOS
	1.970	1.975	1.981	1.975-1.970	1.980-1.975		0-5 ANYS	> 70 ANYS		
CENTRE		21.898	22.143		1,11		15,0	3,3	7,3	
CAN MARINÉ		8.729	8.804		0,85		15,3	3,8	6,0	
CEMENTIRI VELL		1.978	2.034		2,83		15,9	2,6	6,3	
RIERA ALTA		1.699	1.749		2,94		15,9	2,6	6,3	
LLATÍ		11.386	11.482		0,84		16,1	2,4	5,6	
LES OLIVERES		4.836	4.934		2,02		16,3	2,9	4,0	
LA GUINARDERA		2.315	2.466		6,52		12,0	5,8	3,1	
CAN FRANQUESA		1.913	1.988		3,92		16,3	2,9	2,3	
SINGUERLÍN		14.391	14.565		1,21		14,1	4,3	3,5	
RIU NORD		5.320	5.603		5,31		16,8	2,9	3,6	
RIU SUD		19.218	19.508		1,50		16,8	2,9	3,6	
EL RAVAL		9.814	10.184		3,77		16,2	3,0	4,1	
ELS SAFAREIGS		1.164	1.238		6,35		16,2	3,0	4,1	
SANTA ROSA		15.613	15.838		1,44		15,4	2,8	5,0	
EL FONDO		19.155	19.230		0,39		15,6	2,2	4,7	
TOTALS STA. COLOMA		139.429	141.766		1,68		15,5	2,9	5,8	

FONTS: Estadística Municipal 1.970-1.975-1.981 (provisional)

CIDC- C.M.B. Exploració del Padró de 1975 per seccions censals

C.M.B. Estudi del Pla Especial d'Equipaments (P.E.E.) 1.980

NOTA: Les dades d'estructura d'edats i de professions corresponen als barris del P.E.E. 1.980 (vegeu plànol)



16. La Barriada A comprèn els Districtes I (amb la zona del barri Centre afegida al IV) -Centre i Can Mariné- i II (llevat del barri Llatí) -Riera Alta i Cementiri Vell.

La Barriada B coincideix amb el Districte III -Singularín, Les Oliveres, Can Franquesa i La Guinardera.

La Barriada C inclou el Districte VI -Fondo- i barris del V -Santa Rosa- i del II -Llatí.

La Barriada D (sense Santa Rosa i Els Safareigs) -El Raval.

ESTUDI PILOT (HOSPITALET-STA. COLOMA DE GRAMANET).

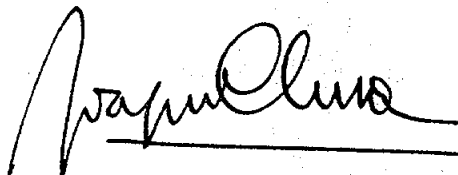
MAPA DE SERVEIS SOCIALS.

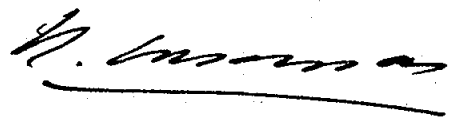
FUNDACIÓ JAUME BOFILL.

HONORARIS PROFESSIONALS

Redacció Proposta	50.000 Ptes.
l'Hospitalet	50.000 "
Sta. Coloma	40.000 "
Cartografia i deliniació	15.000 "
Mecanografia	15.000 "
Despeses generals	<u>40.000</u> "
	<u>210.000 Ptes.</u>

Barcelona a 12 d'octubre de 1981


Joaquim Clusa


Lluís Casassas

signat: Joaquim Clusa (D.N.I. 38.995.636)

Lluís Casassas (D.N.I. 37.054.112)

ESTUDI PILOT (CORNELLÀ, ESPLUGUES, ST. JOAN, RIPOLLET, ST. FELIU
DE LLOBREGAT, EL PRAT).

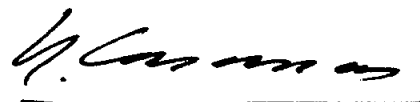
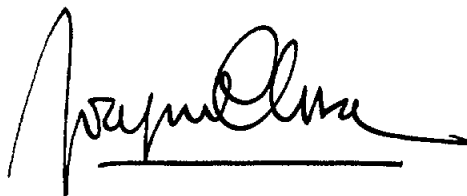
MAPA DE SERVEIS SOCIALS.

FUNDACIÓ JAUME BOFILL.

HONORARIS PROFESSIONALS

el Prat	25.000 Ptes.
Ripollet	25.000 "
St. Feliu	25.000 "
Cornellà	25.000 "
St. Joan	25.000 "
Esplugues	<u>25.000</u> "
	150.000 "
Cartografia i deliniació	45.000 "
Mecanografia	45.000 "
Despeses generals	<u>60.000</u> "
	300.000 Ptes.

Barcelona a 12 d'octubre de 1981



signat: Joaquim Clusa (D.N.I. 38.995.636)

Lluís Casassas (D.N.I. 37.054.112)

291²



MAPA DE SERVEIS SOCIALS DE CATALUNYA
Estudi Pilot - 2

CONSELLERIA DE SANITAT I SEGURETAT SOCIAL
DIRECCIÓ GENERAL D'ASSISTÈNCIA SOCIAL

FUNDACIÓ JAUME BOFILL

Barcelona - setembre 1981

ÍNDIX

0. NOTA PRÈVIA

1. ESPLUGUES DE LLOBREGAT

1.1. Morfologia i estructura urbana	1
1.2. Delimitació de Barris	5
1.3. Característiques demogràfiques	7
1.4. Definició de Barriades	11

2. CORNELLÀ DE LLOBREGAT

2.1. Morfologia i estructura urbana	13
2.2. Delimitació de Barris	19
2.3. Característiques demogràfiques	21
2.4. Definició de Barriades	25

3. EL PRAT DE LLOBREGAT

3.1. Morfologia i estructura urbana	27
3.2. Delimitació de Barris	31
3.3. Característiques demogràfiques	34
3.4. Definició de Barriades	34

4. SANT JOAN DESPÍ

4.1. Morfologia i estructura urbana	39
4.2. Delimitació de Barris	43
4.3. Característiques demogràfiques	45
4.4. Definició de Barriades	49

5. SANT FELIU DE LLOBREGAT

5.1. Morfologia i estructura urbana	50
5.2. Delimitació de Barris	54
5.3. Característiques demogràfiques	56
5.4. Definició de Barriades	60

6. RIPOLLET	
6.1. Morfologia i estructura urbana	61
6.2. Delimitació de barris	66
6.3. Característiques demogràfiques	68
6.4. Definició de Barriades	72

INDEX DE MAPES I TAULES

ESPLUGUES DE LLOBREGAT

Mapa 1. Morfologia i estructura urbana. Proposta de Barris i Barriades	2
Mapa 2. Barris i Districtes. Localització dels centres i subcentres comercials	6
Taula 1. Característiques socioeconòmiques per Barris	8
Mapa 3. Tipologia de Barris segons estructures d'edats (proporció majors de 70 anys)	9
Mapa 4. Tipologia de barris segons característiques socioeconòmiques (proporció de professions directius)	10

CORNELLÀ DE LLOBREGAT

Mapa 1. Morfologia i estructura urbana. Proposta de Barris i Barriades	14
Mapa 2. Barris i Districtes. Localització dels centres i subcentres comercials	20
Taula 1 Característiques socioeconòmiques per Barris	22
Mapa 3. Tipologia de Barris segons estructures d'edats (proporció majors de 70 anys)	23
Mapa 4. Tipologia de barris segons característiques socioeconòmiques (proporció de professions directius)	24

EL PRAT DE LLOBREGAT

Mapa 1. Morfologia i estructura urbana. Proposta de Barris i Barriades	28
Mapa 2. Barris i Districtes. Localització dels centres i subcentres comercials	32
Taula 1 Característiques socioeconòmiques per Barris	35
Mapa 3. Tipologia de Barris segons estructures d'edats (proporció majors de 70 anys)	36
Mapa 4. Tipologia de barris segons característiques socioeconòmiques (proporció de professions directius)	37

SANT JOAN DESPÍ

Mapa 1. Morfologia i estructura urbana. Proposta de Barris i Barriades	40
Mapa 2. Barris i Districtes. Localització dels centres i subcentres comercials	44
Taula 1 Característiques socioeconòmiques per Barris	46
Mapa 3. Tipologia de Barris segons estructures d'edats (proporció majors de 70 anys)	47
Mapa 4. Tipologia de barris segons característiques socioeconòmiques (proporció de professions directius)	48

SANT FELIU DE LLOBREGAT

Mapa 1. Morfologia i estructura urbana. Proposta de Barris i Barriades	51
Mapa 2 Barris i Districtes. Localització dels centres i subcentres comercials	55
Taula 1 Característiques socioeconòmiques per Barris	57
Mapa 3. Tipologia de Barris segons estructures d'edats (proporció majors de 70 anys)	58
Mapa 4. Tipologia de barris segons característiques socioeconòmiques (proporció de professions directius)	59

RIPOLLET

Mapa 1. Morofologia i estructura urbana. Proposta de Barris i Barriades	62
Mapa 2. Barris i Districtes. Localització dels centres i subcentres comercials	67
Taula 1 Característiques socioeconòmiques per Barris	69
Mapa 3. Tipologia de Barris segons estructures d'edats (proporció majors de 70 anys)	70
Mapa 4. Tipologia de barris segons característiques socioeconòmiques (proporció de professions directius)	71

O. NOTA PRÈVIA

El treball que es presenta forma part del capítol II (Els condicionants territorials), epígraf 1 ("Definició de barris en les ciutats més grans de 10.000 residents") del "Mapa de Serveis Socials de Catalunya", i va referit només als municipis següents:

- Esplugues
- Cornellà
- El Prat de Llobregat
- St. Joan Despí
- St. Feliu de Llobregat
- Ripollet

Aquests municipis, junt als de Sta. Coloma de Gramanet i L'Hospitalet (Estudi Pilot-1) s'han adoptat com estudis pilot de l'aplicació del mètode proposat. L'estudi ha identificat per als municipis indicats les divisions territorials internes (barris i barriades) que són significatius com àmbits de relació humana i que es poden definir per criteris demogràfics, d'homogeneïtat i problemàtica social, d'accessibilitat i de morfologia urbana. El següent pas serà la definició de les unitats més idònees per a la localització dels Serveis Socials de Base segons els criteris funcionals que justifiquin la unitat mínima de servei (capítol III) i als resultats de l'anàlisi territorial presentat. Els aspectes metodològics poden consultar-se a la "Proposta d'Estudi" i a l'Estudi -Pilot 1.

Cada anàlisi municipal s'estructura en base als següents epígrafs :

1. Morfologia i estructura urbana
2. Delimitació de barris
3. Característiques demogràfiques
4. Delimitació de barriades

EQUIP DE TREBALL

Direcció: Joaquim Clusa, economista

Lluís Casassas, geògraf

Col.laboradors: Eduard Domènech, estudiant d'arquitectura
(municipis de l'Hospitalet, St. Joan Despí i
Esplugues)

Enric Bertran, geògraf
(Sta. Coloma de Gramanet i el Prat de Llobregat)

Francesc Nadal, geògraf
(Sta. Coloma de Gramanet i St. Feliu de Llobregat)

Montserrat Cuixà, geògraf
(Cornellà)

Vicenç Ortuño, geògraf
(Ripollet)

Josep Armet, economista
(Igualada)

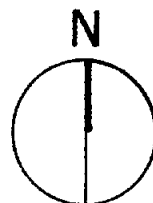
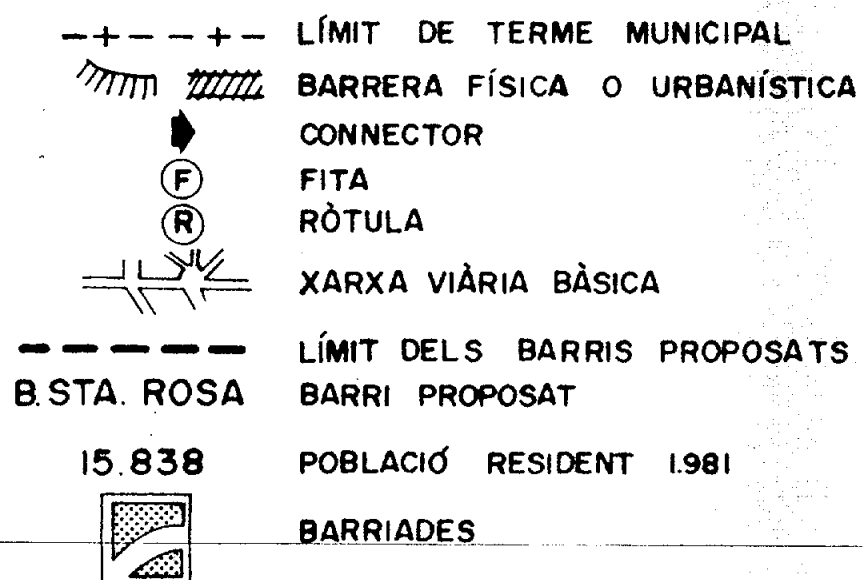
Deliniació: Núria Mirabent

Mecanografia: Rosa Maria Pedrerol

1. ESPLUGUES DE LLOBREGAT

1.1. MORFOLOGIA I ESTRUCTURA URBANA

1. Esplugues de Llobregat està situat sobre el torrent que porta el seu nom, i assentat en la cruïlla de la prolongació de la Diagonal, la carretera de Sarrià a Calafell i la carretera de Collblanc que dóna en trada a Barcelona per la Plaça d'Espanya.
2. Els torrents de Gornal, Esplugues, Font Santa, Ferret, la Moneda, Oliveres i Can Clota, que tenen el seu origen a les vessants de Sant Pere màrtir, han marcat el lloc on s'efectua l'assentament de l'antic nucli de població, seguint el Torrent d'Esplugues i la Ctra. Nacional II. Aquest antic casc ha quedat, avui, pràcticament en una zona de difícil accés, degut a la construcció de l'Autopista. Aquest fet, però, ha originat que Esplugues quedés protegit de la pressió de la urbanització, i que es poguessin conservar les seves característiques ambientals i paisatgístiques.
3. En els moments presents, el veritable nucli urbà de la població s'ha consolidat en la zona compresa entre la Ctra. Nacional II i la Ctra. de Cornellà-Esplugues. La trama urbana s'ha estructurat a partir d'aquests dos eixos principals, adquirint la forma d'un arc, els radis del qual serien, precisament, aquestes dues vies de comunicació.
4. El creixement recent d'Esplugues s'ha anat estructurant seguint aquestes dues vies. Ara bé, cal tenir en compte, que pel seu relleu i per la gran quantitat de torrents i barrancs que travessen el municipi, els barris d'Esplugues han quedat molt inconnexos i amb poca relació amb el seu nucli principal. A més, la incertesa urbanística que, fins l'aparició del Pla General Metropolità de Barcelona, caracteritza tots els municipis de més ràpid creixement situats en el mateix sector que

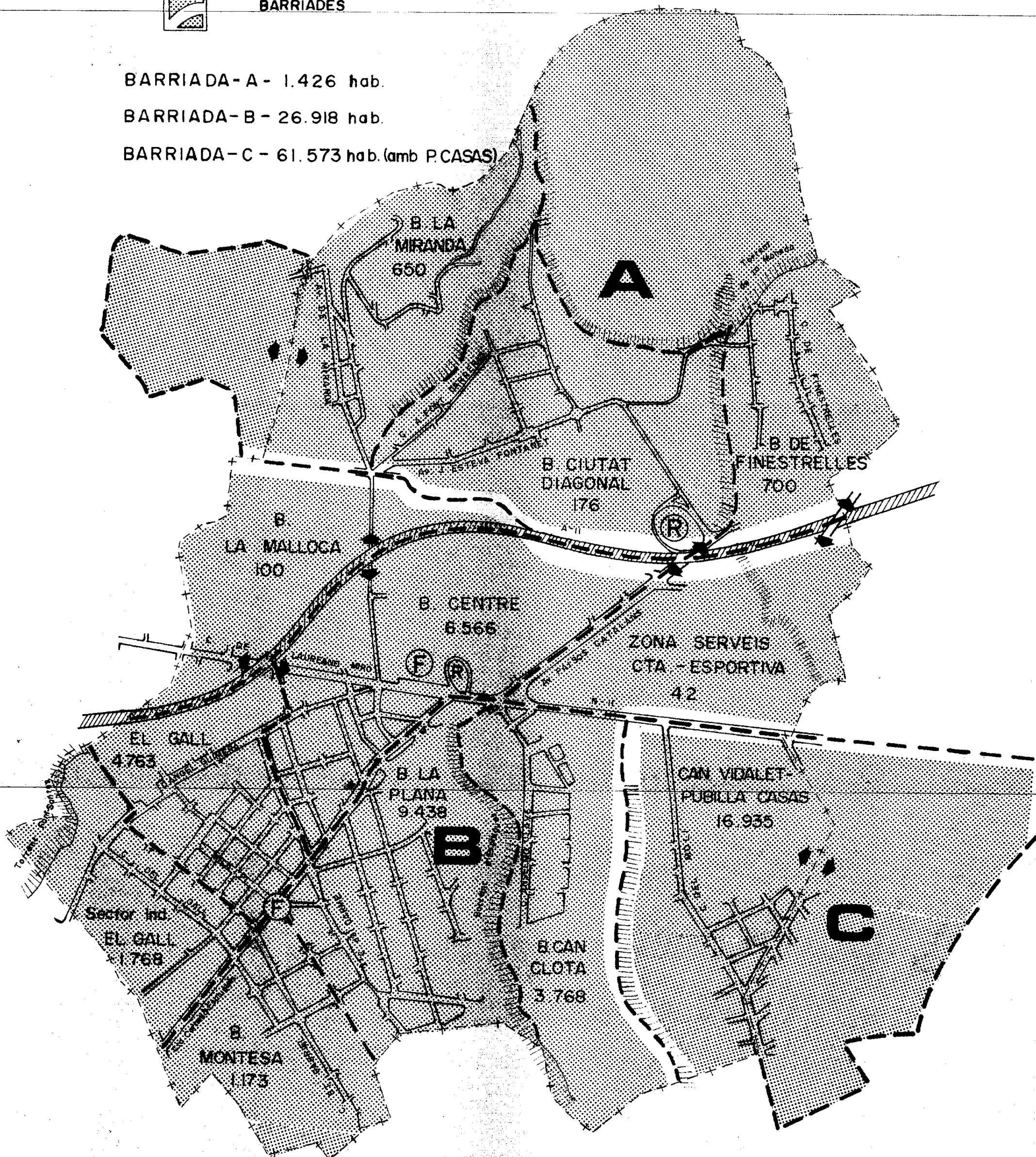


0 100 200 300 400 500 m.

BARRIADA-A- 1.426 hab.

BARRIADA-B- 26.918 hab.

BARRIADA-C- 61.573 hab.(amb P.CASAS)



Esplugues, ha permès la permanència de tota una sèria de buits urbans, delimitats per les zones urbanitzades i els principals torrents i barrancs. Així doncs, els barris del Gall i el seu sector industrial, han seguit aquest assentament en forma d'arc fins al límit municipal i el torrent Font Santa. La Plana i Montesa han crescut a l'altra banda de l'eix Cornellà-Esplugues, fins el Barranc d'Esplugues i, finalment, la resta de barriades, Ciutat Diagonal, la Miranda, Finestrelles, la Mallola, Can Clota i Pubilla Casas-Can Vidalet, són les barriades que estan més desconnectades del Centre, degut als fets físics i urbanístics esmentats.

5. Esplugues, doncs, està format per un nucli central, que ha anat creixent en el temps, a banda i banda de la Ctra. de Cornellà, formant tota la trama urbana dels barris del Centre, Gall, Montesa i les Planes, que és, pròpiament, la part més connexa i on no hi ha buits urbans importants que aïllin aquests barris. Al mateix temps, al llarg de la Ctra. de Cornellà, és on s'ha anat constituint els centres comercials, administratius i de serveis d'Esplugues. La plaça de la Sardana, ròtula que permet la relació entre els barris situats a cada costat de la carretera, és, al mateix temps, fita important d'aquest centre de serveis, doncs el mercat, les principals entitats bancàries i els comerços més importants s'han desenvolupat seguint aquesta via.

La resta de barris són un ventall de poblacions pràcticament inconnexes entre sí. Per exemple, Can Clota i Can Vidalet, estan totalment aïllats del centre. A més a més, l'autopista A-2, que travessa el municipi en sentit perpendicular als torrents, ha partit el municipi en dues unitats, de les quals, la part nord, on hi ha els barris de la Mallola, la Miranda, Finestrelles i Ciutat Diagonal, és la que ha quedat més inconnexa amb la resta del municipi. Només hi ha dos passos per sota l'autopista que emmenin a la Miranda, la Mallola i Ciutat Diagonal, quedant Finestrelles totalment aïllada, doncs, fins ara, no tenia camí de fàcil accés per anar al Centre i la seva relació sempre ha estat amb Barcelona.

6. La tipologia de l'habitatge reafirma aquesta separació en dues meitats. En el Pla General del 53 la part nord d'Esplugues, més amunt de l'autopista, va quedar qualificada de Ciutat-Jardí. Per això, els barris de la Miranda, la Mallola, Ciutat Diagonal i Finestrelles, són agrupacions residencials d'habitatge unifamiliar aïllat, però amb notables diferències de qualitat entre ells. Ciutat Diagonal i Finestrelles, per exemple, tenen una qualitat d'urbanització i en l'habitatge que no tenen la Mallola i la Miranda (soldat amb la zona ciutat-jardí de St. Feliu de Llobregat). Finestrelles està experimentant un procés de canvi, doncs, s'hi estan construint blocs aïllats de tres plantes, d'alta qualitat. La part sud de l'autopista A-2, té una homogeneïtat en la tipologia de l'habitatge, de blocs entremitgeres de planta baixa i 5 plantes, que es repeteix, pràcticament, en totes les barriades exceptuant dues zones situades entre la N-II i l'autopista. Una d'aquestes era l'antic nucli d'Esplugues format per masies i un entorn verd d'alta qualitat; i l'altra, una zona qualificada d'esportiva, però on, en aquests moments s'hi localitzen una sèrie de tallers i de serveis per l'automòbil. A la resta de barris, fins i tot als més desconnectats, que són Can Clota i Can Vidalet, la tipologia és la mateixa. El darrerament esmentat està totalment soldat amb el barri de Pubilla Casa de l'Hospitalet.
7. La indústria queda localitzada a la continuació de la trama urbana del barri del Gall, fins al límit municipal amb St. Joan Despí, amb la zona industrial del qual està pràcticament soldada. El sector industrial del Gall té una bona qualitat d'urbanització i s'assentà seguint el gran eix de la Ctra. de Cornellà i un dels primers carrers d'Esplugues, que és el carrer Àngel Guimerà. Queda una petita part industrial en el barri de Montesa, que rep el seu nom per la ubicació de la fàbrica de motocicletes Montesa, i que ja està tocant al barri de St. Ildefons, de Cornellà.

1.2. DELIMITACIÓ DE BARRIS

8. Les barreres físiques i urbanes i els grans buits urbans, permeten delimitar els barris de Can Clota, Can Vidalet-Pubilla Casas, la Miranda, Ciutat Diagonal i Finestrelles.
9. Els factors històrics i de creixement residencial, a partir de la xarxa bàsica estructurant (N-II i ctra. a Cornellà) definiren en un primer moment, el nucli urbà del nou Centre d'Esplugues, al qual s'han anat agregant a banda i banda d'aquests dos eixos, els barris del Gall i el seu sector industrial, les Planes i Montesa.
10. Per últim, els buits urbans i les barreres de l'autopista i la N-II, han configurat els barris de la zona esportiva (pràcticament sense població) i la Mallola, molt poc habitat, ja que encara és terra de conreu amb masies. Actualment, s'està definint un Pla Parcial per reconvertir-ho a zona residencial d'habitatge unifamiliar aïllat.
A grans trets, els barris definits amb aquests criteris corresponen a les unitats utilitzades pels serveis municipals. Així, els seus cinc districtes no tallen cap barriada històrica o de nou assentament. Hom troba 8 barris de menys de 5.000 hab., 2 entre 5.000 i 10.000 hab. i un de més de 10.000 habitants.
11. En els seus estudis, el Pla Especial d'Equipaments de la Corporació Metropolitana de Barcelona, va definir quatre barris que presenten límits diferents dels d'aquesta proposta, ja que, en el present estudi s'identifiquen 12 barris i, en canvi, en les 4 unitats de l'estudi de la C.M.B. es fan difícils agrupaments d'alguns d'aquests barris que ací es defineixen. Per exemple, el barri 3 de la C.M.B. agrupa la meitat del Centre, el Gall i el seu sector industrial, les Planes i Montesa. En el 4, en canvi, no queda justificada la inclusió de Can Clota amb



LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL
D'EQUIPAMENTS (C.M.B. 1980)



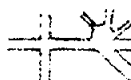
$\bar{x} - 1/2\sigma$



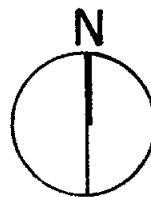
$\bar{x} - 1/2\sigma < x_i < \bar{x} + 1/2\sigma$



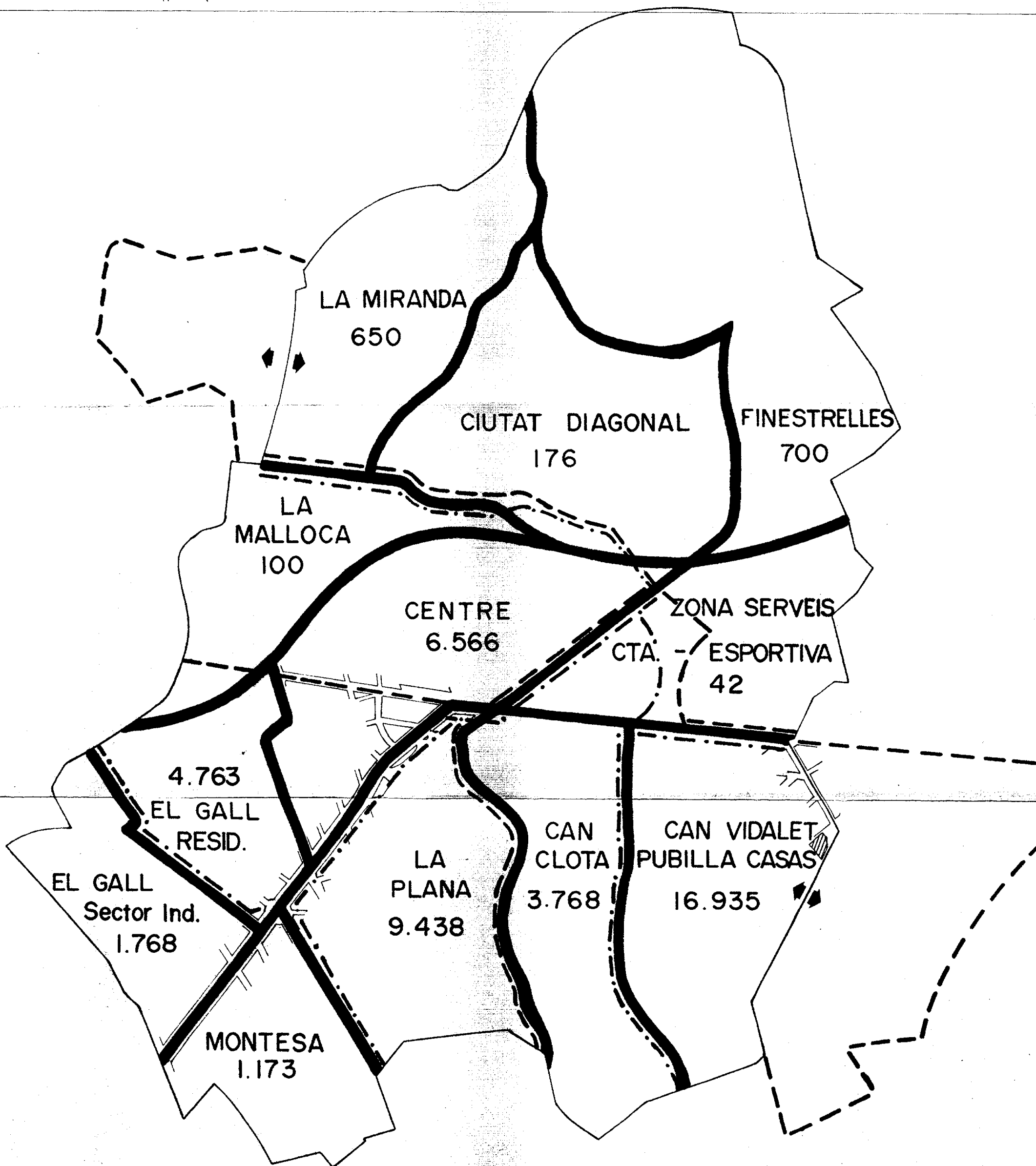
$x_i > \bar{x} + 1/2\sigma$



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS



0 100 200 300 400 500 m.



Can Vidalet, si es tenen en compte les barreres físiques (Torrent de Can Clota) i les futures barreres, com serà el pas del segon Cinturó de Ronda entre ells.

1.3. CARACTERÍSTIQUES DEMOGRÀFIQUES

12. A Esplugues, l'estructura d'edats presenta una gran homogeneïtat en tot el municipi, i la majoria dels barris tenen una similar població de vells. Els barris del Gall, Can Clota, Can Vidalet, la Mallola i Finestrelles, tenen percentatges de vells igual a la mitjana del municipi amb valors que oscil·len entre 4 i 5.5 per cent. Can Clota i Can Vidalet són els que tenen el percentatge més petit (4 per cent). Després, sobresortint per damunt de la mitjana del municipi, es troben els barris del Centre i les Planes, primers assentaments en el temps, on s'hi troba un percentatge més elevat de vells, juntament amb els nuclis residencials de ciutat-jardí de Ciutat Diagonal i la Miranda. En el Centre és on viu el percentatge més alt de la població autòctona d'Esplugues. Queda el barri de Montesa com el lloc on la població jove té més alt percentatge.
13. L'estructura socio-professional mostra similituds amb l'anterior indicador. És en els barris de la part nord (Ciutat Diagonal, la Miranda, Finestrelles) i del Centre on es troba el percentatge més elevat de professionals dirigits. El barri del Centre està rodejat pels barris de les Planes, el Gall i Montesa, que tenen un índex molt inferior. Per últim, als barris de Can Vidalet, Can Clota i la Mallola s'hi troba el percentatge més alt de població obrera.

TAULA CARACTERÍSTIQUES SOCIO-ECONÒMIQUES PER BARRIS

BARRI	POBLACIÓ DE DRET				CREIXEMENT (%)		CREIXEMENT MIGRATORI 1.970-75	ESTRUCTURA D'EDATS (% s. P. 75)		PROFESSIONS QUADRES DIRECTIUS (% s. P. 75)	CODI SECCIONS CENSALS INCLOSES
	1.970	1.975	1.981	TOPE URBANÍSTICA	1.975- 1.970	1.980- 1.975		0-5 ANYS	> 70 ANYS		
Centre	3703	4527	6566	3118	22	45	453	14	6	3,6	
el Gall	3356	4316	4763	5424	28	10	624	16	5	3,29	
Sector Ind. el Gall	890	1200	1768	1508	23	60	121	15	4,5	3,08	
la Plana	3781	7250	9438	9114	91	30	3090	16	4,5	3,21	
Montesa	819	1002	1173	1259	22	17	101	16	4	3,09	
Can Clota	2714	2381	3768	4068	- 13	58	- 604	13	4	1,68	
la Miranda	465	500	650	1960	18	30	- 11	13	7,1	3,6	
Ciutat Diagonal	35	150	176	588	85	76	61	12	7	3,33	
Finestrelles	550	600	700	2352	+ 9	40	- 105	12	6,9	3,66	
Vidalet-Pubilla Casas	13400	14977	16935	25.585	11	13	237	13	4	3,01	
Zona Esportiva Ctra.	8	15	42	-	87	80	6	10	7	-	
la Mallola	30	50	100	146	66	100	17	14	5,5	-	
TOTAL	29472	38568	46079	68340	31	18	5898				

FONTS : Estadística Municipal 1.970-1.975-1.981 (provisional)
 CIDC- C.M.B. Exploració del Padró de 1975 per seccions censals
 C.M.B. Estudis del Pla Especial d'Equipaments (P.E.E.) 1.980
NOTA : Les dades d'estructura d'edats i de professions corresponen als barris del P.E.E. 1980 (vegeu plano)

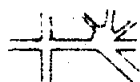
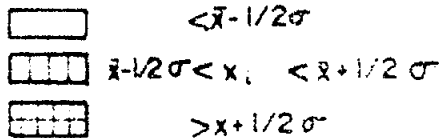
PROPORCIO MAJOR DE 70 ANYS



LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

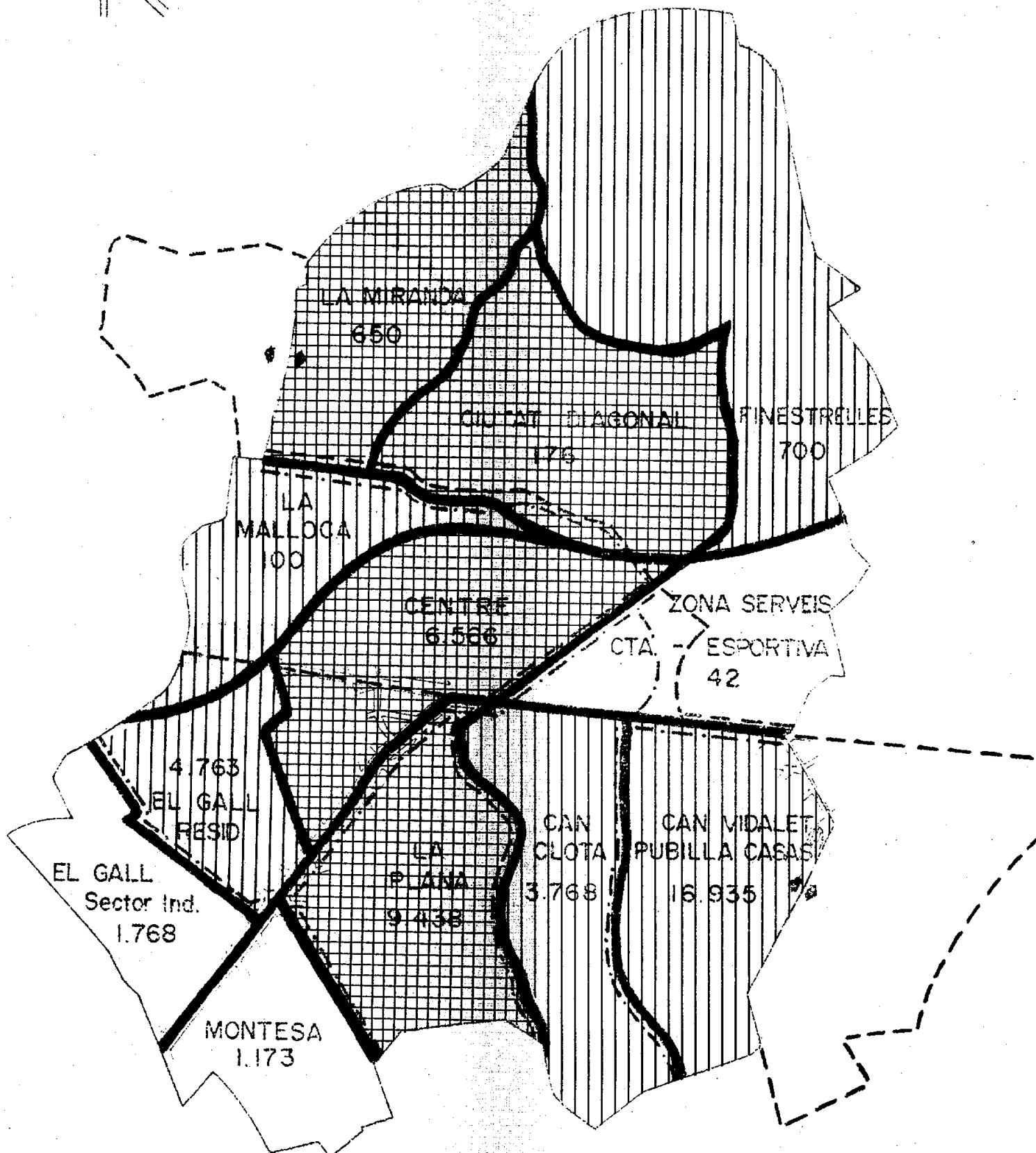
LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL
D'EQUIPAMENTS (C.M.B. 1960)



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS



0 100 200 300 400 500





LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.B. 1960)



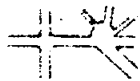
$< \bar{x} - 1/2\sigma$



$\bar{x} - 1/2\sigma < x_i < \bar{x} + 1/2\sigma$



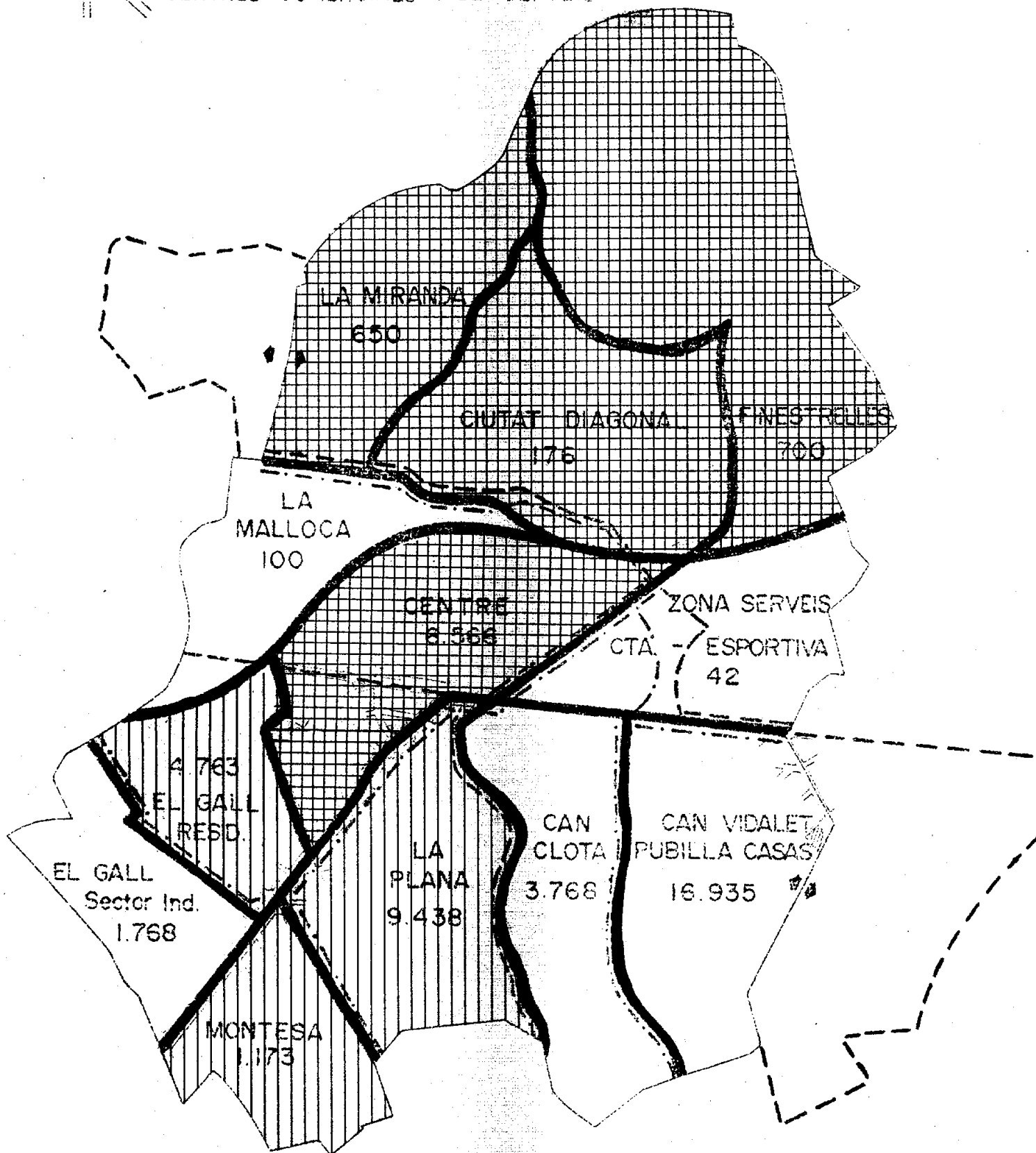
$> \bar{x} + 1/2\sigma$



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS



0 100 200 300 400 500



1.4. DEFINICIÓ DE BARRIADES

14. A Esplugues, l'homogeneïtat socio-econòmica del centre comercial, administratiu i de serveis, les barreres físiques i el relleu, permeten identificar tres grans barriades. Una per sobre i dues per sota l'autopista. La barriada nord o A, comprèn els barris de la Miranda, amb la part residencial de St. Just, Ciutat Diagonal i Finestrelles (amb una població de 1426 hab.) aquest últim amb tendència a Barcelona, on segurament s'ha d'incloure. La seva homogeneïtat socio-econòmica i les barreres que la separen d'altres sectors la defineixen sobradament. Encara que per raons de servei i de relació sigui totalment dependent del Centre.

Dues barriades queden clarament diferenciades per sota de l'autopista. Barriada del Centre o B (26.876 hab) (inclou els barris de Centre, la Mallola, el Gall, sector industrial el Gall, la Plana, Montesa i Can Clota; aquesta última que està totalment separada d'aquesta àrea, per la riera d'Esplugues, on està també de Can Vidalet per la Riera de Can Clota, tenint la seva relació mitjançant la N-II cap el Centre, única relació possible entre aquest barri i els altres. Queda la zona esportiva, sense població, molt deslligada de tots els altres barris, però que s'haurà d'incloure en aquesta barriada.

Finalment, per la seva separació física del Centre (torrent de Can Clota i el futur segon Cinturó de Ronda), amb la trama urbana totalment soldada amb el barri de Pubilla Casas, el barri de Can Vidalet, ambdós hauran de configurar una sola barriada. Amb unes característiques socio-econòmiques similars i una disposició geogràfica que permet diferenciar-los de la resta de barriades. Aquesta barriada C, té una població de 61.573 hab. essent una de les barriades de més densitat per km². d'aquesta zona del Llobregat.

<u>Barriada A</u>	la Miranda	650 h.	
	Ctat.Diagonal	176 h.	
	Finestrelles	700 h.	<u>1.426 h.</u>
<u>Barriada B</u>	el Centre	6.566 h.	
	la Mallola	100 h.	
	el Gall	4.763 h.	
	S.Ind. el Gall	1.768 h.	
	Montesa	1.173 h.	
	la Plana	9.438 h.	
	Can Clota	3.768 h.	
	Z.Esportiva	42 h.	<u>26.918 h.</u>
Barriada C	Can Vidalet	16.935 h.	16.935 h.
	+ Publilla Casas	<u>44.638 h.</u>	
		61.573 h.	
TOTAL ESPLUGUES			46.079

2. CORNELLÀ DE LLOBREGAT

2.1. MORFOLOGIA I ESTRUCTURA URBANA

1. L'estructura viària de Cornellà de Llobregat és formada per dos eixos principals que s'uneixen perpendicularment: la carretera de Barcelona a Sta. Creu de Calafell (carrers Rubió i Ors i la carretera de l'Hospitalet), també anomenada de la Bordeta, eix de l'antic poble-camí, i la carretera de Cornellà a Fogars de Tordera (carretera d'Esplugues). El primer d'aquests vials articula tot el sector meridional del municipi (Barris: Centre, Riera, Famades, Solanes i Almeda) mentre que el segon ha promogut, a banda i banda, el creixement dels barris situats al sector septentrional de Cornellà (el Pedró, la Gavarra i Sant Ildefons). Aquest últim eix constitueix el principal connector entre la zona plana i la muntanya de la ciutat en salvar la via fèrria per un túnel. Cal citar, també, com a via estructurant, la Rambla d'Anselm Clavé, que enllaça els dos eixos principals de la població, els quals es refermen com a bàsics, en ser les vies emprades el sistema de transports que relaciona els barris de la ciutat i, aquesta, amb els municipis veïns i Barcelona.
2. El terme municipal de Cornellà de Llobregat està situat com a cap de pont, a la riba esquerra del Llobregat, al Nord-oest del meandre del riu. La ciutat s'assenta al damunt dels terrenys deltaics de la plana al·luvial del Llobregat (Cornellà de Baix) i sobre un piedmont que davalla de la serra de Collserola (Cornellà de Dalt), separats per un rost que va servir com a primera localització de la ciutat. A causa de la ubicació de Cornellà sobre aquest pla inclinat que descansa en la Serralada de Marina, el terme era solcat per nombroses rieres (Torretera de la Gavarra, torrent Vidrier, la Riereta, Torrent de la Patata, etc.), les quals van modelar un relleu ondulat.

BARRIADA - A - 20.681 hdb.
 BARRIADA - B - 35.606 hdb.
 BARRIADA - C - 32.987 hdb.

SANT JOAN DESPI

Les Salives

CARRETERA DE ST. BOI

FONTISANTA

1969

EL BFAIJO

CENTRE

12.970

LA RIBERA

B. RIERA

5.657

A

Z. Industrial

EL C. S. ANSELONA MANRESA

12.074

ALMEDA

12.074

LA GAVARRA

28.518

C

B. ST. HILDEFONS

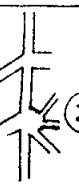
32.987

STA. ROSA

45.838

POBLACIÓ RESIDENT 1981

BARRIADES



XARXA VIÀRIA BÀSICA

LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

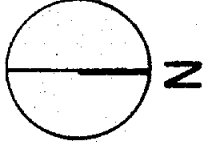
BARRI PROPOSAT

CONNECTOR

FITA

RÒTULA

0 100 200 300 400 500 m.



A Cornellà hi ha barreres internes que dificulten les comunicacions intrazonals, tals com el Canal de la Infanta i la línia fèrria de Barcelona a València, que ressegueix un bon tros del barranc, impedit la connexió dels dos sectors de Cornellà abans descrits; i el traçat dels Ferrocarrils Catalans, que dificulta les relacions entre els dos sectors d'Almeda i les dels barris Centre i Riera, relacions actualment mal ateses per l'existència de pocs passos a nivell. Tanmateix, cal tenir en compte la futura desaparició d'aquesta última barrera degut al soterrament del tren, les obres del qual són ja en procés de realització. Respecte a les barreres físiques externes, cal citar el vell terraplè de defensa de les avingudes del riu, que limita el desenvolupament urbà de Cornellà per la part meridional. Existeixen, també, importants buits urbans entre els Barris d'Almeda i de Sant Ildefons i els de Famades i Solanes. Per aquest darrer buit s'ha projectat fer-hi passar el segon cinturó de ronda, amb el qual fet aquests dos últims barris restaran aïllats de Cornellà, cosa que refermarà llur connexió actual amb l'Hospitalet, ciutat amb la que ja constitueixen un continu urbà.

La implantació industrial a Cornellà constitueix, en alguns llocs, considerables barreres que fan difícil la relació entre els barris: la localització industrial al sector sud del barri Pedró separa aquest dels barris Fatjó i Centre; la ubicació d'indústries al sector occidental d'Almeda fa de partió entre aquest barri i els de Centre i Riera.

3. A Cornellà de Llobregat hi ha tres centres urbans ben definits geogràficament, però jeràrquicament desiguals. Al casc antic es localitza el centre més important de la població, a la plaça de l'Església, lloc on és ubicat l'Ajuntament, fet que comporta una elevada concentració de tots els serveis de l'administració pública. Aquest centre urbà s'estén al llarg de la Rambla d'Anselm Clavé (aquí hi ha la major domiciliació d'entitats bancàries i financeres) i pel carrer de Menéndez y Pelayo (lloc on es troba ubicat el mercat més antic de la vila) fins arribar al carrer Rubió i Ors, on també hi ha una certa presència de bancs i caixes d'estalvis. El rol central d'aquest sector ve reforçat pel fet

de ser el lloc de màxima accessibilitat de la ciutat, com a ròtula situada en la cruïlla dels dos principals eixos estructurants (la carretera de Barcelona a Sta. Creu de Calafell i la de Cornellà a Fogars de Tordera) i en la Plaça de l'Església, que és un important distribuïdor de comunicacions (Barri de Cornellà de Dalt).

El segon Centre de la ciutat es troba al barri de la Gavarra, entorn de la plaça Marsans (aquí hi ha el segon mercat en ordre d'importància i d'antigor) i s'hi registra la segona concentració d'entitats bancàries, en nombre d'establiments, que es disposen en forma reticular (carrers de Vista Alegre, Dr. Ferran i del Padre Marchena); i paral·lela a la carretera d'Esplugues, on també s'hi localitzen aquestes activitats comercials. Aquest centre abasta, a més del barri de Gavarra, les necessitats del barri del Pedró.

El darrer centre, el tercer en ordre d'importància i de creació, es troba al barri de St. Ildefons, havent-se desenvolupat en funció de l'elevat nombre de població resident. El centre està situat a la cruïlla del carrer del Dr. Arús i de l'Avinguda de St. Ildefons, propera al mercat. Aquest centre és servit per una ròtula d'importància zonal, en ser el lloc d'unió de les vies principals de la Ciutat Satèl·lit (avingudes de St. Ildefons i de la República Argentina. A més a més de les fites esmentades (Ajuntament i mercats), cal esmentar les dues estacions dels Ferrocarrils Catalans als barris Almeda i Centre, els quals uneixen Cornellà de Baix amb Barcelona alhora que relacionen ambdós barris; l'estació de la RENFE al barri Centre i el baixador de St. Ildefons, que no estableix entre ambdós gaire relacions a causa de l'estació del ferrocarril metropolità a la Ciutat Satèl·lit qui facilita el seu accés a l'Hospitalet i Barcelona aconduint, entre d'altres moviments de població, els de residència-treball. És previst prolongar aquesta línia de metro si més no, fins el llindar entre els barris Centre i Pedró. Aquest projecte fet en funció de Barcelona, difícilment contribuirà a la modificació del sentit de les relacions internes actuals entre els barris de Cornellà.

4. Cornellà de Llobregat és una ciutat amb una funcionalitat mixta, industrial i residencial, degut al creixement metropolità de Barcelona el qual ha convertit el sòl agrícola en un espai residual. El sòl dedicat a la indústria es localitza en quatre àrees. La primera, està situada al sud del barri del Pedró, entre la Gavarra i Fatjó (Elsa, Siemens, Societat General d'Aigües de Barcelona, Nubiola i Vilumara, etc.); la segona és al sud i a l'oest del barri d'Almeda, en una zona en procés d'expansió industrial (Siemens, Forsa, Pirelli, Moltex, Butsir, etc.) en el sector limítrof amb l'Hospitalet; la tercera àrea industrial (Campsa, etc.) es localitza als barris de Solanes i Famades, i finalment, cal mencionar una darrera àrea que s'estén en terrenys dels termes municipals de Cornellà, Sant Joan Despí i Esplugues (Neirpic, Brown, Corberó, etc.).

Els terrenys dedicats a l'activitat agrícola es troben situats al sud i a l'oest del terme municipal, a la ribera del Llobregat, on encara avui sobreviuen alguns fruiterars i algunes clapes d'horta.

5. La resta del terme municipal és dedicada a la residència. Els habitatges que formen part d'aquest sector permeten una classificació en àrees segons la seva tipologia. Als barris Centre i Riera hi ha un predomini de cases antigues, baixes i entremitgeres (encara perduren algunes masies d'època moderna) que alternen amb cases de pisos de més alçada propis de les pautes arquitectòniques vigents i per satisfer la demanda residencial. En alguns sectors el nombre de pisos s'ha vist limitada gràcies a l'aprovació d'alguns plans especials que n'exigeixen la reducció per tal de respectar la tipologia del sector afectat, almenys quan a l'alçada. És el cas d'un tram del carrer Rubió i Ors, en què l'alçada ha quedat reduïda d'acord a la ja preexistent.

Al barri d'Almeda apareixen el tipus de pisos entremitgers. S'hi localitza un polígon de "vivendes protegides" entre els carrers Tirso Molina i Lleó XIII. Als barris de Solanes i Famades, en un espai mixt, dedicat, també, a l'agricultura i a la indústria, la tipologia bàsica és la de cases baixes unifamiliars. Al barri Can Fatjó, velles cases de dos pisos

es disposen, de forma arrenglerada, en un parell de carrers. El polígon de la Font Santa resta aïllat, amb alçada elevada i baixa qualitat de l'habitatge. Als barris del Pedró i de la Gavarra, apareixen, a ambdós costats de la carretera, les torretes unifamiliars de segona residència, voltades de blocs de pisos entremetgers que trenquen l'antiga tipologia de ciutat-jardí. Al sud-est de la Gavarra hi ha el polígon de Linda Vista que a nivell de construcció es diferencia dels barris adjacents, pel que podria ésser considerat barri individual. Finalment, a St. Ildefons, el tipus de construcció predominant és el polígon (és un dels d'actuació de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, dins del Pla d'Urgència Social) de força alçada, de reduïda superfície per habitatge i de baixa qualitat de la construcció cosa que aviat els ha convertit en deteriorats.

6. L'organització urbana de Cornellà de Llobregat s'ha d'entendre en relació a la seva posició dins l'Àrea Metropolitana de Barcelona. D'entre els fets que s'en deriven, n'hi ha alguns de principal importància.

1. La carretera de Cornellà a Fogars de Tordera que ha aconduït la formació d'un continu urbà amb Esplugues de Llobregat i dirigeix les relacions de la població cap a Barcelona i Pedralbes, per aquesta carretera, i a l'Hospitalet i Sants per la Nacional II. 2. L'altre eix estructurant, la carretera de Barcelona a Sta. Creu de Calafell, és la via que canalitza les relacions de Cornellà amb l'Hospitalet i d'altres municipis del curs baix del riu. Sobre aquest eix, i a l'est, van aparèixer els barris de Famades i Solanes, que conformen un continu urbà amb l'Hospitalet, restant separats per un buit urbà de la resta de Cornellà i constituint un sector extern del primer. 3. El barri Fatjó es presenta soldat a la trama urbana de Sant Joan Despí, separat de Cornellà per un buit urbà, fet que fa que es relacioni amb el municipi limítrof, on treballa la majoria dels seus residents. 4. Tant Famades i Solanes com Can Fatjó poden ser inclosos a l'Hospitalet i a Sant Joan Despí, respectivament, gràcies a llur escassa grandària poblacional.

2.2. DELIMITACIÓ DE BARRIS

7. Les barreres físiques, els buits urbans, els factors històrics i la tipologia característica permeten individualitzar els sectors dels barris Centre i Riera, ben diferenciats per l'estructura concèntrica de la trama urbana del primer i separats per la barrera que actualment constitueixen els Ferrocarrils Catalans (carrilet). En funció de l'aïllament físic hom pot delimitar els barris d'Almeda, Famades i Solanes, (els dos últims, separats entre sí, per la carretera de Barcelona a Sta. Creu de Calafell); i Can Fatjó, individualitzat del Polígon de la Font-santa, per la tipologia urbana. Resta clarament definit el barri de St. Ildefons, barri de promoció única amb una homogeneïtat social ben característica. Limítrof amb aquest, queden els barris de la Gavarra i el Pedró, separats entre sí per la carretera de Cornellà a Fogars de Tordera. Els barris definits amb aquests criteris corresponen a les unitats utilitzades pels serveis municipals: 2 barris de menys de 250 habitants, 2 al voltant de 2.000 habitants, 2 entre 5.000 i 8.000 habitants, i de 13.000 habitants i 2 de més de 28.000 habitants.
8. L'Administració municipal va delimitar sis districtes que agafen els barris definits, respectant quasi sempre, llurs límits: El districte 1 reuneix els barris Centre i Riera, el districte 2 aplega els barris d'Almeda, Famades i Solanes; el Districte 3 ajunta els barris de Font-santa i Fatjó i del Pedró; el Districte 4 coincideix amb el barri de la Gavarra, i els Districtes 5 i 6 corresponen al barri de St. Ildefons.
9. La Corporació Metropolitana definí en els estudis del Pla Especial d'Equipaments, vuit barris, els límits dels quals coincideixen quasi totalment amb els barris definits. En algun cas, les demarcacions de la Corporació consideren conjuntament més d'un barri.

LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL
D'EQUIPAMENTS (C.M.B.1980)

$< X - 1/2 \sigma$

$X - 1/2 \sigma < X, < X + 1/2 \sigma$

$> X + 1/2 \sigma$

CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS

ST. ILDEFONS
32.987

EL PEDRÓ
7.088

FATJÓ
1

1.969

FONTSANTA

LA GAVARRA

28.518

110
SOLANES

FAMADES
210

CENTRE
12.970

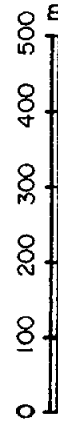
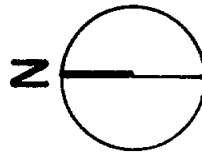
ALMEDA
2.074

RIERA
5.637

Z. Industrial

La Ribera

Les Salives



2.3. CARACTERÍSTIQUES DEMOGRÀFIQUES

10. L'estructura d'edats de Cornellà de Llobregat defineix dos sectors: un de meridional, que coincideix amb els barris de Cornellà de Baix (Centre, Riera, Almeda, Famades, Solanes, Fatjó) on s'enregistren els percentatges més alts de població major de 70 anys. No per casualitat correspon al casc antic, Centre, i als barris que es van desenvolupar cap els anys trenta, en funció de l'activitat industrial (Almeda, abans conegut per "les Barraques") de la localització residencial (Piera, no fa gaire, dit popularment "Tam-Tam") i de la construcció de segones residències (Famades i Solanes). El barri Fatjó, no obstant, presenta un percentatge inferior del número de vells, a causa de la localització del polígon de la Font Santa que aplega la major part de la població del barri de caràcter immigrant i obrera.

Un segon sector correspon als barris de Cornellà de Dalt (el Pedró, la Gavarrà i Sant Ildefons). Aquí, cal distingir-hi dos subsectors, un de central (barris del Pedró i la Gavarrà) on es localitza un primer contingent de població immigrada, i un altre de lateral (Sant Ildefons) on s'hi troba una població d'al·luvió més recent. Aquests fets justifiquen les diferències quant a percentatges de població vella, bé que aquests siguin més baixos, tant en el cas del Polígon de la Font Santa, com en el de Sant Ildefons, com correspon a una població obrera.

11. L'estructura socio-professional de Cornellà manifesta el seu caràcter de ciutat obrera, amb una mitjana municipal de 4,7 per cent de grups propietaris i directius, percentatge que a Barcelona assoleix el 12 per cent. El mapa adjunt, elaborat amb aquest indicador, mostra la concentració d'aquesta categoria professional als barris de Cornellà de Baix (Centre, Riera, Almeda, Famades i Solanes, llevat del de Fatjó, per les característiques descrites en l'apartat anterior) on els percentatges ultrapassen la mitjana municipal. Es repeteix una segona àrea

TAULA CARACTERÍSTIQUES SOCIO-ECONÒMIQUES PER BARRIS

[illegible]

PROPORCIÓ MAJOR DE 70 ANYS

LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS
 LÍMIT DE DISTRICTES
 LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL
 D'EQUIPAMENTS (CMB 1980)

$\square$ $\leq \lambda - 1/2\sigma$
 $\square$ $\lambda - 1/2\sigma < x < \lambda + 1/2\sigma$
 $\square$ $x > \lambda + 1/2\sigma$

CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS

ST. ILDEFONS
 32.987

EL PEDRO
 7.088

LA GAVARRA
 28.518

CENTRE
 12.970

ALMEDA
 2024

RIERA
 5.637

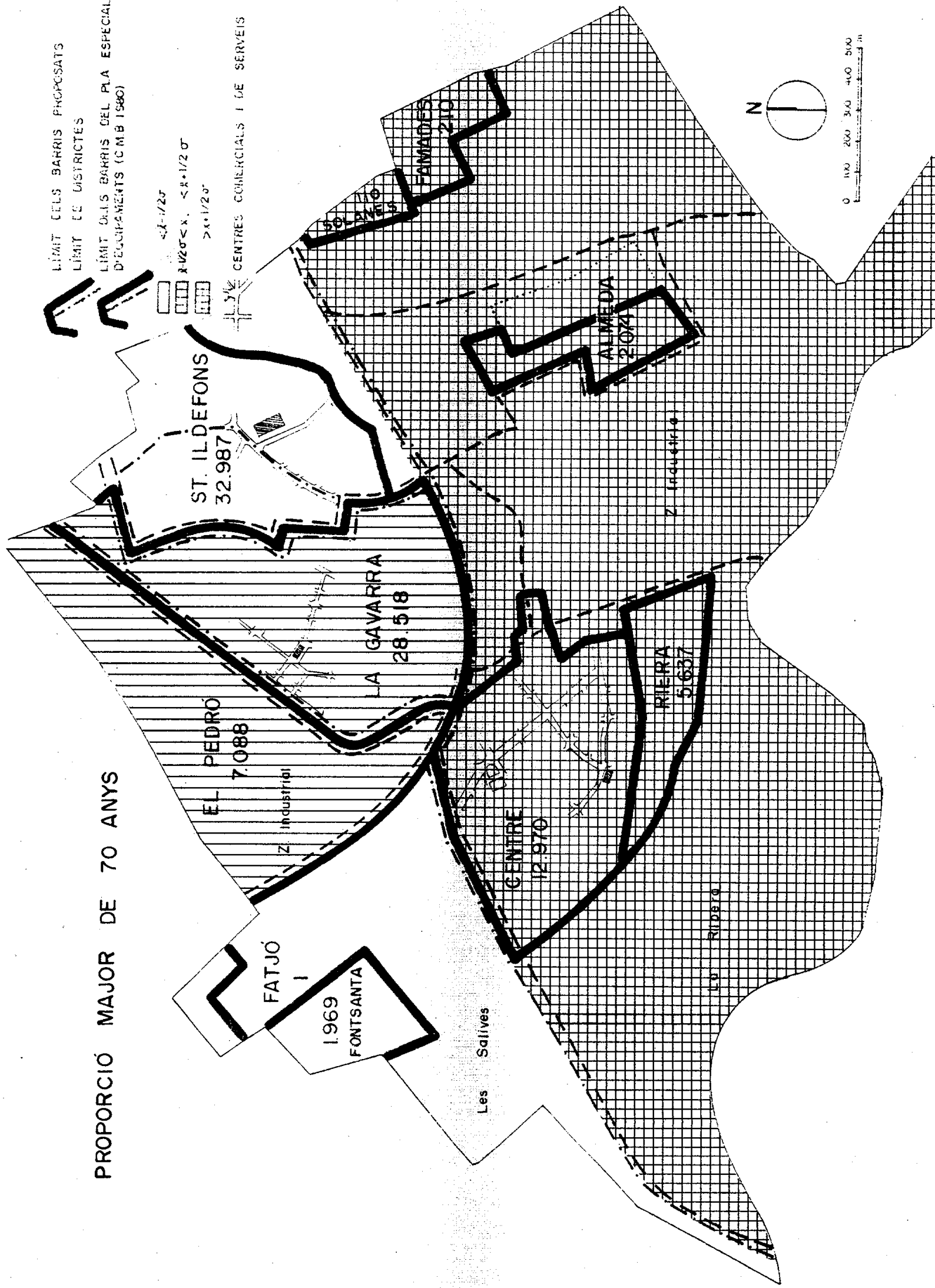
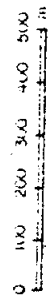
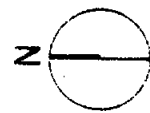
FAMADES
 210

FATJÓ

1969
 FONTSANTA

Les Salives

La Ribera

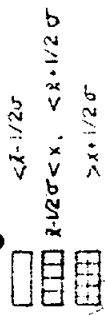


PROPORCIÓ GRUPS PROFESSIONALS DIRECTIUS

LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.B.1990)



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS

ST. ILDEFONS
32.987

EL PEDRO
7.088

FATJÓ
1.969

FONTSANTA

LA GAVARRA
28.518

CENTRE
12.970

RIERA
5.637

FAMADES
2.110

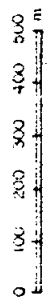
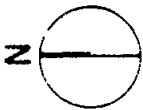
ALMEDA
2.074

Les Salives

La Ribera

Z Industrial

Z Industrial



a Cornellà de Dalt, amb dos sectors, un de central (el Pedró i la Gavarra) amb uns tants per cents més elevats, i un de lateral (St. Ildefons) que enregistra percentatges més inferiors. Tot això és degut a les raons adduïdes en parlar de l'estructura d'edats.

2.4. DEFINICIÓ DE BARRIADES

12. Les característiques anteriors han permès de definir, clarament, la barriada de Cornellà de Baix, connectada per l'eix estructurant de la carretera de Barcelona a Sta. Creu de Calafell que, en el futur, es relacionarà encara més per l'avinguda que passarà per damunt dels Ferrocarrils Catalans, una vegada acabades les obres del seu soterrament, i servida pel centre urbà que arranca de la Plaça de l'Església. Queda una segona àrea a Cornellà de Dalt, que cal dividir en dues barriades en funció de les característiques demogràfiques i socio-professionals, i d'acord amb l'existència de dos centres urbans a cada un d'ells. Queda, finalment, el barri de Font Santa i Fatjó que per raó de la seva estreta relació amb Sant Joan Despí, hom proposa de tractar conjuntament amb aquesta població. Pel mateix motiu cal unir amb l'Hospitalet els barris de Famades i de Solanes. Les grandàries poblacionals de les barriades delimitades són les següents (vegeu plànol 1)

<u>Barriada A</u> (Cornellà de Baix)	B. Centre	12.970 h.	
	B. Riera	5.637 h.	
	B. Almeda	<u>2.074 h.</u>	<u>20.681 h.</u>
<u>Barriada B</u> (Cornellà de Dalt)	B. Pedró	7.088 h.	
	B. Gavarra	<u>28.518 h.</u>	<u>35.606 h.</u>

Barriada C (Ciutat Satèl.lit) B. St. Ildefons 32.987 h. 32.987 h.

B. Fontsa i Fatjó (St. Joan Despí)	1.969 h.
B. Famades (l'Hospitalet)	210 h.
B. Solanes (l'Hospitalet)	<u>110 h.</u>
TOTAL	<u>91.563 hab.</u>

La Barriada A comprén els Districtes I (menys Famades i Solanes) -
Centre i Riera - i II - Almeda.

La Barriada B aplega els Districtes III (llevat de Fontsa i Fatjó)
- el Pedró - i IV - la Gavarra.

La Barriada C reuneix els Districtes V i VI - Sant Ildefons.

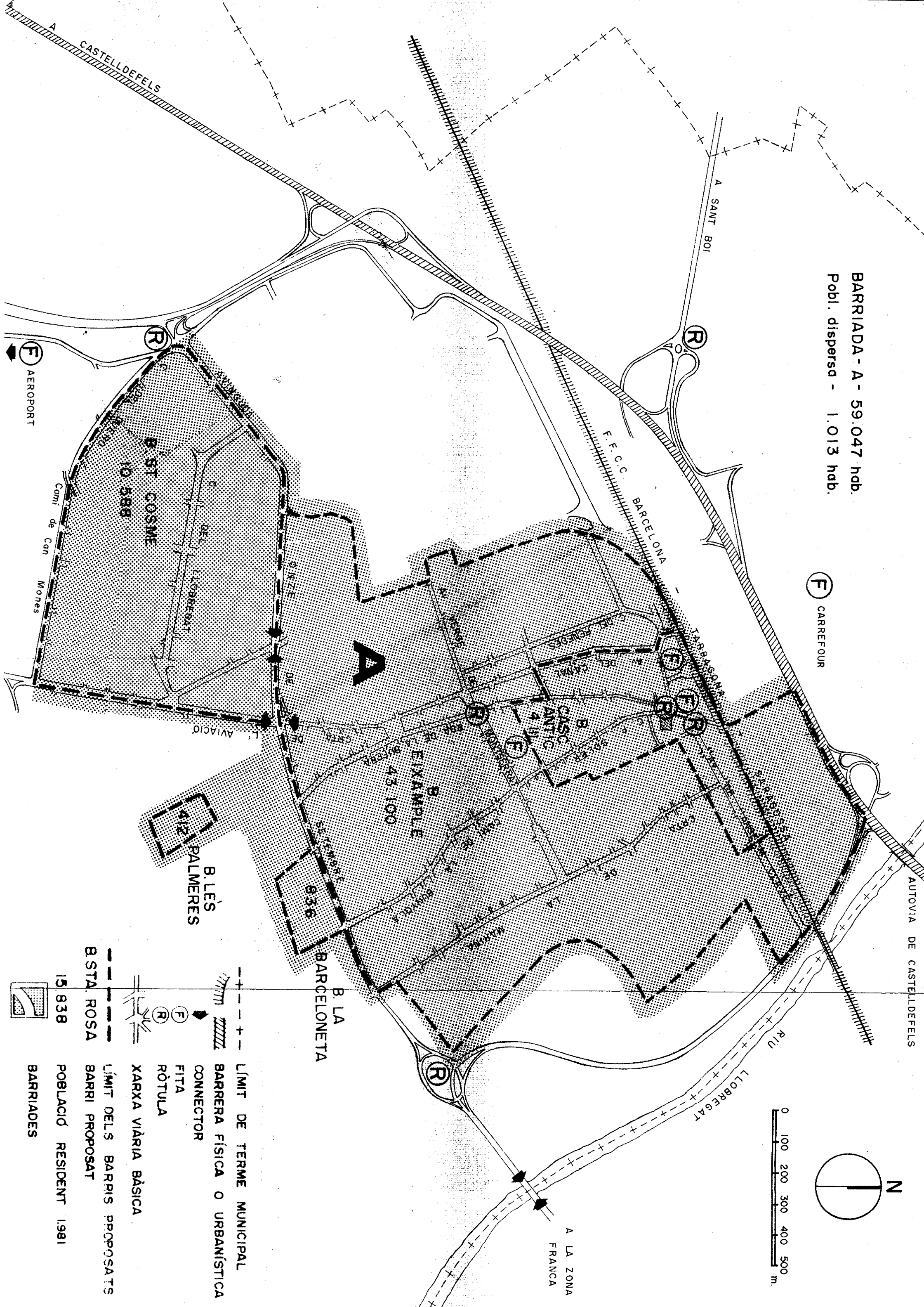
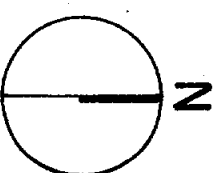
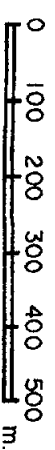
3. EL PRAT DE LLOBREGAT

3.1. MORFOLOGIA I ESTRUCTURA URBANA

1. La característica fonamental de l'expansió urbana del Prat de Llobregat ha estat el seu creixement vers el sud, fet degut tant a l'orientació de la xarxa bàsica estructurant com a les barreres que circumden la població. En una primera etapa, el Prat es va desenvolupar al damunt d'una estructura reticular, pròpia de l'antiga parcel·lació agrícola, cosa que explica la regularitat del seu traçat actual. Els principals eixos directors d'aquesta expansió són, per ordre d'importància, el vial format pels carrers Major, Jaume Casanoves i Ronda de la Bufera, noms que rep l'antiga carretera del camp d'aviació; i el vial constituït pels carrers de Ferran Puig i de Frederic Soler. Aquests dos eixos que convergeixen a la Plaça de la Vila, travessen l'avinguda de la Verge de Montserrat, via que comunica d'est a oest el sector modern de la ciutat. Els dos eixos principals, juntament amb l'avinguda del Remolar i la carretera de Marina, connecten el centre de la ciutat amb les zones perifèriques situades a ambdues bandes de l'avinguda de l'11 de setembre que tanca la població pel sud. Aquesta xarxa bàsica és completada per d'altres carrers, d'importància secundària, amb els quals conforma un tramet molt regular, fet que facilita la funció connectora de nombrosos carrers i atorga un elevat grau de cohesió al casc urbà del Prat de Llobregat.
2. El Prat està situat en la plana al·luvial del Llobregat, entre la riba dreta del riu, el traçat d'un braç seu, avui desaparegut, i del qual resta l'estany del Remolar, i la mar. Amb aquests emplaçament, mancat de barreres internes, el Prat ha esdevingut una ciutat tancada per "muralles". En efecte, totes les barreres són excèntriques: al nord, l'autovia de Castelldefels i el ferrocarril de la costa, mancats dels suficients passos a diferent nivell, amb la gran indústria que hi és localitzada al seu cantó de mar; a l'est, el riu, amb el seu terraplè de defensa i la manca d'un nombre suficient de ponts que el travessin; a l'oest, l'autovia i la carretera de l'aeroport, la construcció de la qual no va anar acompanyada d'un desenvolupament urbà, en voler preservar la

BARRIADA - A - 59.047 hdb.
Pobl. dispersa - 1.013 hab.

(F) CARREFOUR



---+---+--- LÍMIT DE TERME MUNICIPAL
||||| BARRERA FÍSICA O URBANÍSTICA
--- CONNECTOR
--- FITA
--- RÒTULA
--- XARXA VIÀRIA BÀSICA
--- LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS
--- BARRI PROPOSAT
15 838 POBLACIÓ RESIDENT 1981
BARRIADES

seva funcionalitat. L'aeroport, al sud, imposa importants condicionants al desenvolupament del Prat, en limitar l'alçada de les construccions i reduir l'espai urbanitzable en projectar la construcció d'una nova pista d'aterratge paral·lela a l'actual.

3. El Prat de Llobregat és una ciutat monocèntrica, ben definida geogràficament. Malgrat que a primera vista hom hi pugui veure dos centres, en realitat s'ha produït un trasllat de l'antic centre, situat a la Plaça de la Vila, cap el sector de l'avinguda de la Verge de Montserrat, on, d'una desena d'anys ençà, s'allargassa un centre de forma lineal. Aquest fet és degut tant al creixement urbà del Prat com a la manca d'espai al nucli primitiu. En aquesta avinguda, la de major amplària del casc urbà (30 metres), s'hi concentra el major nombre d'entitats bancàries. A la Plaça de la Vila només hi roman un nombre molt reduït de bancs i de caixes d'estalvis, ultra els serveis administratius (Ajuntament) i religiosos (hi ha una de les dues parròquies de la ciutat), així com l'únic mercat de caire permanent (se'n fa un de setmanal a Sant Cosme que abans es feia a la plaça de la Vila). Tots aquests serveis són d'elevat cost de trasllat a d'altres àrees, i és on es realitza tota l'activitat comercial del Prat: fora d'aquests dos llocs, solament hi ha una caixa d'estalvis a Sant Cosme, inaugurada fa poc. Al Prat de Llobregat cal distingir entre fites interiors i exteriors. D'entre les primeres se n'han d'esmentar dues: la Plaça de la Vila, l'accés de la qual és facilitat per una ròtula ubicada en la mateixa plaça, on s'ajunten els dos eixos estructurants de la població, i una altra, molt propera, situada a la plaça d'Espanya, on convergeixen els dos vials citats amb el carrer Major (lloc on hi ha un dels escassos passos a nivell del tren) i la Rambla d'Anselm Clavé que emmena a l'autovia. La gran concentració d'entitats de servei constitueix la segona fita, situada a l'Avinguda de la Verge de Montserrat, servida per una ròtula en la cruïlla d'aquesta via amb el carrer de Jaume Casanoves. D'entre les fites externes cal citar el Carrefour, situat al nord de l'autovia de Castelldefels, proper a l'emplaçament del futur centre direccional del Prat, que en construir-se esdevindrà un important punt de referència col·lectiu. Al mateix temps, cal

mentonar l'aeroport, al sud del nucli urbà. Respecte de les ròtules externes, s'ha d'esmentar les situades en la cruïlla de l'Avinguda de l'11 de setembre i la carretera d'accés a la Zona Franca de Barcelona, al sud-est; la de l'encreuament d'aquesta avinguda amb la Rambla d'Anselm Clavé, al nord-est, les de les sortides del Prat i de l'aeroport a l'autovia al nord-est i a l'oest, respectivament, i la de la conjunció de l'avinguda de l'11 de setembre amb la moderna carretera del camp d'aviació. Aquestes ròtules externes són les que faciliten l'entrada i la sortida al Prat de Llobregat pels quatre punts cardinals.

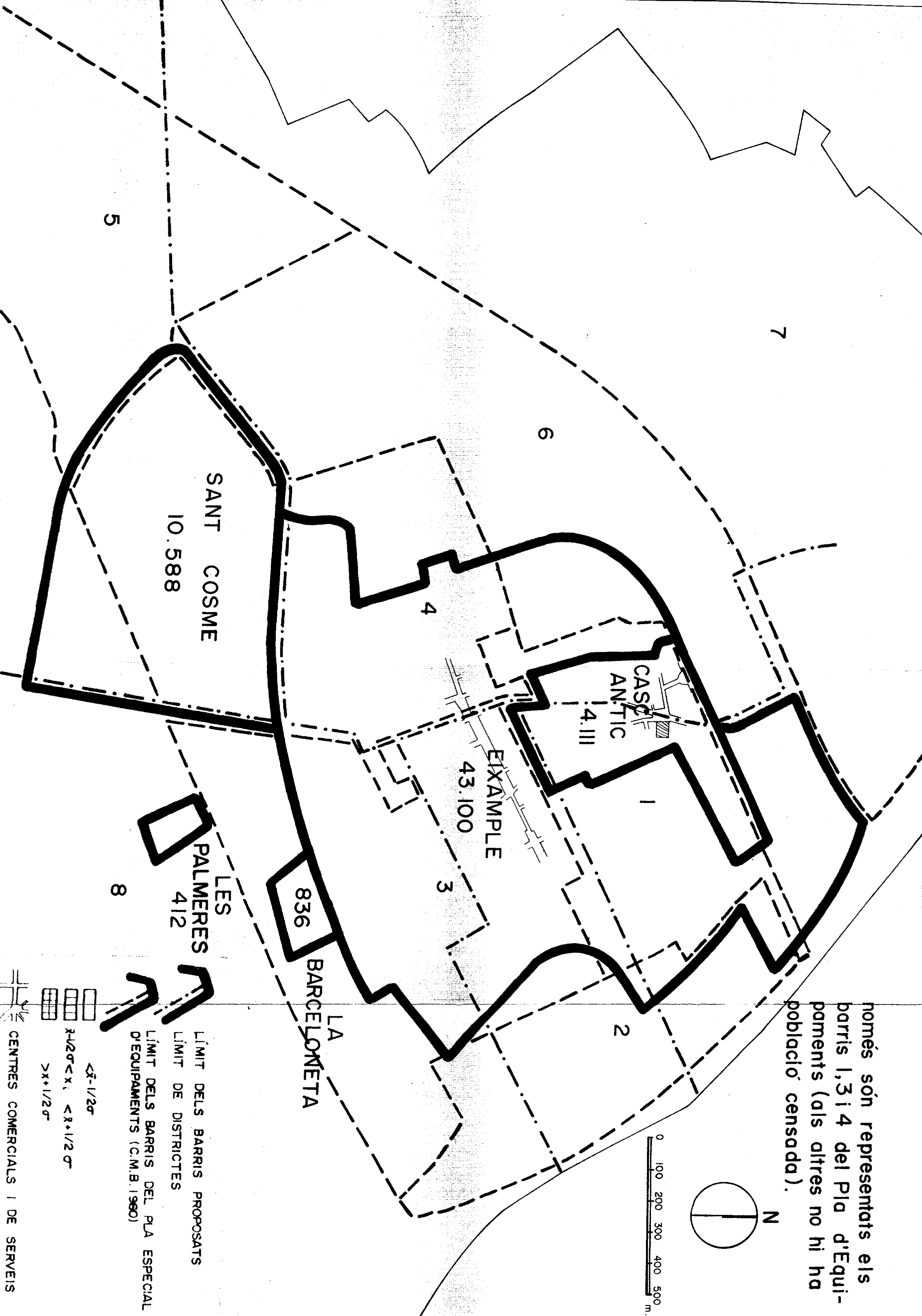
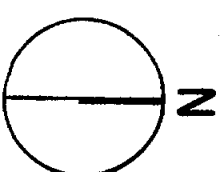
4. El Prat de Llobregat és una ciutat amb una funcionalitat mixta, industrial i residencial. En efecte, la proximitat a Barcelona, a l'aeroport i a les principals vies de comunicació va comportar la instal·lació tant de la gran indústria (hi ha més d'un centenar d'empreses, de les quals trenta-cinc donen feina a més de cinquanta treballadors) com de l'auxiliar, en un grau molt elevat, donant feina a més del cinquanta per cent de la població activa. La indústria es localitza a l'est, a la vora del riu (Torres i Hostench, Papers Pintats Sarrió, etc.), en el sector comprès entre el ferrocarril i l'autovia (la Seda de Barcelona i importants tallers de metal·lúrgia), i al nord d'aquest eix (la Paperera Espanyola), així com a la zona oest del terme on s'ubica el Polígon Industrial Manso Mateu (Sears, Kodak, Crilenka, Henninger, etc.). Aquesta implantació industrial ha envoltat la població, generant una forta immigració i l'inici d'una profunda transformació social i econòmica. Els edificis del Prat no tenen una gran alçada, a causa dels problemes de cimentació que apareixen a partir de determinat nombre de plantes, donada la poca consistència del sòl alluvial. En funció de la tipologia dels habitatges, hom pot distingir tres àrees ben diferenciades: el casc antic, format per cases baixes i entremetjeres; un eixample, construït dels anys seixanta ençà, compost per edificis entremetjers, més alts que el nucli antic, però sense assolir gran nombre de plantes; i una darrera àrea, el Barri de Sant Cosme, on apareixen cases de pisos, baixes (dues plantes), i aïllades, a causa de les limitacions imposades per l'aeroport. En aquest darrer sector és ben manifesta la baixa qualitat de la urbanització dels carrers i dels habitatges.

5. El Prat del Llobregat és, com ja s'ha dit, una ciutat tancada per "muralles" .Aquest emplaçament, doncs, dificulta la seva relació amb els municipis veïns. El Prat, només va cap a l'Hospitalet i Barcelona, a través del pont que salva el Llobregat, a l'alçada de Mercabarna. La construcció d'un centre direccional al nord de l'autovia de Castelldefels, obligarà a la instal·lació de passos a diferent nivell del tren i facilitarà les relacions del Prat amb Cornellà. És possible que aquest projecte, en dur-se a terme, comporti una important expansió urbana vers el nord en funció de la creació de nous llocs de treball, en uns terrenys que, fins ara, han estat negats al Prat de Llobregat.

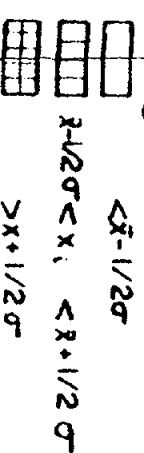
3.2. DELIMITACIÓ DE BARRIS

6. Donada la manca de barreres internes, qualsevol delimitació de barris s'ha de recolzar en la tipologia dels habitatges, en el tipus de població predominant i el seu assentament històric. Sant Cosme, situat al sud, en la perifèria de la ciutat i proper a l'aeroport, és el barri de més fàcil individualització. Es començà a construir l'any 1965, promogut per l'Obra Sindical del Hogar, dins el Pla d'Absorció del Barraquisme, fet que explica l'existència d'una població desarrelada amb un manifest caire obrer. Resta tancat per les vies que el circumden (carrer del Duero i avingudes del Remolar i de l'11 de Setembre), i ben diferenciat per la tipologia de l'habitatge, blocs de planta baixa i dos pisos (limitació imposada per les necessitats físiques del camp d'aviació) que han esdevingut aviat deteriorats, a causa de la mala qualitat de la contrucció. Sant Cosme és l'únic barri del Prat amb una palesa consciència col·lectiva, fruit dels nombrosos processos reivindicatius que li ha estat necessari endegar.
7. En funció de la tipologia dels edificis, cases antigues, baixes i entremetjeres, resta individualitzat el Casc Antic del Prat, ben delimitat pels carrers del Canal, Santiago Rusiñol, Jaume Casanovas, Navarra, St. Pere, Gaiter del Llobregat, el Centre i el Prat, per la Rambla d'Anselm Clavé i la via del ferrocarril. En aquest sector s'hi localitza majoritàriament la població autòcto-

només són representats els barris 1,3 i 4 del Pla d'Equipaments (als altres no hi ha població censada).



LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS
LÍMIT DE DISTRICTES
LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.B.1960)



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS

na, fet que comporta, tal com es veurà en el capítol següent, uns percentatges de població vella i de dirigents. Entre el Casc Antic i St. Cosme s'ha desenvolupat, recentment, un eixample, sense consciència de barri, però amb un predomini absolut d'edificis entremetgers de planta baixa i cinc plantes, fet que li otorga certa homogeneïtat, quant a morfologia urbana. Aquest sector és, en general, un barri típic d'al.luvió, on hi viu, emperò, part de la classe dirigent del Prat, en funció de la localització del centre comercial a l'Avinguda de la Verge de Montserrat.

8. A més a més, hi ha, al sud del nucli urbà, dues unitats veïnals antigues que han adquirit, gràcies a llur aïllament (són separades del casc urbà per l'Avinguda de l'11 de Setembre i limitades per terrenys agrícoles), consciència de la seva individualitat: la Barceloneta i les Palmeres, que reuneixen un nombre molt reduït d'habitants. En conjunt, el Prat de Llobregat està constituït per uns barris amb efectius poblacionals força desiguals: més de 40.000 habitants al sector del Centre, més de 10.000 a St. Cosme, aproximadament 4.000 al Casc Antic i encara no 1.500 a la Barceloneta i les Palmeres.
9. L'Administració municipal delimita cinc districtes, homogenis en quant a nombre de població, els límits dels quals respecten la integritat del barri de St. Cosme, apleguen la Barceloneta i les Palmeres en una mateixa demarcació, però, seccionen l'eixample i el Casc Antic. Fet, aquest darrer, no massa censurable, donada la manca de consciència de barri i la necessitat de definir unes entitats amb un nombre de població similar.
10. En els estudis del Pla Especial d'Equipaments, la Corporació Metropolitana de Barcelona, va definir vuit barris, dels quals només tres abasten terrenys urbanitzats, essent els altres cinc demarcacions actualment rurals. El barri 1 aplega el Casc Antic i el sector més vell de l'Eixample; i els baris 3 i 4, de població semblant, mig parteixen l'Eixample modern, incorporant el 4, el barri de St. Cosme.

3.3. CARACTERÍSTIQUES DEMOGRÀFIQUES

11. L'estudi de l'estructura d'edats del Prat de Llobregat defineix dues àrees ben diferenciades: la primera inclou el Casc Antic i el sector vell de l'Eixample residencial, amb el percentatge més alt de població vella (6.91%, mentre que la mitjana del Prat és del 3.47%); en aquesta zona hi viu la població autòctona i els primers immigrants. La segona àrea és aquella que resta per dessota la mitjana municipal, amb uns percentatges de població vella de 2.93% i del 2.26%. L'índex més baix correspon al barri de St. Cosme i al sector occidental de l'Eixample, on gairebé tota la població és immigrada, constituint, per tant, una estructura demogràfica molt jove. Al sector oriental de l'Eixample el percentatge de població més gran de 70 anys és un xic més alt, malgrat romandre per sota la mitjana municipal. Aquest fet es deu a la localització del centre comercial de la ciutat, cosa que comporta un major nivell de renda i, per tant, una menor presència de població immigrada que, malgrat tot, continua essent, de bon tros, majoritària.
12. El percentatge de quadres directius residents al Prat de Llobregat és molt baix (6.66%), la meitat de Barcelona (12%). La seva distribució espacial repeteix l'esquema de l'estructura d'edats: el tant per cent més elevat és el de l'àrea que inclou el Casc Antic i el sector vell de l'Eixample, mentre que la segona àrea, en abastar els barris amb majors índex d'immigració (St. Cosme i l'Eixample recent), dóna uns percentatges inferiors a la mitjana municipal (5.31% i 5.63%), palesant el marcat caràcter obrer de la ciutat. Cal remarcar que l'Eixample enregistra un tant per cent més alt que St. Cosme, a causa de la ubicació del centre comercial i de serveis del Prat, a l'Avinguda de la Verge de Montserrat.

3.4. DEFINICIÓ DE BARRIADES

13. Les característiques demogràfiques anteriors i la morfologia urbana han permès delimitar dues àrees ben diferenciades. Tanmateix, la manca de barreres físiques internes i buits urbans, l'existència de grans barreres externes i la presència d'un sol centre al Prat de Llobregat (ja s'ha dit que el centre situat a la Plaça de

TAULA CARACTERÍSTIQUES SOCIO-ECONÒMIQUES PER BARRIS

[illegible]

FONTS: Estadística Municipal 1.970-1.975-1.981 (provisional)

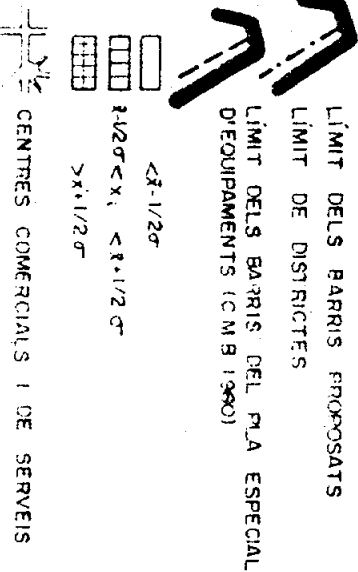
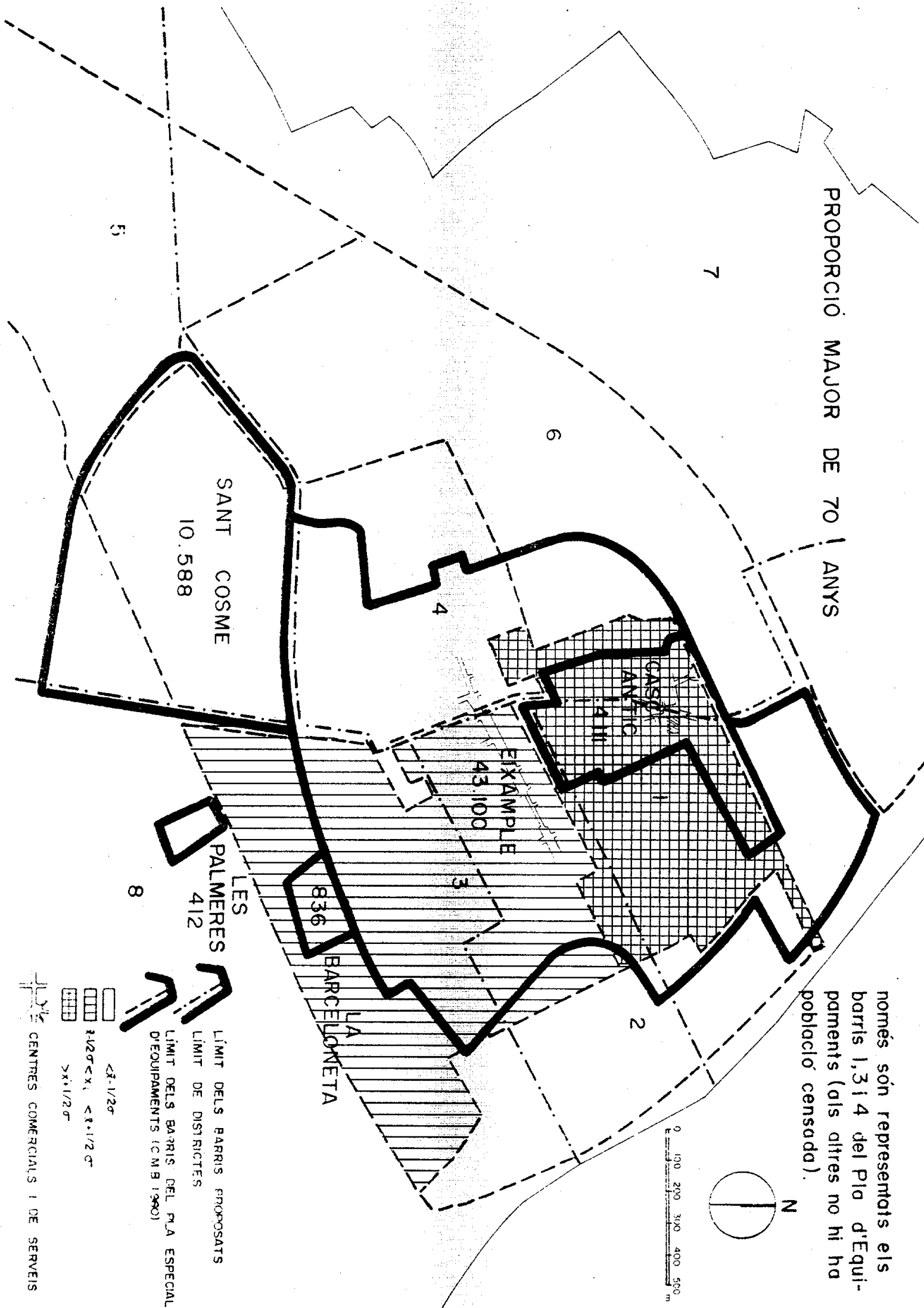
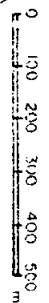
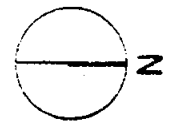
CIDC-C.M.B. Exploració del Padró de 1975 per seccions censals

C.M.B. Estudis del Pla Especial d'Equipaments (P.E.E.) 1.980

NOTA : Les dades d'estructura d'edats i de professions corresponen als barris del P.E.E. 1.980 (vegís plano)

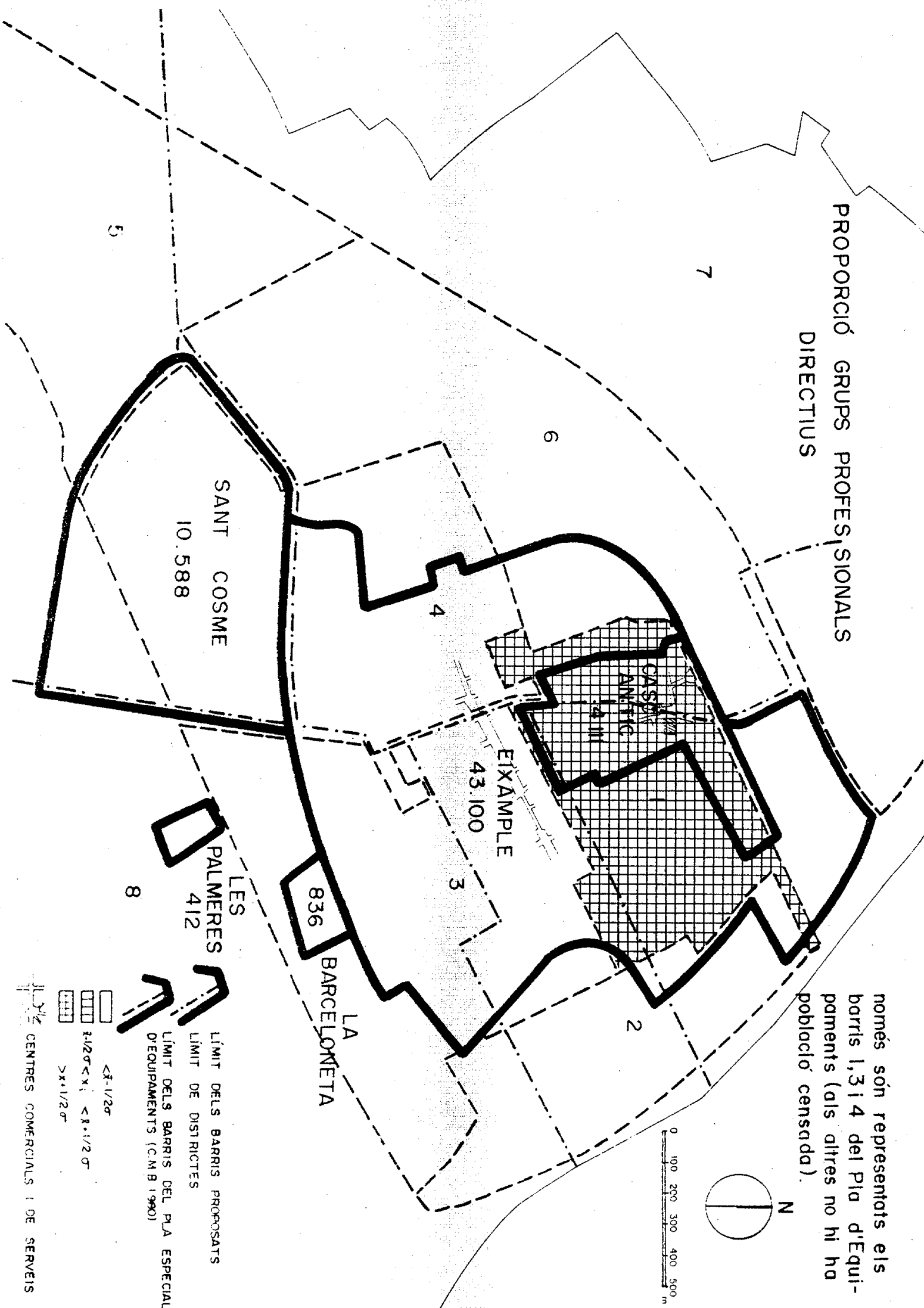
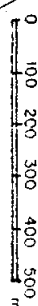
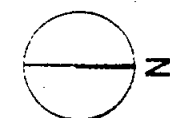
PROPORCIÓ MAJOR DE 70 ANYS

només són representats els barris 1,3 i 4 del Pla d'Equipaments (als altres no hi ha població censada).

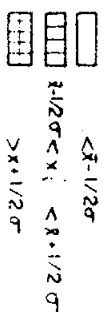


PROPORCIÓ GRUPS PROFESSIONALS
DIRECTIUS

només són representats els
barris 1,314 del Pla d'Equi-
paments (als altres no hi ha
població censada).



LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS
LÍMIT DE DISTRICTES
LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL
D'EQUIPAMENTS (C.M.B. 1990)



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS

la Vila ha sofert un desplaçament, seguint l'expansió residencial), obliga a considerar la ciutat com una única barriada que aplega tots els barris identificats. Aquesta tesi ve reforçada per la funció connectora de la xarxa estructurant, que facilita l'accés als llocs centrals des de qualsevol sector de la població.

Barriada A.

Casc Antic	4.111 hab.
Sect Eixample	43.100 hab.
St. Cosme	10.588 hab.
Les Palmeres	412 hab.
La Barceloneta	836 hab.
TOTAL	59.047 hab.

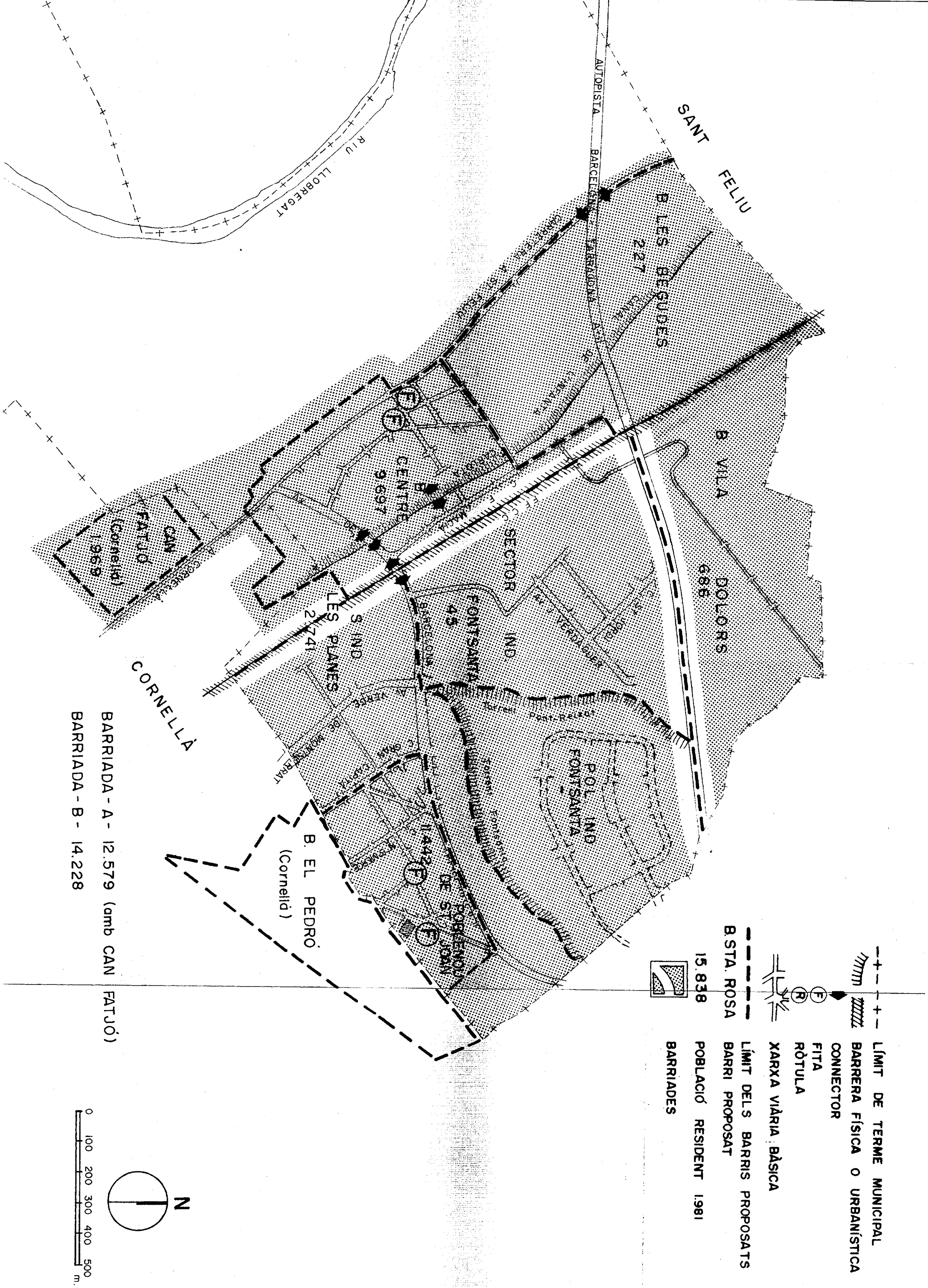
Població dispersa	1.013 hab.
-------------------	------------

EL PRAT DE LLOBREGAT	60.060 hab.
----------------------	-------------

4. SANT JOAN DESPI

4.1. MORFOLOGIA I ESTRUCTURA URBANA

1. Sant Joan Despí té diferenciades dues zones d'assentament aparegudes en èpoques diferents i que tenen estructures diverses. El poble el volta la confluència de les rieres Fontsa i Pont Reixat. L'antic Sant Joan Despí, per una banda està situat sobre la carretera de Cornellà a St. Feliu, antic eix important de comunicació fins que es construí la N-II. El dit eix serví per estructurar el nucli urbà històric, que es recolzà en aquesta carretera. D'ell surt una sèrie de carrers perpendiculars que han configurat la trama urbana de la via del Ferrocarril de Barcelona-Vilafranca, s'estén entre els dos eixos de comunicació esmentats. Els carrers, torrent Negre, Verdaguer, Vidal Olivé, etc. són la mostra significativa d'aquesta retícula, quasi ortogonal. El Canal de la Infanta, en alguns llocs, atravesa el nucli paral·lelament a aquests dos grans eixos i deixa inconnexos alguns sectors. A l'altre cantó del tren, en direcció cap a Esplugues, existeix una nova zona residencial i industrial que ha tingut l'Avinguda de Barcelona com a eix vertebrador de la nova trama urbana.
2. Les rieres de Fontsa, Pont-Reixat, Torrent Negre i Vidal Olivé, que recullen les aigües de St. Pere Màrtir i travessen el municipi de St. Just, conformen un territori de relleu accidentat que arriba fins a les terres al·luvials del Llobregat. És en aquest territori on es situà el nucli urbà de St. Joan. Cal destacar que aquesta forma en "V" originada en la confluència de les rieres de Fontsa i Pont-Reixat ha ajudat a configurar, juntament amb els eixos estructurants esmentats el nucli urbanitzat del municipi i que d'aquesta manera ha adquirit gairebé la forma de "L" paral·lela a les rieres. Tant el sector industrial com el residencial tenen com a límits per la part nord, les dues rieres; per l'oest, la ctra. de Cornellà a St. Feliu



i pel sud i est el creixement urbà dels municipis de Cornellà i d'Esplugues, condicionants del creixement de St. Joan Despí.

L'autopista A-2 ha partit el municipi en dues vessants desiguals: a la part urbanitzada important és al sud de la via ràpida; al costat nord, només hi ha una zona residencial, la del barri de "Villa Dolores".

Enmig d'aquesta "V" conformada per les rieres, ha quedat una plana limitada al nord per l'autopista, on s'ha d'instal·lar el polígon residencial Fontsa, encara en estudi, i que està ja totalment urbanitzat, però no edificat i que només té accés als de St. Feliu de Llobregat.

4. A la resta del municipi hi ha grans espais de cultiu, que s'estenen paral·lelament al Llobregat i per sobre de l'autopista A-2. Aquests buits urbans han condicionat el creixement en direcció sud, sobretot a la zona denominada les Begudes, on el carrer Vidal Olivé fa de frontera entre el sector urbanitzat i el terreny conreable.
 5. El fenomen industrial ha tingut veritable importància. Els sectors industrials de Fontsa, Sudoeste i Industrial, tots ells enclavats entre les rieres i els nuclis urbans, han constrenyit la residència, com en el cas del Poblenou-St. Joan, que està totalment envoltat per la indústria. Zones industrials mal urbanitzades, com el Fontsa, estan pràcticament colmatades, amb pocs espais lliures per a possibles noves instal·lacions.
 6. La tipologia de l'habitatge varia, en el barri del Centre, des d'una part densa amb habitatge plurifamiliar entremitgeres a la zona baixa del barri, tocant a la ctra. a Cornellà, fins a una part menys densa, amb grans "villas" que s'ubiquen pels voltants del Canal de la Infanta i de l'estació.
- El barri nou de St. Joan (Poblenou) és un eixample més petit, amb una

densitat molt elevada s'ha de pensar que una quarta part de la població viu en aquest barri. És un eixample format per habitatges entremitgeres plurifamiliars, de planta baixa i cinc plantes, amb carrers molt estrets, existint-hi, fins i tot, passatges menors, estrets, amb edificis de moltes plantes. Tot el barri, doncs, està molt degradat i és de difícil circulació, però el sentiment de barri hi és molt fort.

Resten, per últim, dues zones a l'altre costat de l'autopista, molt poc poblades: les Begudes i "Villa Dolores". La primera és totalment agrícola i la segona és una ciutat-jardí connectada amb el centre per un únic carrer, el de Joaquím Nebot, que és el que té el pas subterrani de l'autopista.

7. A St. Joan Despí hi ha dos grans centres de comerç, serveis i administratius, tots dos situats en les dues ròtules més importants de tot el municipi. En el barri del centre, junt al mercat i l'església, s'hi troba la ròtula de la Plaça de l'Església, cruïlla dels carrers que formen aquest centre de serveis (Bon Viatge, Catalunya, Torrent Negre) i que serveix de centre pels barris de Villa Dolores, les Begudes i el barri Fatjó. Aquest últim, està en el terme de Cornellà, però està totalment lligat a St. Joan Despí. En l'eixample de l'altra banda del tren (Poblenou St. Joan) s'hi troba l'altre centre de serveis, situat en les immediacions del mercat i la ròtula de la Plaça d'Espanya. Fa de centre aglutinador d'aquest barri i de les zones industrials contigües.

4.2. DELIMITACIÓ DE BARRIS

8. Les barreres físiques, els buits urbans i els grans eixos viaris permeten de definir els barris de les Begudes, Villa Dolores i els sectors industrial i residencial de Font Santa. (Aquest darrer, pràcticament sense població)
9. Els factors històrics del creixement residencial i la xarxa viària bàsica, defineixen els barris del Centre i el Poblenou de St. Joan, limitats, el primer, per la Ctra. de Cornellà i el tren i, el segon, totalment rodejat pel sector industrial de les Planes i el límit del terme municipal.
10. Queden les zones disperses de terres de conreu, paral·leles al riu i limitades, a l'est pel nucli urbà del barri del Centre. Aquestes zones no tenen població i només hi ha el barri de Fatjó, que pertany a Cornellà.
11. Aquests barris ara definits, corresponen a les unitats utilitzades pels serveis municipals i no són partits per cap districte municipal. Les poblacions dels barris definits són distribuïdes de la següent manera: 4 de menys de 5.000 hab., i entre 5.000 i 10.000 hab. i 1 de més de 10.000 hab.
12. La Corporació Metropolitana de Barcelona, en els estudis fets pel Pla Especial d'Equipaments, definí 4 grans barris, dels quals, tres, tenen població i agrupen barris definits en el present estudi: el barri 1 inclou el barri del Centre i part de les Begudes; el barri 2, agrupa el sector industrial de les Planes i el Poblenou de St. Joan. Aquests grans barris no parteixen, tampoc, els barris històrics definits en aquest estudi.

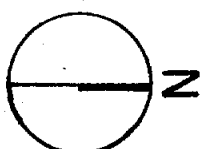
LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS
 LÍMIT DE DISTRICTES
 LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL
 D'EQUIPAMENTS (C.M.B.1980)

 $< X-1/2\sigma$
 $X-1/2\sigma < X$ $< X+1/2\sigma$
 $> X+1/2\sigma$

 CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS

VILA DOLORS
 686
 LES BEGUDES
 227
 SECTOR IND.
 FONTSANTA
 45
 POLIGON IND.
 FONTSANTA
 -

CENTRE
 9.697
 SECTOR IND.
 LES PLANES
 2.741
 POBLENOU
 DE
 ST. JOAN
 11.442



0 100 200 300 400 500 m.

4.3. CARACTERÍSTIQUES DEMOGRÀFIQUES

13. St. Joan Despí té dues gran àrees perfectament diferenciades pel que fa referència a l'estructura d'edats, àrees que tenen, com a separació física, la via del ferrocarril. La zona formada pels barris del Centre i les Begudes i Villa Dolores, té el percentatge més alt de vells de tot el municipi, amb un valor gairebé el doble (4,2 per cent) de la mitjana del municipi (2,73 per cent). Això, a més a més, coincideix amb els nuclis d'assentament autòcton, essent on resideix la població autòctona de St. Joan. A l'altra banda del ferrocarril, i tenint com a centre el Poblenou de St. Joan, hi ha una altra zona, que també comprèn el polígon industrial de Font Santa i les Planes, amb un percentatge d'1,48 per cent de vells és on hi ha la proporció més gran de joves de tot el municipi, coincidint, és clar, amb les zones residencials de més recent creació (anys 1960-65). Són barris formats per població immigrada.
14. També, en el que es refereix a les característiques professionals, es troben, aquí, les dues àrees citades en l'apartat anterior, coincidint de tal manera, que els barris de població més vella (el Centre, Villa Dolores, les Begudes) són els que tenen el percentatge més alt de professionals dirigits (11,75 per cent), quasi tant com el de Barcelona (12 per cent). A l'altra àrea passa totalment a la inversa, és la que té el percentatge més baix (4,16 per cent) de classes dirigents, coincidint, doncs, també, amb la que té major proporció de població obrera, la majoria immigrada, que per tant, és també la de població més jove.
15. Tal com succeeix en els municipis limítrofs (Cornellà, l'Hospitalet, Esplugues) en l'assentament poblacional de St. Joan ha jugat un gran paper l'assentament industrial de Barcelona i de tota la Corporació Metropolitana. St. Joan Despí, en alguns casos, té els primers volums

TAULA CARACTERÍSTIQUES SOCIO-ECONÒMIQUES PER BARRIS

[illegible]

PROPORCIO MAJOR DE 70 ANYS

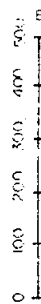
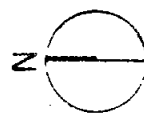
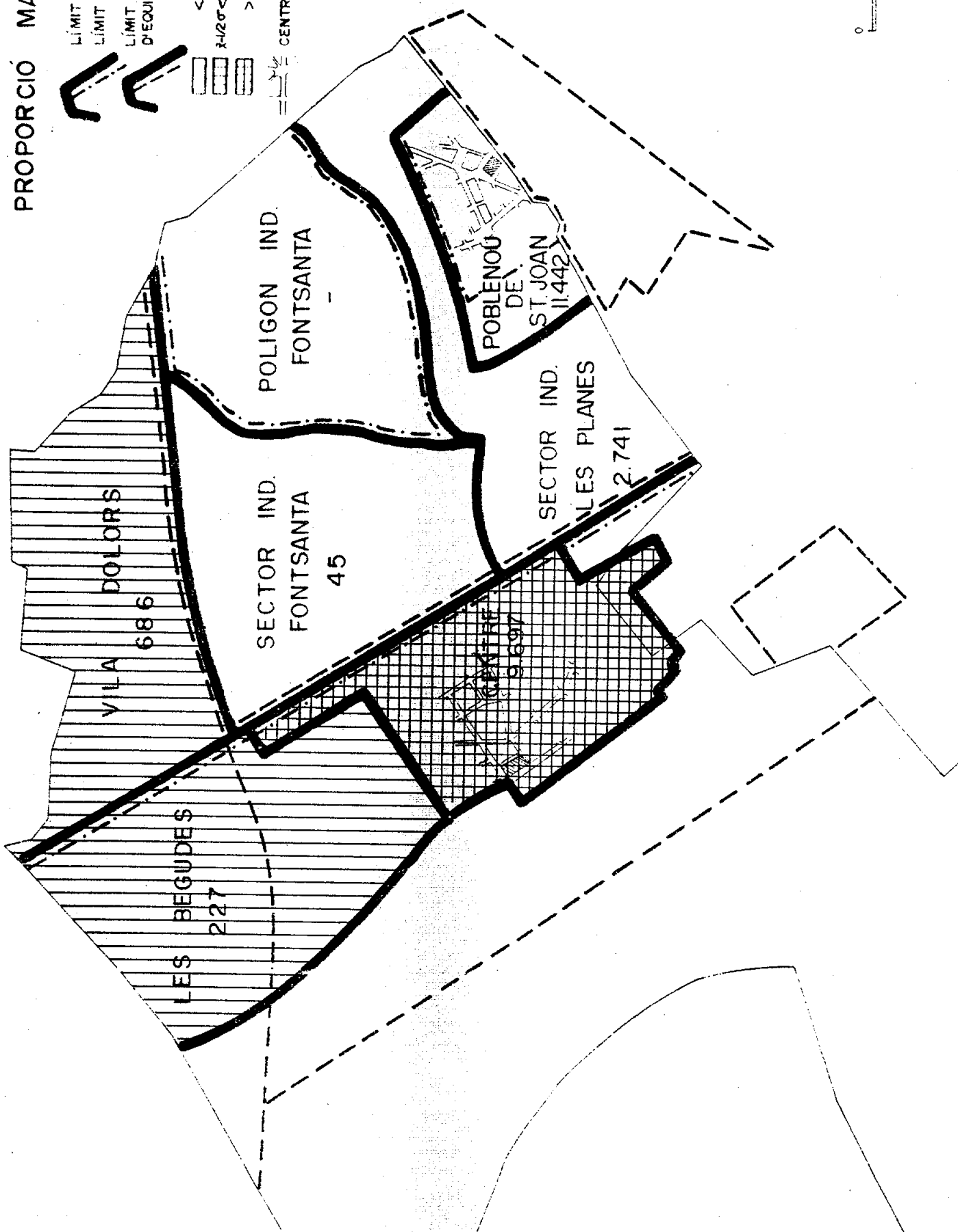
LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.8.1980)

$< \bar{x} - 1/2\sigma$
 $\bar{x} - 1/2\sigma < x_i < \bar{x} + 1/2\sigma$
 $> \bar{x} + 1/2\sigma$

CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS



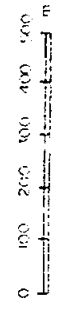
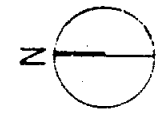
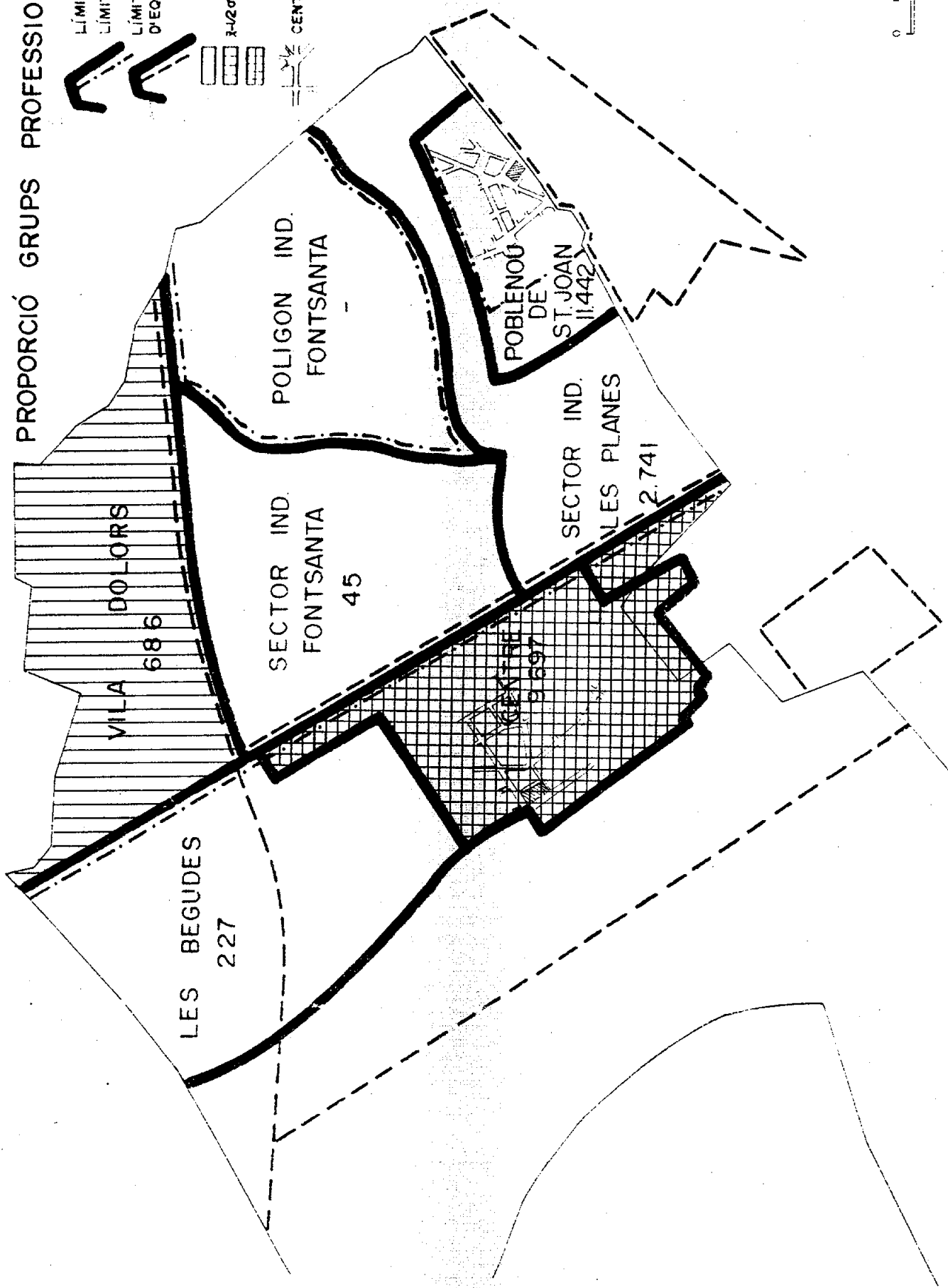
PROPORCIÓ GRUPS PROFESSIONALS DIRECTIUS

LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS
LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.B.1980)

$\bar{x} - 1/2\sigma$
 $\bar{x} - 1/2\sigma < x_i < \bar{x} + 1/2\sigma$
 $\bar{x} + 1/2\sigma$

CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS



de relacions residència-treball amb tota la zona industrial barcelonina.

4.4. DEFINICIÓ DE BARRIADES

16. Tant l'homogeneïtat socio-econòmica, com l'existència d'àrees abastades pels centres comercials, administratius i de serveis i la influència dels grans trets del relleu i la de la xarxa viària de comunicacions en la delimitació de les barriades estudiades, permeten d'identificar dues grans barriades o sectors: la barriada A, que és la més clara, quan a límits, ja que correspon a la part del centre històric de la ciutat, i a uns barris apèndixs que només tenen possibilitat de relació amb aquest centre històric. Són els barris de Villa Dolores, les Begudes i el nou barri de Fatjó, que encara que està en el terme de Cornellà, per la seva proximitat física a St. Joan Despí s'ha convertit en un barri (polígon) totalment relacionat amb aquest centre històric de serveis i administratiu.

Després, i separat de la barriada A per la via del ferrocarril, es delimita perfectament una altra barriada, B, que té com a centre el barri del Poblenou de St. Joan, que té quasi la meitat de la població de St. Joan i que està totalment voltat pels barris industrials de Font Santa i les Planes. Aquests dos últims, amb molt poca població resident, s'estructuren a partir d'aquest centre, entre les rieres i l'avinguda de Barcelona.

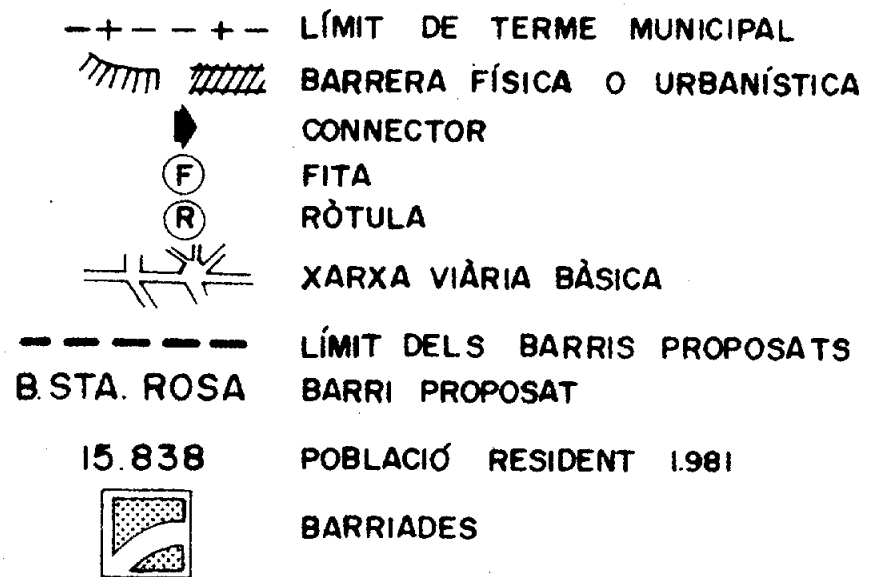
Barriada A.	Les Begudes	227 h.	
	Villa Dolores	686 h.	
	El Centre	<u>9.697 h.</u>	<u>10.610 h.</u>
	+(El Fatjó)	<u>2.060 h.</u>	<u>12.670 h.</u>

Barriada B.	Poblenou de St. Joan	11.442 h.	
	Pol. Ind. Font Santa	45 h.	
	" " les Planes	<u>2.741</u>	<u>14.228 h.</u>
	TOTAL St. JOAN DESPÍ		24.838 h.

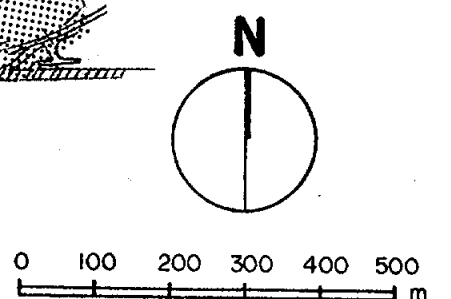
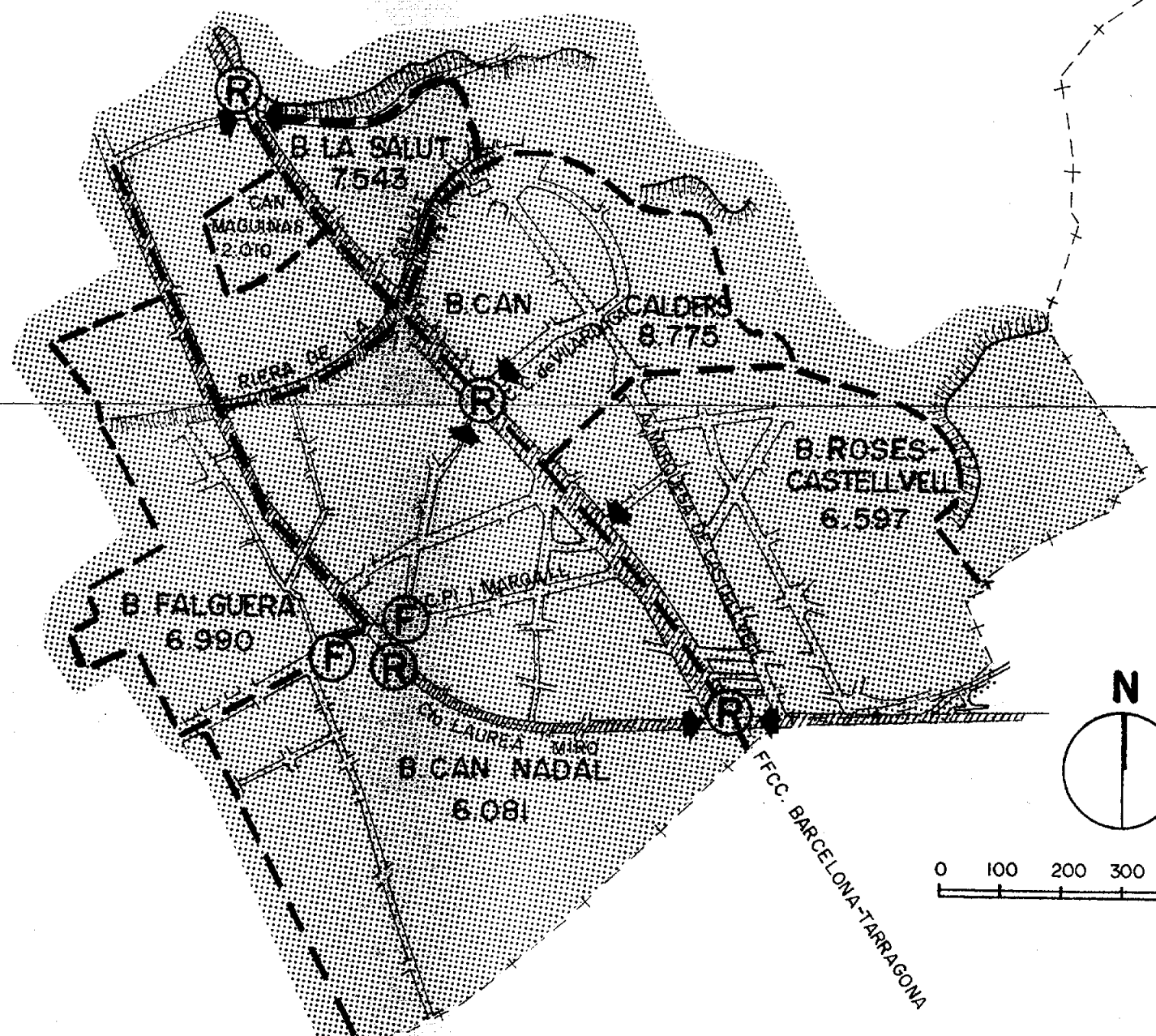
5. SANT FELIU DE LLOBREGAT

5.1. MORFOLOGIA I ESTRUCTURA URBANA

1. L'estructura viària de St. Feliu està condicionada per les barreres que representen tant la via del tren com la Riera de la Salut. Els dos eixos principals, la carretera Laureà Miró (Ctra. Nacional II), i l'avinguda Marquesa de Castellvell, formen una estructura quasi elíptica, que només és trencada per la Riera de la Salut. El primer eix, la Ctra. Laureà Miró, articula tot el sector urbà que es troba comprès entre la via del ferrocarril i les terres conreables del Llobregat. Mentre que el segon, l'avinguda de la Marquesa de Castellvell, connecta quasi tot el sector situat entre el ferrocarril i les estribacions de la Serra de Collserola, a excepció del barri de la Salut, que, per mitjà del carrer Capitán Cortés, completa l'elíptica. Cal tenir present que la comunicació entre les dues parts separades per la via fèrrea és un dels factors condicionants de la xarxa viària, doncs els punt de contacte es troben en els extrems del casc urbà. Exceptuant el pas a nivell, que relaciona el passeig de Vilardaga amb el centre comercial i administratiu. Sobre aquesta xarxa es recolza una trama urbana secundària (pssg. de Vilaardaga, pssg. de M^a de Molina, carrer de Pi i Margall) que genera i reforça connectivitats intrazonals. La importància dels dos eixos en forma elíptica és afirmada, a més a més, perquè el transport públic, tant urbà com inter-urbà, l'utilitza com a vies fonamentals de pas.
2. Sant Feliu de Llobregat està emplaçat entre les estribacions meridionals de la serra de Collserola i les terres al·luvials de la riba esquerra del Llobregat. El terme atravesat per edificacions de nord a sud, que solquen el territori. El nucli del casc urbà està situat sobre les antigues terrasses del Llobregat. A St. Feliu, hi ha una sèrie de barreres físiques, que tenen un valor desigual, però que condicionen la seva



UNA ÚNICA BARRIADA- 37.906 hab.



estructura. Sens dubte, la via del tren constitueix la barrera més important, ja que esquartera la ciutat en dos parts de difícil accés. Després, la Riera de la Salut separa els barris de Can Maguinàs i la Salut del reste del nucli urbà, produint un factor d'aïllament, agreujat, en el cas de Can Maguinàs, per l'existència d'un espai sense assentaments, entre aquest barri i la Riera de la Salut. El darrer obstacle és la Ctra. Laureà Miró, que separa el barri de la Falguera i part de Can Nadal.

3. Malgrat totes les barreres esmentades, a St. Feliu hi ha un centre comercial i administratiu clar, que s'estén a banda i banda de la Ctra. Laureà Miró i el carrer de M^a de Molina, en el barri de Can Nadal. L'emplaçament d'aquest centre és degut a la localització de l'únic mercat de St. Feliu, de l'Ajuntament de la Vila, així com del major nombre d'entitats comercials i de serveis. Aquesta posició central queda reforçada per ésser un dels llocs de màxima accessibilitat de tot el municipi amb l'existència d'una ròtula, confluència dels carrers de M^a de Molina, J. Maragall i Ctra. Laureà Miró. Només al barri de Can Calders, a l'extrem de l'avinguda Marquesa de Castellvell, hi ha una incipient concentració de botiguers i entitats bancàries.
4. St. Feliu, a l'ésser un dels darrers municipis afectats pel creixement industrial i residencial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, té una classificació de funcions que influeixen en llur estructura urbana. Així trobem que s'hi porten a terme funcions industrials, residencials i agrícoles. Les indústries són localitzades al llarg de la Ctra. Laureà Miró, més enllà dels barris de la Falguera i Can Maguinàs (Rank Xerox, Volquetes Ibáñez, Baccardí i d'altres); una segona zona, avui en decliu, és la de les antigues colònies fabrils situades a la part més meridional del barri de Can Nadal. Cal assenyalar que el Polígon Industrial de St. Just limita amb el barri de Rosas-Castellvell. Les parts residencials tenen un caire molt ben diferenciat al barri de la Salut (Polí-

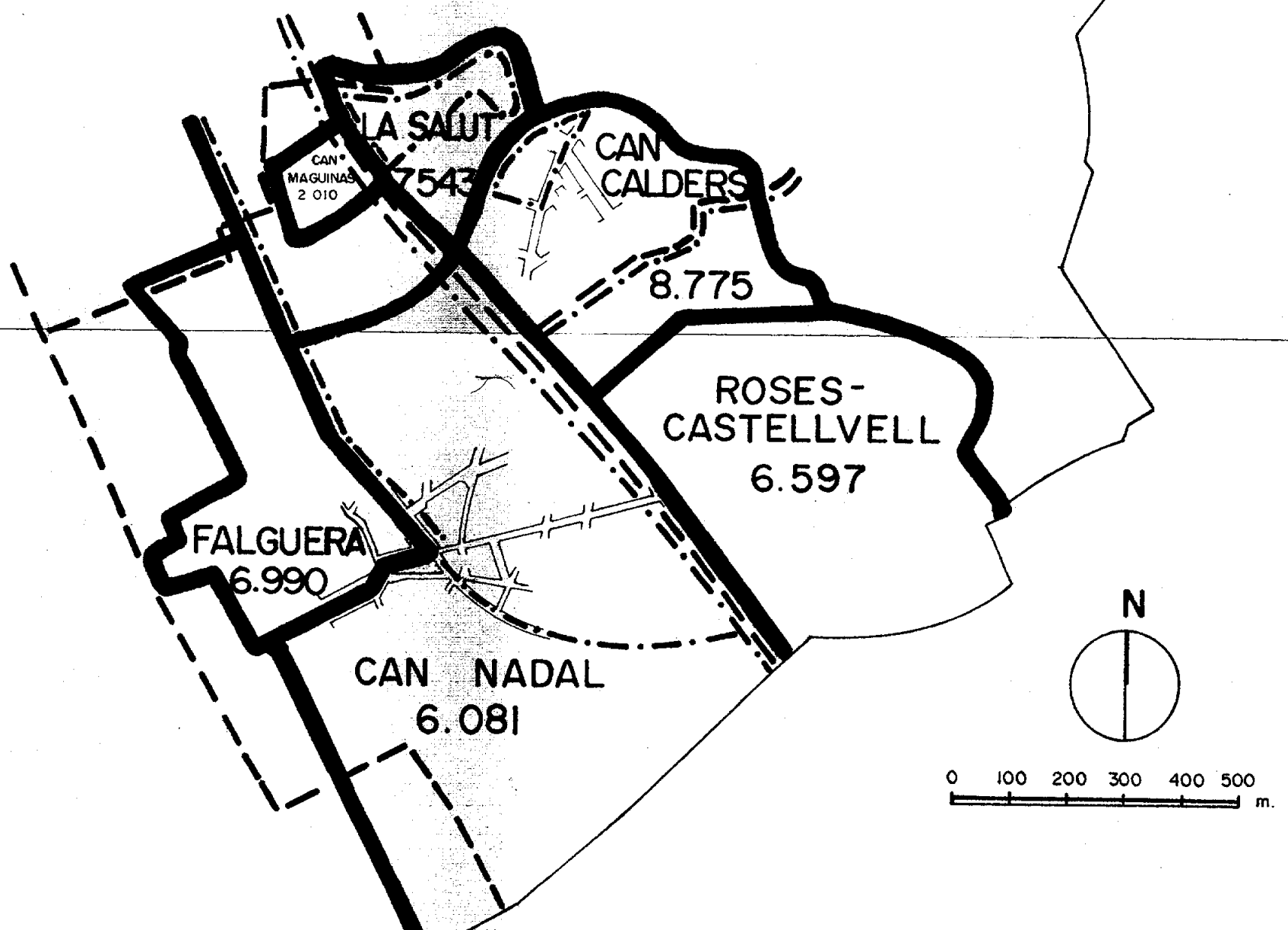
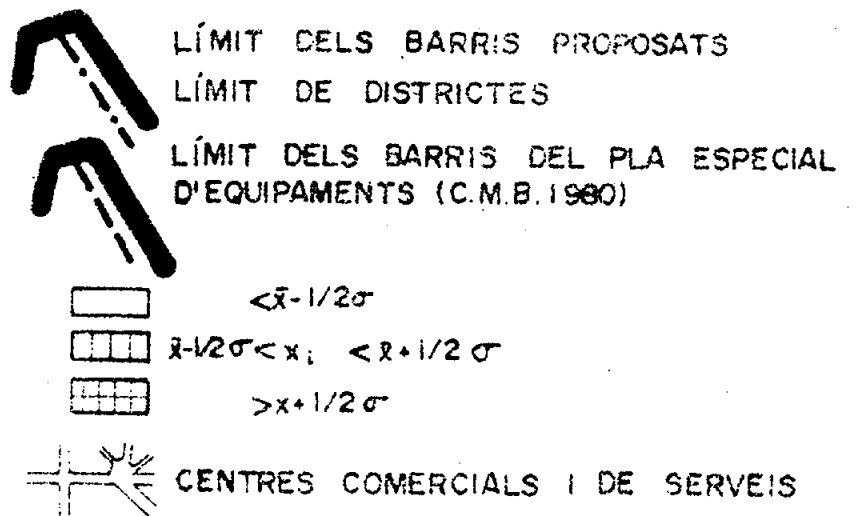
gons) i al de Rosas-Castellvell (ciutat-jardí). Les activitats agrícoles estan desenvolupades al llarg de les terres d'al.luvió paral.leles al Llobregat.

5. La tipologia de l'habitatge permet distingir una sèrie d'àrees, la primera de les quals és la constituïda pels barris de Rosas-Castellvell i part del de Calders, on existeix una combinació d'habitatge de més alçària, quan més pròxim s'està de Can Calders, de bona qualitat i amb una trama urbana més regular de tipus ciutat-jardí. La segona, és la que s'estén pels barris de la Salut, Can Maguinàs i la resta de Can Calders, on hi ha un predomini del polígon i l'habitatge plurifamiliar, entremitgeres de força alçària, de menor qualitat i de construcció més recent, amb una trama urbana més desordenada. Una tercera àrea, seria la faixa que ocupa tot el sector occidental de la Ctra. Laureà Miró, és a dir, el barri de la Falguera i part de Can Nadal, on existeix una barreja d'habitatge unifamiliar de construcció antiga, llocs de residència recent i edificis de colònies obreres, tot plegat de qualitat diversa. Es relaciona, tant amb la Ctra. Nacional II com amb el sector industrial, amb una trama urbana de difícil compenetració. Una darrera àrea, ocupada per la resta del barri de Can Nadal, o centre, que correspon a una combinació d'habitatge unifamiliar antic amb plurifamiliars més recents, entremitgeres de bona qualitat, amb una zona de tipus ciutat-jardí al barri de Can Nadal, que té un traçat urbanístic en conjunt més irregular.
6. El creixement urbà de St. Feliu, que ha trastocat la seva organització urbana, està lligat al de l'Àrea Metropolitana. El fet de que la relació amb la resta de l'Àrea es realitzi mitjançant la Ctra. Laureà Miró, que posa el municipi en comunicació, pel nord, amb Molins de Rei, i pel sud, amb St. Just, a que s'allargassi a l'entorn d'aquesta carretera, formant quasi un continu urbà amb St. Just, que és limitat pel polígon industrial de St. Just, com per l'existència de buits urbans.

La zona limítrofe amb St. Joan Despí està obstaculitzada per la presència de dos grans finques, entre la Riera de Pahisa i el límits municipal. Aquesta situació fa que encara que tendeixi a formar un continu urbà cap a St. Just mantingui una certa autonomia urbanística, front als altres municipis.

5.2. DELIMITACIÓ DE BARRIS

7. Les barreres físiques i viàries ocasionen una doble o quasi triple delimitació de barriades, si es compta la Ctra. Nacional II. Així, per un costat hi ha els barris de Can Maguinàs i la Salut, dividits entre ells per la via del tren, que tenen una tipologia d'habitatge i una trama urbana comuna, separats de la resta del nucli urbà per la Riera de la Salut. Mentre que per l'altre costat hi ha els de Rosas-Castellvell i Calders amb una tipologia i una trama urbana diferent, separats, ambdós, del centre urbà per l'obstacle de la via fèrrea.
8. El factor històric només ha donat homogeneïtat a un sector del barri de Can Nadal, que inclueix gran part del nucli antic de St. Feliu però la seva coherència morfològica és discutible, doncs la tipologia canvia substancialment d'una banda a l'altra de la Ctra. Nacional II. Per altre costat, el barri de la Falguera combina part de l'entramat antic amb blocs d'edificació recent, amb una trama urbana molt oposada.
9. L'Ajuntament ha delimitat sis districtes de valors poblacionals força desiguals, que no respecten els límits dels barris. Així, es troba que algun districte ocupa més d'un barri sencer i algun altre està dins dels límits d'un barri concret, tal com succeeix amb el Districte VI, que és una part del barri de la Salut.



10. La Corporació Metropolitana va realitzar una divisió de sis barris en les anàlisis del Pla Especial d'Equipaments, dels quals només 4 són d'interès, doncs les altres dues no tenen efectius poblacionals. Llurs límits difereixen dels assenyalats en el treball present, ja que el barri 2 ocupa els de Can Nadal i el de la Falguera; el barri 1, el de Rosas-Castellvell i part del de Calders. En qualsevol cas, totes les divisions consultades no accepten la barrera del tren com una partió fonamental.

5.3. CARACTERÍSTIQUES DEMOGRÀFIQUES

11. L'estructura per edats de la població de St. Feliu permet definir tres àrees ben diferenciades. En la primera, hi ha un percentatge de població vella superior al de la resta del municipi i que comprén tot el barri de Can Nadal i la part antiga de Falguera. A la segona, que està centrada en el barri de Rosas-Castellvell, els percentatges de població vella i jove estan molt equilibrats. Per últim, una tercera àrea s'estén pels barris de Can Calders, la Salut, Can Maguinàs i part del de Falgars. (Encara que no estigui expressat en el mapa corresponent, cal tenir en compte les edificacions recents molt diferenciades de la resta del barri). Aquesta àrea forma un anell semi-circular a l'entorn del centre de St. Feliu i té un percentatge molt més elevat de població jove, conseqüència directa de llur formació més recent i l'afluència de gent immigrada.
12. Si bé l'estructura sócio-professional de St. Feliu indica un caràcter obrer amb una mitjana de 6.61 per cent de grups directius, cal remarcar que hi ha fortes desigualtats territorials en la distribució d'aquesta composició social. La forta desigualtat territorial fa que les tres àrees assenyalades en el plànol de grups professionals directius, es puguin reduir a dues: per un costat, els barris de Can Nadal, Rosas-Castellvell i Falgars disposen d'un elevat nombre de directius, que s'incrementa al

PROPORCIÓ MAJOR DE 70 ANYS



LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL
D'EQUIPAMENTS (C.M.B. 1980)



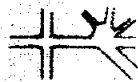
$< x - 1/2\sigma$



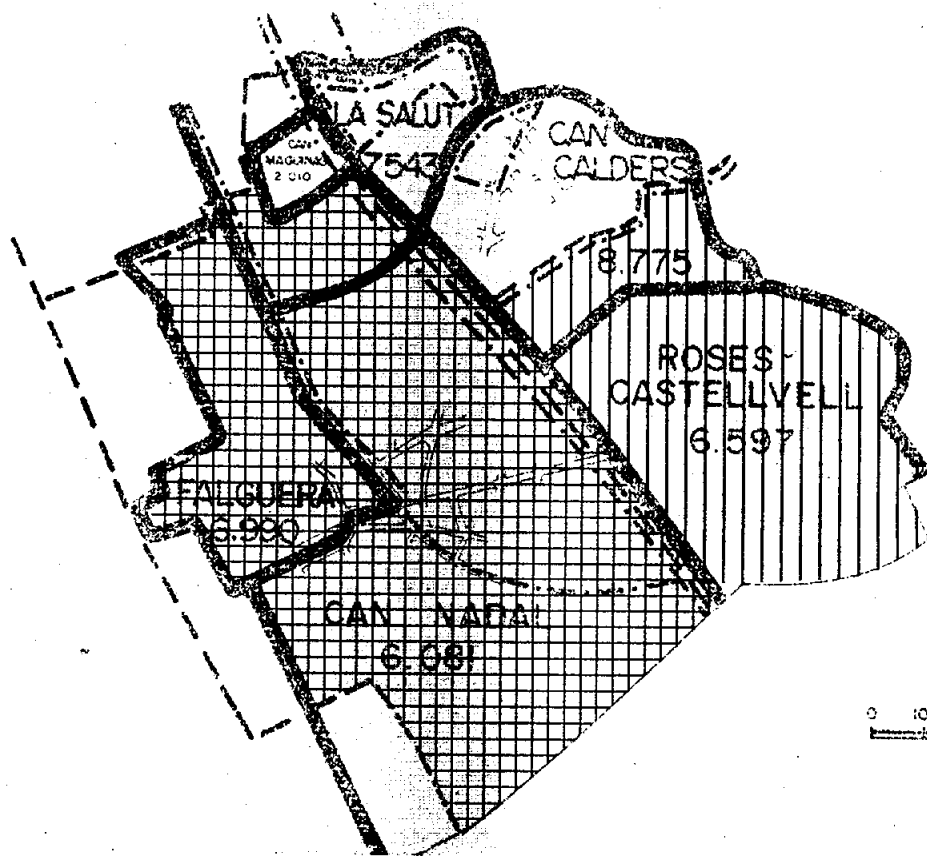
$x - 1/2\sigma < x < x + 1/2\sigma$



$> x + 1/2\sigma$



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS



0 100 200 300 400 500
m

PROPORCIÓ GRUPS PROFESSIONALS DIRECTIUS



LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.B. 1990)



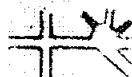
$x < 1/2\sigma$



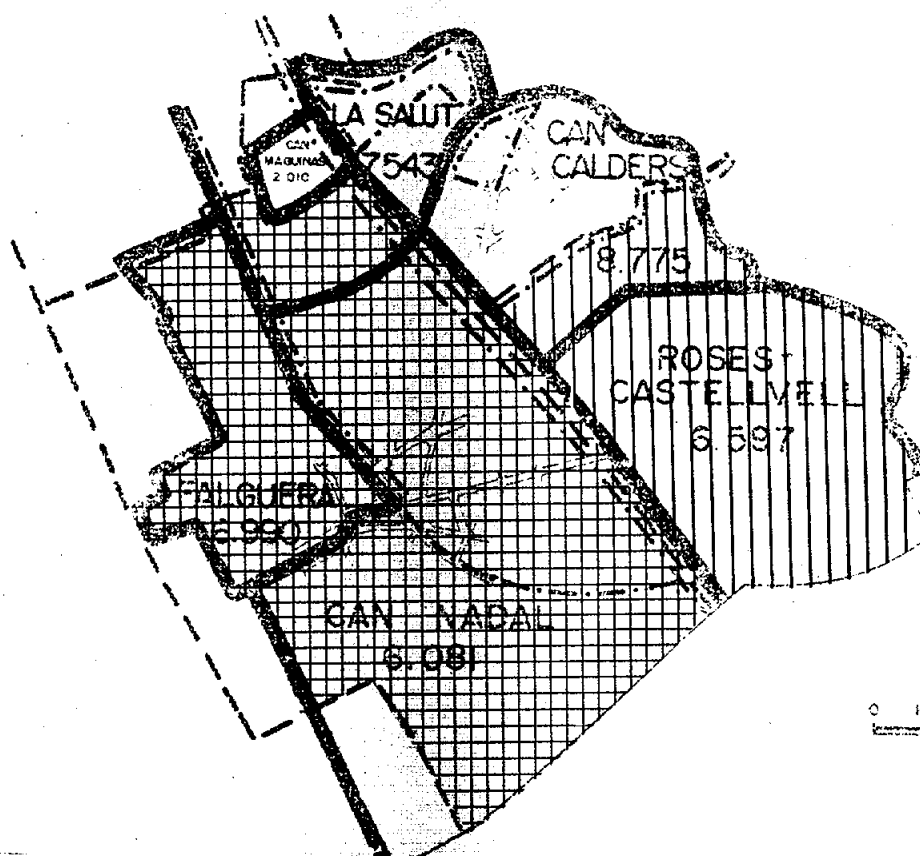
$1/2\sigma < x < 1/2\sigma$



$x > 1/2\sigma$



CENTRES COMERCIALS I DE SERVEIS



centre d'aquesta àrea; mentre que per l'altre, els barris de Can Calders, la Salut, Can Maguinàs, tenen una proporció radicalment inferior, accentuant llur caràcter obrer.

13. Malgrat les barreres físiques i viàries que parteixen Sant Feliu es poden agrupar dues àrees diferenciades, tant per llur morfologia urbana, com per la composició poblacional i sócio-professional. Així, en la primera s'hi poden agrupar els barris de Can Nadal i Rosas-Castellvell; mentre que a la segona s'hi reuneixen els barris de Can Maguinàs, Can Calders i la Salut. Falgars constitueix una zona d'intersecció entre ambdúes àrees que per la centralitat de Can Nadal hauria d'ésser inclosa en la primera àrea.

5.4. DEFINICIÓ DE BARRIADES

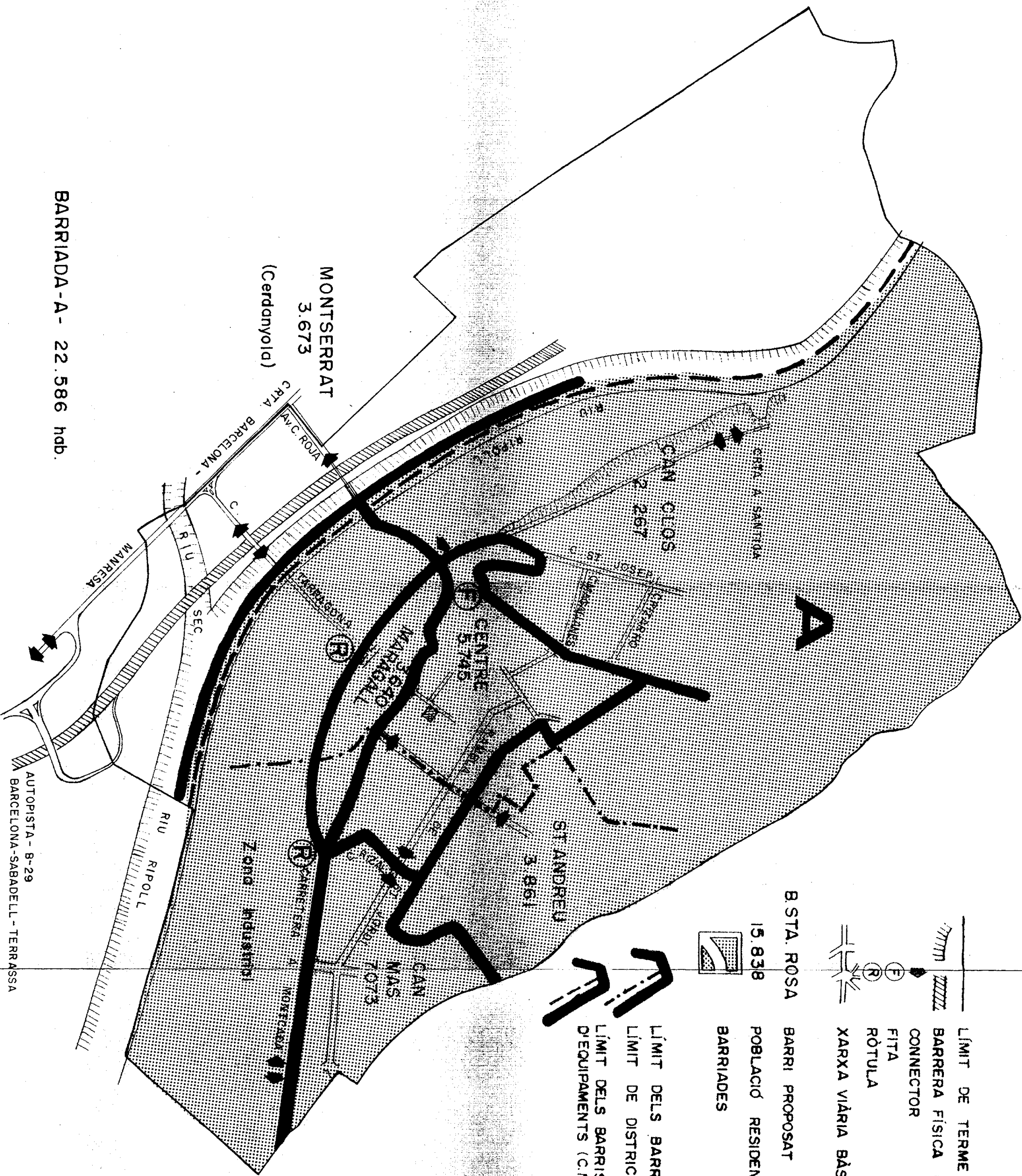
14. Totes les dades assenyalades demostren que els barris de St. Feliu, malgrat llurs impediments físics i diferències morfològiques, demogràfiques i socials, es comporten com a elements integrants d'un sol conjunt més gran, que és St. Feliu, amb un centre comercial i administratiu clar i aglutinador de tots els barris. Precisament l'excessiva fragmentació i separació dels barris és el que els resta més capacitat per a construir àrees suficients per delimitar una barriada, amb la qual cosa el paper del centre històric i comercial reforça aquesta unitat. Això si, cal assenyalar que és un conjunt que té dues àrees diferenciades funcionalment, conseqüència lògica de la diversitat de funcions econòmiques i urbanes que es realitzen sobre l'espai de Sant Feliu.

6. RIPOLLET

6.1. MORFOLOGIA I ESTRUCTURA URBANA

1. La configuració de l'estructura viària de Ripollet respon al fet de la marginació del municipi en relació als eixos de comunicació principals que travessen la plana del Vallès. El pont sobre el riu Ripoll comunica Ripollet amb Cerdanyola i St. Cugat, amb la carretera Barcelona-Terrassa, amb l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa i amb la línia del ferrocarril Barcelona-Manresa. Aquest pont, i les carreteres de Santiga i a Montcada i Reixac, que li conflueixen, són els eixos sobre els que s'ha desenvolupat tota la trama viària de Ripollet, la qual, en adaptar-se al curs del riu Ripoll, adopta una forma arquejada que provoca que tot el nucli convergeixi vers el pont, fent, d'aquest, el punt neuràlgic de les seves comunicacions. D'acord a aquesta xarxa bàsica, s'ha originat una trama urbana (carrer de Rizal, rambles, St. Jordi i St. Esteve, carrers de Pizarro, de St. Josep, de Magallanes, etc.) que, al mateix temps que facilita i reforça les comunicacions entre les diferents zones del nucli, configura una mena de cinturó que facilita l'accés, des de qualsevol punt, a les carreteres de Santiga i de Montcada i Reixac i al pont, descongestionant de passada el centre.
2. Fisiogràficament, cal distingir, a Ripollet, tres sectors ben diferenciats. El primer sector (que comprèn els barris de Can Clos, St. Andreu, Centre i Can Mas), és situat a la riba esquerra del riu, i s'assenta sobre un pla, amb lleugera pendent vers el Besòs. Aquest pla ha estat excavat pel riu quedant enlairat respecte a la seva terrassa baixa. Aquesta terrassa configura el segon sector i en ell s'hi troba el barri de Maragall i la major zona industrial. El tercer sector és el situat a la riba dreta del riu, just al nord de l'aiguabarreig del riu Sec amb el riu Ripoll.

A Ripoll hi ha dues barreres que dificulten les comunicacions entre



BARRIADA-A - 22.586 hab.

els sectors situats a ambdues bandes del riu.

Aquestes dues barreres, de fet es converteixen en una sola al transcórrer paral·leles i sense espai que les separi. Una, és de tipus físic: el curs del riu només travessat per dos ponts, l'antic pont (que avui és exclusivament peatonal) i el pont nou, construït al mateix temps que l'autopista (únicament per a circulació rodada, mancant-li àdhuc, voreres pels peatons). L'altra barrera és de tipus urbà: l'autopista Barcelona-Sabadell-Terrassa, que en el tram que travessa el terme municipal de Ripollet ho fa sobre la terrassa baixa del riu i a escassa distància del seu llit.

Aquesta doble barrera ha provocat un fort aïllament del sector occidental de Ripollet, fins a tal punt, que tot el creixement demogràfic d'aquest sector respon més a la pressió de la veïna Cerdanyola, amb la qual forma un continu urbà, que no pas a Ripollet.

Exceptuant aquesta doble barrera, la major part del nucli i del terme, situats a la riba esquerra, resta sense cap mena de separació física o urbana.

3. A Ripollet existeix un centre urbà i un naixent sub-centre. El centre, instal·lat al casc antic, s'estén linealment seguint, des de l'Ajuntament, el carrer Calvari fins al mercat. Actualment, i sobretot des de l'obertura del carrer Balmes, que ara absorbeix el tràfic de la carretera de Montcada, substituint en aquesta funció, al carrer Calvari, que ara queda com una via d'una sola direcció, sembla que el centre es desplaça més cap a l'interior del nucli, aprofitant l'existència de les Rambles de St. Jordi i de St. Esteve, que tenen també una millor comunicació amb la resta dels barris. En aquest centre hi ha localitzats tots els serveis de l'Administració pública, així com el major nombre d'entitats bancàries i l'únic mercat del municipi. Al barri de Can Mas s'ha desenvolupat un sub-centre (cruïlla de la Rambla de St. Jordi amb el carrer Sarrià de Ter), en funció d'una població nombrosa situada a la perifèria del nucli urbà. Aquest fet, ja esmentat abans, de l'obertura del carrer de Balmes, facilita una millor i més ràpida acces-

sibilitat a aquest sub-centre, gràcies a una ròtula on convergeixen aquesta via i la carretera a Montcada.

4. Ripollet és un nucli eminentment industrial. La forta industrialització, molt diversificada a partir dels anys 60, ha provocat al no existir cap Pla Parcial, que gairebé tota la indústria, a excepció d'algunes com Sintermetal, hagi anat ocupant les terres de més interès agrícola. A la terrassa del riu, transformant aquestes en superfícies industrials. Tot el sector comprès entre l'antic pont, el carrer de Balmes-carretera a Montcada, la granja militar i el riu, ja és ocupat per indústries. El sector septentrional de la riba dreta també està ocupat (una part de la Uralita, cartonatges, etc.) i, últimament, s'hi ha instal·lat el complex comercial de Baricentro.

Només resta buit d'edificacions el sector nord-est del terme.

5. La tipologia de l'edificació permet definir quatre àrees: la primera, aplega els barris de Can Mas i de Maragall, on hi predomina l'habitatge en blocs entremitjers de major altura que a la resta del municipi. Ací, cal distingir entre els barris: Can Mas, que fou el primer lloc d'assentament de l'onada immigratòria dels anys 60, presenta una trama urbana més homogènia, unes construccions de baixa qualitat. És el barri de Ripollet amb més dèficit d'equipaments.

El sector d'habitatges de Maragall que s'assenta sobre la terrassa baixa del riu queda una mica deprimat, en relació a la resta del nucli. És l'àrea on darrerament s'ha intensificat més la construcció, presentant un traçat irregular. A tots dos barris el sòl edificable és molt escàs.

La segona àrea és la compresa pel barri Centre. Aquest barri abasta quasi la totalitat del nucli primitiu i l'àrea d'eixample originada en inaugurar-se la línia del ferrocarril Barcelona-Manresa. Esdevingué un lloc de segona residència dels barcelonins i, sobretot, quan s'hi instal·là (vers 1920) part de la fàbrica de materials de construcció

Uralita, fet que provocà un considerable augment demogràfic. Aquesta àrea es caracteritza pel predomini de vivendes unifamiliars i plurifamiliars entremitgeres de poca alçària (2-3 alçades) i antigues torretes d'estiueig (sobretot a la zona de la Rambla de St. Jordi) arreglades en carrers més estrets i formant illes de menor superfície que a la resta del municipi. Actualment, es comença a percebre una pèrdua d'aquesta individualització, en haver-s'hi construït alguns edificis plurifamiliars de major alçària (5-6 alçades) com a conseqüència de l'especulació del sòl, ja que aquesta és l'àrea de major centralitat. La tercera àrea és la compresa pels barris de Can Clos i de St. Andreu. Aquests es troben a l'esquena dels principals eixos que posen en comunicació Ripollet amb els nuclis que l'envolten, sobretot pel pont sobre el riu Ripoll, que és el principal eix connector del municipi. Ací, l'especulació del sòl no ha estat tan forta, fet que ha provocat una heterogeneïtat d'alçàries i de formes d'ocupació del sòl. Hom hi troba una mescla de vivendes de baixa qualitat, unifamiliars i plurifamiliars entremitgeres (4-5 altures), predominant aquestes darreres.

La quarta àrea és la del barri de Montserrat. Si s'analitza a part és degut a que la seva urbanització, més que anar lligada a Ripollet, ha estat conseqüència del creixement de Cerdanyola sobrepassant els límits del seu terme municipal. Les primitives construccions d'aquest barri són les torretes d'estiueig i les vivendes unifamiliars entremitgeres originades al voltant de la cruïlla de la carretera Cerdanyola-Ripollet amb la de Barcelona-Sabadell-Terrassa, aprofitant també, la proximitat de l'estació de tren. Avui, resten pocs d'aquests habitatges, que han sucumbit per deixar el pas a la construcció de blocs d'habitatges entremitgers (5-6 altures). Tot el sector nord d'aquest barri és d'ús industrial (Uralita, cartonatges, etc.) i comercial (Baricentro), mentre el sud i l'est queda totalment ofegat pel pas de l'autopista, el nou accés a Ripollet i la confluència del riu Sec amb el riu Ripoll.

Una característica comú a totes quatre àrees és que, excepte els blocs construïts per l'Obra Sindical del Hogar al barri de Can Clos, tota la construcció d'habitatges respon a la iniciativa privada.

6.2.DELIMITACIÓ DE BARRIS

6. Les barreres físiques i urbanes permeten delimitar el barri de Montserrat.

7. La delimitació dels restants barris, en no haver-hi cap tipus de barrera interna, s'ha de recolzar bàsicament, en la tipologia dels habitatges. El barri centre es delimita per la seva tipologia urbana amb habitatges unifamiliars i plurifamiliars de poca alçada de construcció més antiga i perquè s'hi localitza la major part de la població autòctona. A Can Mas i Maragall, l'edifici plurifamiliar entremetger de major alçada és, pràcticament, exclusiu. A St. Andreu i a Can Clos s'hi barregen les vivendes unifamiliars amb les plurifamiliars d'alçada intermitja, predominant-hi aquestes.

Cal remarcar que, en general, no existeix una consciència col·lectiva de barri.

En conjunt, Ripollet està constituït per uns barris d'efectius demogràfics bastant igualats: 5 barris entre 3.000 i 5.000 hab. i 1 d'aproximadament 7.500 hab.

8. L'administració municipal delimita cap a l'any 80, dos districtes, homogenis quan a nombre d'habitants, però amb notables diferències sobre els dos de 1975 que, a la vegada, també eren diferents respecte els dos de 1970. Aquests districtes (1980) engloben els barris definits, si bé no respecten llurs límits: només resten íntegres els barris de Montserrat i de Can Clos al districte I i de Can Mas al II, seccio-

nant, per tant, els de St. Andreu, Centre i Maragall.

9. Els dos barris definits per la Corporació Metropolitana, en els estudis del Pla Especial d'Equipaments, seccionen Ripollet al llarg del curs del riu, el barri II coincideix amb el de Montserrat, mentre el barri I comprèn els altres cinc.

6.3. CARACTERÍSTIQUES DEMOGRÀFIQUES

10. De l'anàlisi de l'estructura per edats de Ripollet no es poden treure gaires conclusions, ja que hi ha dos sectors per comparar i, a més, la composició de la població d'ambdós sectors és diferent; al sector I, la població és heterogènia (autòctons i immigrants), mentre al sector II és, fonamentalment, immigrada. Aquesta diferència es reflexa en els percentatges: a la zona II el tant per cent de població major de 70 anys és inferior a la mitjana municipal i el de població menor de 5 anys hi és superior.
11. El percentatge de quadres directius és molt baix 5,12 per cent, mentre que a Barcelona arriba al 12 per cent, cosa que indica el caràcter eminentment obrer de la població. Ací es pot dir quelcom de semblant al que s'ha comentat a l'analitzar l'estructura per edats: el 4,86 per cent del sector I es baix, malgrat incloure la població autòctona i el centre comercial, ja que inclou els barris més perifèrics i menys comercials (Can Clos i St. Andreu). Al contrari, el sector II (6,88 per cent) només abasta un barri que, malgrat ésser-hi predominant la població immigrada, fita amb l'àrea comercial de Cerdanyola, la qual cosa provoca que n'adquireixi un cert caire.

TAULA

[illegible]

FONTS: Estadística Municipal 1.970-1.975-1.981 (provisional)

CIDC - C.M.B. Exploració del Padró de 1975 per seccions censals

C.M.B. Estudis del Pla Especial d'Equipaments (P.E.E.) 1.980

NOTA : Les dades d'edats i de professions corresponen als barris del P.E.E. 1980 (vegís plano)

PROPORCIÓ MAJORS DE 70 ANYS

- LÍMIT DE TERME MUNICIPAL
- BARRERA FÍSICA O URBANÍSTICA
- CONNECTOR
- FITA
- RÒTULA
- XARXA VIÀRIA BÀSICA

B STA. ROSA

15 838

BARRIADES

LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.B. 1980)

$\bar{x} - 1/2\sigma$

$\bar{x} - 1/2\sigma < x < \bar{x} + 1/2\sigma$

$x > \bar{x} + 1/2\sigma$

1-

2-

3-

2

CRTA A SANTIGA

CAN CLOS

2.267

C. ST JOSEPH

C. MAGALLANES

ST. ANDREU

3.861

RIU RIPOLL

CENTRE

5.745

MARAGALL

3.680

CAN MAS

7.073

MONTSERRAT

3.673

(Cerdanyola)

Zona Industrial

RIU RIPOLL

RIU

SEC

CRTA BARCELONA

AUTOPISTA - 9-29

BARCELONA-SABADELL-TERRASSA

PROPORCIÓ GRUPS PROFESSIONALS DIRECTIUS

LÍMIT DE TERME MUNICIPAL

BARRERA FÍSICA O URBANÍSTICA

CONNECTOR

FITA

RÒTULA

XARXA VIÀRIA BÀSICA

8 STA. ROSA

BARRI PROPOSAT

15 838

POBLACIÓ RESIDENT (1981)

BARRIADES

LÍMIT DELS BARRIS PROPOSATS

LÍMIT DE DISTRICTES

LÍMIT DELS BARRIS DEL PLA ESPECIAL D'EQUIPAMENTS (C.M.B. 1980)

$< \bar{x} - 1/2\sigma$

$\bar{x} - 1/2\sigma < x < \bar{x} + 1/2\sigma$

$> \bar{x} + 1/2\sigma$

1-

2-

3-

2

3

CRTA A SANTIGA

CAN CLOS

2.267

C. ST JOSEP

C. CRIZARRO

C. MASALANES

ST. ANDREU

3.861

CENTRE

5.745

(F)

MARAGALL

3.640

DE

CAN MAS

7.073

CARRETERA A MONTCADA

(R)

Zona Industrial

RIU RIPOLL

SEC

MANRESA

CRTA BARCELONA

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

MONTSERRAT

3.673

(Cerdanyola)

AUTOPISTA - B-29

DELIMITACIÓ DE BARRIADES

12. Tant les característiques demogràfiques com les sócio-professionals, així com la doble barrera que travessa Ripollet, permeten delimitar dos sectors diferenciats. L'àrea situada a la riba esquerra del riu, on es troba l'únic centre que s'ha identificat amb Ripollet i que no té cap mena de barrera física o urbana que dificulti la connexió entre els diferents barris, constitueix una barriada que aplega tots els barris identificats en aquest sector.

L'altre sector correspon al barri de Montserrat que, com ja s'ha comentat, s'hauria de tractar amb Cerdanyola.

Barriada A

B. Centre	5.745 hab.	
B. Can Clos	2.267 "	
B. St. Andreu	3.861 "	
B. Can Mas	7.073 "	
B. Maragall	3.640 "	22.586 hab.
B. Montserrat (amb Cerdanyola)		3.673 "
RIPOLLET		26.259 hab.