

**Sant Martí de Provençals:  
Un projecte veïnal  
de ciutat i convivència  
en el segle XXI**



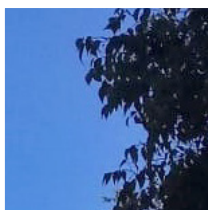
Edifici del carrer Selva de Mar amb Guipúscoa

**Associacions veïnes i veïns del Districte de Sant Martí**



## Presentació

**Les associacions de veïns dels barris de Sant Martí, fruit de debats i anàlisis compartides, oferim aquest relat que és una diagnosi del conjunt del Districte. El relat compartit té per finalitat enumerar algunes propostes i estratègies que ajudin a cohesionar el territori des del punt de vista urbanístic, pel que fa a l'estructura física, i social atenent als programes i serveis per a les persones. Reconèixer les principals característiques urbanístiques i socioeconòmiques dels barris del districte de Sant Martí ha de permetre al col·lectiu veïnal identificar tant els valors potencials com dèficits i reptes a dia d'avui. Volem fer una mirada que, superant el petit àmbit territorial del barri, ens ajudi a veure allò que cohesionava el territori i fa ciutat. També prendre consciència que hi ha barreres i desigualtats que ho dificulten. La visió comparativa entre els diferents barris del Districte i d'aquests amb la resta de la ciutat aporta una perspectiva orientadora de les estratègies que, tot i ajudar a reduir desigualtats, permetin també identificar els principals elements urbans estructurants del Districte, i inventariar tot allò que ens unifica, ens defineix i ens cohesionava, és a dir, conforma una identitat de Districte.**



## Sant Martí: un relat compartit

El districte de Sant Martí comprèn barris diversos i diferents, cada un d'ells amb la seva pròpia història i personalitat. Tots ells constitueixen un extens territori urbà al litoral nord de Barcelona que va des de Les Glòries fins a la franja del Besòs. Els barris de Sant Martí han crescut en els darrers cent cinquanta anys estenent l'eixample de Barcelona fins l'extrem del riu, transformant un paratge que es mantingué fonamentalment rural fins ben entrada la segona meitat del segle XX en la Barcelona fabril i la posterior urbanització residencial, inicialment suburbial, que donaria aixopluc a les onades migratòries dels anys 60 i 70 del passat segle.

En el passat proper, la ciutat va estendre la seva xarxa viària a través dels paratges martinencs per connectar la ciutat amb les comarques del Maresme i del Vallès. Primer la carretera de Mataró, posteriorment les línies de ferrocarril de Mataró i de Canovelles, i després els vials de la Meridiana, la Gran Via, la Guipúscoa, entre d'altres. Totes aquestes infraestructures van configurar una estructura urbana de perifèria, fragmentant i creant discontinuïtats territorials que condicionen encara avui el seu desenvolupament i la seva integració a la ciutat real.

En el darrer decenni del segle, el districte de Sant Martí va tornar a esdevenir focus de la gran transformació de la ciutat. La plaça de les Glòries, la Vila Olímpica i la remodelació del litoral amb les Rondes, l'obertura de la Diagonal, el 22@, la Rambla Prim i el Fòrum són les darreres realitzacions. El Districte ha augmentat la densitat residencial i complexitat urbana, integrant nous usos, equipaments i funcionalitats, però no ha resolt encara del tot els seus dèficits socials i urbanístics. I malgrat la seva dimensió demogràfica i territorial no ha aconseguit encara assimilar-se en pes social i econòmic a la resta de la ciutat.

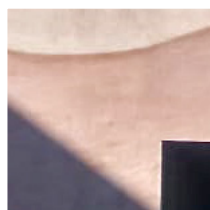
Si bé els traçats viaris han representat barreres entre els barris del districte, el desenvolupament urbanístic ha sigut desigual, víctima de la mala planificació i de les presses. Durant el segle XIX es consolidaren els nuclis més antics del municipi de Sant Martí sobre la traça de la carretera de Ribes als barris de la Sagrera, el Clot i Camp de l'Arpa, i també del Poblenou. A partir de la segona meitat del segle, s'omplia de fàbriques l'extensa zona agrícola del delta del Besòs. I un segle més tard s'aixecarien amb l'empremta del tardofranquisme diversos polígons d'habitatge que colonitzarien les poblacions de treballadors nouvinguts d'altres indrets de la Península. Eren veritables barris dormitori: el Besòs, el Maresme, Diagonal Mar, la Verneda i la Pau, Sant Martí de Provençals, La Palmera i La Trajana. Barris nous amb enormes dèficits estructurals, de construcció molt deficient i amb un clamorós dèficit d'equipaments, aspecte aquest últim també compartit amb molts altres barris del Districte i la ciutat.

No va ser fins després de la dictadura que Sant Martí començaria a corregir el desordre urbà erradicant el barraquisme per dignificar la vida als barris. Obres importants com la transformació de les rambles de Prim i la d'Aragó-Guipúscoa, el parc del Clot o el Fòrum, l'actual avinguda Icària, l'obertura de la Diagonal, el passeig del Taulat, el carrer del Clot, entre altres, han anat construint un nou paisatge urbà amb unes millors condicions de vida. No obstant, el districte manté encara im-

portants dèficits, sobretot sobre l'eix Besòs, i algunes bosses aïllades al Poblenou, que per la seva patologia social es poden qualificar d'infraciutat, on s'hi donen relacions de marginalitat, pobresa i abandó urbà. Parlem del barri de Trajana, la zona nord del Poblenou, Maresme, La Pau, el Besòs, i sobretot la Mina, aquesta ja a la veïna població de Sant Adrià.

Sant Martí és avui un districte urbà molt desigual, amb importants carències que es decanten sobretot cap a l'extrem de l'eix del Besòs. Amb un desenvolupament urbà encara en transformació al Poblenou, a la Verneda industrial i polígon Monso-lís, i a Glòries-Meridiana Sud. Necessita replantejar algunes grans infraestructures viàries que fracturen i aïllen el territori. Té dèficits d'equipaments a tots els barris, encara que en diferent grau, però sobretot a la franja Besòs on la diversitat i complexitat d'una població que registra elevats índexs d'atur i baix nivell formatiu, es veu més exposada amb risc d'exclusió social i econòmica, sobretot a partir de la crisi econòmica que ha augmentat la polarització social. Els problemes d'inseguretat en els nostres carrers cada cop són més presents.

Els barris de Verneda, la Trajana, la Pau i el Besòs són els més empobrits del Districte, amb un nivell de renda que amb prou feines supera el 50% del nivell de renda mitjà de la ciutat. Mentre que Vila Olímpica i Diagonal Mar i el Front Marítim es troben per sobre la mitjana. La resta de barris se situen a un nivell mitjà baix. Pel que fa al nivell formatiu, els percentatges més baixos de població amb estudis universitaris o equivalents es donen als barris de La Verneda i la Pau i el Besòs i Maresme. Aquests barris també són els que tenen un percentatge més elevat de persones sense estudis. És ben palès que la ciutat no ha invertit suficient en el Districte de Sant Martí que, tot i ser des d'una visió metropolitana part integrant del nucli central de Barcelona, mantenen un caràcter encara de perifèria tant urbanística com social.



## L'estructura urbana de Sant Martí: llums i ombres

Els barris de Sant Martí formen avui una conurbació a l'abrigall de la costa, el riu Besòs i l'avinguda Meridiana, que junt amb el nus de Les Glòries, el carrer de Dos de Maig i la trinxera ferroviària de la Sagrera defineixen els límits administratius del Districte urbà de Sant Martí. Com ja s'ha comentat a la part introductòria d'aquest document, el territori de la vuitcentista Vila de Sant

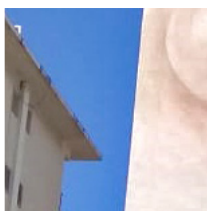
Martí es troba avui travessat per múltiples vies i infraestructures, algunes de les quals han esdevingut alhora artèria principal i barrera divisòria, com és el cas de La Meridiana i La Gran Via, la pròpia plaça de les Glòries o el carrer de Santander, per posar els exemples més destacats de fractura urbana no resolta encara. La Plaça de les Glòries es troba ara en un procés inèdit de construcció d'ençà que fos concebuda per Ildefons Cerdà. I mentre que la Meridiana, en el seu tram de pas pel Districte, ha perdut ja molta intensitat de trànsit i es troba en procés de pacificació, la Gran Via continua sent una autovia en lloc d'un carrer de ciutat. Es podria avançar doncs que la transformació de l'actual C31 en un carrer de ciutat, entre les Glòries i el límit del terme municipal, encapçala la llista de reivindicacions pendents.

Per contra, el districte està travessat, en el sentit de mar a muntanya, per alguns eixos principals i estructurants com la Rambla del Poblenou, Sant Joan de Malta-Marià Aguiló i carrer Rogent, per la banda de ponent, o la Rambla Prim a la banda Besòs. La capacitat de sutura urbana dels eixos verticals aconsella intervenir de forma estratègica sobre alguns d'ells per tal de facilitar les continuïtats i posar en relació els territoris. Intervenir per exemple en les interseccions de la Rambla del Poblenou i de la Rambla Prim sobre la Gran Via, prioritzant la direcció vertical davant de l'horitzontal.

Alguns eixos verticals com el de Bilbao-Navas de Tolosa i el de Bac de Roda-Felip II tenen una funció viària clarament de connexió amb altres barris de la ciutat. Semblantment, carrers com els de Guipúscoa-Aragó, Marroc-Tànger, Buenaventura Muñoz-Pallars, o Pujades, connecten longitudinalment el centre de la ciutat amb les poblacions de Badalona i Sant Adrià. Però els eixos de Selva de Mar i el de Cantàbria-Josep Pla poden esdevenir connectors i potents elements d'estructura de Districte, amb un gran potencial de sutura urbana entre els barris del Poblenou i la Maresme amb Sant Martí de Provençals i la Pau, a ambdós costats de la Gran Via, si s'aborda una estratègia (sobretot en el sector del 22@) per eliminar les discontinuïtats motivades per la pèrdua intermitent de densitat residencial i comercial en el seu recorregut. També els eixos Pere IV i Cristóbal de Moura demanen estratègia urbanitzadora en el seu tram al nord de la Diagonal per consolidar una massa crítica residencial que relligui els territoris del Poblenou i del Besòs. Així mateix, el carrer de Concili de Trento, farcit d'equipaments de proximitat en tot el seu traçat, juntament amb Andrade, amb una adequada estratègia de pacificació del transit, pot ser el gran eix cívic entre el Clot i la Pau, a mode de Carrer Gran de Sant Martí.

No hi ha dubte que per la banda nord del Districte, i compartit amb el districte de Sant Andreu, hi ha pendents dos projectes de gran envergadura amb gran poder de transformació de les dinàmiques de relació entre barris i ciutat: l'estació de la Sagrera amb el que comporta de construcció del parc lineal, centre comercial i dotació d'habitatges sobre el corredor ferroviari; i un projecte definitiu de model urbà i definició d'usos en els territoris de la Verneda industrial i polígons Bon Pastor-Torrent de l'Estadella i Montsolís. Pel que fa al segon, hauria de servir per consolidar els sòls industrials i d'activitat econòmica de la franja Besòs, que junt amb el 22@ estan cridats a jugar un paper cabdal en el desenvolupament econòmic de la ciutat digital. No cal dir que el planejament d'aquestes àrees haurà de donar solució definitiva a la caòtica situació actual del carrer de Santander i la barriada de Trajana. Més enllà de la Verneda Industrial és necessari una reurbanització que cobreixi les necessitats socials d'aquest barri.

Per acabar, el Districte compta amb una extensa franja litoral que va des de la Barceloneta fins el port esportiu de Sant Adrià. En l'actualitat resta per urbanitzar el tram comprès entre la Marbella i el Fòrum. No obstant, amb una mirada global sobre tota la franja costanera de Sant Martí, es fa evident una manca de criteri unificador i una clamorosa falta d'estratègia de gestió dels usos, començant per repensar la mal aprofitada esplanada del fòrum, així com endreçar els espais de platges, les zones de connexió amb la ciutat, i l'estratègia de mobilitat.

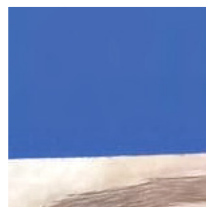


## Un nou model sostenible de mobilitat

Les noves polítiques d'ordenació de la mobilitat amb criteris de sostenibilitat ambiental i energètica que ara s'impulsen a les ciutats europees estan redefinint i transformant els usos de l'espai urbà. Al districte de Sant Martí, representen una oportunitat per desfer l'intricat sistema viari que sacrifica la vida quotidiana dels nostres barris. Si bé les millores d'accessibilitat dels barris de Sant Martí deuen molt a les lluites ciutadanes que han aconseguit amb el temps l'arribada de les línies 2 i 4 del Metro, i el Tram Besòs, els barris de Sant Martí tenen encara importants dèficits en transport públic sobretot pel que fa a la xarxa d'autobusos. Així mateix aquests barris pateixen també importants barreres urbanes com els vials de la Gran Via, la Meridiana, els ponts de Espronceda,

Bac de Roda, Santander, i les Glòries. Per això, el canvi de model per a una mobilitat segura i sostenible és avui una prioritat contra la invasió de l'automòbil, la contaminació de l'aire, el soroll, la congestió i l'accidentalitat. En els darrers anys la ciutat està implementant estratègies com les superilles, la connexió dels tramvies per la Diagonal, la política d'aparcament de superfície (àrea verda), la implantació de la nova xarxa bus, l'augment i millora de l'espai per a la bicicleta. Tot i així s'està encara molt lluny dels objectius fixats pel Pla de Mobilitat Urbana, sobretot pel que fa a la millora de la qualitat de l'aire, que reclama una enèrgica substitució del vehicle privat pel transport públic. El districte de Sant Martí, sobretot algunes àrees com el Poblenou, estan fent de laboratori urbà d'assaig de noves planificacions i infraestructures de mobilitat. Un dels assajos reeixits és el pla de superilles que s'adapta francament bé a la malla ortogonal present a la major part del Districte.

Alguns reptes que preocupen avui són: la congestió de la Ronda Litoral en hores punta; completar la malla viària a la zona del Poblenou que encara es troba interrompuda en diversos trams; Millorar el carrer de Santander amb un pont nou; reduir notablement el trànsit de cotxes als carrers més saturats com la Gran Via, la Meridiana, Aragó i València; Finalitzar sense demora la urbanització de l'eix Pere IV, assegurant en la seva segona fase la coherència amb la continuïtat de la Rambla Prim al seu pas per la Gran Via; estendre el pla de superilles; Connectar el més aviat possible el metro de la línia 4 des de l'estació de La Pau fins a la de La Sagrera; Fer una normativa definitiva sobre l'ús de la bicicleta i el patinet; Fer plans de mobilitat per a grans operacions urbanes com l'estació de la Sagrera, el pla Cobega, el 22@ i el campus Besòs.



## Salut i medi ambient

El districte de Sant Martí pateix, com també la resta de Barcelona, d'alts índex de contaminació a causa del transit de vehicles. Però, a més, està afectat per una intensa contaminació industrial, provinent d'instal·lacions existents a la zona del Fòrum de Barcelona: la incineradora TERSA, la depuradora de aigües residuals EDAR del Besòs, la planta d'assecat de fangs METROFANG i les centrals tèrmiques d'ENDESA i NATURGY. La contaminació per amiant, és també, una qüestió seriosa que el districte deu afrontar.

Els discursos sobre l'escalfament del planeta i el canvi climàtic, el lament sobre la qualitat de l'aire i la salut dels veïns i veïnes de la ciutat de Barcelona, queden en pura retòrica per la incapacitat per fer complir les lleis ambientals per part de l'Ajuntament de Barcelona que no contempla en les seves pròpies ordenances de Medi Ambient cap límit ni control sobre les activitats d'aquestes infraestructures.

Les instal·lacions del Fòrum daten de varies dècades i es van situar allà, quan la població estable propera no era tan important com ho és actualment. Avui, aquestes instal·lacions conviuen amb hotels, universitats i fonamentalment habitatges que, en alguns casos, estan situats a escassos 600 metres de la incineradora. Només a tall d'exemple, cal dir que la incineradora juntament amb les centrals tèrmiques emeten un terç del NOx (Òxid de nitrogen) de tot el tràfic de Barcelona.

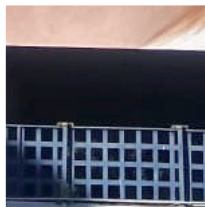
Una bona xarxa d'equipaments sanitaris (vegeu revisió del pla d'equipaments) garanteix la protecció del dret a la salut, però també la cura del medi ambient. S'hauria de fer una avaluació acurada dels efectes que tenen sobre la salut les substàncies que emanen d'aquestes instal·lacions de les quals es deriven activitats molestes, insalubres, nocives i perilloses, seguint criteris de sostenibilitat, de millora de l'espai públic en forma de zones verdes. Apostar per una ciutat més amable i lliure de la contaminació que generen el cotxe i les infraestructures a les quals fem referència.

Reivindiquem que es consideri el tancament de la incineradora TERSA denunciada per presumptes males pràctiques i els alts nivells de contaminació cancerígena que genera.

Un barri digne és un barri saludable. La concentració d'aquestes grans infraestructures en el nostre districte és una mostra de manca d'equitat i desigualtat, ja que des d'aquí, i a expenses de la nostra salut, es dona servei no només a Barcelona, sinó a gran part de l'Àrea Metropolitana.

Com a mesures immediates sol·licitem:

1. Concretar la proposta d'un Observatori Ciutadà per fiscalitzar l'activitat de la incineradora i monitorar, des de la ciutadania, la qualitat de l'aire que respirem.
2. La contractació del Centre Superior d'Investigacions Científiques (CSIC), com a responsable, tutor i ens analitzador dels captadors de dioxines de la incineradora TERSA.
3. Que se'ns facilitin dades de mortalitat/causes en el districte.
4. Que es coordinin el Districte i l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) per donar solució a les males olors.



## L'activitat econòmica

El districte de Sant Martí és una de les zones de la ciutat que té una important activitat econòmica, herència del seu passat industrial. Mentre al Poblenou s'hi va projectar l'any 2000 amb el pla urbanístic del 22@una reconversió del teixit industrial, que havia de facilitar la continuïtat de l'activitat productiva amb una major densitat i varietat d'usos, altres àrees industrials com la Verneda industrial, el Bon Pastor-Torrent Estadella i el Polígon de Monsolís (compartit amb Sant Adrià del Besòs) esperen ja fa massa temps un Pla urbanístic que consolidi els seus usos amb una millor integració a la ciutat. Aquestes darreres àrees industrials de l'eix Besòs, que avui presenten notables dèficits de serveis són una gran oportunitat per a la ciutat si es planifiquen adequadament. Si mantenen el seu caràcter d'àrea urbana d'activitat econòmica, tan necessària a Barcelona, amb mixtura d'usos, amb habitatge públic assequible per a les poblacions residents, amb criteris de planejament que impossibilitin l'especulació del sòl i la gentrificació que és actualment una amenaça. No obstant el model 22@, que ve impulsant el teixit empresarial i la digitalització a la ciutat, necessita readaptar la normativa urbanística per corregir algunes tendències que han condicionat negativament el creixement urbà a remolc d'interessos immobiliaris aliens als ciutadans. Entre altres, cal revitalitzar la transformació en el sector de sobre de la Diagonal. També és necessari regular i limitar millor i més concretament les activitats lligades al turisme a través de plans com el Peuat o els plans d'usos per evitar que s'incrementi la concentració i massificació en alguns sectors. També cal esmerçar esforços en la recuperació del petit comerç de barri.

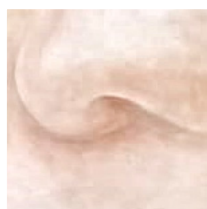
Pel que fa al treball, a Sant Martí hi ha en conjunt una proporció d'aturats més elevada que a la resta de la ciutat. Tot i que l'atur es va reduir en un 11,5% durant el 2016, gairebé en la mateixa proporció que la mitjana de la ciutat (11,8%), el pes dels aturats sobre el conjunt de la ciutat (16%) és superior al pes de la població del districte sobre el total de Barcelona (14,5%). La proporció de dones aturades és una mica més elevada que la mitjana de Barcelona, com també ho és la proporció d'aturats de 45 i més anys. El pes dels aturats estrangers sobre el total d'aturats (17,2%) és superior a la proporció de població estrangera del districte, com també

passa al conjunt de BCN. El pes de l'atur registrat estimat sobre la població de 16 a 64 anys es manté per sobre de la mitjana de Barcelona. Un 42,5% de la població treballa a altres barris de Barcelona i el 18% ho fa fora de la ciutat. El percentatge de residents de Barcelona que treballen al districte és del 11,7%.



## L'estructura social de Sant Martí: una pinzellada

Al Districte hi viuen soles més de 3.000 persones de 85 i més anys, que és el 12,7% del total de la ciutat, i que representa un pes proporcional al de la població d'aquesta franja d'edat en relació amb el conjunt de la ciutat, que és del 12,6%. A Sant Martí es concentra el 14,6% de les persones amb discapacitat reconeguda a Barcelona. D'altra banda, la demanda de visites als Centres de Serveis Socials de Sant Martí té un pes molt semblant al de la població del districte (al voltant del 14% del total de Barcelona), mentre que el pes de beneficiaris de PIRMI és inferior (13,1%). L'any 2016 va augmentar el nombre de llars amb SAD i el de persones amb teleassistència, que representen ara el 17,5% i 15,5% del total de Barcelona, pes lleugerament superior al de la població major de 75 anys en relació amb la ciutat (13,4%). El districte tenia el 2015 el 12,2% de les places en residències públiques per a gent gran de la ciutat.



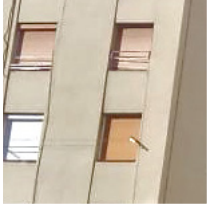
## Equitat social i econòmica

Sant Martí és un dels districtes de la ciutat amb menor renda per càpita i majors desigualtats comparativament amb altres zones de Barcelona. En el Districte, les diferències socioeconòmiques són paleses sobretot als barris de la franja Besòs, que és on la població registra un més elevat índex d'atur, baix nivell formatiu i major risc d'exclusió social. Aquestes mancances van acompanyades d'importants dèficits d'urbanització, d'habitatge assequible i equipaments socioculturals. El dèficit d'equipaments i d'habitatge assequible afecta tant

als barris de sobre com els de sota de la Gran Via. Al Poblenou s'hi suma un dèficit històric que està lluny encara d'assolir el previst en el Pla d'Equipaments de 2001, els equipaments necessaris per a la nova població que no ha parat de créixer des de mitjans dels anys 90. La urgència més gran es concentra però en els equipaments escolars per la manca de places de primària i secundària que des de fa anys ha obligat a situar una oferta pública en mòduls escolars provisionals. El barri del Besòs i Maresme té pendent també reformes de millora a instituts i escoles així com el Centre Cívic i el Mercat. Les reformes pendents afecten també a diversos equipaments de Sant Martí de Provençals.

Als barris de la Verneda i la Pau hi ha pendents també diverses obres de reforma i millora en escoles i casals de barri i de gent gran. És de destacar la mala definició de l'equipament del Piramidon, a la que s'hi suma també problemes de gestió. Cal una revisió integral del barri de la Verneda que ha estat abandonat a l'espera de les actuacions urbanístiques com la del Pla Cobega que requereix una aposta decidida en equipaments sanitaris especialment. La gestió, en general, dels equipaments públics és motiu d'insatisfacció a tot el districte. Sobretot de centres cívics i equipaments esportius. La rehabilitació dels blocs de La Pau i Besòs, la impermeabilització i l'accessibilitat, instal·lant ascensors a tots els blocs, són imprescindibles per garantir la qualitat de vida dels seus habitants. Per altra banda, en els barris i sectors amb més densitat del Clot-Camp de l'Arpa hi ha també importants dèficits amb relació al previst en el Pla d'Equipaments Públics del Clot-Camp de l'Arpa de 2003: residències per a gent gran, per persones discapacitades, equipaments esportius, centres educatius públics, que no es poden construir per manca de sòl públic. En aquest sentit, caldria una revisió i actualització dels plans d'equipaments dels barris i elaborar un pla d'equipaments del Districte.

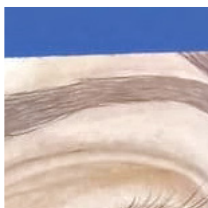
L'actual govern municipal ha decidit invertir en un programa específic, Pla de Barris, a la franja Besòs amb la finalitat de corregir els dèficits socials i urbans. No obstant, aquestes inversions a dia d'avui són encara incertes, i no prou consensuades amb els agents socials i veïnals de la zona. Una de les previsions per a l'actual mandat és la construcció d'un nou centre de serveis municipals i seu del Districte al barri del Besòs (a l'antic cinema Pere IV). No obstant, es troba a faltar un pla més ambiciós de reformes urbanes i socials enfocant a capgirar la marginalitat social que pateixen.



## Dret a l'habitatge

La manca d'habitatge assequible és un problema endèmic a tota la ciutat i també al districte de Sant Martí on s'ha agreujat en els darrers anys per factors diversos. D'una banda, la gairebé inexistent política d'habitatge públic per part de les Administracions públiques competents. D'altra banda, la creixent dedicació d'habitatges a ús de residència turística, que afecta sobretot als barris litorals del Districte que, per la seva demanda també creixent a Barcelona i la facilitat de contractació a través de plataformes en línia, està provocant un augment dels lloguers i l'expulsió de veïnat. La inacció dels poders públics en la regulació dels preus i condicions contractuals de lloguer d'habitatges està agreujant el problema, que s'ha convertit ja a Sant Martí en una crisi habitacional: l'impacte del fort augment de pisos turístics s'està fent notar amb la desaparició de famílies residents als barris, la substitució de comerços tradicionals per d'altres enfocats al turisme, i els desnonaments davant l'impossibilitat de fer front als lloguers.

Al Districte encara hi ha sòl disponible per a la producció de vivenda pública de lloguer que ajudaria a esmoreir els efectes de la gran manca actual. Val a dir que per a lluitar contra l'expulsió de veïns per l'augment de preus cal intervenir sobretot amb instruments de regulació i inspecció. No obstant, cal que en els llocs on encara hi ha possibilitat de produir habitatge, sigui en la mesura del possible públic i de lloguer o altres formes de cessió de dret d'ús. Això afecta al 22@, en el futur a les àrees industrials de Verneda i en zones localitzades com el pla Cobega i altres. Així mateix és urgent un pla de rehabilitació d'habitatges, sobretot als barris de la Pau i el Besòs



## Patrimoni cultural i memòria històrica

Els barris de Sant Martí tenen una notable vida associativa fruit de l'esperit cooperatiu dels seus pobladors i de les seves lluites per la dignificació dels barris. Les greus mancances d'uns barris construïts amb presses i sense gaires miraments

van forjar els anys 70 del passat segle un extens moviment veïnals que s'ha mantingut viu i actiu en tot el Districte. Els barris del Clot i del Poble-nou arrossegueu l'herència d'unes associacions obreres, sindicals i llibertàries nascudes fa més d'un segle entorn de la ciutat industrial. També són nombroses les entitats culturals, esportives, i de caire cooperatiu. La necessitat d'alfabetització va esperonar fa cinquanta anys iniciatives culturals diverses a la Verneda i el Besòs, al voltant de nuclis de barraquisme i d'unes poblacions encara amb poc arrelament. En temps ja de democràcia, es construïren els primers equipaments culturals, centres cívics, biblioteques i més darrerament casals de barri i altres centres.

La constitució actualment d'una comissió de patrimoni i memòria històrica de Sant Martí és una iniciativa que ha d'ajudar a promoure la recerca històrica i aprofundir en la identitat dels diferents barris del Districte. És una oportunitat de treball compartit pels ciutadans del Districte per recuperar la nostra memòria històrica comuna i posar en valor el patrimoni industrial i preindustrial dels barris de l'antic municipi de Sant Martí. La Comissió ha de fomentar programes per recuperar espais de memòria històrica i difondre experiències de lluita democràtica i ciutadana així com també plans de protecció del patrimoni a nivell de barri (espais públics significatius, edificis i façanes, etc.) que evidencin la continuïtat històrica i la personalitat de cadascun d'ells, per tal d'aixecar el llistó cultural i construir plegats un relat compartit a Sant Martí que ajudi a cohesionar el territori.





## Algunes prioritats al Districte

- Resoldre el Pont del carrer Santander
- Urbanitzar la Gran Via com a carrer eliminant l'autovia C31
- Ordenar usos i equipaments al front marítim
- Aplicar la reforma del 22@ pactada entre les entitats i actors econòmics i acadèmics
- Fer Pla urbanístic d'impuls de l'activitat econòmica a la Verneda Industrial i Bon Pastor
- Elaborar un Pla actualitzat d'equipaments del Districte
- Replantejar la gestió dels Centres Cívics
- Inspecció i regulació d'habitatges d'ús turístic per evitar el frau
- Promoció d'habitatge públic i de lloguer com a mesura per augmentar l'oferta a la ciutat
- Fer efectiu el Consell de Cultura, Memòria històrica i Patrimoni del Districte
- Completar la rehabilitació del patrimoni industrial del Poblenou, amb prioritat a Oliva Artés, La escocesa i Can Ricart
- Estendre el Pla de superilles al Districte
- Fer la unió dels tramvies per la Diagonal
- Carrer Concilio de Trento carrer cívic de Sant Martí
- Millorar la qualitat de l'aire i disminuir la contaminació provinent del cotxe i de la incineradora del Besòs

**AV Sant Martí de Provençals**  
**AV Front Marítim**  
**AV Vila Olímpica**  
**ACS Bac de Roda**  
**AV El Besòs**  
**AV del Poblenou**  
**AV Provençals de la Verneda**  
**AV Diagonal Mar**  
**AV Gran Via-Perú-Espronedada**  
**AV La Pau**  
**AV Paraguai-Perú**  
**AV La Palmera Centro**  
**AV Maresme**  
**AV La Verneda Alta**  
**AV Via Trajana**  
**AV Bogatell**