

La primera d'elles és la integració social de la ciutadania i els grups socials que constitueix, tant a nivell local o de barri com del conjunt de la ciutat. En aquest sentit, la qualitat estètica i la presència d'elements significatius (art públic, disseny de les infraestructures...) proporcionen una base sobre la que construir una identitat col·lectiva i individual per la qual la ciutadania resident en els territoris intervinguts pot dignificar-se, així com la possibilitat d'apropiar-se simbòlicament dels espais. Per tal de no fomentar l'exclusió urbana de determinats grups i garantir la qualitat dels espais públics, cal prendre en consideració la "belleza" i " su adecuación a los gustos y las aspiraciones de los diferentes sectores de población más allá de su función específica" (Borja i Muxí, 2000:42).

En segon lloc, la qualitat estètica dels dissenys és també un reflex de la qualitat política i de la gestió de les Administracions Públiques; ja que demostra la intenció de generar solucions efectives i de qualitat, tot i que aquest últim criteri no sigui estrictament fonamental. Una actuació de les Administracions públiques percebuda com "de qualitat" per part de la ciutadania genera actituds respectuoses amb l'entorn, "genera deberes i comportamientos cívicos en la población" (Borja, 1995 en Remesar, 2000:6).

Una tercera funció de l'estètica urbana fa referència al context global en el que s'emmarca la ciutat, el disseny urbà és una eina de promoció internacional de la ciutat, en la mesura en la que es crea una imatge externa de la ciutat reconeixible.

Tot i això, no hem de deixar de banda el paper que juga l'espai públic en la dimensió social (referent a les funcions, el simbolisme i la identitat), és d'una importància clau la identificació de la ciutadania amb els espais i l'apropiació dels mateixos en termes d'usos i funcions . Com veiem, totes dues dimensions dels espais, social i estètica; resulten per si soles significatives per a la qualitat. No obstant, el més important d'aquestes dimensions és l'equilibri, la relació dialèctica entre ambdues. Com bé apunta García-Domenech (2013: 313):

*“Una percepción social alta pero estética baja, puede producir tensión ciudadana, que acabaría extendiéndose a la política. Por el contrario, una percepción social baja pero estética alta del espacio público, puede producir una suerte de pieza de museo casi ignorada.”*

Aquesta relació, apunta el mateix autor, es dona en funció de tres variables: la planificació urbana, l'arquitectura i el disseny de l'espai públic; de les que ens fixarem en la tercera. Aquest aspecte és el que impacta de manera més directa en l'observador-usuari, apel·lant als seus sentits i la percepció.

El disseny dels espais és un concepte utilitzat en el context urbanístic europeu per fer referència a un conjunt d'operacions; polítiques, normatives i projectuals<sup>28</sup>, amb l'objectiu de mantindre els valors de l'espai públic. Mentre tant en el model anglosaxó s'associa al concepte de “*placemaking*” (Remesar, 2015 :11), que s'identifica amb la intervenció sobre l'estructura urbana i la potenciació de les capacitats de la població per establir relacions més beneficioses entre els propis habitants i el seu entorn. Tot i això, apunta Remesar, ambdós concepcions impliquen la idea i el projecte d'intervenció per a la millora d'un determinat territori, ja sigui barri, ciutat o regió. Aquest objectiu planteja la necessitat de treballar incorporant determinats drets i valors<sup>29</sup>, que fan referència a la qualitat dels espais en aspectes socioidentitaris però també respecte a la seva qualitat estètica, visible en l'atractiu que aquests espais generen per a la població.

#### 4.4.3.2 QUALITAT

Com hem vist en l'apartat anterior el correcte tractament de l'espai públic (en totes les seves dimensions), tal i com apunten Borja i Muxí, és un indicador de la qualitat de les polítiques i de les Administracions que les implementen, pel

---

<sup>28</sup>“(…) and largely based on the so-called Barcelona Model” (Remesar, A., 2015:11)

<sup>29</sup>Sobre aquests drets i valors en parla més detalladament Remesar (2015)

que esdevé un element clau en les polítiques d'urbanisme. El disseny com a procés, però també com a eina de producció de la ciutat, ha de tenir en consideració el paper de l'espai públic i de les intervencions en la qualitat dels resultats. En aquest sentit, un procés de disseny de qualitat és decisiu per assolir els objectius marcats sota la premissa d'eliminar els efectes i les causes de la segregació urbana. Un disseny adequat millora els intercanvis i els fluxos socials i econòmics, i en crea de nous. Però també millora aquelles qualitats simbòliques i identitàries relacionades amb l'espai, així com la provisió de serveis i la millora en les relacions i connexions amb la resta del teixit urbà; genera efectes positius en totes les dimensions<sup>30</sup>.

*“La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales” (Borja i Muxí, 2000:28)*

Aquest paper fonamental ha d'estar recolzat per una sèrie de característiques formals<sup>31</sup> que incideixen sobre les diferents dimensions de l'espai, tenint el seu reflex en fets observables com ara els usos donats per part dels habitants-usuaris, la relació entre els monuments i els espais, o els elements de centralitat; als que farem referència en el següent apartat.

#### 4.4.3.3 UBICACIÓ I ESCALA

És imprescindible tindre present la importància de la ubicació de l'espai a intervenir, i especialment la seva relació amb el seu entorn més pròxim i amb

---

<sup>30</sup>“estética y cultural, funcional y social, simbólica y moderna” (Borja, J. i Muxí, Z., 2000:13)

<sup>31</sup>“(…) es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo” (Borja, J. i Muxí, Z., 2000:28)

la resta del teixit del barri, inclús amb la ciutat. Tot i això, les particularitats de cada lloc han de ser considerades també. Aquesta importància es materialitza en la preocupació per els rols que juga en el seu context més pròxim aquest espai, però també a altres nivells; per les connexions amb el context de la ciutat o l'àrea metropolitana, i per la relació amb les àrees dels voltants.

Pel que fa a l'escala, el disseny urbà i les seves particularitats de funcionament, fan que aquest funcione de manera més acurada als objectius a escala del barri (García-Domenech, 2013). En aquest cas, aquesta premissa es troba relacionada amb el concepte de "lloc", concebut com a ubicació espacial que té a més a més atribucions simbòliques, socials i identitàries, conferint-li una categoria particular com a element dinamitzador dels intercanvis. Així doncs un barri, amb els seus espais propis i traçat particular, té relació estreta amb la zona de la ciutat o l'àrea que l'envolta en termes d'identitat. Les seves particularitats són percebudes per la població d'acord als esquemes i les jerarquies establides entre aquestes diferents zones de l'àrea urbana. Els ciutadans necessiten d'identificar-se amb una determinada àrea o barri de residència i que aquesta compte amb la qualificació suficient com per ser digna en el context de la ciutat. Per aquest motiu resulta necessari actuar sobre les zones perifèriques.

#### *4.4.3.5 APROPIACIÓ DELS ESPAIS*

Si prenem en consideració allò que diguérem respecte la percepció, ens adonem que la configuració d'un "lloc" -entès com una ubicació física amb unes característiques i particularitats morfològiques pròpies al voltant de la qual es construeixen tota una sèrie de significats, emocions i identitats com a resultat dels processos cognitius dels habitants i usuaris- ens adonem que aquesta concepció d'un espai físic està travessada per múltiples dimensions que no sols abasten els aspectes formals i estètics de l'espai, també els socioeconòmics, polítics, etc.

En aquesta línia, basant-nos en el concepte de “lloc”, parlarem del procés pel qual es espais esdevenen objecte d’apropiació i identificació per part de la ciutadania que viu aquests espais. El “sense of place”, tal i com l’anomenen Carmona *et. alt.* (2003), traduïble a *sentit de lloc*, implica que les persones experimenten els espais més enllà dels estímuls sensorials, tal i com apuntàvem anteriorment existeixen tota una sèrie de construccions socials i cognitives<sup>32</sup> (estretament relacionades entre elles) que permeten que els individus s’apropien simbòlicament (a través de l’ús per exemple) de determinats espais o que construeixin una identitat pròpia i/o col·lectiva al voltant d’aquest espai en concret o d’un àrea determinada (per exemple un barri).

Es tracta d’un procés que relacionat amb la qualitat i amb la millora de la integració simbòlica d’una determinada zona en el conjunt de la ciutat, ja que la qualificació dels espais permet una major dignificació dels mateixos, el que te com a conseqüència una major identificació amb els espais, dels quals els habitants poden sentir-ne cert orgull al ser visibles i reconeguts per la resta de la ciutat i el conjunt de la ciutadania. En aquest sentit és també interessant com la identificació amb un lloc, el sentit de pertinença; millora la sostenibilitat de les intervencions a llarg termini, ja que son els usuaris i habitants els que senten l’espai com a propi, prenent més cura del seu manteniment, material però també a nivell administratiu i social<sup>33</sup>. Possibilita aleshores l’èxit i la viabilitat de les intervencions a llarg termini<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup>Aquestes sorgeixen principalment de les experiències i interaccions que es donen sobre i en els espais, però també juguen un paper molt important les estructures socials i de poder, sobretot en termes de jerarquització de les diferents zones de la ciutat en funció del seu estatus. Aquest es constitueix en base a diferents motius que es troben estretament interrelacionats i que van des de la ubicació o la qualificació formal fins a qüestions socials com la classe social de les persones que resideixen o son usuàries de l’espai.

<sup>33</sup> Aquí ens referim a un manteniment en termes de sostenibilitat econòmica i administrativa, però també parlem d’una major utilització i presència d’activitats a l’espai, proporcionant així un dinamisme constant.

<sup>34</sup> Aquesta idea es troba estretament relacionada amb la concepció de “sostenibilitat” apuntada per Remesar (2015)

Per aquest motiu, és necessari prendre una perspectiva completa de l'àrea a intervenir i el barri o zona on aquest s'ubica, cal que aquest apropament sigui profund i s'adapte als canvis en la situació del projecte al llarg del seu desenvolupament. Per assolir aquest punt d'apropament al paisatge i a l'espai com a realitat urbana, resulta imprescindible la participació de la ciutadania.

#### *4.4.3.6 USOS DE L'ESPAI*

El dinamisme i bon funcionament d'una determinada àrea (un barri o una part d'ell), requereix de la presència d'una ampla varietat d'usos, comercials, institucionals, residencials, cívics, etc.; sent clau la seva distribució en el territori i la connectivitat entre elles, en el que juguen un paper important els espais públics. En aquest sentit, tot i que es poden estudiar els usos d'un espai fixant-nos en el que ocorre dintre dels límits estrictes del mateix, és necessari que els estudiem també a una escala major, l'àrea on s'ubica.

Com diem, la diversitat d'activitats i usos promou un major dinamisme de l'àrea i per tant dels espais que es troben en ella, així com una major intensitat en el trànsit de vianants; però aquesta també es dona en termes d'usos, el que repercuteix alhora sobre les interaccions socials.

La concertació espacial i temporal dels usos i activitats genera un major nombre de fluxos d'intercanvi, el que fomenta la cohesió social i de les diferents zones de la ciutat. L'existència de les infraestructures i elements que possibiliten les activitats diàries de les persones en una determinada àrea facilita l'accés de la població als serveis i les instal·lacions, però també tenen altres beneficis com la reducció dels costos i el impacte de la mobilitat, major interacció social, major seguretat per l'activitat contínua en els espais o foment del comerç local. D'aquesta manera es creen zones amb major qualitat, atractiu i sostenibilitat, mediambiental però també al llarg del temps. En aquest sentit és important densificar les zones, en el sentit d'agrupar no sols usos i

activitats, també les residències, els comerços i els serveis de l'Administració Pública; mitjançant un disseny de qualitat.

Tot i això els usos no han d'agrupar-se de manera aleatòria, cal tenir en consideració la compatibilitat entre ells. Existeixen llocs on la varietat i mescla d'usos atorguen un caràcter particular, però hi ha altres usos que per diferència de necessitats o pels impactes que generen sobre l'entorn, no poden ser agrupats (Urban Design Compendium, 2015). En les consideracions a prendre en el moment d'ubicar els usos i les activitats en l'espai també s'inclou la conveniència de combinar activitats que ocupen un lloc predominant en la quotidianitat dels habitants, com per exemple el treball remunerat o l'habitatge, ja que l'existència d'aquestes promocionarà l'aparició d'usos complementaris (comerç, hostaleria, oci, etc.). Per exemple els usos residencials, tot i l'activitat i la "vida" que aporten a una determinada zona o espai, la configuració dels elements que formalment contenen aquestes activitats pot tenir un impacte molt important sobre el dinamisme de la zona, ja que tenen algunes incompatibilitats amb usos amb un alt impacte auditiu, entre altres (Urban Design Compendium, 2015).

Per últim, una de les configuracions urbanes que ha demostrat tenir més èxit en la dinamització d'àrees és aquella que en les seves voreres té edificis i un espai obert al centre (Urban Design Compendium, 2015). Açò és així perquè aquests límits o voreres de l'espai estan utilitzades i contenen activitats, que a banda d'establir un límit amb la resta de la trama urbana generen una imatge particular de l'espai en el seu context. Mentre tant, els espais oberts i les vies de comunicació que envolten aquestes voreres acullen els desplaçaments i els moviments. Hem de tenir en consideració que, tot i que pot semblar que la constitució formal dels usos aporta vitalitat, encara ho fan més els moviments (Hillier, 1996:43). Els patrons de moviment són els que vertaderament aporten vitalitat a causa del trànsit de persones i són els usos els que reforcen i "multipliquen" l'efecte, tal i com apunta Hillier; encara que els nuclis on es concentren diferents activitats també són punts importants de moviment.

#### 4.4.3.7 *SEGURETAT*

L'espai urbà i les persones que el viuen s'exposen a una sèrie de "perills", reals o incrementats exponencialment en la percepció; diaris que poden ser naturals o resultat de l'estructura social i política, tal i com apunta Carmona. És per aquest motiu que el disseny urbà i més concretament el disseny dels espais públics ha de tenir present aquest factor. Algunes de les estratègies per abordar la problemàtica que es pot generar, s'han d'abordar diferents fronts per intervenir sobre la seguretat: la falta efectiva d'aquesta, la percepció sobre els perills i la victimització. La resposta a aquesta circumstància ha tendit cap a la privatització dels espais i a la separació física entre aquests i la resta d'espais, especialment aquells considerats com públics.

En termes de la configuració formal dels espais implica la intervenció sobre les barreres visuals i físiques, que impedeixen el desplaçament i la cohesió de la trama urbana; així com el subministrament d'elements i equipaments que complisquen funcions com l'enllumenat públic, però també en el disseny d'aquests mateixos elements, pensant en la necessitat de que no impedeixin la visibilitat en els espais o creen zones insegures. Algunes d'aquestes implicacions provenen sobretot de la inclusió de la perspectiva de gènere en el disseny urbà i en les polítiques urbanístiques. Tot i això, no hem d'oblidar que altres factors morfològics com la presència d'infraestructures i serveis, les zones de trànsit, etc. intervenen també sobre aquest factor.

#### 4.4.3.8 *SOSTENIBILITAT*

La transformació d'una àrea implica també considerar la influència dels residus i els impactes mediambientals del desenvolupament urbà i de l'activitat diària de la ciutat, inclouen no sols els impactes en el territori urbà, també en el de tota l'àrea que l'envolta (per exemple la contaminació de l'aire



que en funció del vent es trasllada a àrees circumdants a l'àrea estrictament urbana).

No obstant, la sostenibilitat no es redueix únicament a termes mediambientals i ecològics, també implica la cobertura de les necessitats d'una determinada àrea però no les més immediates, també aquelles que es preveuen es presentaran a llarg termini. Es tracta de trobar un equilibri entre els recursos disponibles (i mantenibles) i les necessitats a curt, mig i llarg termini, tenint present que els residus visibles i invisibles transiten en una àrea territorial més ampla que la de la ciutat. Cal tenir en conte que els recursos tangibles com els intangibles es consumeixen de la mateixa manera. Aleshores, la sostenibilitat implica també sostenibilitat a nivell econòmic, en la gestió (possibilitat de mantenir les activitats i els serveis programats en el disseny al llarg del temps) i social (solucionar i gestionar els conflictes).

## CONSIDERACIONS

Una vegada fet aquest recull conceptual, cal concretar algunes idees que son de vital importància per a la comprensió dels processos de disseny urbà i les seves particularitats, així com per considerar la seva qualitat en els termes exposats pels principis de la regeneració urbana integrada. En aquest sentit, importa com la intervenció sobre els aspectes materials i formals dels espais urbans tenen unes importants repercussions en la resta de dimensions, també com esdevenen eina per potenciar la millora urbana no sols en termes de qualificació dels espais. El disseny és aleshores el procés pel qual s'analitzen les particularitats de l'espai i es dona una resposta adaptada a les problemàtiques.

Aquest procés es veu acotat per una sèrie d'elements que condicionen els resultats i les propostes, condicionant aspectes formals i organitzatius, que han d'adaptar-se a una realitat canviant. Els elements dels que parlem es corresponen amb diferents àmbits de la realitat, mentre que uns afecten als aspectes tangibles i morfològics de l'espai, altres refereixen al simbolisme i la identitat, al "lloc" com a concepte no únicament espacial.

En el primer camp, la configuració de la trama urbana, referida als espais que la componen i als elements presents en ells; destaca com element condicionant de les possibilitats d'un determinat espai a intervenir, en la mesura en la que aquest es troba inserit en dit teixit urbà. Com diem, aquesta trama està composta de diferents elements (equipaments, carrers, edificis...) als que deurem prestar atenció. En aquest sentit, es tracta d'un anàlisi combinat, des de diferents perspectives teòriques i pràctiques; dels diferents elements que componen l'espai que ens interessa. Aquesta configuració no té efectes tan sols en termes del traçat dels carrers o la distribució dels elements; fa referència a conceptes que van més enllà de la configuració purament física dels espais. En tant en quant parlem de paisatge, es pren en consideració també els efectes i les sensacions que transmet cada espai i la suma dels elements presents en ell.

Per últim, existeixen una sèrie d'aspectes, que aquí ens hem atrevit a anomenar com "aspectes cognitius", que al igual que apuntàvem en parlar del paisatge, aporten una sèrie de valors afegits a aquells purament estètics o materials. Al voltant dels espais, i estretament relacionat en el seu estat material, es generen una sèrie de valors i simbolismes, també significats que acaben tenint el seu impacte en les relacions entre la ciutadania i els espais que l'envolten.

Tots aquest conceptes, pertanyents als grups que acabem de descriure, generen una sèrie de pautes, un camí a seguir en el procés de disseny, que ens porta constantment d'un concepte a l'altre, i per tant d'una a altra dimensió de la realitat dels espais urbans. Idealment, aquest camí conceptual però també pràctic ha de ser recorregut des de múltiples disciplines, per tal de realitzar un apropament el més acurat possible i un disseny el més adequat possible per als requeriments de cada espai.

---

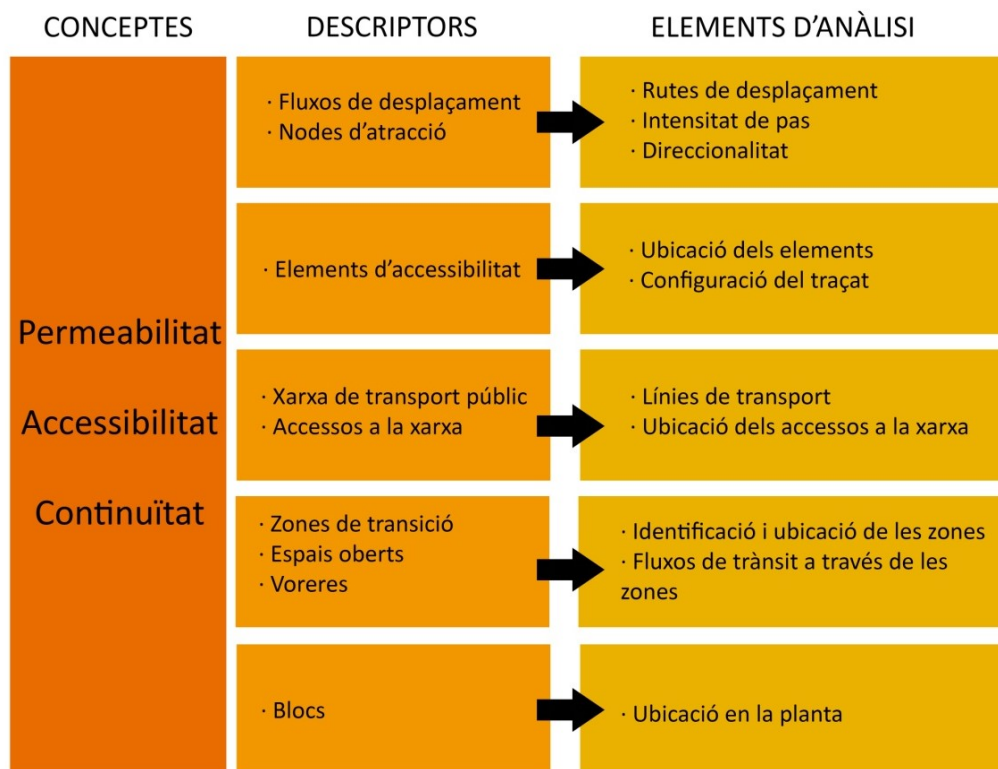
## 5. ELS DESCRIPTORS

Una vegada exposats aquells conceptes i elements necessaris per implementar un procés de disseny urbà basat en les premisses de la regeneració urbana integral; presentem en aquesta secció aquells “descriptors” que utilitzarem per entendre com aquests conceptes prenen forma sobre l’espai públic. A continuació trobem una sèrie de fitxes en les que s’explica cada descriptor, així com la dimensió i els conceptes amb els que es relaciona. Així, hem de considerar que, tot i que en aquest treball categoritzem els descriptors, ho fem amb ànim de simplificar la comprensió del que s’intenta exposar; no obstant aquests son aplicables a diversos conceptes.

Aquestes fitxes estan estructurades de manera que es presenten en primer lloc els conceptes a mesurar a través dels descriptors, que son els elements dels espais en els que ens fixarem per explicar els conceptes i que després son observables a través dels elements d’anàlisi.

Classifiquem els descriptors en tres àmbits d’anàlisi, traçat urbà, usos de l’espai i paisatge; encara que la majoria dels descriptors son susceptibles de tractar-se des de qualsevol dels àmbits. Seguidament adjuntem les fitxes explicatives que emmarquen els descriptors en el context teòric que anteriorment hem exposat.

## Traçat urbà

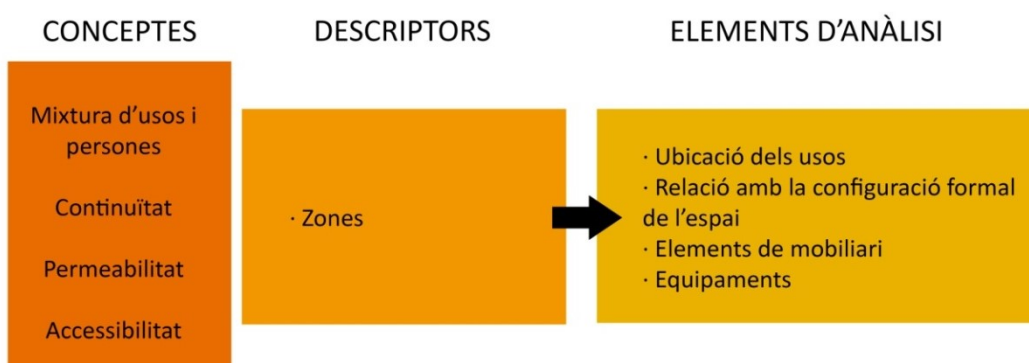


FITXA 1: ÀMBIT D'ANÀlisi - EL TRAÇAT URBÀ

En l'àmbit del traçat urbà estudiarem tots aquells elements que conformen la trama urbana i defineixen els traçats, així com els usuaris interactuen amb aquests traçats i quins son els impactes sobre les diferents dimensions.

Respecte als usos ens interessa estudiar com l'espai es distribueix per zones en funció de diferents elements, però també d'acord a la conformació del traçat urbà i el paisatge

## Usos de l'espai



FITXA 2: ÀMBIT D'ANÀlisi - USOS DE L'ESPAI

# Paisatge

CONCEPTES	DESCRIPTORS	ELEMENTS D'ANÀLISI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualitat formal i estètica</li> <li>Elements rellevants</li> <li>Continuïtat</li> <li>Permeabilitat</li> <li>Accessibilitat</li> <li>Identificació</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Línies visuals</li> <li>· Elements rellevants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Disposició dels elements</li> <li>· Taçat de les vies</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Topografia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Tractament dels its topogràfics</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Art Públic</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Presència i tractament dels elements</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Element vegetal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Distribució dels elements</li> <li>· Funcions i usos</li> <li>· Espècies</li> <li>· Impacte sensorial</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Paviment</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Estructura i distribució en l'àrea</li> <li>· Materials, textures i colors</li> <li>· Funcions i usos</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Façanes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Ritme</li> <li>· Textures i colors</li> <li>· Configuració del bloc de façanes</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Enllumenat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Ubicació i distribució</li> <li>· Direccionalitat</li> </ul>

FITXA 3: ÀMBIT D'ANÀLISI - PAISATGE

Amb el paisatge estudiarem com es conforma formalment l'espai i quins son els impactes sobre la resta de dimensions i sobre els dos àmbits d'estudi anteriors.

### 6.1 EL CONTEXT: LA PERIFÈRIA

Si bé som conscients de que l'abast de les convocatòries de la Llei de Barris arriben a tot tipus d'àrees amb determinades problemàtiques, ens interessa en aquest projecte el cas particular dels barris de la perifèria de Barcelona; és a dir, tots aquells, els barris generats a partir del creixement extensiu de les ciutats combinats amb les fluctuacions dels mercats de la renda del sòl.

Efectivament, la Llei de millora de barris preveu la intervenció sobre àrees sobre les que pesen el efectes de les "polítiques urbanístiques i demogràfiques dels anys seixanta i setanta del segle XX" (Merino i Campdepadrós, 2015), tal i com apuntàvem anteriorment. Aquestes zones, més bé la seva població, experimenten les conseqüències de l'aparició de nous modes de desigualtat i vulnerabilitat, i per tant de segregació urbana; que afecten a sectors anteriorment immunes i que es deriven dels canvis econòmics i socials des de finals del segle XX i fins l'actualitat<sup>35</sup>. Pateixen un major dèficit urbanístic, d'habitatge i de serveis, acompanyat amb dificultats en la connexió física amb altres àrees de la ciutat (per exemple per manca d'infraestructures de transport); el que d'alguna manera "aparta" aquests barris de la resta de la ciutat i del seu imaginari col·lectiu (respecte el que és i no és la ciutat). Totes aquestes circumstàncies d'alguna manera materials no son les úniques que es donen al si de la segregació urbana; les àrees perifèriques s'enfronten també a situacions socials difícils, conflictives o simplement marginades de les xarxes i

---

<sup>35</sup> "En les darreres dècades s'han esdevingut una sèrie de transformacions econòmiques, canvis en la norma social d'ocupació i en els règims de protecció global del benestar, que al mateix temps també ha alterat els factors de vulnerabilitat de i sobre la població provocant processos considerables de dialització social. (...) En els darrers anys aquests factors s'han intensificat i han donat lloc a noves desigualtats socials que s'han anat concentrant en els barris i determinades zones urbanes." (Merino i Campdepadrós, 2015)

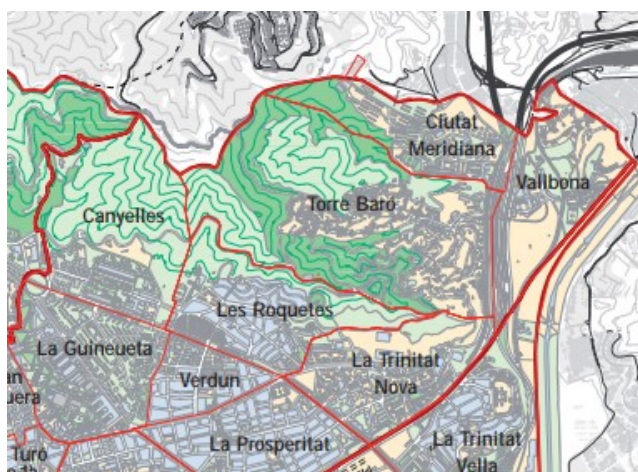
estructures socials que travessen els espais de la ciutat. Així doncs una rere l'altra, les dimensions de la realitat d'un barri es veuen afectades per aquestes circumstàncies. A més a més, es tracta de situacions que tenen un impacte estructural, en la mesura en la que no es tracta de estats temporals, sinó que afecten a les pròpies estructures socials i de poder, esdevenint una categoria per si soles en el teixit urbà. D'aquesta manera, els efectes de la segregació urbana impregnaran totes les dimensions del barri esdevenint semi permanents en l'estructura morfològica, simbòlica i identitària de la ciutat.

La percepció també afecta a la categorització d'una zona com a perifèrica (distingint-la dels suburbis propis del model urbà nord-americà) ho fa especialment en termes de preferències residencials, (determinades per la qualitat urbanística i de l'habitatge, els serveis disponibles, els costos de transport, etc.) que son un reflex de l'estatus socioeconòmic atribuït a una determinada població en funció de la "qualitat" residencial del territori on resideix.

La segregació urbana te aleshores un important paper en el procés perceptiu. Amb la progressiva expansió de la ciutat, la separació física entre les diferents zones i l'acceleració dels canals de desplaçament de persones i mercaderies entre diferents punts del context urbà; la percepció del conjunt de la ciutat i dels diferents barris i zones es troba cada vegada més condicionada per les zones viscudes per cada individu o grup social, les vies de circulació per dintre de la ciutat que utilitzen i per la percepció de la distància i les seves implicacions tant físiques com simbòliques. D'aquesta forma, les imatges construïdes sobre la perifèria per part dels individus i la societat es troben fortament condicionades per aquestos factors. Es tracta aleshores d'intervenir també per canviar es percepcions al voltant de determinats espais i barris, de manera que esdevinguin elements reconeixibles i amb els que identificar-se per a la població.



## 6.2 NOU BARRIS



IMATGE 2: LES ROQUETES I ELS BARRIS DELS VOLTANTS

El territori que avui associem al districte de Nou Barris, compost per 800 ha, va formar part fins al 1897 del municipi de Sant Andreu del Palomar, que en aquest any s'annexiona al municipi de Barcelona com a districte de Sant Andreu.

Com veurem després en el cas de Les Roquetes, es tracta d'un territori principalment rural on destaquen les masies on es desenvolupava l'activitat agrícola, com

bé apunta García Soler (1998) la majoria d'aquestes han desaparegut encara que han donat nom a diferents zones com ara Can Dragó, Torre Baró, Ca La Peira, etc.; d'altres encara es conserven i mantenen l'activitat o s'han transformat en equipaments públics (per exemple Torre Llobeta o Can Basté) (García, 1998). És un terreny caracteritzat pels desnivells i per multitud de torrents que baixen des de la serra de Collserola i que desapareixen posteriorment amb la urbanització de la zona, encara que alguns dels noms es conserven en el nomenclàtor dels carrers (Riera d'Horta, Torrent de Tissó, Torrent de Can Piquer...).



IMATGE 3: CONSTRUCCIÓ DE NOU BARRIS

Posteriorment, amb la Revolució Industrial, cap mitjans del s. XIX comença a transformar el paisatge de Nou Barris, principalment per l'augment de població i els nous requeriments de l'urbanisme. En aquest moment Nou Barris esdevé la ubicació de diferents infraestructures (per exemple el cementiri de Sant Andreu, fàbriques, l'Hospital Mental de

la Santa Creu).



IMATGE 4: INTERIOR DE L'HOSPITAL MENTAL DE LA SANTA CREU

Cap a principis del s.XX la intensificació de l'activitat industrial i econòmica en Catalunya i la consegüent immigració de persones provinents de tot l'Estat espanyol, promou la urbanització de les zones perifèriques de Barcelona per proporcionar vivendes als nouvinguts, principalment obrers atrets per l'oferta laboral de les indústries. En aquest moment destaca l'aparició d'algunes organitzacions veïnals amb vocació cultural i associativa.

Amb la postguerra i les condicions socials i econòmiques derivades, en el districte comencen a aflorar vivendes d'autoconstrucció, com a resposta autònoma dels veïns davant la manca de vivendes, especialment en el barri de Les Roquetes.



IMATGE 5: INAUGURACIÓ DE L'ESCOLA GINESTA 1965

Al 1953 s'aprova el Pla comarcal de Barcelona, amb el que es projecten una sèrie de vies de circulació i els traçats urbans (a través del Pla Parcial), el que engega la urbanització dels diferents barris del districte. No obstant, no serà fins a la dècada dels 60 quan s'intensifica la urbanització d'aquestes àrees apartades del centre de la ciutat; encara que l'especulació per part de les immobiliàries va resultar en una carència d'infraestructures i serveis bàsics. Aquestes mancances junt a la història prèvia del districte i els seus barris, desenvoluparen en la població una de les característiques més significatives de la seva idiosincràsia. Sorgeixen aleshores una sèrie de moviments i

organitzacions veïnals dirigides a la reivindicació dels serveis bàsics i la dignificació dels barris.

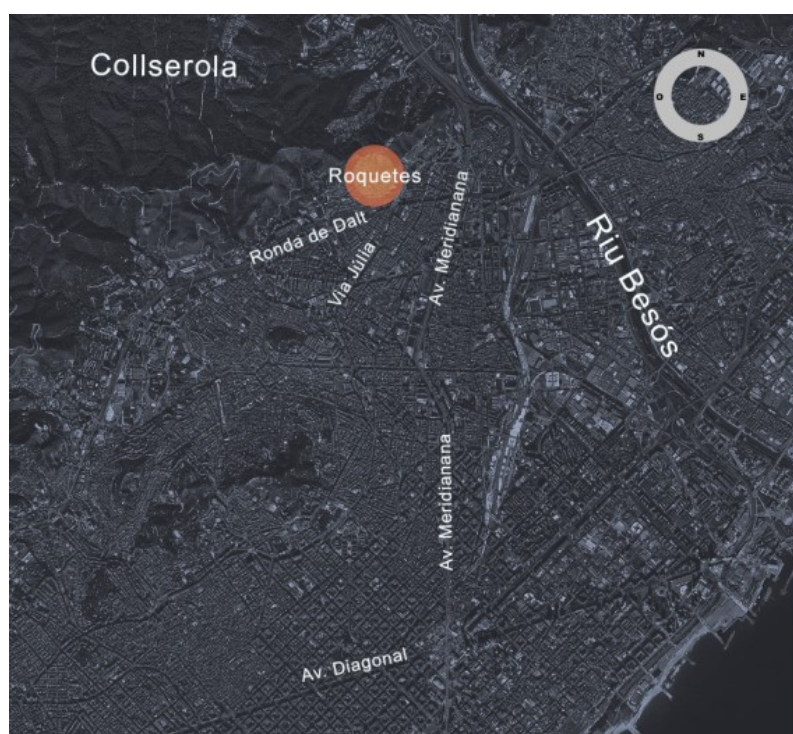


IMATGE 6: TROLEIBUS, INSTAL·LATS ENTRE 1940-1954

Amb l'arribada de la democràcia cap al final de la dècada dels 70, les associacions veïnals que prengueren força durant els anys anteriors veuen reforçada la seva presència en l'agenda política de les ciutats, especialment en el cas de Barcelona. Cap als 80 el nou model d'urbanisme comença a predominar en el context de Barcelona i les perifèries de la

ciutat, en el cas de Nou Barris, s'inicia en aquest moment una sèrie d'operacions dirigides a la dignificació de la perifèria a través de, entre altres coses, la provisió dels serveis públics bàsics i de la qualificació dels espais públics i la cohesió d'aquestes zones, marginades dels plans en les dècades

anteriors amb la resta de la trama urbana de Barcelona.



IMATGE 7: UBICACIÓ DEL BARRI DE LES ROQUETES

### 6.3 EL BARRI: LES ROQUETES

Aquest barri s'ubica al nord-est del municipi de Barcelona i que pertany al districte de Nou Barris. Es troba delimitat per la Ronda de Dalt i Collserola i pels barris de Trinitat Nova i Canyelles. A una escala més pròxima, al nord del barri trobem el turó que li dona nom i el caracteritza amb desnivells significatius.

A l'any de la convocatòria en la que s'aprova el projecte de regeneració urbana per a aquesta àrea (2004), el barri comptava amb una població d'aproximadament 14.800 persones, que habitaven en una superfície de 53Ha<sup>36</sup>.

Tot i que Les Roquetes tenen la seva pròpia identitat i particularitats històriques, és inevitable quan parlem de la seva història, fer referència als barris del seu voltant i al districte de Nou Barris, del que forma part; ja que al s. XIX i principis del XX el territori no es troba amb fronteres tan definides entre els barris.

Segons la informació proporcionada per l'ajuntament de Barcelona, les primeres urbanitzacions del barri es donen a principis del segle XX, però no serà fins a la dècada dels 50 i també dels 60 del mateix segle, que aquesta començarà a intensificar-se. Les primeres edificacions son cases d'estiueig, pertanyents a les classes mitjanes acomodades de l'Eixample. No obstant, el creixement lligat a la immigració, comporta l'aparició de noves construccions, en moltes ocasions improvisades, sense regulació i realitzades pels nouvinguts. D'aquesta manera, el territori que a finals del S. XIX estava ocupat



IMATGE 8: PRIMERES "CASES DEL GOVERNADOR"

principalment per canteres i boscos, comença a urbanitzar-se (encara que de forma parcial i precària) com a conseqüència del increment en la demanda de vivenda, resultat de la immigració. Aquesta es produeix a conseqüència de la demanda de mà d'obra per part de la indústria i el sector de la construcció a Catalunya, durant la Postguerra i els anys 50 i 60, mentre que altres zones de l'Estat Espanyol patien la manca d'ocupació i activitat econòmica.

---

<sup>36</sup> Segons les dades proporcionades per l'Atles de Projectes de la Llei de Barris, sostingut per l'institut Català del Sòl i la Generalitat de Catalunya. Accessible en <http://barris.incasol.net/>. Dades obtingudes el 24/04/2018



IMATGE 9: BARRAQUES I VIVENDES A PRINCIPIS DEL SXX

Com dèiem, les primeres edificacions destinades a vivenda obrera es construeixen a principis de la dècada dels 50 del s. XX. Destaca la construcció a partir de 1952 de les “Cases del Governador”, recolzada pel governador civil del moment, dirigides a acollir als barraquistes (principalment els desplaçats de la Diagonal) i als nouvinguts. Es tracta d'un polígon de

vivenda, finalitzat un any després, amb materials de poca qualitat constructiva, manca en serveis bàsics i amb pisos de mida molt reduïda (uns 23 metres quadrats). Aquesta obra implementada per L'Obra Sindical de l'Habitatge<sup>37</sup> sense obeir a cap planificació urbana<sup>38</sup>, no serà l'única. Es tracta d'una primera fase implementada en el barri de Verdum, que posteriorment es complementarà amb una segona fase, acabada en 1964, esta vegada entre el barri de Verdum i Les Roquetes.

No obstant, la demanda superava significativament l'oferta proporcionada per l'Estat, pel que molts dels nous veïns opten per l'autoconstrucció. Ens trobem aleshores en un territori sense planificació urbanística ni infraestructures per a la provisió dels serveis mínims, amb vivendes de baixa qualitat. Davant aquest panorama, el veïnat esdevé més actiu i son els propis veïns i veïnes els que construeixen les infraestructures mínimes del seu barri, principalment en dies festius i pels seus propis mitjans, el que es coneix com “urbanitzar en domingo”.

---

<sup>37</sup> Institució creada en el 1939 sota la dependència de Sindicats i Ministeri de la Governació, amb l'objectiu de fer front a la demanda de vivenda per part dels obrers concentrats en les ciutats, nuclis on es concentra el capital i l'activitat econòmica (Jubert, J.)

<sup>38</sup> Les polítiques d'habitatge i urbanístiques s'aprovaven per decret, sense cap possibilitat de mediació de la ciutadania ni d'altres agents més enllà de les institucions Estatal



IMATGE 10: "URBANIZACIÓN EN DOMINGO"

Aquest és el germen d'una de les particularitats identitàries més significatives del barri, la lluita i l'organització veïnal, és un barri marcat per l'autoconstrucció i la lluita política i social per aconseguir una qualificació mínima dels espais i del conjunt del territori com a entitat reconeixible per

als seus habitants. Als anys 70, amb

l'arribada de la transició cap a la monarquia

parlamentària i com a resposta a la repressió

dels moviments veïnals durant la dictadura

franquista; les organitzacions dels barris

prenen un impuls renovat. En el cas de les

Roquetes destaca la intensa activitat en

aquest sentit, especialment pel que fa a la

demanda de l'arribada de les

infraestructures mínimes de la ciutat al

barri, per exemple el segrest en 1974 d'un

autobús per part d'un dels caps del moviment veïnal, Manuel Vita; amb

l'objectiu de fer visible la seva demanda de major afluència de transport

públic al barri de Torre Baró (el que tindria repercussió en aquest barri i els

del seu voltant. Altre exemple de mobilització veïnal són les protestes en

contra de la planta asfàltica en 1977, quan els veïns assaltaren la planta per tal

de desmuntar-la.

Tot i allò assolit, no és suficient per pal·liar les necessitats d'infraestructures i

serveis del barri, ni tampoc les problemàtiques socials. El barri pateix

aleshores no sols de dèficits materials, també existeixen problemàtiques

laborals, econòmiques i socials. S'observa també un increment de població

migrada des de fora de l'estat, afegint el repte de la integració. A partir de

principis de la dècada dels 90 del S. XX comencen a implementar-se actuacions

per pal·liar aquesta situació. En 1992 l'Ajuntament de Maragall i el Govern de



IMATGE 10: PROTESTES CONTRA LA PLANTA ASFÀLTICA

la Generalitat acordaren la substitució de les “Cases del Governador” per vivendes de protecció oficial, tot i que les últimes demolicions es realitzaren en el 2012.

A partir de principis del S. XXI es succeeixen una sèrie d'intervencions orientades a pal·liar els efectes estructurals de la segregació urbana i, en la mesura d'allò possible, eliminar les seves causes. En el 2004 es presenta un projecte per obtenir les subvencions del fons creat per la Llei de Barris, amb l'objectiu d'eliminar els factors de risc d'exclusió social, intervenint sobre diferents dimensions i aconseguir cohesionar el barri amb la resta de la trama urbana. El projecte aprovat en la convocatòria del 2004 dirigeix els recursos principalment a creació de zones verdes i la creació d'una nova àrea de centralitat al barri<sup>39</sup>. En total es completaran 27 actuacions (el projecte es dona per finalitzat al 2010) en el barri, amb un pressupost d'un poc més d'onze milions d'euros.



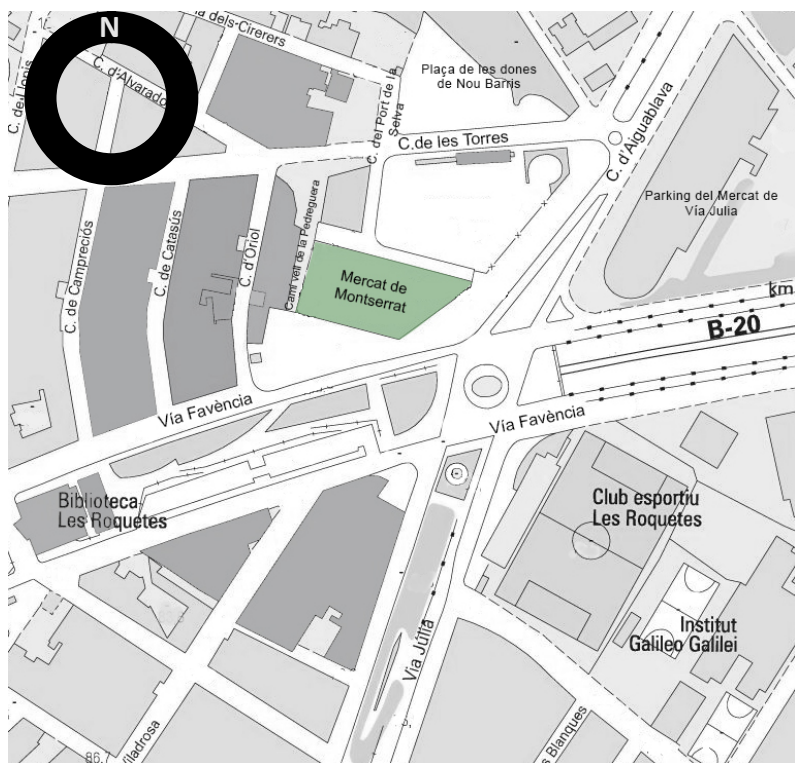
IMATGE 11: MERCAT DE MONTSERRAT EN EL CONTEXT DE ROQUETES

La zona triada per al nostre anàlisi és l'àrea que envolta el Mercat de Montserrat, un dels nuclis comercials més importants de la zona. Es crea en el 1960 per tal d'abastir les necessitats alimentàries de la creixent població dels entorns.

<sup>39</sup> Atles llei de barris

## 7. ANÀLISI: EL MERCAT DE MONTSERRAT

### 7.1 EL TRAÇAT URBÀ



PLÀNOL 1: MERCAT DE MONTSERRAT EN EL CONTEX DEL TRAÇAT URBÀ

El Mercat de Montserrat s'ubica en la cruïlla entre Via Favència i el carrer d'Aiguablava, coincidint amb un dels extrems de Via Júlia, també és important tenir present que la Ronda de Dalt comparteix en aquest punt traçat amb Via Favència, encara que es troba coberta per una plataforma que uneix les dues bandes del carrer i

on s'ubiquen una petita zona verda, un aparcament i la Biblioteca del barri.

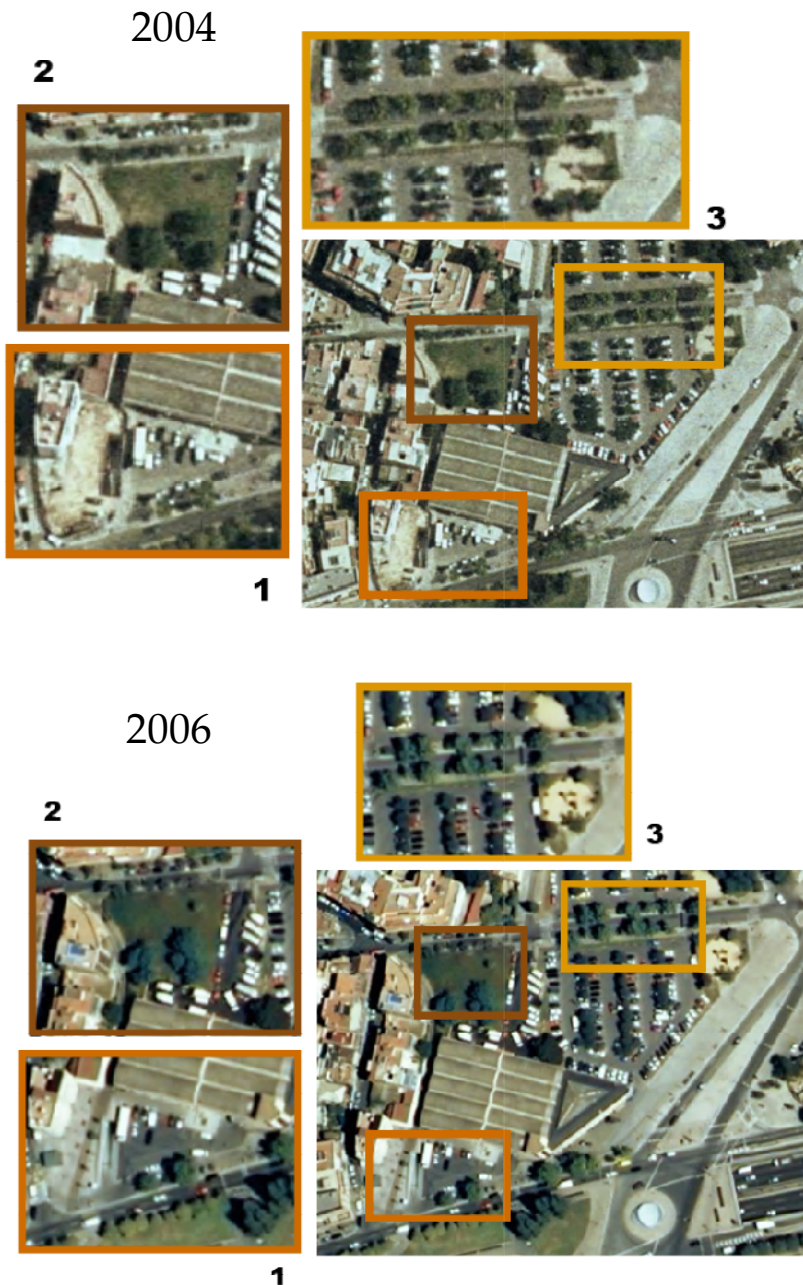
L'àrea designada per a la intervenció no es troba indicada de manera concreta, en el projecte presentat per optar al fons de la Llei de Barris es parla de "transformar urbanísticament l'àrea al voltant del C/ d'Aiguablava i del mercat de Mare de Déu de Montserrat". En l'Atles de projectes del INCASOL, també es parla d'intervenir sobre les restes de l'AA-17 i el carrer adjacent al mercat.

En aquest sentit, els esforços es dirigeixen a potenciar l'àrea comercial que constitueix el mercat com a nucli d'atracció i centralitat, a través de la creació d'activitats comercials, així com la construcció d'habitatges de protecció pública en diferents graus, per tal de dinamitzar socialment la zona. També s'apunta a la construcció d'aparcaments soterrats per substituir als actuals,



sobre els quals s'ubicarien les vivendes de nova construcció i algunes zones verdes.

Si observem l'evolució temporal de l'àrea podem observar que existeixen tres àrees clarament definides per la seva diferent evolució al llarg del temps al voltant del mercat. Precisament per l'ubicació del mercat, en una cantonada on creuen vies amb una gran importància per a la mobilitat de tota la ciutat i l'àrea metropolitana, els voltants d'aquest equipament resulten especialment en termes de cohesió urbana i d'integració de l'espai ocupat pel servei en la trama de la zona. La zona 1 experimenta el seu principal canvi al 2006,



consisteix en la urbanització del carrer, amb la presència d'un accés al pàrking soterrat i el tractament del petit espai present davant dels blocs que delimiten el C/ Camí vell de la Pedrera. Aquest carrer també s'intervé, encara que en les imatges no s'aprecia quan; per tal de facilitar l'accés al Mercat per l'entrada que es troba en aquest carrer. La intervenció es dona en forma de pavimentació principalment, exercint de nexa visual i formal entre la zona 1 i 2, amb clara relació amb l'accés al mercat.

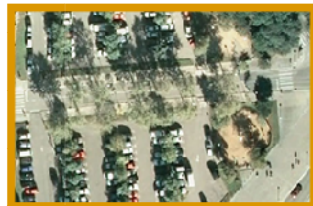
La zona 2 sofreix la seva principal transformació en 2008 on passa de ser un espai obert amb alguna vegetació a un espai intervingut, consistent en el tractament de la pendent observada en aquest espai amb un cobriment de rajola, amb una forma triangular, que fa pensar en altres punts del districte, com per exemple el Parc Central de Nou Barris. Les zones 1 i 2 constitueixen el

que es coneix en els projectes d'intervenció com "la resta de l'AA-17", i constitueix el principal nucli d'aquesta actuació.

Pel que fa a la zona 3, al 2008 s'observa com a la part nord del C/ de les Torres l'aparcament és dotat d'arbrat, mentre que la part sud, corresponent a l'aparcament del mercat; es manté sense canvis, fins que en el 2014 s'inicien les obres d'un bloc d'edificis que finalitzen al 2017. Aquesta zona no es considera ben bé part de l'actuació que és el nostre cas d'estudi, si bé en el projecte d'intervenció integral es considera la construcció de vivendes en les àrees adjacents a la parcel·la del mercat.

2008

2



3

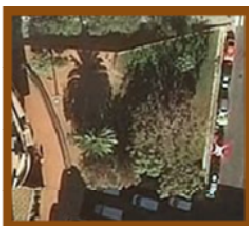


1



2017

2

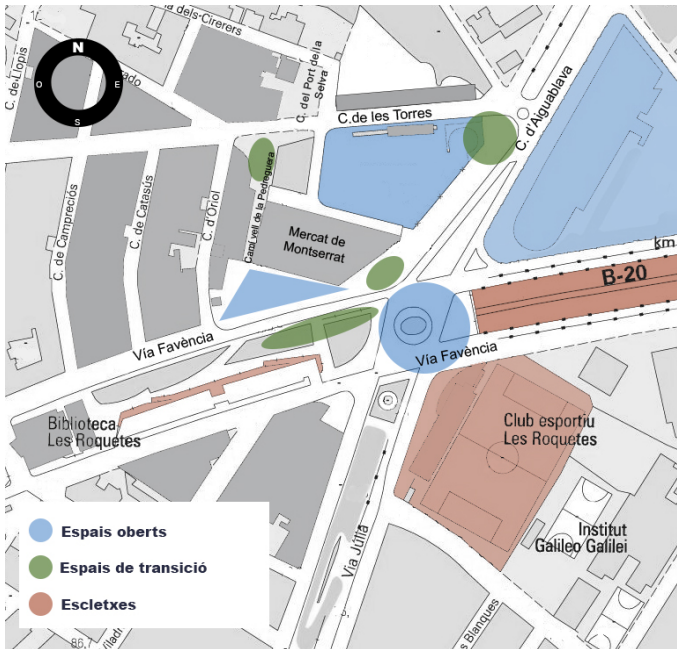


3



1





**PLÀNOL 2: TIPUS DE ZONES**

Aquestes tres zones no són les úniques que observen canvis en la zona més propera al Mercat de Montserrat, per exemple l'aparcament ubicat a l'est del mercat, en el C/ d'Aiguablava, també observa canvis en la seva configuració al llarg d'aquests anys. En aquest sentit és important tenir en consideració les zones que envolten a l'àrea d'intervenció i els

impactes que aquestes tenen en ella. Així, resulta interessant prendre en

consideració els elements que configuren la trama urbana al voltant de la zona d'estudi. En aquest sentit cal observar el rol que juguen en aquesta trama els espais del voltant del mercat.

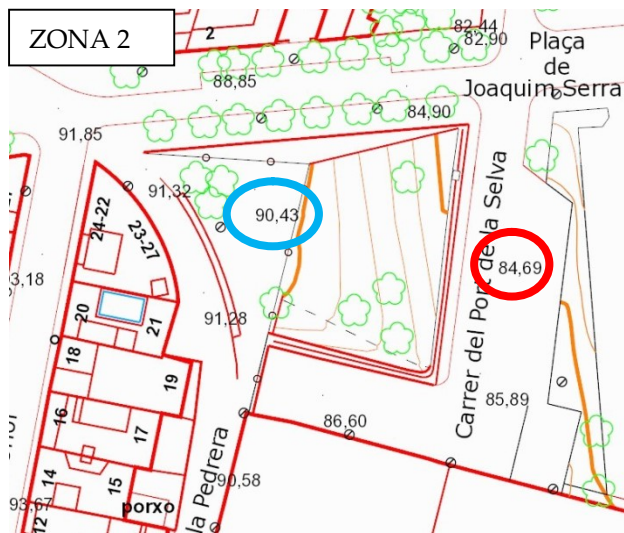


**IMATGE 12: PUNT VERD (PL. JOAQUIM SERRA)**

Els espais oberts tan visual com formalment són les àrees blaves de la imatge, els més destacables són els que es troben al voltant del mercat. Al nord-est del mateix, tocant en el C/ de les Torres, trobem un àmpli espai obert ocupat principalment per un aparcament, encara que compta amb un punt verd i una zona de jocs en l'extrem. Aquests dos equipaments s'incorporen, en el cas del punt verd, o es milloren en el cas de la zona de jocs infantils,

amb l'objectiu de crear una transició més suau entre l'espai voltant al mercat i les dues vies que conflueixen en aquest punt (C/ de les Torres – C/ d'Aiguablava). Al sud-oest del mercat trobem una altra zona de parada de vehicles, destinada a la funció de càrrega i descàrrega dels productes. Aquesta àrea toca amb Via Favència i constitueix la cantonada d'aquest carrer amb part del C/ d'Oriol i el Camí vell de la Pedrera. Aquest espai, tal i com hem vist, es tracta en diferents aspectes, dirigits a millorar l'accés al mercat i a la

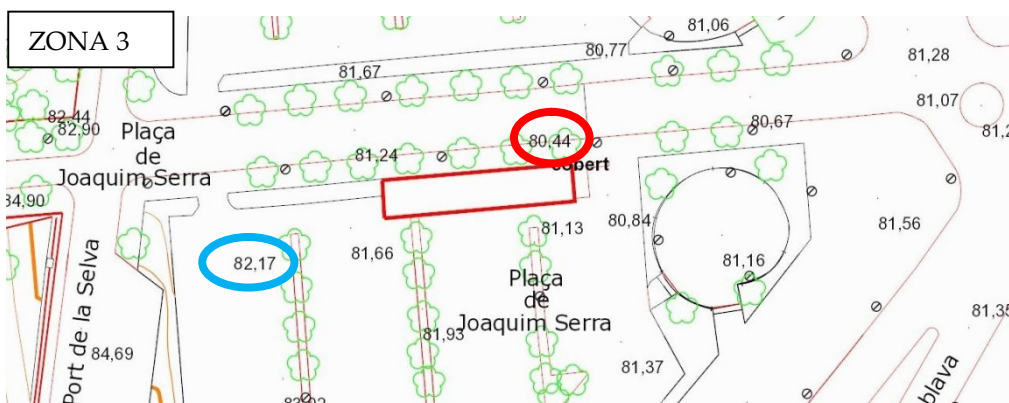
construcció d'un aparcament soterrat. Es tracta aleshores d'intervencions destinades a la millora de la cohesió de la zona intervinguda amb la resta de l'àrea. El ceuament de carrers exerceix també com a àrea de transició, gràcies a la incorporació d'alguns elements vegetals i de mobiliari urbà, que posteriorment observarem.



PLÀNOL 3: PUNTS ALTS I BAIXOS - ZONA 2

- Punts alts
- Punts baixos

Si en parlem de zones de transició, no podem deixar de banda l'espai corresponent a la zona 3 dels mapes històrics, la situada en l'extrem nord-oest del mercat. Aquest espai, amb el tractament que fa del desnivell present a la zona (91,32 metres en la xona més alta i 84,89 en la més baixa), apropa l'entrada secundària del mercat als habitatges ubicats en aquesta banda de la parcel·la que aquest ocupa, connectant també amb la banda de Via Favència. Altres zones incorporades a la trama que faciliten els fluxes entre les diferents àrees les podem trobar en l'estratègia sud-est del mercat, on existeixen unes escales que salven el desnivell respecte a la zona inferior.



PLÀNOL 4: PUNTS ALTS I BAIXOS - ZONA 3

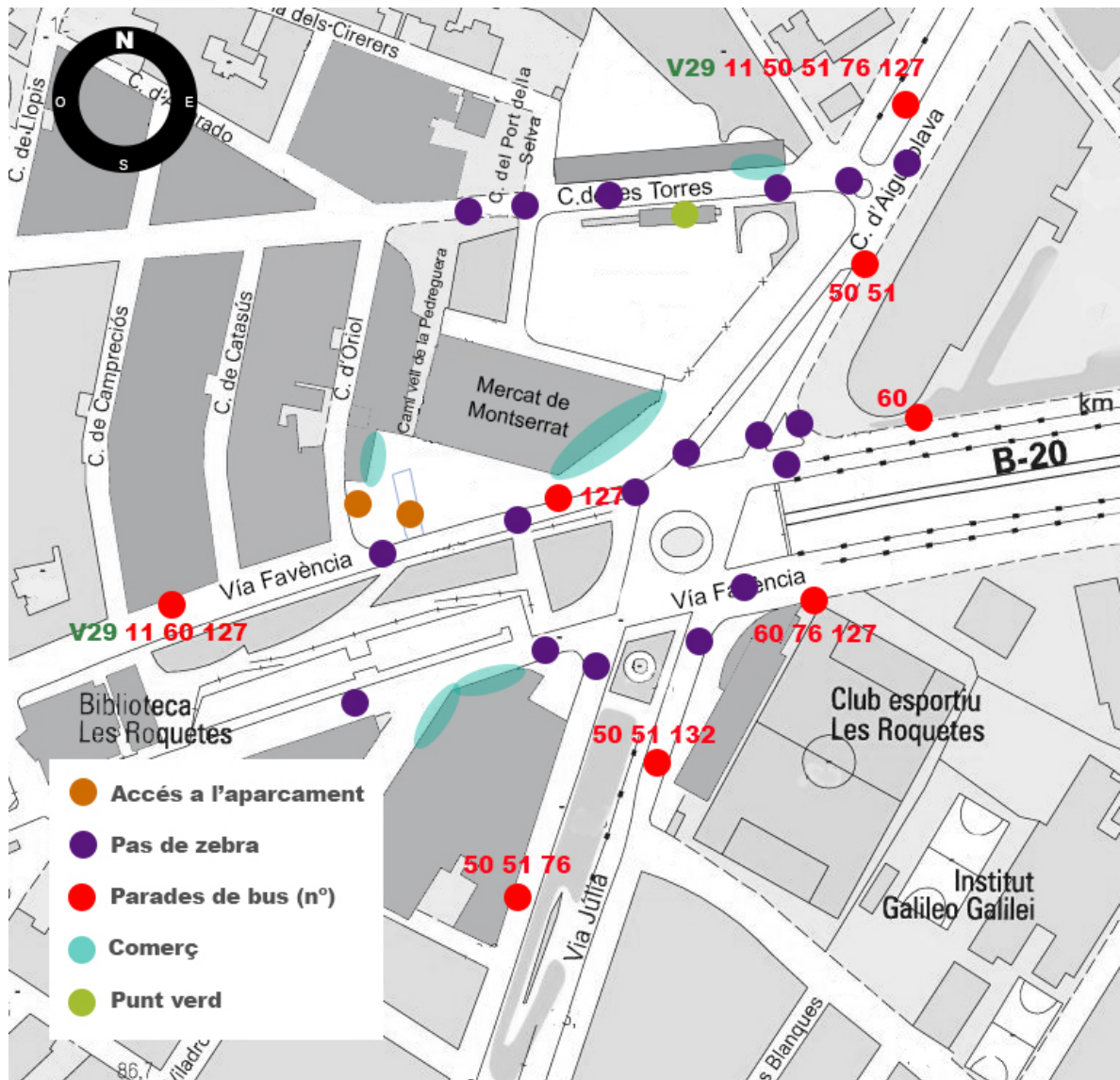
Tot i l'existència d'aquest accés, no es tracta d'una zona plenament accessible per als vianants i les seves diferents necessitats, la rampa que salva l'ampli desnivell segueix el traçat del C/ d'Aiguablava fins arribar al parking, pel que tots aquells usuaris que no poden salvar l'accés per les escales han de traslladar-se més endavant. Aquesta manca d'accessibilitat torna a demostrar com una zona amb potencialitats d'exercir com a espai de transició o com a punt d'accés, pot generar al mateix temps una escletxa en el traçat urbà. Altre espai obert, al menys en termes visuals és el creuament entre els C/ d'Aiguablava, Via Júlia i Via Favència, en una rotonda que desvia clarament el pas peatonal. Aquest punt genera opertura visual des de totes les parcel·les que el comparteixen, no obstant, genera dificultats en termes de circulació peatonal i de visualització de les rutes de desplaçament. Per últim a la banda sud de Via Favència, trobem a sobre de la plataforma que cobreix el pas de la Ronda de Dalt, un espai que pretén fer més lleugera la circulació per aquesta escletxa.

Es tracta d'una zona ajardinada, equipada amb algunes peces de mobiliari i elements vegetals que separen l'espai de les vies rodades. En aquesta mateixa plataforma trobem de nou una escletxa produïda per la diferència de cotes, salvada en part per una rampa, a la que s'accedeix des d'un aparcament.



IMATGE 13: ROTONDA DE VIA FAVÈNCIA AMB EL CAMP DEL C.E. LES ROQUETES DE FONTS

Finalment, trobem el camp del Club esportiu Les Roquetes, que genera bloqueig de la perspectiva des del mercat respecte a aquesta banda est de via Júlia. Es tracta al mateix temps d'un espai obert, que dificulta la visualització de les rutes i que combinat amb la zona de la rotonda, creen un espai obert pel que resulta difícil transitar. No obstant, a nivell de les activitats del barri la zona és un pol important d'atracció.



**V29** Diagonal Mar – Roquetes

**60** Besòs Verneda – Av. Esplugues

**11** Trinitat Vella – Roquetes

**76** Sant Genís - Ciutat Meridiana

**50** Coll Blanc – Trinitat Nova

**127** Roquetes

**51** Pla de Palau – Ciutat Meridiana

**132** Torre Llobeta – Prosperitat

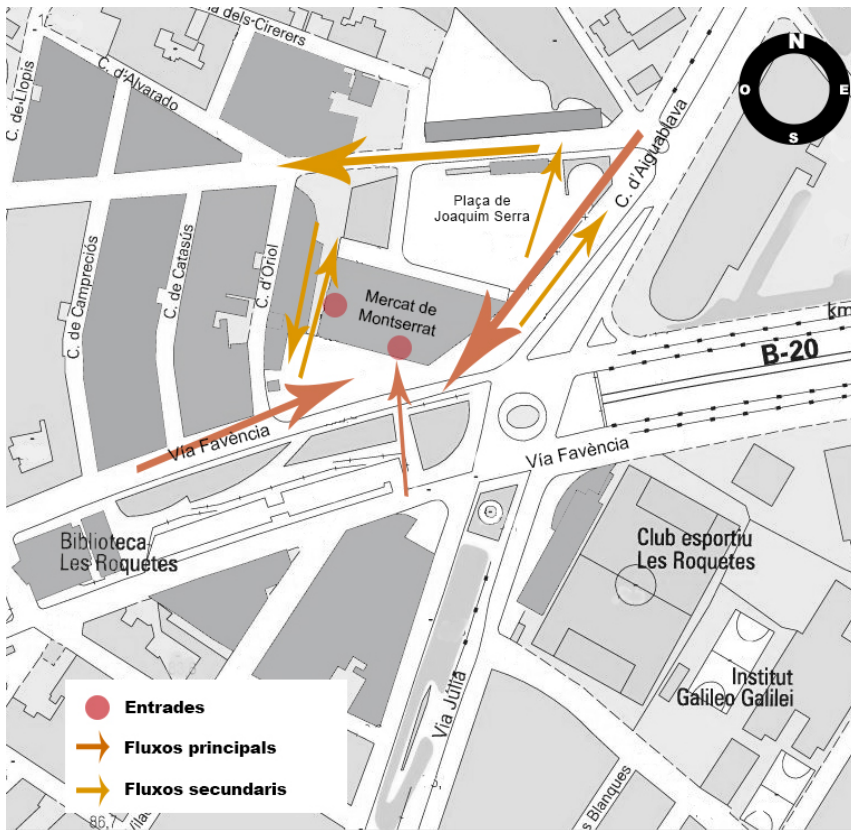
**PLÀNOL 5: DISTRIBUCIÓ D'ELEMENTS I LÍNIES DE TRANSPORT PÚBLIC**

En aquest espai existeixen aleshores uns fluxos de circulació condicionats per la trama urbana però també pels elements presents en ella, com a nodes d'atracció i punts de pas.

El mercat constitueix un punt d'atracció important per ser un equipament de provisió bàsica però al seu voltant hi ha una sèrie de punts on es concentren alguns comerços, que complementen els serveis de l'equipament, o li fan competència com és el cas de l'hipermercat situat al nord-est. La resta de comerços són serveis complementaris, com ara una perruqueria, una autoescola o roba.

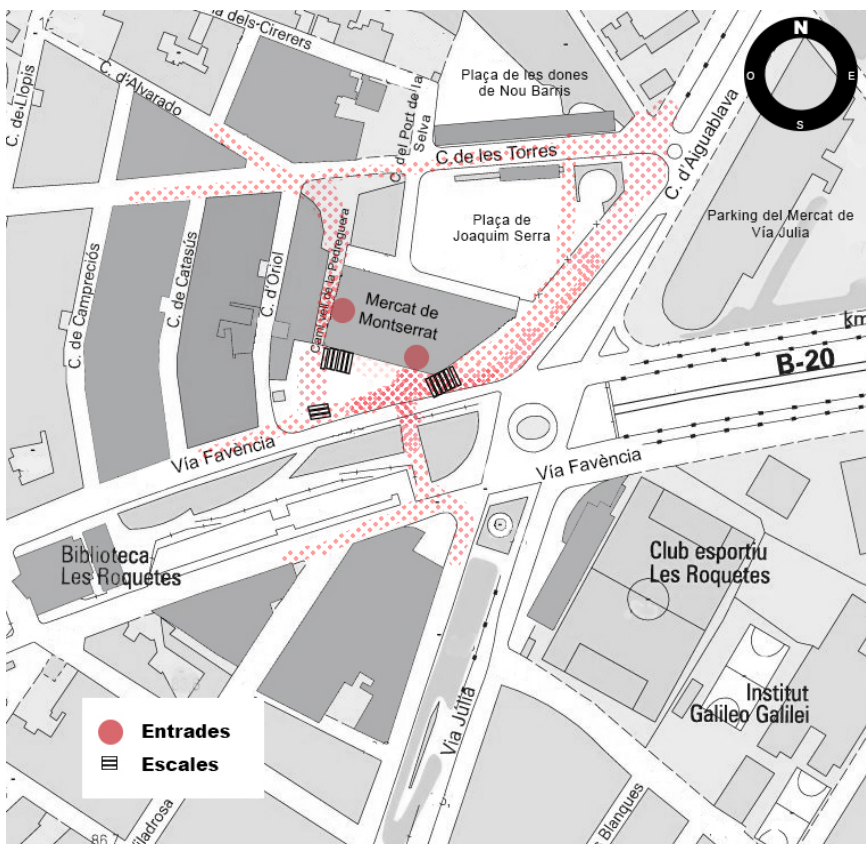
Altres dels elements significatius per a generar aquests punts d'atracció són els accessos a la xarxa de transport públic, que consisteix principalment en línies d'autobusos urbans, encara que en Via Júlia podem trobar l'estació amb el mateix nom (L4) i a 5 minuts l'estació de Roquetes (L3). Alguns punts d'accés a la xarxa de metro que es troben més allunyats.

D'aquesta manera es generen uns fluxos de pas d'acord a aquests nuclis però també condicionats per les rutes de desplaçament seguides pels vianants. Els desplaçaments es concentren sobretot al voltant de l'entrada principal del mercat, provinents sobretot de Via Favència, Via Júlia a través de la plataforma que cobreix la de Dalt i des del C/ d'Aiguablava. En aquesta concentració juga un paper important la parada de la línia 127 just davant de l'entrada principal. La direccionalitat d'aquestes rutes és principalment cap al mercat, però els aparcaments també generen algunes rutes pel C/ de les Torres i el Camí Vell de la Pedrera.



PLÀNOL 6: DIRECCIONALITAT DELS FLUXOS DE DESPLAÇAMENT

Els fluxos secundaris es donen principalment pel carrer d'Aiguablava i el carrer de les Tórtres, també pel Camí vell de la Pedrera.

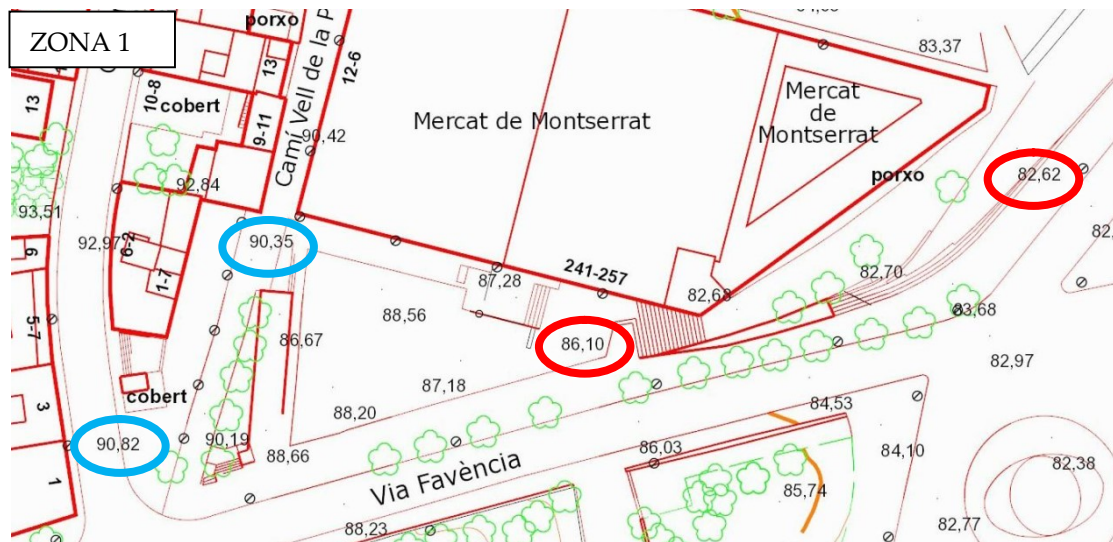


PLÀNOL 7: INTENSITAT DELS FLUXOS DE DESPLAÇAMENT

La intensitat dels fluxos de pas es concentra principalment en l'entrada principal del mercat. Tot i que també destaquen els fluxos dirigits a l'entrada secundària i des de Via Júlia cap a l'àrea estudiada.



Com hem vist en aquest apartat, la distribució de les diferents zones en la trama urbana estudiada està definida per la presència d'elements arquitectònics, principalment vivendes, que creen els espais viaris per on transcorren les rutes. No obstant, els espais tenen naturaleses diverses i els impactes que generen també varien. En aquest sentit, el mercat es troba envoltat per espais oberts, que faciliten la visió i la perspectiva, com a continuació valorarem, però que al mateix temps, per la seva configuració exerceixen com a esletxes en el territori, dificultant el trànsit entre les diferents àrees.



PLÀNOL 8: PUNTS ALTS I BAIXOS - ZONA 1

- Punts alts
- Punts baixos

En aquesta zona es salven els desnivells amb un tractament de desmuntatge i amb el propi traçat del carrer.

Els voltants del mercat constitueixen un espai de difícil continuïtat i permeabilitat entre les diferents àrees, principalment a causa dels desnivells i de les esletxes existents. Per exemple, la zona de l'aparcament, que correspon amb la Plaça de Joaquim Serra, troba dificultats en tant en quant el trànsit cap a la resta de zones. Cap a la zona 2 a causa del desnivell la única via possible és el C/ de les Torres, mentre que en direcció a la porta principal de

l'equipament, la ruta a seguir passa per unes escales o donant un rodeix per salvar el desnivell que també trobem en aquesta zona.

Es tracta aleshores d'un espai amb una permeabilitat limitada i amb poca continuïtat en els traçats, tot i que el tractament dels desnivells i dels obstacles topogràfics permet una millor integració de totes les zones, com és el cas de la zona 2, o la zona del mercat a la que s'accedeix a través de les escales junt a l'entrada principal.



**IMATGE 14: ESCALES - ZONA 1**

Escales que connecten els comerços complementaris del mercat amb l'entrada principal



**IMATGE 16: ACCÉS AL C/ CAMÍ VELL DE LA PEDRERA – ZONA 1**

Escales d'accés a la zona 1. Es combinen amb un accés annexe a peu de carrer, per on transcorre la via en cap a i des de l'entrada secundària del mercat i la zona 2



**IMATGE 15: TRACTAMENT DEL DESNIVELL C7 D'AIGUABLAVA - ZONA 1**

Tractament del desnivell en el C/ d'Aiguablava. Aquesta solució és semblant a la utilitzada en Via Júlia