





Figura 146. Fotografía de la Plaça de l'Orfila desde el Carrer de Malats.

DISTRITO SANT ANDREU.

**Mercado
de Sant
Andreu.**

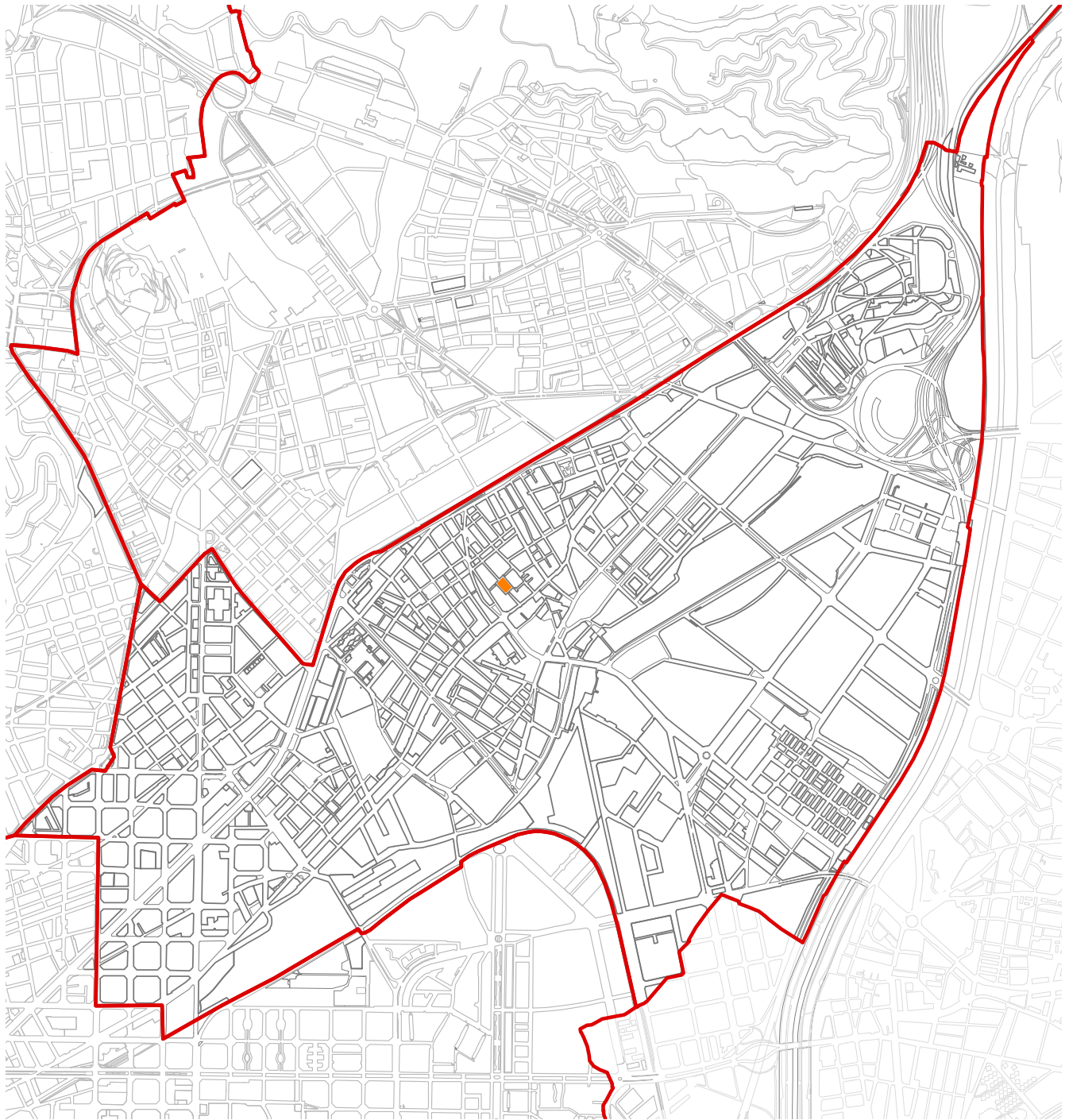


Figura 147. Plano del distrito Sant Andreu.



Figura 148. Plano general de Barcelona con división distrital.

EL DISTRITO

Este distrito, puerta de entrada de la ciudad por el noroeste, limita al norte con el municipio de Santa Coloma de Gramanet; al oeste, con Nou Barris; al este, con Sant Martí, y al sur, con Horta-Guinardó.

Año de construcción: 1914
Tipo de edificio: aislado
Superficie total: 1.669 m²
Superficie comercial: 882 m²
Remodelaciones: Pendiente de remodelación, a la década de 1990 se hicieron varias reformas.

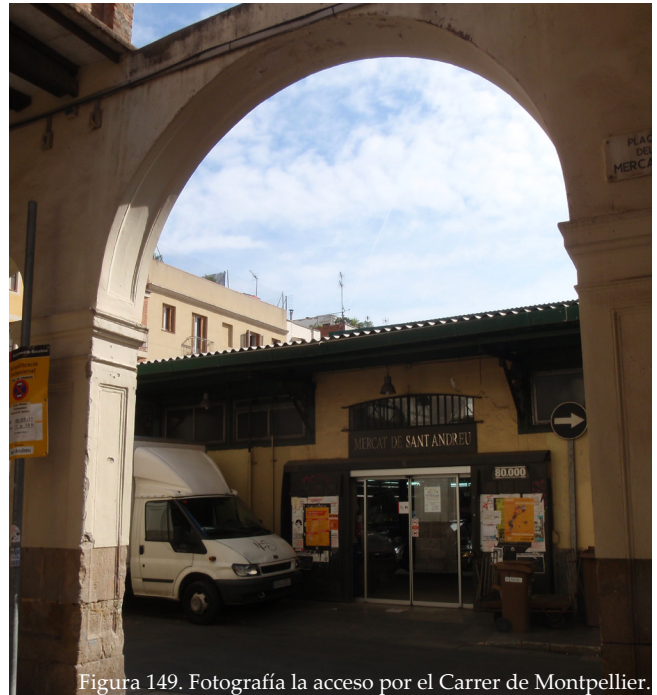


Figura 149. Fotografía la acceso por el Carrer de Montpelier.



Figura 150. Fotografía de la fachada del Mercado desde el Carrer de Vintró

MERCADO DE SANT ANDREU.



Figura 151. Fotografia del Mercat de Sant Andreu desde el Carrer de l'Arc del Mercat

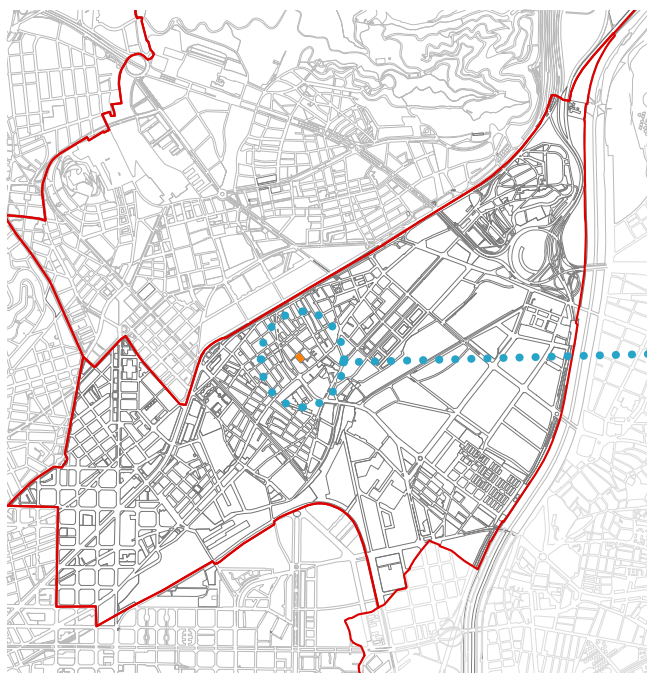


Figura 152. Plano del distrito de Ciutat Vella.



Figura 153. Plano del Barrio Sant Andreu del Palomar.

EL BARRIO

La primera noticia escrita de Sant Andreu del Palomar data del año 992. La riqueza principal del pueblo era la agricultura de regadío, gracias al agua que, desde el siglo X, le llegaba del rec comtal, en su camino entre Montcada y Barcelona.

A lo largo de los años la urbanización se fue extendiendo en pequeñas calles en el entorno de la calle Gran de Sant Andreu, eje principal y antigua vía romana. En la época de la industrialización, se ubican aquí importantes empresas, que requerían grandes superficies que imposibilitaban su localización al núcleo central barcelonés: Fabra y Coats, La Maquinista, Fabricación Nacional de Colorantes... así como una buena cantidad de pequeñas empresas y talleres.

En los próximos años el barrio vivirá grandes transformaciones, ya iniciadas. La orde-

nación de la entorno a la estación del AVE creará extensos espacios residenciales y terciarios a ambos lados del trazado ferroviario, y permitirá conectar barrios y distritos separados por el tren durante décadas, mediante el gran parque lineal de 3,5 km que constituirá el nuevo eje vertebrador de toda la zona.



Figura 154. Plano del contexto del mercado de Sant Andreu

EL MERCADO

Está situado en la plaza del Mercadal, que se proyectó el 1850, cuando Sant Andreu de Palomar era un municipio independiente del plan de Barcelona. Aquí se inició un mercado al aire libre donde los labradores de los alrededores y otros vendedores venían a vender sus productos. Hoy en día, la mayor parte de los vendedores del mercado son descendientes de aquellos primeros comerciantes. La cobertura definitiva del mercado, de estructura metálica en la línea de las construcciones de hierro y cierre de obra se inauguró en 1914.



Figura 155. Plano del contexto del mercado de la Barceloneta, indicando las calles estudiadas.

El mercado de Sant Andreu, tiene las características del mercado de Poblenou o del mercado de la Libertat, en cuanto a su ubicación ya que se encuentra confinado entre edificaciones a manera de plaza, reforzado por arcadas que cierran con portales, generando así aun más el control de accesos. Está inmerso en una trama urbana del centro histórico de Sant Andreu, donde la altura promedio es de 3 pisos, lo que hace que se mantenga un aire acogedor y tranquilo, donde la estrechez de las calles no resulta intimidante. Forma parte de un eje importante del barrio que incluye la Iglesia y la plaza, el ayuntamiento, la plaza del comercio y remata en la plaza del mercado.

Las calles que están directamente relacionadas con el mercado son esas que se encuentran a manera de corredor alrededor del equipamiento. Son calles de plataforma única donde el vacío entre el mercado y las arcadas es el espacio para los vehículos, en su mayoría de servicio. La parte

techada funciona como espacio para el peatón, mesitas para los cafés, restaurantes, etc. Y la parte superior de la edificación son viviendas.

Las calles que desembocan a esta plaza del mercado, son todas de plataforma única, lo que genera una continuidad de los espacios. También se tomaron en cuenta otras calles adyacentes a este mercado, que tiene una estructura convencional de acera-calzada-acera, la principal es el carrer Gran de Sant Andreu eje del barrio, el cual va variando su estructura adaptándose a lo que va ocurriendo en su recorrido, generando espacios para estacionamiento, carril bici y cuando pasa por el área del mercado genera un paso a nivel entre la Plaza del Comercio y el carrer Pons i Gallarza. En paralelo está el carrer de Bascònia, el cual también tiene estructura de acera-calzada-acera, y permite el estacionamiento de vehículos en un carril, área azul.

Las calles peatonales cerca del mercado son de adoquines de piedra natural y losetas de hormigón comprimido de distintas dimensiones. En las calles de estructura convencional se encontró panots para las aceras, bordillos de granito y asfalto para las calzadas.

Aunque existe la diferenciación de los materiales en las calles para definir el espacio del peatón y el del vehículo, se encuentra también reforzado una gran cantidad de bolardos, las farolas y la vegetación terminan de crear la barrera a lo largo de las calles.

La vegetación está presente en general en las calles a manera de arbustos, la especie más común en el área es citrus aurantium o naranjo amargo.

Es importante destacar la particularidad de los pasos de cebras y las zonas 30 de este distrito pues aquí fue la primera implantación de sistema de control de velocidad, convirtiéndose en una característica del barrio, por el tratamiento del pavimento.

En relación a los sistemas de drenajes las calles en condición de plataforma única se realiza por la red de alcantarillado que se encuentra en el eje central de la calle. En las calles de estructura convencional, acera-calzada-acera, el drenaje se realiza por la red de alcantarillado que se encuentra ubicado en la parte baja del bordillo, de uno o ambos lados de la calle, por lo que la calzada tiene una ligera cresta central que permite la conducción de las aguas a los bordes y hasta la rejilla de drenaje.

Ver anexo 3



Figura 156. Lamina de las Secciones de las calles estudiadas.



Figura 157. Fotografía Carrer de Vintró.



Figura 158. Fotografía Carrer de Pons i Gallarza.



Se nivela el pavimento para facilitar el paso de peatones además de reducir la velocidad de los vehículos.

Figura 159. Fotografía del Carrer Gran de Sant Andreu.

K Carrer de l'Ajuntament: Este nombre recuerda que la fachada del antiguo ayuntamiento de Sant Andreu daba a la calle y, al mismo tiempo, la condición de municipio independiente de que disfrutó la villa hasta la Real orden de 20 de abril de 1897, fecha de su incorporación a Barcelona.

Nombres anteriores: Ayuntamiento; Constitución.

1 Carrer Arc del Mercat: Conduce a la plaza del Mercadal.

I Carrer de Bascònia: El País Vasco. Nombres anteriores: Vasconia, 05/09/1907; Riego, antes de 1900

C Carrer de Cerdà: Joan Sardà i Artés, casado con Maria Ribó i Sagristà, fue propietario, en el siglo XIX, por compra de los terrenos al terrateniente Pere Vintró.

L Carrer del Doctor Balari i Jovany: Josep Balari i Jovany (Barcelona 1844 - 1904). Filólogo, historiador y taquígrafo. Licenciado en Derecho y en Filosofía y Letras por la UB. Nombres anteriores: Balan; Guimbernat; San Cristóbal

A Carrer de Fraga: Debe su nombre a Fraga, municipio del Bajo Cinca. Nombres anteriores: Lavadero

D Carrer de Gordi: Calle sin salida. El nombre antiguo era "Casa Gordi" ("Casa Jordi" en algunos documentos). Existió una casa de café por aquel lugar. En 1846, eran propietarios Jaume Barbarà y Agnès Boada.

F G Carrer Gran de Sant Andreu: Comprende la calle mayor y su antigua prolongación denominada "carrer de les Cases Noves". El nombre corresponde a la iglesia consagrada al Apóstol, fundada en tiempos remotos al pie de la vía

romana que unía Barcelona con el Vallès. Nombres anteriores: San Andrés; Eugenio Pararera; Ctra. de Ribas

J Carrer de Malats: Joaquim Malats i Miarons (Sant Andreu de Palomar 1872 - Barcelona 1912). Músico. Pianista y compositor. Galardonado con el primer premio del Conservatorio de Música de París y el premio Diémes (1903).

Nombres anteriores: Vasconia (se une a ella un tramo); Hostal, antes de 1900

7 Carrer de Mateu Ferran: Mateu Ferran Arrú (Castellans, Les Garrigues 1842 - Barcelona 1920). Maestro de escuela de Sant Andreu establecida en la calle desde 1871 hasta 1912. Legó, al morir, sus bienes a obras de beneficencia y de cultura.

Nombres anteriores: Mateo Ferrán; Arco (un tramo), antes de 1900

2 Carrer del Mercat: Conduce al mercado de Sant Andreu. Nombres anteriores: Mercado; Eliseo Rellús; Mercado, antes de 1900

5 Carrer de Montpellier: Debe su nombre a Montpellier, ciudad del Languedoc, Occitania, nativa del rey Jaime I. Fundada hacia el año 1000, se convirtió en centro de la señoría de Montpellier. Adquirió una gran importancia comercial en el siglo XIII, y estuvo muy vinculada a la Corona Catalano-aragonesa desde 1204 hasta 1350. En el año 1382 fue definitivamente incorporada a la corona francesa. Fue importantísima su universidad, fundada en el año 1289.

Nombres anteriores: Santa Teresa, antes de 1900

Carerr d'Otger: Otger Cataló. Personaje fabuloso, imaginado para explicar el origen de la palabra <i> catalán </i> y dar unos precedentes a la reconquista catalana anterior a la intervención franca, e independientes de ésta. Compañeros de Otger, gobernador de Aquitania (734), fueron los Nueve Barones de la Fama: Dapifer de Montcada, Galceran de Pinós, Hug de Mataplana, Guillem de Cervera, Guillem de Cervelló, Pere Alemany, Girbert de Ribelles, Roger d'Erill i Ramon d'Anglesola. Juraron con Otger, en su castillo de Cataló, "venganza y guerra" contra los moros, en defensa de la fe y por la liberación de los países ocupados.

Nombres anteriores: Don Juan Prim, antes de 1900

H Carrer de Rubén Dario: Pseudónimo de Félix Rubén García Sarmiento (1867 - 1916). Poeta nicaragüense.

Nombres anteriores: Solidaridad; Ignacio Iglesias; Solidaridad; San Antonio

B Carrer de Sant Marià: Por la misma dedicación que la calle.

4 6 Carrer Vintró: Pere Vintró i Vintró (1784 - 1865). Propietario de los terrenos. Le sucedió su hijo Pere Vintró i Sacristán. El nombre se supone dedicado a la estirpe y a la masía que la representa.

F Plaça del comerç: Típica plaza de Sant Andreu. Lugar donde antiguamente se vendían tanto los pájaros como los libros y, en el siglo XIX, punto de encuentro para cantar o discutir la jugada política.

Nombres anteriores: Comercio

Plaça d'Orfila: Mateu Josep Orfila i Rotger (Maó, Menorca 1787 - París 1853). Médico y químico. Profesor de medicina en París. Sus trabajos de vulgarización son de gran importancia, mediante los cuales disfrutó de gran renombre.

Nombres anteriores: Constitución, antes de 1900

M Riera de Sant Andreu: Adopta el nombre del antiguo municipio de Sant Andreu de Palomar.

4_ CONCLUSIONES

No cabe duda, que la experiencia de la ciudad de Barcelona en estos últimos 30 años, da una gran lección a través de las múltiples intervenciones urbanas de renovación y remodelación del espacio público.

Dentro de una ciudad densa y compacta como Barcelona, el espacio público se convierte en el medio de expresión del modelo de ciudad, donde interactúan y se encuentran manifestaciones formales y funcionales otorgándole su propio carácter.

Asimismo, el espacio público puede ser considerado como un sistema dentro de otro mayor, la ciudad, en el que se compone de unos subsistemas, como las calles, que ayudan a la conexión entre estos diferentes sistemas. Paralelo al espacio público como sistema, se puede hablar de los equipamientos municipales y, a la red de mercados de Barcelona, también como subsistemas.

Esta visión nos ayuda a entender la relevancia de la presencia de *-los mercados-* dentro del espacio público, pues lo que resulta es el cruce de dos sistemas, el de espacio público y equipamientos, con sus respectivos subsistemas, que entran en una constante interacción.

La red de mercados municipales responden de distinta manera con respecto al espacio público en relación a su emplazamiento de los cuales podemos identificar dos grandes tipos dado los casos de estudios, los mercados del siglo XIX. El primero, es cuando la edificación *-el mercado-* se encuentra emplazada en alguna de las vías principales del barrio, vía que generalmente es de carácter secundario, por lo que las dinámicas vehiculares y peatonales del entorno son más diversas y complejas respecto a las que podemos encontrar en otras situaciones y, por tanto, donde es necesario una mayor atención en los controles de velocidad y seguridad para los peatones, como



Figura 160. Esquema de llenos y vacios, explicación del segundo tipo de emplazamiento comentado de los mercados. Ejemplo de ubicación del mercado de Sant Andreu, Distrito Sant Andreu.



Figura 161. Esquema de llenos y vacios, explicación del primer tipo de emplazamiento comentado de los mercados. Ejemplo de ubicación del mercado de Hostafrancs, Distrito Sants - Montjuic.

es el caso de los Mercados de Sarria, Hostafrancs, Sant Antoni, Galvany. El segundo, se presenta cuando las edificaciones *-los mercados-* se emplazan en recintos cerrados, espacios confinados por una envolvente edificada a manera de plaza, donde la circulación es de carácter local o interno netamente y las dinámicas son casi exclusivas de barrio. En este caso la misma ubicación ayuda al control de velocidad y seguridad vial en cierta manera. Casos presentes en Mercados del Clot, Poblenou, Libertat, Sant Andreu y Santa Caterina.

Se puede decir que el mercado de la Barceloneta, se puede considerar una excepción debido a la lectura de la trama urbana en la que se encuentra inmerso, es decir, está ubicado en una macro manzana del barrio de la Barceloneta, que diferencia tanto por su proporción como porque constituye el mayor vacío de la trama urbana. Asimismo, se encontraron características en común, una de las principales es que por lo general, los mercados son emplazados como edificacio-

nes aisladas debido a su gran tamaño, leyéndose en la trama urbana como manzanas.

La existencia de la red de mercados en Barcelona, ha logrado que la vida de barrio mantenga su identidad, así como preservar el interés de mejorar las condiciones de su barrio. Asimismo, ha colaborado en generar y afianzar la apropiación del espacio público, además de fomentar las relaciones sociales, por lo que es beneficioso en muchos sentidos para los barrios donde se encuentran. Todo esto, sin incluir su aporte arquitectónico y patrimonial, sobretodo en los que son los casos de estudio debido a su antigüedad.

Por otro lado, la inclusión de España en la comunidad europea ha traído consigo el adoptar normativas y regulación las cuales han influido en cómo se interviene el espacio público, esto relacionado con el *Pacto por la Movilidad* firmado por el Ayuntamiento de Barcelona, que no es más que crear un modelo de movilidad para las ciudades. Lo que lleva a realizar una pequeña evaluación

según el trabajo de campo, de si este pacto se está poniendo en práctica y si ha logrado realmente crear el modelo de movilidad que busca.

Parte de esta búsqueda del modelo del *Pacto por la Movilidad*, ha dado consigo la continua experimentación de controles y restricciones para las zonas céntricas de las ciudades, sabiendo que Barcelona apuesta por la descentralización y mantiene vivo los centros de los municipios agregados en el siglo XIX.

En relación a esto y observando los resultados de 13 años de prácticas, contados a partir de la firma del pacto por la movilidad en 1998 y sin dejar a dudas que este no era un tema descuidado por las actuaciones de la reconstrucción de la ciudad.

Como otro resultado del trabajo, se han detectado **3 etapas** claramente diferenciadas en relación al tratamiento del espacio público, concretamente en lo que se refiere a la peatonalización.

La primera etapa, llevado a cabo concretamente en el centro histórico de la ciudad (Ciutat Vella) uno de los polos de las primeras actuaciones de recuperación de la ciudad, luego repetido de cierta manera en los centros históricos de Sant Andreu, Sarrià, Gracia, etc., que en algún momento eran independientes, por lo que no se utiliza el mismo tratamiento de materiales, aunque en morfología sí se utiliza. Aún así, mantienen su propia identidad, tema de suma importancia en Barcelona, en la cual las actuaciones se ven reflejadas en que el vehículo fue totalmente excluido del área central, dificultando así la dinámica de los comercios y los vecinos.

La segunda etapa, tiene que ver con la flexibilización de estas restricciones hacia el vehículo, para así mejorar la dinámica interna de los comercios, servicios y vecinos. Para esto, se plantean sistemas de control de acceso por medio de un equipamiento en las entradas principales al centro histórico, experiencia que se planteó por primera

vez en Ciutat Vella y fue denominado *plan picaso*. Este equipamiento constaba de una columna que tenía comunicación directa con un centro de control de accesos y un bolardo retráctil; en el caso de vehículos no registrados esto les permitía comunicación con el centro de control de accesos para su autorización y en el caso de estar registrados por medio de identificación electrónica obtenían acceso. Pero también viene relacionado con la colocación de una gran cantidad de mobiliario urbano que permita una clara diferenciación de los espacios tanto para el peatón como para el vehículo, acompañado en muchos casos del tratamiento de varios tipos de materiales y cambios de color o textura del pavimento. Actualmente siguen funcionando estos equipamientos en algunas de las zonas cercanas a los casos de estudio, como en Ciutat Vella, el Poblenou y Sarrià.

La tercera etapa y más utilizada actualmente, es donde se plantean zonas de circulación acondicionadas para que surja la coexistencia entre usuarios, dando cabida a todo tipo de medios de transporte privado (bici, coche, moto) destinadas con prioridad a los peatones y con normativas especiales de circulación como velocidad máxima 20 kilómetros por hora. En todos estos casos, los conductores deben ceder prioridad a los peatones y deben estacionarse sólo en las zonas indicadas para ello.

Cabe destacar que estas operaciones pueden ser llevadas a cabo, debido al trabajo de concientización y educación acompañado de otras políticas generales de pacificación del tráfico, como las zonas 30, la disminución de las dimensiones de los carriles vehiculares dentro de la ciudad, logrando así lograr la disminución de la velocidad en las redes internas de movilidad.

En general, las áreas que fueron objeto de estudio, se puede decir que cumplen con las propuestas del *Pacto por la Movilidad*, con una visión enfocada particularmente en lo que corresponde al objetivo

3, Aumentar la superficie y calidad de la red viaria dedicada a los peatones. Esto, sin despreciar nuevas intervenciones para el mantenimiento y la mejora de estos espacios.

Con relación al mobiliario urbano, cabe acotar que en ocasiones debería tender a una racionalización y simplificación, ya que el espacio se ve invadido por la cantidad de objetos, logrando como consecuencia una tendencia negativa que disminuye la calidad del espacio. En este sentido, algunas herramientas de diseño podrían resolver las mismas necesidades, mediante la unificación y sistematización de los elementos, incluyendo con esto el lograr formar o reforzar la propia imagen del barrio.

Cabe especificar que la incorporación del nomenclátor como referencia en el estudio, otorgó las pistas necesarias sobre los datos históricos de las calles que se encontraban adyacentes a los mercados, reconociendo el valor histórico de los emplazamientos, ayudando así a la toma de decisiones con respecto a las vías principales para los barrios. Aunque actualmente hayan perdido ese carácter principal desde su incorporación a red de vías a nivel metropolitano, pero que a nivel de las dinámicas internas del barrio siguen funcionando como antiguamente.

Finalmente, este trabajo deja abiertas varias líneas de trabajo con respecto al estudio tipo morfológico y social de la peatonalización y accesibilidad de otras áreas de la ciudad, así como la profundización en el estudio de los mercados municipales y sus aportes a la ciudad.



Figura 162. Fotografía del Carrer del Clos de Sant Francescs. Sarrià.

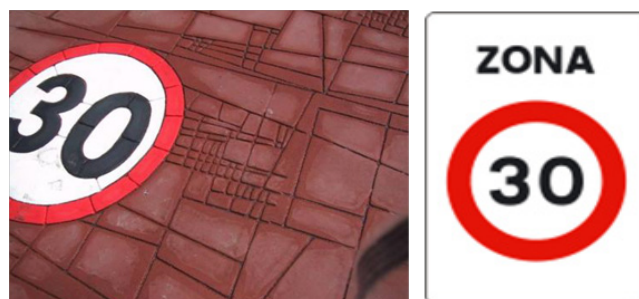


Figura 163. Fotografía de la Señalización de zona 30 de Sant Andreu. Señalización vertical de tránsito.

BIBLIOGRAFIA.

RECURSOS BIBLIOGRÁFICOS.

AA.VV. Distorsiones Urbanas Publicación. Madrid, 2006.

AA.VV. La ciudad construida. Urbanismo en América Latina. FLACSO, sede Ecuador, 2001

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. Barcelona una ciutat per a tothom. Ayuntamiento de Barcelona i Institut Municipal de Persones amb Discapacitat. 2009

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. Barcelona 30 anys fent ciutat. Ayuntamiento de Barcelona. 2009

BOHIGAS, Oriol. Reconstrucció de Barcelona. Barcelona: Edicions 62, 1985. Trad. al cast. Reconstrucción de Barcelona. Madrid: MOPU, 1986.

BORJA, Jordi (Ed.). Barcelona: un modelo de transformación urbana, 1980-1995. Quito: Programa de Gestion Urbana (PGU-LAC), 1995. VIII

BORJA, Jordi. Barcelona y su urbanismo. Éxitos pasados, desafíos presentes, oportunidades futuras. In BORJA y MUXÍ (Eds.) 2004.

BORJA, Jordi y Z. MUXÍ (Eds.). Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica. Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona. Barcelona: Edicions UPC, ETSAB (Arquitext), 2004.

BORJA, Jordi. Luces y sombras del urbanismo de Barcelona. Editorial UOC. Barcelona, 2009

BUSQUETS, Joan. Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta. Barcelona: Ediciones del Serbal (Colección La Estrella Polar, vol. 43), 2004.

CAPEL, Horacio. El modelo Barcelona: un examen crítico. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005.

GUARDIA, Manuel y OYÓN, J. Luis. Hacer ciudad a través de los mercados de Europa, siglos XIX y XX. Ayuntamiento de Barcelona, Instituto de Cultura, Museo d'Història de Barcelona . 2009

RECURSOS ELECTRÓNICOS.

Artículos y documentos

AA.VV. Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern. "urbanitats" N° 7, Centro de Cultura Contemporànea de Barcelona. Barcelona, 1998.

ALCALÁ, Laura. Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las rondas del Dalt y del Litoral en Barcelona. Tesis Doctoral. Departamento de Urbanismo y Ordenación del territorio. ETSAB – UPC, 2004

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. Pacto por la movilidad. Barcelona. Ayuntamiento de Barcelona (Sector de la Vía Pública).

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. Pacto por la movilidad. Barcelona. 1 A Pie Por Barcelona. Ayuntamiento de Barcelona (Sector de la Vía Pública).2001

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. Pacto por la movilidad. Barcelona. 4 La Red Básica de Circulación de la Ciudad de Barcelona. Ayuntamiento de Barcelona (Sector de la Vía Pública). 2002

CAPEL, Horacio. El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado "Modelo Barcelona". Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de febrero de 2007, vol. XI, núm. 233.

CASELLAS, Antònia. Las Limitaciones del "Modelo Barcelona". Una lectura desde Urban Regime Analysis. Documents d'anàlisi geogràfica N° 48. 2006.
<http://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n48p61.pdf>

CON IGLESIAS, Alba. DELGADO, Manuel. La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "modelo Barcelona". Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. XIV, n° 836, 25 de agosto de 2009.
<<http://www.ub.es/geocrit/b3w-836.htm>>.

DEL CAMPO TEJEDOR, Alberto; GARCÍA JEREZ, Francisco; FLORES SÁNCHEZ, Manuel. Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga. (2009) Centro de estudios Andaluces.

GUÀRDIA BASSOLS, M. OYÓN BAÑALES, J.L. Los mercados públicos en la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona. Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. XII, nº 744, 25 de agosto de 2007. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-744.htm>>.

MONCLÚS, Francisco-Javier. El “Modelo Barcelona” ¿Una fórmula original? De la “reconstrucción” a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004). Perspectivas Urbanas/ Urban Perspectives nº 3. 2003 [<http://www.etsav.upc.edu/urbpersp/num03/art03-3.pdf>]

PERAHIA, Raquel. Las ciudades y su espacio público. Los Problemas del mundo actual soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales. IX coloquio Internacional de Geocrítica. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2007. <http://www.ub.es/geocrit/9porto/perahia.htm>

Revista digital

CORTI, Marcelo. Entrevista a Oriol Bohigas: la arquitectura debe asegurar la continuidad legible de la ciudad. Arquitectura y Planes de las ciudades
Método y modelo de Barcelona. Revista Café de las Ciudades. Número 65.
http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_65.htm

Páginas webs consultadas.

AJUNTAMENT DE BARCELONA [En línea] <http://www.bcn.es/castella/ehome.htm> [Sucesivas visitas]

CATALOGO DE ARTE PÚBLICO DEL AJUNTAMENT DE BARCELONA. [En línea] www.bcn.cat/artpublic. [15 de Mayo de 2011]

GOOGLE MAPS [En línea] <http://maps.google.es/> [Sucesivas visitas]

INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA. [En línea]
<http://www.icc.cat/cat/Home-ICC/Inici/Cartoteca>

MERCATS DE BARCELONA [En línea]

http://w110.bcn.cat/portal/site/Mercats?lang=ca_ES [Sucesivas visitas]

MERCAT DE LA BARCELONETA. [En línea] <http://www.mercatdelabaroneta.com/> [Sucesivas visitas en el mes de febrero y marzo]

MERCAT DEL CLOT [En línea] <http://www.mercatdelclot.net/mercat.html> [Sucesivas visitas en el mes de febrero y marzo]

MERCAT DE LA CONCEPCIÒ. [En línea]

http://www.laconcepcio.com/esp/mercat_historia.html [Sucesivas visitas en el mes de febrero y marzo]

MERCAT DE HOSTAFRANCS [En línea] <http://www.mercathostafrancs.com/> [Sucesivas visitas en el mes de febrero y marzo]

MERCAT DE LA LIBERTAT. [En línea]

http://w110.bcn.cat/portal/site/Mercats/menuitem.cbbdaa21d18cb6185cf05cf0a2ef8a0c/?vgnextoid=96d51bc2e0549210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&vgnnextchannel=06902e8166ab8210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&vgnnextfmt=formatDetall&vgnnextrefresh=1&lang=ca_ES. [Sucesivas visitas en el mes de febrero y marzo]

MERCAT DEL POBLENOU. [En línea] <http://www.mercatpoblenou.com/> [Sucesivas visitas en el mes de febrero y marzo]

MERCAT DE SANT ANTONI. [En línea]

http://w110.bcn.cat/portal/site/Mercats/menuitem.cbbdaa21d18cb6185cf05cf0a2ef8a0c/?vgnextoid=8bc21bc2e0549210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&vgnnextchannel=b1a8b036f6ab8210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&vgnnextfmt=formatDetall&vgnnextrefresh=1&lang=ca_ES [Sucesivas visitas en el mes de febrero y marzo]

MERCAT SANTA CATERINA. [En línea] <http://www.mercatsantacaterina.net/> [Sucesivas visitas en el mes de febrero y marzo]

NOMENCLÁTOR DE CALLES. [En línea]

<http://www.bcn.es/nomenclator/castella/welcome.htm> [Sucesivas visitas]

TRADUCTOR GOOGLE: <http://translate.google.es/> [Sucesivas visitas]

ÍNDICE ANALÍTICO.

A

Accesibilidad, 9, 25, 160.

Ayuntamiento, 9, 13, 14, 15, 18, 19, 24, 34, 47, 115, 152.

Ayuntamiento de Barcelona, 13, 14, 24, 34, 47, 51, 63, 66, 67, 158.

B

Barcelona, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 43, 47, 50, 51, 54, 57, 58, 63, 66, 67, 68, 70, 71, 74, 76, 78, 86, 90, 95, 98, 99, 101, 102, 107, 110, 114, 115, 121, 122, 123, 127, 130, 134, 135, 142, 150, 151, 154, 157, 158, 159.

C

Calle, 9, 10, 11, 22, 23, 24, 36, 37, 46, 48, 49, 50, 51, 54, 56, 57, 58, 68, 69, 70, 71, 76, 77, 78, 79, 83, 86, 88, 89, 90, 98, 100, 101, 102, 103, 112, 113, 114, 115, 120, 121, 122, 130, 132, 133, 134, 140, 141, 142, 143, 150, 152, 153, 154, 155, 157, 160.

Centro histórico, 22, 43, 48, 112, 132, 152, 159.

Ciudad, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 37, 43, 47, 48, 63, 66, 67, 74, 75, 83, 86, 88, 103, 107, 110, 119, 127, 130, 147, 157, 158, 159, 160.

Ciutat vella, 30, 43, 127, 159.

Control de acceso, 88, 112, 140, 152, 159.

D

Distritos, 12, 19, 20, 27, 43, 63, 83, 95, 98, 107, 127, 138, 139, 147, 150.

E

Eixample, 63, 66, 75, 127.

Emplazamiento, 20, 23, 79, 157.

Entorno, 26, 36, 37, 49, 74, 75, 88, 100, 103, 118, 132, 140, 150, 157.

Equipamiento, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 24, 26, 27, 31, 34, 36, 37, 56, 86, 152, 157, 159.

Espacio público, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 21, 22, 23, 26, 36, 37, 75, 157, 158, 159.

Estrategias, 10, 19, 25.

G

Gracia, 22, 30, 31, 83, 86, 87, 88, 91, 127, 130, 159.

I

Intervenciones , 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 21, 22, 157, 160.

M

Mercados, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 37, 45, 47, 48, 49, 53, 55, 56, 57, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 85, 86, 87, 88, 90, 97, 98, 99, 100, 101, 109, 111, 112, 117, 118, 119, 120, 121, 129, 131, 132, 135, 137, 139, 140, 149, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 160.

Modelo, 10, 11, 17, 18, 20, 30, 32, 157, 158, 159.

Modelo Barcelona, 11, 17.

Movilidad, 9, 10, 11, 13, 14, 20, 21, 23, 24, 158, 159.

Municipal, 10, 11, 13, 14, 27, 31, 34, 37, 47, 87, 95, 110, 118, 131, 157, 160.

P

Pacto por la movilidad, 9, 13, 24, 158, 159.

Peatón, peatones, Peatonalización, 9, 10, 11, 13, 24, 25, 37, 48, 49, 68, 69, 77, 88, 89, 90, 100, 112, 120, 132, 133, 140, 152, 153, 157, 159, 160.

Periferia, 10, 19, 27, 32.

Plan,9, 10, 11, 13, 15, 18, 19, 20, 21, 24, 26, 30, 32, 63, 75, 86, 110, 143, 151, 159.

Plan general metropolitano, 18.

Plan de vías, 20, 24.

R

Reconstrucción de la ciudad, 22, 31 ,34, 159.

Reivindicar, 10, 11, 22, 83.

Reivindicación, 10, 115.

Relación, 10, 11, 12, 14, 15, 22, 24, 25, 29, 37, 46, 56, 68, 76, 110, 140, 152, 157, 158, 159, 160.

Restricciones, 9, 112, 159.

S

Sants,30, 31, 74, 95, 98, 103, 127.

Sant Andreu, 30, 31, 67, 127, 131, 149, 150, 151, 152, 155, 158, 159.

Sant marti, 30, 127, 130, 131, 138, 139, 143, 147.

Sarria, 24, 30, 31, 91, 103, 107, 109, 110, 111, 112, 115, 159

T

Transito

9,11,24,25,100,120,132,

U

Urbanas,11, 14, 17, 18, 19, 130, 157.

Urbano,10, 17, 19, 20, 24, 29, 30, 36, 37, 48, 49, 57, 68, 69, 71, 88, 113, 121, 133, 138, 140, 159, 160.

V

Vehículos, 9, 49, 56, 69, 76, 88, 112, 132, 140, 152, 153, 159.

Vías, 12, 18, 19, 22, 24, 36, 56, 88, 112, 130, 157, 160.

ÍNDICE DE FIGURAS.

Figura 1.	Plano figura - fondo. Espacio público - Espacio construido. Fuente: Elaboración propia.	12
Figura 2.	Fotografía Carrer de l'Arc de Sant Silvestre. Ciutat Vella. La calle como primer espacio público. Fuente: Archivo personal.	12
Figura 3.	Fotografía Parque Central de Nou Barris. Fuente: Archivo personal.	16
Figura 4.	Plano del Plan General Metropolitano de ordenación urbana de 1976. Fuente: http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/spain/index_e.html	18
Figura 5.	Plano esquemático de nuevas centralidades. Fuente: Elaboración propia.	19
Figura 6.	Plano de Barcelona con áreas del proyecto 22@. Fuente: Documento digital <i>Estat d'execució Barcelona, desembre de 2009</i> . Descargado de la página web. http://www.22barcelona.com/content/blogcategory/34/438/lang/es/	20
Figura 7.	Planta del Proyecto de la Sagrera. Fuente: Documento digital <i>Barcelona Sagrera Alta velocitat</i> descargado de la pagina web. Fuente: http://www.barcelonasagrera.com/	21
Figura 8.	Gráfico de muestra los tipos de intervenciones realizadas a nivel de espacio público en Barcelona entre 1981 a 2001. Datos extraídos de los itinerarios de Proyectos Urbanos de 1981 - 2001 del Ayuntamiento de Barcelona. Fuente: Elaboración propia.	22
Figura 9.	Gráfico de muestra las cantidad de intervenciones realizadas por año a nivel de espacio público en Barcelona entre 1981 a 2001. Datos extraídos de los itinerarios de Proyectos Urbanos de 1981 - 2001 del Ayuntamiento de Barcelona	22
Figura 10.	Vista de la Plaza nueva y de una de las puertas antiguas de Barcelona 1820. Autor: Moulinier del.; Reville et Couché fils. sculp. Año 1820. Editor: Institut Cartogràfic de Catalunya. Fuente: http://www.icc.cat/cat/Home-ICC/Inici/Cartoteca	23

Figura 11.	Gráfico de demuestr los porcentajes de la cantidad de intervenciones realizadas en cada distrito a nivel de espacio público en Barcelona entre 1981 a 2001. Datos extraídos de los <i>itinerarios de Proyectos Urbanos de 1981 - 2001</i> del Ayuntamiento de Barcelona. Fuente: Elaboración propia.	25
Figura 12.	Plano de ubicación de los equipamientos. Documento digital <i>Consulteu el Pla d'Equipaments de la ciutat</i> [PDF] Descargado de la página web: http://www.bcn.es/bcnbarris/ca/equipaments_quesPla.html	26
Figura 13.	Fotografía Museu D'Art Contemporani de Barcelona. El Raval - Ciutat Vella. Fuente: Archivo personal.	27
Figura 14.	Fotografía: El Born, mercat central de fruites i verdures, el 1953. Barcelona. Autor: Familia Cuyàs. Editor digital: Intitut Cartogràfic de Catalunya. Fuente: http://cartotecadigital.icc.cat	28
Figura 15.	Gráfico de demuestr los porcentajes de la cantidad de Mercados constrídos en Barcelona desde el siglo XIX. Datos extraidos de <i>Hacer ciudad a través de los mercados Europa, siglos XIX y XX</i> . Fuente: Elaboración propia.	30
Figura 16.	Gráfico de demuestr cantidad de mercados constrídos en Barcelona por décadas desde el siglo XIX. Datos extraidos de <i>Hacer ciudad a través de los mercdaos Europa, siglos XIX y XX</i> . Fuente: Elaboración propia.	31
Figura 17.	Plano de Barcelona con la ubicación de los Mercados Municipales. Fuente: Elaboración propia.	31
Figura 18.	Fotografía de Carrer d'Urgell: Mercat dels Encants el 1909. Barcelona. Autor: Família Cuyàs. Edit digital: Institut Cartogràfic de Catalunya. Fuente: http://cartotecadigital.icc.cat	37
Figura 19.	Fotografía de vista del Mercado del Born desde el Passeig del Born. Barcelona. Fuente: Archivo personal.	38
Figura 20.	Fotografía de Torre de Iglesia de Santa María del Pi. Fuente: Archivo personal.	40
Figura 21.	Plano del Distrito de Ciutat Vella. Fuente: Elaboración propia.	42
Figura 22.	Plano general de Barcelona con división distrital. Fuente: Elaboración propia.	43
Figura 23.	Fotografía de la fachada principal del Mercado de Santa Caterina. Fuente: Archivo personal.	44
Figura 24.	Fotografía detalle de la estructura del techo del Mercado de Santa Caterina. Fuente: Archivo personal.	45
Figura 25.	Fotografía de la intervención del techo en la estructura del antiguo convento de Santa Caterina. Fuente: Archivo personal	45
Figura 26.	Plano del distrito de Ciutat Vella. Fuente: Elaboración propia.	46

Figura 27.	Plano del Barrio de Sant Pere y Santa Caterina. Fuente: Elaboración propia.	46
Figura 28.	Plano del contexto del mercado de Santa Caterina. Fuente: Elaboración propia.	47
Figura 29.	Plano del contexto del mercado de Santa Caterina, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	48
Figura 30.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	49
Figura 31.	Fotografía Carrer de Gombau. Fuente: Archivo personal.	50
Figura 32.	Fotografía Carrer de Gerard Pellisser. Fuente: Archivo personal.	50
Figura 33.	Fotografía del acceso al Carrer de Freixures desde Av. Francesc Cambó. Fuente: Archivo personal.	50
Figura 34.	Fotografía del Mercado de la Barceloneta desde la Plaça de la Font. Fuente: Archivo personal.	52
Figura 35.	Fotografía de la marquesina de entrada al Mercado de la Barceloneta desde la Plaça de la Font. Fuente: Archivo personal.	53
Figura 36.	Fotografía de la fachada del Mercado de la Barceloneta desde el carrer de la Maquinista. Fuente: Archivo personal.	53
Figura 37.	Plano del distrito de Ciutat Vella. Fuente: Elaboración propia.	54
Figura 38.	Plano del Barrio de la Barceloneta. Fuente: Elaboración propia.	54
Figura 39.	Plano del contexto del mercado de la Barceloneta. Fuente: Elaboración propia.	55
Figura 40.	Plano del contexto del mercado de la Barceloneta, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	56
Figura 41.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	57
Figura 42.	Fotografía Plaça del Poeta Boscà. Fuente: Archivo personal.	58
Figura 43.	Fotografía vista del mercado desde Plaça de la Poeta Boscà - Plaça de la Font. Fuente: Archivo personal.	58
Figura 44.	Fotografía del Carrer de l'Almirall Churruga. Fuente: Archivo personal.	58
Figura 45.	Fotografía de la Obra de Arte Público. : El Negre de la Riba. Fuente: Archivo personal.	59
Figura 46.	Fotografía de la Obra de Arte Público. Reproducción de un fragmento de la obra del Poeta Joan Boscan. (1492 1542) Publicada a Barcelona, en 1543, Titulo Las Obras de Boscan y algunas de Garcilaso de la vega. Fuente: Archivo personal.	59
Figura 47.	Fotografía de una de las chimeneas de La Pedrera. Fuente: Archivo personal.	60
Figura 48.	Plano del distrito Eixample. Fuente: Elaboración propia.	62
Figura 49.	Plano general de Barcelona con división distrital. Fuente: Elaboración propia.	63

Figura 50.	Fotografía Mercado de la Concepció desde el Carrer d' Aragó. Fuente: Archivo personal.	64
Figura 51.	Fotografía detalle acceso lateral. Fuente: Archivo personal.	65
Figura 52.	Fotografía detalle de la estructura del techo. Fuente: Archivo personal.	65
Figura 53.	Plano del distrito Eixample. Fuente: Elaboración propia.	66
Figura 54.	Plano de la Dreta de l'Eixample. Fuente: Elaboración propia.	66
Figura 55.	Plano del contexto del mercado de la Concepció. Fuente: Elaboración propia.	67
Figura 56.	Plano del contexto del mercado de la Concepció, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	68
Figura 57.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	69
Figura 58.	Fotografía Carrer de Bruc. Fuente: Archivo personal.	70
Figura 59.	Fotografía del acceso al mercado desde el Carrer d' Aragó. Fuente: Archivo personal.	70
Figura 60.	Fotografía de la fachada medianera Carrer d' Aragó 313. Fuente: Archivo personal.	71
Figura 61.	Fotografía Mercado de Sant Antoni desde la Ronda de Sant Pau. Fuente: Archivo personal.	72
Figura 62.	Fotografía detalle cúpula central. Fuente: Archivo personal.	73
Figura 63.	Fotografía detalle de la estructura del techo. Fuente: Archivo personal.	73
Figura 64.	Plano del distrito Eixample. Fuente: Elaboración propia.	74
Figura 65.	Plano del Barrio de Sant Antoni. Fuente: Elaboración propia.	74
Figura 66.	Plano del contexto del mercado de Santa Antoni. Fuente: Elaboración propia.	75
Figura 67.	Plano del contexto del mercado de Sant Antoni, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	76
Figura 68.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	77
Figura 69.	Fotografía Carrer de Manso. Fuente: Archivo personal.	78
Figura 70.	Fotografía Carrer del Comte de Borrell. Fuente: Archivo personal.	78
Figura 71.	Fotografía del Torre del rellotge. Plaça de la vila de Gràcia. Fuente: Archivo personal.	80
Figura 72.	Plano del distrito Gràcia. Fuente: Elaboración propia.	82
Figura 73.	Plano general de Barcelona con división distrital. Fuente: Elaboración propia.	83
Figura 74.	Fotografía del Mercado de la Libertat desde Carrer de Sant Gabriel. Fuente: Archivo personal.	84
Figura 75.	Fotografía detalle de la fuente del Mercado de la Libertat. Fuente: Archivo personal.	85
Figura 76.	Plano del distrito Gràcia. Fuente: Elaboración propia.	86

Figura 77.	Plano del Barrio de la Vila de Gràcia. Fuente: Elaboración propia.	86
Figura 78.	Plano del contexto del mercado de la Libertat. Fuente: Elaboración propia.	87
Figura 79.	Plano del contexto del mercado de la Libertat, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	88
Figura 80.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	89
Figura 81.	Fotografía Carrer de Milton. Fuente: Archivo personal.	90
Figura 82.	Fotografía Plaça de la Libertat. Fuente: Archivo personal.	90
Figura 83.	Fotografía del cruce de los carrers Sant Marc y Berga. Fuente: Archivo personal.	90
Figura 84.	Fotografía del Parque de la España Industrial. Fuente: Archivo personal.	92
Figura 85.	Plano del distrito Sants - Montjuic. Fuente: Elaboración propia.	94
Figura 86.	Plano general de Barcelona con división distrital. Fuente: Elaboración propia.	95
Figura 87.	Fotografía del Mercado de Hostafrancs desde el Carrer de la Creu Coberta. Fuente: Archivo personal.	96
Figura 88.	Fotografía detalle del techo del Mercado. Fuente: Archivo personal.	97
Figura 89.	Fotografía detalle del característico cartel del Mercado de y logotipo de la red de mercados de Barcelona. Fuente: Archivo personal.	97
Figura 90.	Plano del distrito Sants - Montjuic. Fuente: Elaboración propia.	98
Figura 91.	Plano del Barrio de Hostafrancs. Fuente: Elaboración propia.	98
Figura 92.	Plano del contexto del mercado de Hostafrancs. Fuente: Elaboración propia.	99
Figura 93.	Plano del contexto del mercado de Hostafrancs, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	100
Figura 94.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	101
Figura 95.	Fotografía Carrer de Creu Coberta. Fuente: Archivo personal.	102
Figura 96.	Fotografía Carrer de Vilardell. Fuente: Archivo personal.	102
Figura 97.	Fotografía Carrer de Callao. Fuente: Archivo personal.	102
Figura 98.	Fotografía Monasterio de Pedralbes. Fuente: Archivo personal.	104
Figura 99.	Plano del distrito Sarrià - Sant Gervasi. Fuente: Elaboración propia.	106
Figura 100.	Plano general de Barcelona con división distrital. Fuente: Elaboración propia.	107
Figura 101.	Fotografía del Mercado de Sarrià desde Pg Reina Elisenda de Montcada. Fuente: Archivo personal.	108
Figura 102.	Fotografía detalle de la fachada del Mercado. Fuente: Archivo personal.	109
Figura 103.	Fotografía la fachada lateral carrer de Pere Tarrés. Fuente: Archivo personal.	109
Figura 104.	Plano del distrito Sarrià - Sant Gervasi. Fuente: Elaboración propia.	110
Figura 105.	Plano del Barrio Sarrià. Fuente: Elaboración propia.	110

Figura 106.	Plano del contexto del mercado de Sarrià. Fuente: Elaboración propia.	111
Figura 107.	Plano del contexto del mercado de Sarrià, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	112
Figura 108.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	113
Figura 109.	Fotografía Carrer del Clos de Sant Francesc. Fuente: Archivo personal.	114
Figura 110.	Fotografía Carrer de Negrevernís. Fuente: Archivo personal.	114
Figura 111.	Fotografía Plaça de Sarrià - carrers Major y Menor de Sarrià. Fuente: Archivo personal.	114
Figura 112.	Fotografía del Mercado de Galvany desde el Carrer de Calaf. Fuente: Archivo personal.	116
Figura 113.	Fotografía de la fachada del Mercado. Fuente: Archivo personal.	117
Figura 114.	Fotografía la fachada, cruce de las naves. Fuente: Archivo personal.	117
Figura 115.	Plano del distrito Sarrià - Sant Gervasi. Fuente: Elaboración propia.	118
Figura 116.	Plano del Barrio Sant Gervasi - Galvany. Fuente: Elaboración propia.	118
Figura 117.	Plano del contexto del mercado de Galvany. Fuente: Elaboración propia.	119
Figura 118.	Plano del contexto del mercado de Galvany, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	120
Figura 119.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	121
Figura 120.	Fotografía Carrer de Madrazo. Fuente: Archivo personal.	122
Figura 121.	Fotografía cruce del Carrer d'Amigó con Carrer de Madrazo. Fuente: Archivo personal.	122
Figura 122.	Fotografía del Parque del Clot. Fuente: Archivo personal.	124
Figura 123.	Plano del distrito Sant Martí. Fuente: Elaboración propia.	126
Figura 124.	Plano general de Barcelona con división distrital. Fuente: Elaboración propia.	127
Figura 125.	Fotografía detalle de la fachada del Mercado. Fuente: Archivo personal.	128
Figura 126.	Fotografía detalle de la fachada del Mercado. Fuente: Archivo personal.	128
Figura 127.	Fotografía del Mercado del Clot desde la Plaça del Mercat. Fuente: Archivo personal.	129
Figura 128.	Plano del distrito Sant Martí. Fuente: Archivo personal.	130
Figura 129.	Plano del Barrio El Clot. Fuente: Elaboración propia.	130
Figura 130.	Plano del contexto del mercado del Clot. Fuente: Elaboración propia.	131
Figura 131.	Plano del contexto del mercado del Clot, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	132
Figura 132.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	133
Figura 133.	Fotografía Carrer del Clot. Viviendas originales. Fuente: Archivo personal.	134
Figura 134.	Fotografía Jardins dels Castelles desde Carrer Rossend Nobas. Fuente: Archivo personal.	134

Figura 135.	Fotografía del Mercado del Poblenou desde la Plaça de la Unió. Fuente: Archivo personal.	136
Figura 136.	Fotografía detalle de la fachada del Mercado. Fuente: Archivo personal.	137
Figura 137.	Fotografía la fachada lateral del mercado. Fuente: Archivo personal.	137
Figura 138.	Plano del distrito Sant Martí. Fuente: Elaboración propia.	138
Figura 139.	Plano del Barrio Poblenou. Fuente: Elaboración propia.	139
Figura 140.	Plano del contexto del mercado del Poblenou. Fuente: Elaboración propia.	139
Figura 141.	Plano del contexto del mercado del Poblenou, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	140
Figura 142.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	141
Figura 143.	Fotografía Carrer de Castanys. Fuente: Archivo personal.	142
Figura 144.	Fotografía Rambla del Poblenou. Fuente: Archivo personal.	142
Figura 145.	Fotografía Plaça de la Unió acceso desde el Carrer de Bilbao. Fuente: Archivo personal.	142
Figura 146.	Fotografía de la Plaça de l'Orfila desde el Carrer de Malats. Fuente: Archivo personal.	144
Figura 147.	Plano del distrito Sant Andreu. Fuente: Elaboración propia.	146
Figura 148.	Plano general de Barcelona con división distrital. Fuente: Elaboración propia.	147
Figura 149.	Fotografía la acceso por el Carrer de Montpellier. Fuente: Archivo personal.	148
Figura 150.	Fotografía de la fachada del Mercado desde el Carrer de Vintró. Fuente: Archivo personal.	148
Figura 151.	Fotografía del Mercado de Sant Andreu desde el Carrer de l'Arc del Mercat. Fuente: Archivo personal.	149
Figura 152.	Plano del distrito de Ciutat Vella. Fuente: Elaboración propia.	150
Figura 153.	Plano del Barrio Sant Andreu del Palomar. Fuente: Elaboración propia.	150
Figura 154.	Plano del contexto del mercado de Sant Andreu. Fuente: Elaboración propia.	151
Figura 155.	Plano del contexto del mercado de la Barceloneta, indicando las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	152
Figura 156.	Lamina de las Secciones de las calles estudiadas. Fuente: Elaboración propia.	153
Figura 157.	Fotografía Carrer de Vintró. Fuente: Archivo personal.	154
Figura 158.	Fotografía Carrer de Pons i Gallarza. Fuente: Archivo personal.	154
Figura 159.	Fotografía del Carrer Gran de Sant Andreu. Fuente: Archivo personal.	154

Figura 160:	Esquema de llenos y vacios, explicación del segundo tipo de emplazamiento comentado de los mercados. Ejemplo de ubicación del mercado de Sant Andreu, Distrito Sant Andreu. Fuente: Elaboración propia.	158
Figura 161:	Esquema de llenos y vacios, explicación del primer tipo de emplazamiento comentado de los mercados. Ejemplo de ubicación del mercado de Hostafrancs, Distrito Sants - Montjuic. Fuente: Elaboración propia.	158
Figura 162:	Fotografía del Carrer del Clos de Sant Francescs. Sarrià. Fuente: Archivo personal.	160
Figura 163:	Fotografía de la Señalización de zona 30 de Sant Andreu. Señalización vertical de tránsito. Fuente: http://www.bcn.es/mercatsmunicipals/castella/home/Institut%20Municipal%20de%20Mercats%20de%20Barcelona.htm	160

ANEXOS.

ANEXO 1.

Texto de la Carta Europea de los derechos del peatón, aprobada por el Parlamento Europeo en 1988 y firmada por el Ayuntamiento de Barcelona.

CARTA EUROPEA DE LOS DERECHOS DEL PEATÓN.

1. El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica.
2. El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales organizados a la medida del hombre y no del automóvil, y a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente a pie o en bicicleta.
3. Los niños, los ancianos y los minusválidos tienen derecho a que la ciudad constituya un lugar de socialización y no de empeoramiento de su situación de debilidad.
4. Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible, como la demolición de las barreras arquitectónicas y el acondicionamiento de los medios públicos de transporte.
5. El peatón tiene derecho a que se le reserven zonas urbanas lo más amplias posible, que no sean meras "islas de peatones", sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.
6. El peatón tiene derecho, en particular:

-
- Al respeto de las normas relativas a las emisiones químicas y acústicas de los vehículos de motor consideradas científicamente como soportables.
 - A la implantación generalizada en el transporte público de vehículos que no sean fuente de contaminación atmosférica o acústica.
 - A la creación de “pulmones verdes”, incluso mediante obras de repoblación forestal urbana.
 - A la limitación de la velocidad mediante una reforma estructural de las calles, cruces (por ejemplo con ayuda de isletas), de manera que los automovilistas rectifiquen la velocidad y se garanticen el tráfico de peatones y bicicletas.
 - A la prohibición de difundir mensajes publicitarios que fomenten el uso equivocado y peligroso del automóvil.
 - A sistemas eficaces de señalización concebidos también para quienes están privados del sentido de la vista o del oído.
 - A medidas específicas que permitan detenerse, acceder y recorrer calles y aceras, por ejemplo: pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar el desnivel con el plano de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción, protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, pasos subterráneos y puentes que faciliten el cruce.
- A la introducción de un sistema de responsabilidad objetiva o de riesgo de modo que aquel que sea responsable de la creación de un riesgo asuma las consecuencias financieras (como, por ejemplo en Francia desde 1985).
7. El peatón tiene derecho a una movilidad completa y libre que puede realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte. En particular, tiene derecho a:
- A un servicio de transporte público articulado y debidamente equipado para responder a las exigencias de todos los ciudadanos hábiles o minusválidos.
 - A la implantación de carriles para bicicletas en todo el casco urbano
 - A la disposición de áreas de aparcamiento que no incidan en la movilidad de los peatones y en la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos.
8. Todo el Estado debe procurar que el público reciba toda la información necesaria sobre los derechos del peatón a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.
-

ANEXO 2

REGLAMENTACIONES A CONSIDERAR.

DEL ESPACIO PÚBLICO

Dentro de la reglamentación que el Ayuntamiento ha determinado desde la implementación de los términos movilidad y la carta europea de los derechos del peatón de 1999 nombrada con anterioridad en este trabajo, nos basaremos en el último documento creado específicamente para la movilidad peatonal, denominado *A PIE POR BARCELONA*, publicado en 2001 por el ayuntamiento de Barcelona.

En esta publicación se explica cuáles son las políticas y medidas a favor de los peatones, algunas de las cuales actúan transversalmente por lo que no se nombrarán todas como en la publicación, sino que tomaremos las que están directamente relacionadas con la investigación.

- **Las zonas peatonales:** Esta política se ha desarrollado en toda Europa, generalmente en los cascos antiguos, independientemente de su tamaño, pues crea un entorno seguro y mucho más amable para los usuarios, ayudando así a revitalizar la vida comercial, generan espacios de convivencia y disminuyen la contaminación acústica. Estas zonas tienen una regulación para el paso de vehículos de carga que permitan la fácil distribución de mercancía y también para el paso de vehículos privados de los vecinos.
- **Los pilones automáticos:** este sistema de control automático de acceso de vehículos. Permite el acceso de vecinos, taxis o transporte de mercancía, por medio de pilones retractiles, un semáforo y una columna que permite la lectura de una tarjeta de identificación, conectado directamente con el centro de control de tráfico.
- **Las calles de prioridad para peatones:** Son calles que permiten que el peatón se desplace en todo momento al mismo nivel de la acera independientemente de que tenga que cruzar el carril destinado al paso de vehículos. También llamado pasos de prioridad invertida, ya que el vehículo debe disminuir la marcha para realizar el cambio de cota.
- **Ampliación de aceras:** Esta política se trata de reducir el espacio destinado al vehículo para ganar mayor espacio para el peatón y garantizar un espacio seguro y cómodo. Se propone que la medida mínima garantizada para las aceras sea de 3 metros.
- **Zonas 30:** son zonas específicas que no forman parte de la red básica de circulación, en la que se prioriza al peatón, por lo que se limita la velocidad de los vehículos que transitan esas áreas a 30 Km/h.
- **Escaleras mecánicas:** algunos barrios tienen barreras orográficas y pendientes importantes que impiden el tránsito a pie, especialmente para las personas mayores o disminución de sus capacidades de movilidad, el cual puede ser solventado por la implantación de escaleras mecánicas a cielo abierto.
- **Pasos peatonales:** la política que se aplicó a estos dos renglones en particular fue estudiar y conocer a fondo los tiempos que deberían durar los semáforos para el cruce, la velocidad media y las necesidades de los peatones.

DE LOS MERCADOS

Así como hablamos de las normativas para la movilidad peatonal, se considera pertinente hablar también de las normativas dispuestas para los mercados, las cuales solo se nombrarán, por ser parte del tema de investigación, aunque la investigación esté dirigida específicamente al espacio público.

Para los mercados se hizo necesaria La intervención municipal en la ordenación de las actividades comerciales se canalizó a través del Plan Especial del Equipamiento Comercial Alimentario de la Ciudad de Barcelona, aprobado en 1986, que subrayaba su trascendencia urbanística y hacía de la renovación de la red de mercados existente, como polaridades fundamentales del comercio de proximidad, la principal herramienta de intervención. En 1991 se creó el Instituto Municipal de Mercados de Barcelona, con la misión de gestionar, administrar y modernizar los mercados municipales, con el objetivo de mantener su centralidad social, cívica y cultural. Una institución que ha mantenido una activa política en los últimos tiempos no solamente de modernización y renovación de los mercados existentes.

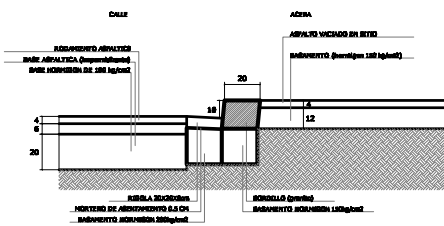
Con estas políticas de renovación de los mercados existentes, se hace necesaria también la mejora del entorno, por lo que aquí entraría las nuevas normativas de peatonalización y la dotación de mobiliario urbano.

En 2008 se crea La ruta de los mercados, una nueva visión del turismo a la ciudad, esta ruta se clasifica en mercados históricos, mercados emblemáticos, nuevos mercados y mercados modernistas, que busca mostrar desde la historia, la cultura y la arquitectura, una condición única en Europa como es la red de mercados de Barcelona.

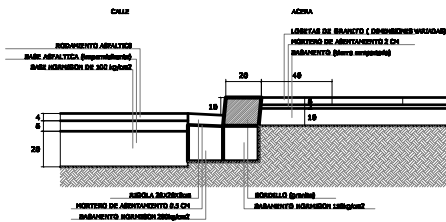
ANEXO 3

ESQUEMAS CONSTRUCTIVOS DE ACERAS.

ASFALTO



granito



rampa

