

LEYENDA

-  Plátano
-  Jacarandas
-  Acacia
-  Almez
-  Palmito
-  Rosal

PLANO DE ÁREAS VERDES



Tipo de árbol: Plátano  
Diámetro de la copa: 5-6m  
Altura:18-20m



Tipo de árbol: ALmez  
Diámetro de la copa: 5-12m  
Altura:12-18m



Tipo de árbol: Acacia  
Diámetro de la copa: 2m  
Altura: 5m

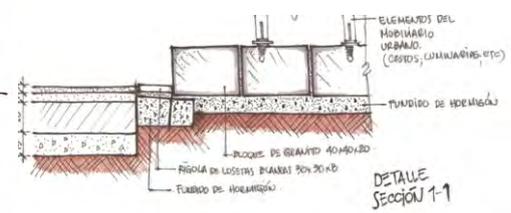
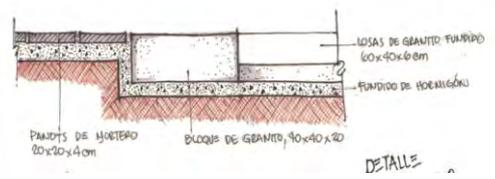
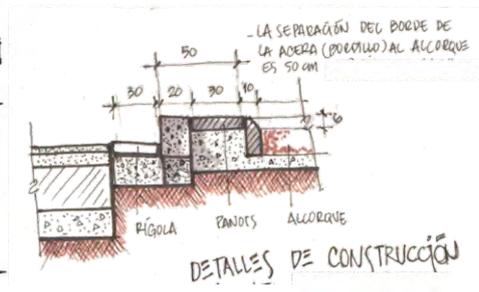
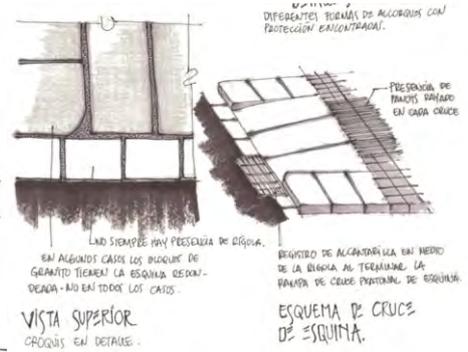
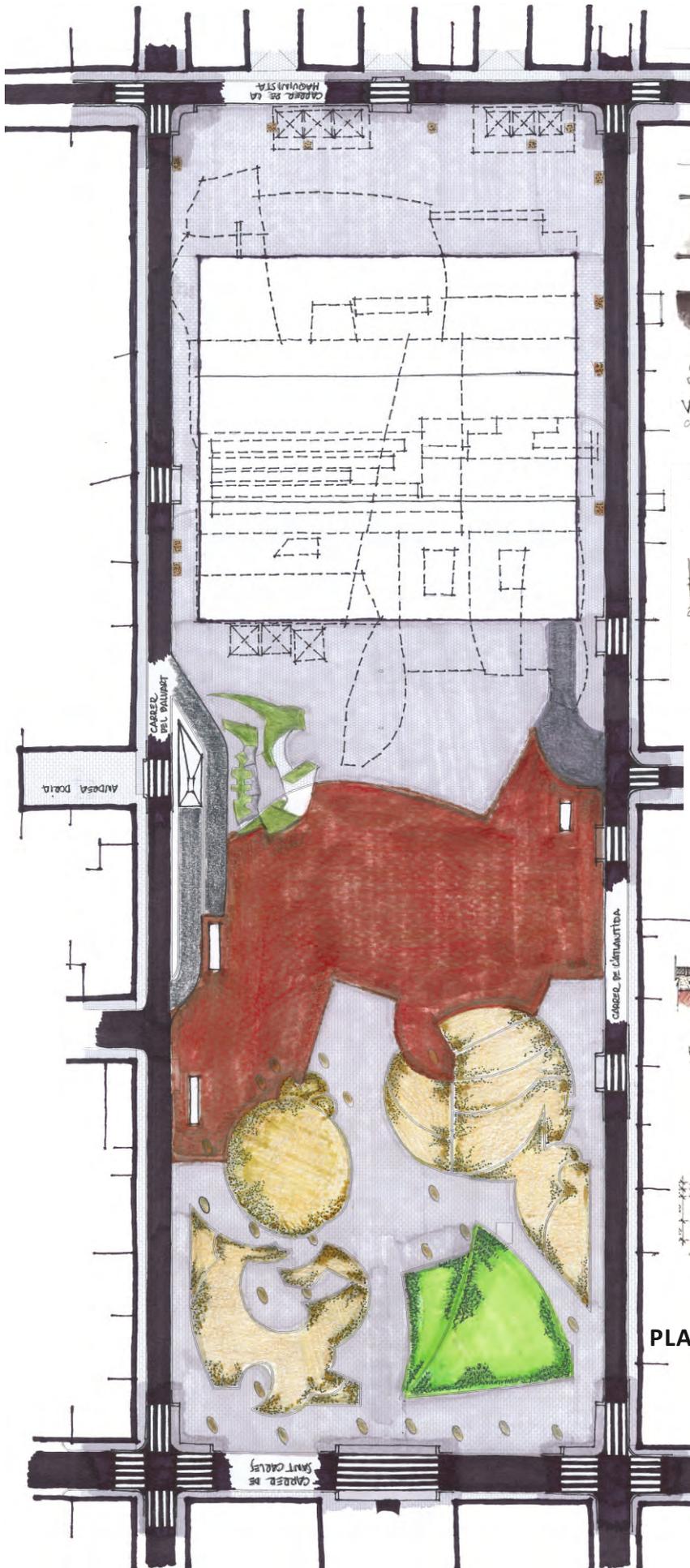


Tipo de árbol: Jacaranda  
Diámetro de la copa: 2-5m  
Altura: 5m



Tipo de arbusto: Rosal  
Ocupa una superficie de  
aproximadamente 3-10m

ARBOLADO DETALLES  
ATRATIVOS PAISAJISTICOS



PLAÇA DEL POETA JOAN BOSCHÁ

PLANO DE PAVIMENTOS.  
DETALLES



Losa de hormigón gris  
Dimensiones: 60 x 40 cm x 4 cm de espesor. Bordillo de hormigón gris  
Dimensiones: 60 x 20 cm x 15 cm.



Panot de hormigón gris  
Dimensiones: 20 x 20 cm x 4 cm de espesor. Bordillo de hormigón gris  
Dimensiones: 60 cm x 20 cm x 15 cm.



Hormigón de colores verde, blanco y rojo, juntas en pletina de acero corten



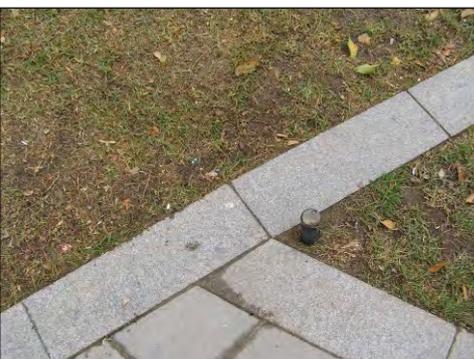
Superficie de Arena, junta de hormigón gris, imitación terrazo.  
Dimensiones: 1176 m2



Pieza de Terrazo con las caras vistas llameadas.  
Dimensiones: Variables, según la dimensión del cruce



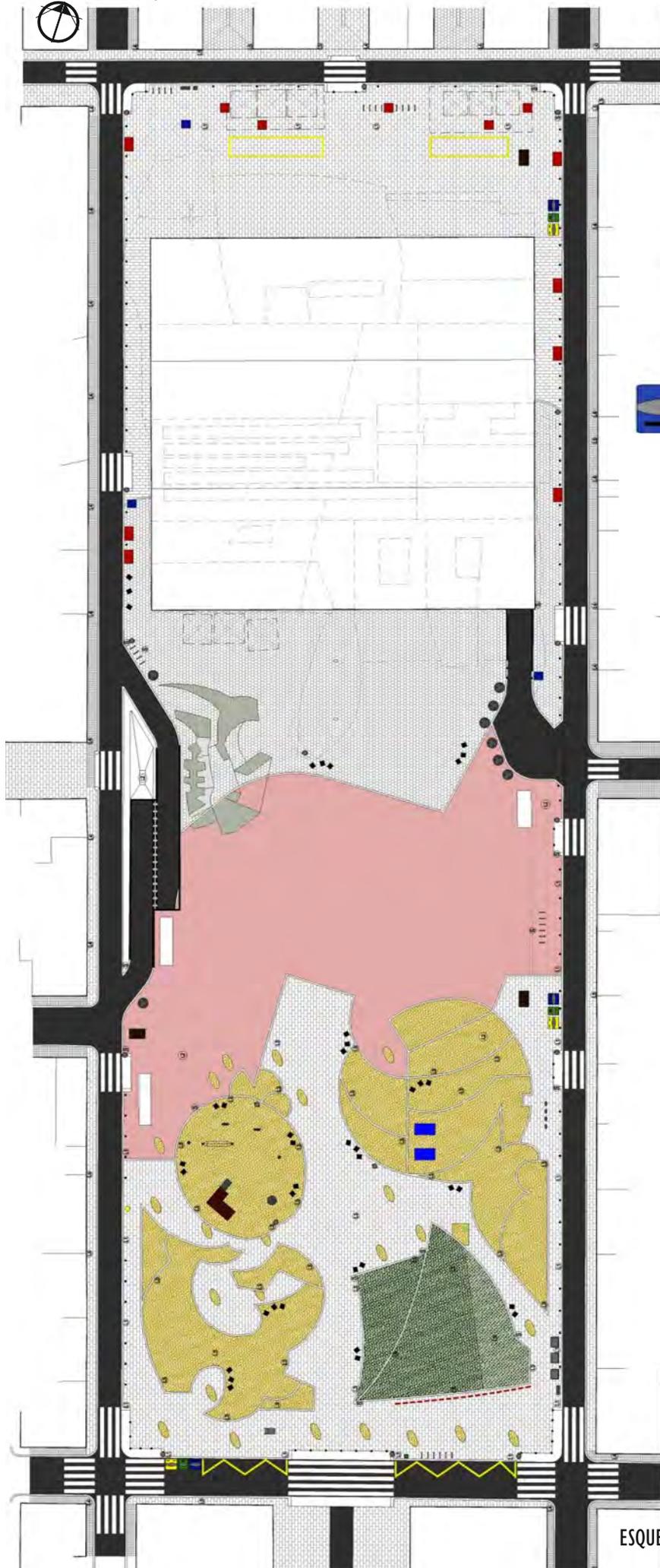
Hormigón gris fundido in situ, junta de losa de hormigón gris imitación terrazo  
Dimensiones de la junta: 20 cm de ancho, largo variable.



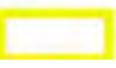
Superficie vegetal, junta limite de losa de hormigón gris imitación terrazo.  
Dimensiones: 350 m2



Superficie de hormigón rojo  
Dimensiones: 1720 m2  
PAVIMENTOS. DETALLES



LEYENDA

-  Baranda V
-  Baranda en cuadrícula
-  Bicing
-  Respiraderos
-  Contenedores de reciclaje
-  L1 Luminaria tipo 1
-  L2 Luminaria tipo 2
-  L3 Luminaria tipo 3
-  L4 Luminaria tipo 4
-  L5 Luminaria tipo 5
-  Quiosco once
-  Contenedor gris
-  Buzón correo amarillo
-  Buzón correo verde
-  Banca especial
-  Soporte de parqueo de bicicletas
-  Armario registro
-  Zona de carga y descarga
-  Estacionamiento motos
-  Jardinería Barcina
-  Bolardo Pilón
-  Banco necromatic
-  Papelera Barcelona
-  Cabina Locutorio
-  Quiosco prensa
-  Parasol terraza
-  Señales

ESQUEMA DEL PLANO DE PAVIMENTOS



Alcorque estandarizado de perfil metálico y pavimento asfálticos de drenaje. Dimensiones: largo variable de 1.20 ó 1.80 m y ancho 1.20 m



Alcorque no estandarizado, de perfil metálico. Dimensiones: 2,85 cm de largo y 1.00 m de ancho



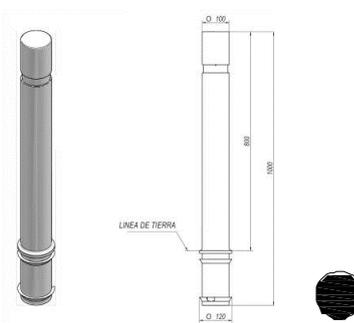
Alcorque no estandarizado, conformado por las losas de hormigón.



Barandilla estandarizada de aluminio con lámina de vidrio



Baranda estandarizada de estructura de acero y malla en cuadrícula metálica



Bolardo Pilon Barcelona estandarizado de hierro y anillo de acero inoxidable color negro forja. Dimensiones: Diámetro 0,095 m; alto 1,00 m



Contenedores orgánico 1.110Lts, base de mecanismo y rueda metálica, cuerpo de plástico. Dimensiones: Largo 1,36m, ancho 1,20m, alto 1,47m



Contenedores de reciclaje, base metálica y cuerpo de plástico. Dimensiones: Largo 1,60m, ancho 1,50m, alto 1,80m



Locutorio telefónica estandarizada e acero galvanizado pintado y vidrio templado.  
Dimensiones: Largo: 0,58m, ancho: 0,51 m, alto: 2,52 m



Buzón estandar de plancha metálica pintado de color amarillo  
Dimensiones: Diámetro: 0,70m, alto: 1,50m



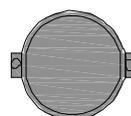
Buzón estandar de plancha metálica pintado de color verde  
Dimensiones: Largo: 0,50m, ancho: 0,50m, alto:



Quiosco Prensa 6x3 estandarizado. Periferia metálica con láminas de acero inoxidable, vidrio de seguridad, persiana de acero.  
Dimensiones: Largo: 4,30m, ancho: 1,70m, alto: 2,70m



Quiosco Once estandarizada Periferia metálica con láminas de acero pintada, vidrio de seguridad  
Dimensiones: Largo: 1,12m, ancho: 1,12m, alto: 2.70m



Papelera Barcelona estandarizada de acerp Existen dos modelos con/sin cenicero.  
Dimensiones: Ancho: 0,60,m, diámetro: 0,42m, alto: 1,10m

MOBILIARIO URBANO. DETALLES

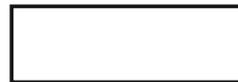
El espacio público de la movilidad peatonal.  
El itinerario como estrategia de intervención urbana.



Respiradero estandarizado, de lámina de acero galvanizado con acabado en pintura color forja con zócalo en hormigón  
Dimensiones: Largo:0.60m , ancho: 0.30m, alto: 1.20m.



Ventilación mecánica, estandarizado, de lámina galvanizada al natural con rejilla metálica.  
Dimensiones: Largo: 7.00m , ancho: 2.00m, alto: 3.60m.



Escalera y acceso subsuelo, estandarizado, periferia y cubierta en acero inoxidable con paneles de vidrio de seguridad y zócalo en hormigón.  
Dimensiones: Largo: 9.00m , ancho: 2.00m, alto: 3.60m.



Caja de inspección estandarizada, lámina de acero galvanizado pintado de color gris  
Dimensiones: Largo: 1,30m, ancho: 0,40,m, alto:1,30m

MOBILIARIO URBANO. DETALLES



L1

Luminaria de mástil 01 estandarizada con estructura tubular de acero inoxidable.  
Dimensiones:  
Diámetro:0.25m, altura: 8.00m



L2

Luminaria de mástil 02 estandarizada con estructura tubular de acero inoxidable.  
Dimensiones:  
Diámetro:0.30m, altura: 12.00m



L3

Luminaria Fo8 estandarizada con estructura tubular de acero inoxidable.  
Dimensiones:  
Diámetro:0.30m, altura: 6.00m



L4

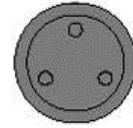
Luminaria en fachada, estandarizada, de acero inoxidable en color plata.  
Dimensiones: Largo:0.75m, ancho:0.30m

MOBILIARIO URBANO  
DETALLES

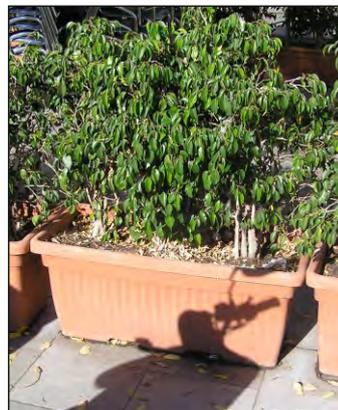


L5

Luminaria en fachada,  
estandarizada, de acero  
inoxidable en color negro y  
plata.  
Dimensiones: -



Maceta Barcina,  
jardinera de  
fundición  
estandarizada.  
Dimensiones:  
Diámetro: 1.35m,  
alto:0.47m

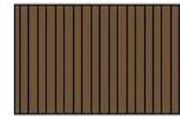


Maceta imitación  
gres, jardinera  
plástica  
estandarizada.  
Dimensiones:  
Largo:0.80m,  
ancho:0.25m,  
alto:0.30m.



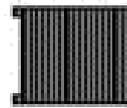
Parasoles para terrazas, estandarizado, de  
estructura tubular metálica y tensores con  
lona textil y luminarias con bombilla  
fluorescentes.  
Dimensiones: Largo:4.00m, ancho:4.00m,  
alto:variable,2.10m.

MOBILIARIO URBANO DETALLES



Banco especial de madera, no estandarizado, base en piezas de hormigón, estructura de acero y reposadero en madera

Dimensiones: Largo: 2.20m, ancho: 0.60m,



Banco neoromántic, estandarizado, estructura de acero corten y reposadero y respaldo en madera

Dimensiones: Largo: 0.67m, ancho: 0.55m, alto: 0.55m



Sistema bicing, estandarizado, con estructura de acero tubular pintado en negro.

Dimensiones: Largo: 48.20m, altura: 0.90m



Soporte para aparcamiento de bicicletas, estandarizado, barra tubular de acero galvanizado.

Dimensiones: Altura: 0.75m, ancho: 0.75m, separación: 0.80m



Rotulación de calles, estandarizada, placa de mármol blanco del país, letras en bajo relieve de color negro.

Dimensiones: Largo: 0.60m, ancho: 0.40m, la altura de colocación es variable



**S**

Señales de tránsito, estandarizada, laminas de aluminio con rótulo de film reflectante

Dimensiones: Largo: 0.60m, ancho: 0.60m, la altura de colocación es variable.



**S**

Señales de parques y jardines, estandarizada, láminas de aluminio con rótulo de film reflectante. Dimensiones: Alto: 0.60m, ancho: 0.30m.



**S**

Señales de itinerario, estandarizada, laminas de aluminio pintado con polvo de poliéster

Dimensiones: Largo: 0.60m, ancho: 0.15m, la altura de colocación es variable.



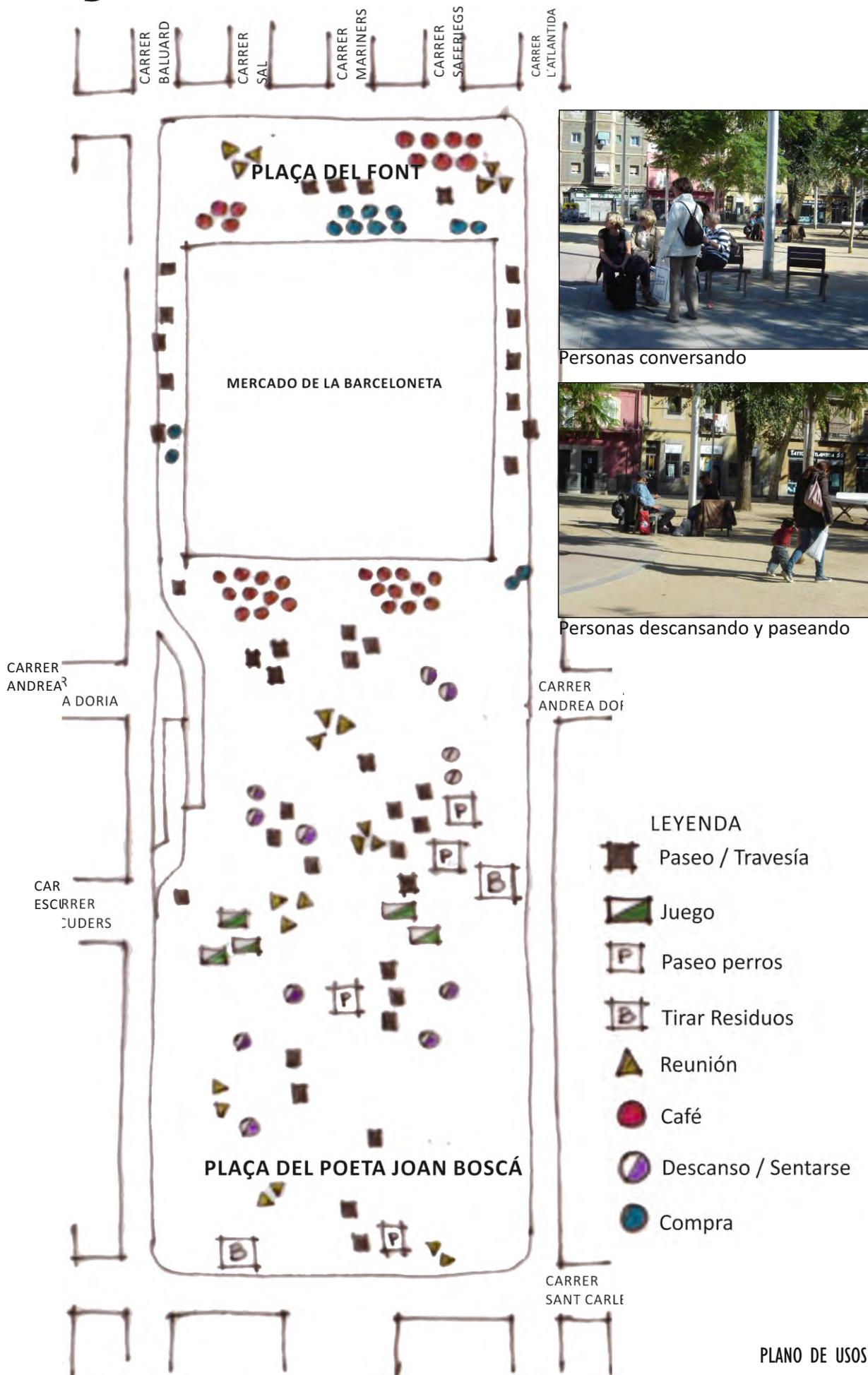
**S**

Panel de información municipal TAM, estandarizada, estructura perfil metálico, vidrio de seguridad. Dimensiones: Alto: 2.02m, ancho: 1.35m, espesor:



Señales de aparcamiento, estandarizada, laminas de aluminio con rótulo de film reflectante

Dimensiones: Largo: 0.60m, ancho: 0.40m, la altura de colocación es variable.



Personas conversando

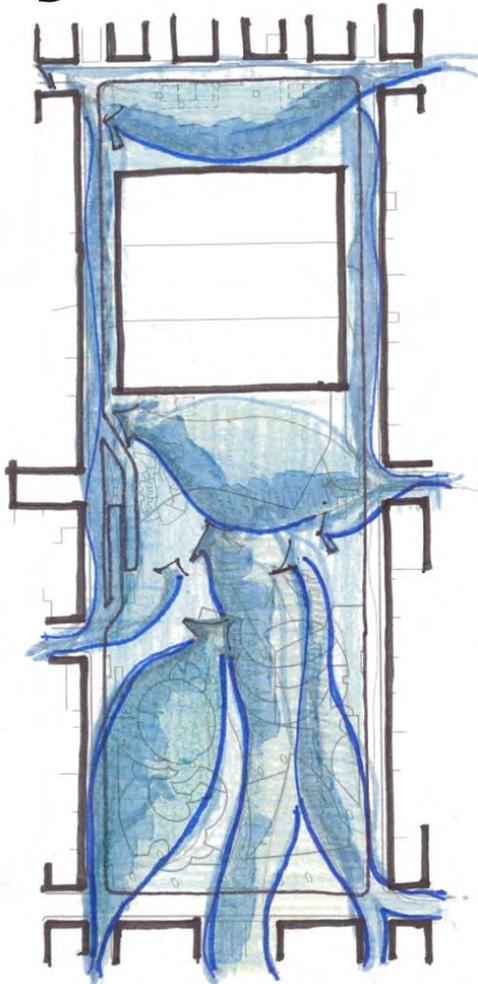


Personas descansando y paseando

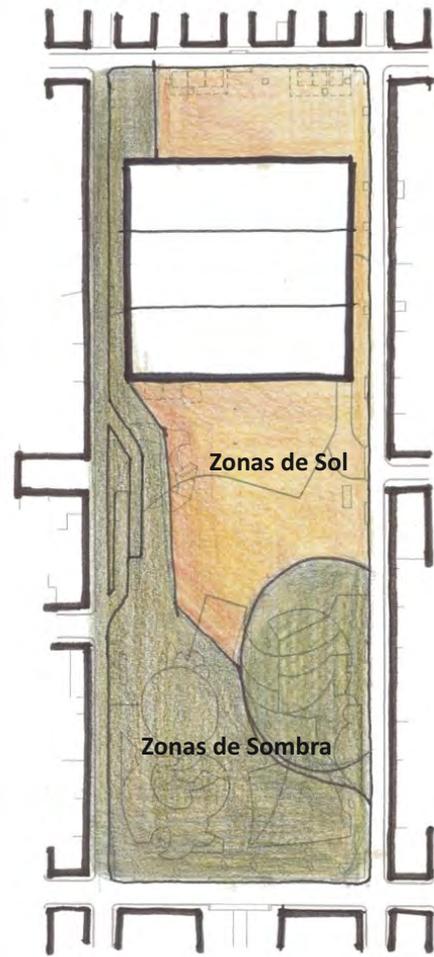
LEYENDA

- Paseo / Travesía
- Juego
- Paseo perros
- Tirar Residuos
- Reunión
- Café
- Descanso / Sentarse
- Compra

PLANO DE USOS



Esquema de Ventilación Natural



Esquema de Asoleamiento

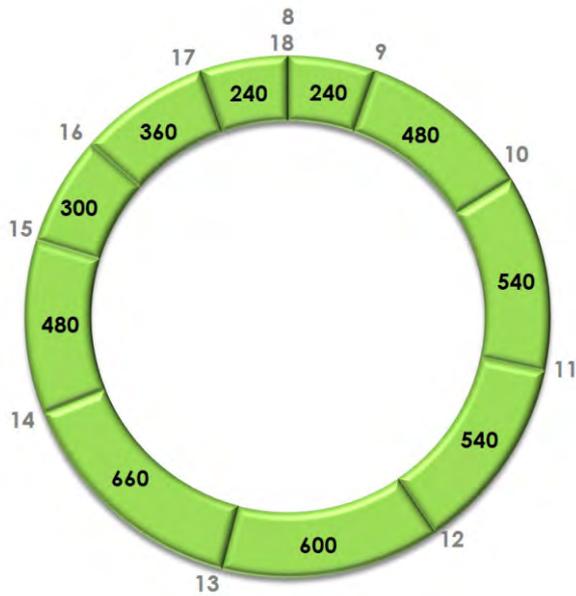
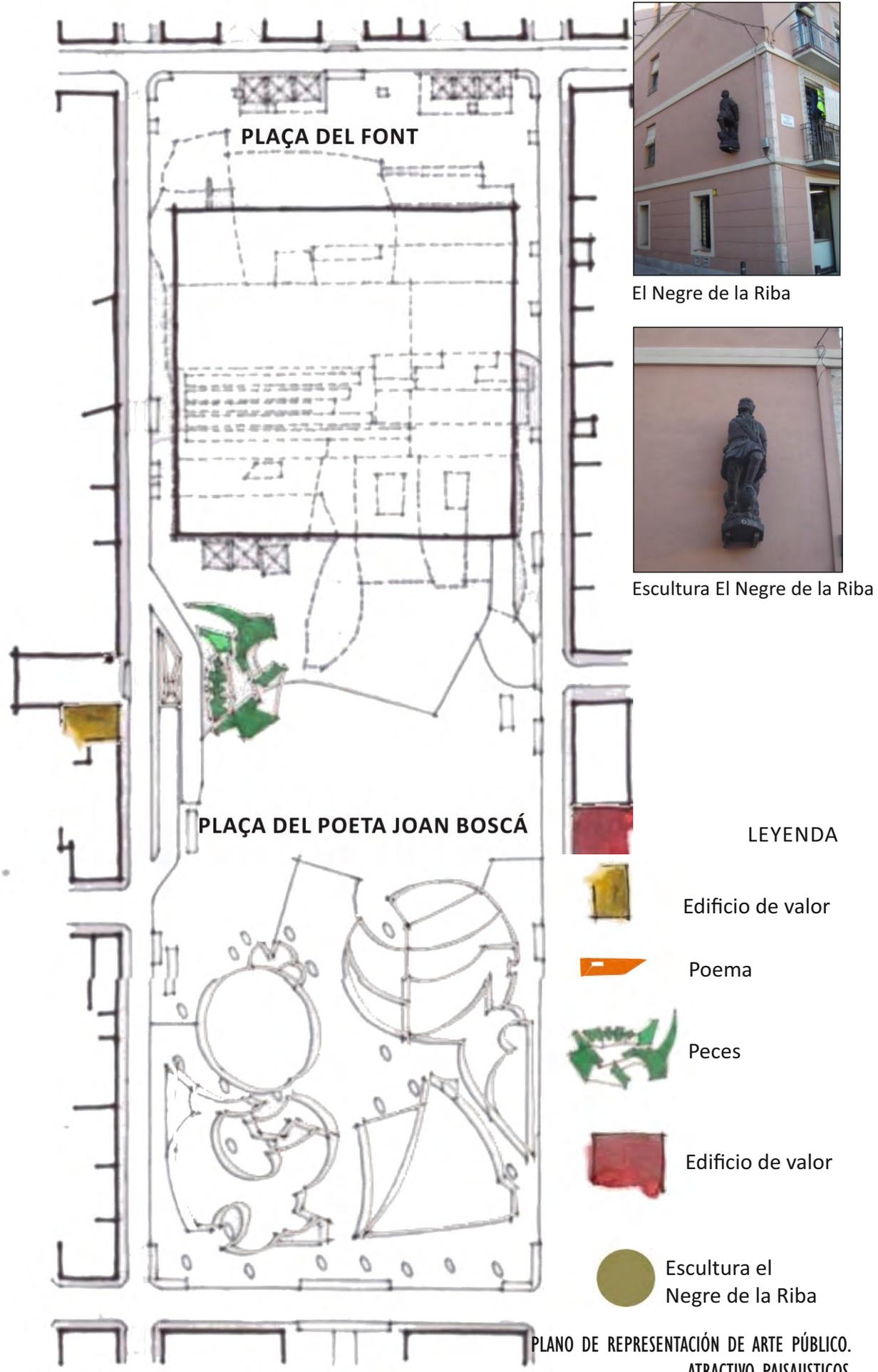


Gráfico de cantidades de personas por horas



Esquema de Ruido

ESQUEMAS DE AMBIENTES CLIMÁTICOS.  
DATOS DE USOS



El Negre de la Riba



Escultura El Negre de la Riba

LEYENDA

-  Edificio de valor
-  Edificio de valor
-  Poema
-  Peces
-  Edificio de valor
-  Escultura el Negre de la Riba

PLANO DE REPRESENTACIÓN DE ARTE PÚBLICO.  
ATRACTIVO PAISAJISTICOS

## CONCLUSIONES

La mejora del espacio público está asociado a las actividades fundamentales de la vida diaria, como es el comercio tradicional, tanto a nivel de barrio, como en la calle principal donde persisten usos comerciales en el centro urbano a nivel de ciudad. Las distintas acciones urbanas a favor de mantener este tipo de intercambio se hacen cada vez más necesarias para mantener “vivas nuestras ciudades”. Las actuaciones a favor de la movilidad sustentable con la peatonalización de centros urbanos son muy aleccionadoras, y sirven como elemento de modernización de las estructuras comerciales haciéndolas más habitables tanto para sus habitantes como para los visitantes.

Gracias a la única apuesta de varias instituciones y profesionales se ha logrado un equilibrio en el tratamiento del espacio público en la ciudad de Barcelona. Se logró la integración de usos, imagen y funcionalidad en la ciudad que le otorgan la merecida denominación de Modelo, no siendo exportado, sino interpretado para nuevas realidades mundiales desde el modos de hacer hasta la reconocida transformación física del entorno construido, con especial atención al espacio público.

El "espacio de todos", el espacio de uso en común fundamentalmente la calle es un elemento clave que da continuidad a las actuaciones de potenciación peatonal estableciendo redes accesibles dentro de lo público urbano. Precisamente el acceso a los equipamientos, dentro del barrio, es uno de los destinos que mayor porcentaje de viajes a pie concentran, y que por tanto ayudan a la animación de las calles, del espacio colectivo, y por tanto a defender un modelo de ciudad en este caso mediterránea.

Los objetivos de las políticas urbanas trazadas demuestran la creación de una ciudad vivible para peatones. El paseo o el andar es el modo más seguro de moverse, y el modo de transporte más importante en la ciudad lo que contribuye a la renovación urbana y reducir la dependencia del automóvil dando pasos hacia una ciudad más sostenible.

La seguridad y calidad urbana para los peatones está dada por la prioridad en los programas de inversión y en la legislación vigente demostrando en las actuaciones de los entes públicos locales. Las mejoras de la movilidad peatonal y del entorno se ponen en práctica a partir de distintos programas e inversiones específicas. Los recorridos peatonales establecidos o sugeridos para los habitantes y visitantes, el camino peatonal escolar, los paseos a través de las conexiones entre las zonas verdes de la ciudad son una muestra de las intenciones públicas.

La planificación de infraestructuras de transporte y su integración en el medio urbano es complementaria con las políticas de suelo, de desarrollo y renovación urbana llevadas a cabo, cumpliendo los objetivos de reducir las distancias peatonales entre las distintas actividades que se dan en la vida diaria. La forma y estructura urbana de la ciudad ha tenido gran influencia en las preferencias y las motivaciones del viaje a pie.

Una de las alternativas desarrolladas en la ciudad para invitar a pasearla es la creación de una red de espacios públicos, estableciendo itinerarios peatonales que los conectan. En los centros históricos de Barcelona es donde mejor se evidencia en la concepción de estos recorridos sugeridos, por ser justamente los sitios de intervenciones privilegiadas a favor de la peatonalización.

Los espacios públicos son diversos, y sus morfologías distintas añaden complejidad en su análisis, ya que un mismo espacio puede dar formas urbanas distintas y con ello

establecer un uso muy particular. Las características del espacio y sus componentes definitorios son un ejemplo de las intervenciones desarrolladas en Barcelona a favor de la movilidad peatonal.

El itinerario escogido para la clasificación se conforma de calles, plazas, áreas peatonales, aceras, cruces, siendo continuo, sin interrupciones. La red de caminos peatonales planteada cubre la mayoría de las tipologías de espacio trazado de la ciudad. Sus conexiones son seguras, directas y atractivas y se establecen entre zonas residenciales, escuelas, lugares de trabajo, comercios, centros de servicios, áreas de ocio, terminales y paradas de transporte público y aparcamientos.

Los análisis de sus perfiles, dimensiones, formas, son una aproximación general al estudio del espacio público para los peatones, relacionando la vida urbana a través de las relaciones entre ellos. El trazado surgido por la conexión entre estos espacios ligados a la calle como espacio público de recorrido por excelencia sugiere el estudio entre cada tipo de espacio asociado. Los resultados obtenidos a partir de la clasificación de espacio trazado tipo denominado a estos espacios surgidos identifican las distintas tipologías de los espacios públicos, quedando definidos como espacios trazados tipos de recorrido, estancia y cruce. Esta clasificación está asociada a la movilidad peatonal que existe a través de estos espacios.

El tránsito peatonal debe ser seguro y atractivo, y debe analizarse desde las diferentes aristas que convierten a las relaciones entre espacio público y movilidad peatonales como un problema complejo. La simplicidad del estudio del espacio es resultado de la clasificación del espacio trazado tipo, para esta investigación en recorrido, cruce y de estancia.

La estancia, en este caso, la plaza es el espacio de intervención en el que se han manifestado estas relaciones holísticas en el diseño. La plaza de barrio, lugar de encuentro entre lo conocido y desconocido, forma parte esencial de la vida urbana diaria de los ciudadanos, si esta es parte de su paseo, puede considerarse una experiencia urbana disfrutable.

El diseño logrado en la plaza del poeta Joan Boscá en la Barceloneta es una de las infraestructuras peatonales que mejoran el entorno urbano, contribuyendo a un atractivo entorno peatonal. El camino peatonal en su entorno ofrece una variedad de experiencias estéticas al caminar las personas de un lugar a otro y sirven para estimular encuentros informales para el descanso y el ocio. Los accesos peatonales hacia a plaza son de prioridad peatonal, y esta permite la llegada a través de otros medios de transporte. Los cruces se adaptan a todo tipo de personas sin distinguir alguna discapacidad.

Los servicios que brinda el entorno son fácilmente identificables, y accesibles a pie para la gran mayoría de las personas. La conectividad a otros medios de transporte se localizan a distancias peatonales adecuadas y las paradas de ómnibus son cómodas y agradables para los tiempos de espera de estos medios de transporte público.

Las políticas de regulación y control del aparcamiento en la ciudad favorecen la recuperación del espacio peatonal. En el estudio de casos en cuestión, al soterrar el parqueo, se recupera toda la zona de la plaza para el desenvolvimiento de sus usuarios, logrando la seguridad en las actividades que se desarrollan. El tránsito peatonal se desarrolla con autonomía y seguridad por parte de los transeúntes, aunque bien es cierto la falta de mantenimiento de algunas zonas del espacio no puede considerarse ello como un problema de diseño.

El mobiliario urbano utilizado en la plaza contribuye a la homogeneidad de la imagen de la ciudad, utilizando en su mayoría muebles estandarizados en su espacio, ello contribuye al buen uso de los espacios peatonales y también la práctica peatonal en el espacio en horarios diurnos y nocturnos. La información pública a través de sus señales y señaléticas promueven el viaje a pie. Las velocidades de circulación vehicular establecidas a 30 km ayudan a precaver el conducir y alertan al conductor de la prioridad peatonal en la calle.

En sentido general la ciudad, sus espacios y sus edificios son accesibles a pie para todos, sin favorecer grupos homogéneos, servidos a cualquier persona independiente de su edad, condición física y capacidad para poder acceder a todas sus actividades urbanas. El espacio en la ciudad se organiza para conseguir prioridades para los modos eficientes de movilidad urbana. Los modos verdes: movilidad a pie, en bicicletas o en transporte público hacen posible un equilibrio ambiental urbano.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ARCHER, F, "Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour.", Editions de l'Aube, Paris, 2001.
- ARAGALL, Francesc: "¿Porqué Diseño para todos?", European Magazine on Design for All (DFA), European Institute for Design and Disability, N°1, 2000, /s.p./.
- ARAGALL, Francesc: *Diseño para Todos: Un conjunto de Instrumentos*, Ed. EIDD, España, 2000.
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *Barcelona. Espacios Urbanos 1981-1996*. Barcelona: 1996.
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *Barcelona. Nous Projectes. Octubre 1999*. Barcelona: 1999.
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *Les Vies de Barcelona*. Ediciones Serveis de Urbanisme, Barcelona: 1984.
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *La red Básica de circulación de la ciudad de Barcelona*. Barcelona 2002.
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *A pie por Barcelona. Plan Municipal de Seguridad Viaria*. Barcelona 2001.
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA. *Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018*. Barcelona Octubre 2012.
- BANCROFT, Rubén A. CAZANAVE, Joiselen: "Diseño accesible de espacios de intercambio para adultos mayores". *Revista Arquitectura y Urbanismo*, Vol XXVIII, No 2/2007. Cuba.
- BOHIGAS, Oriol. *Reconstrucción de Barcelona*. Barcelona: Ediciones 62, 1985.
- BORJA, Jordi. *Estado y Ciudad. Descentralización política y participación*. PPU. Barcelona: 1988
- BORJA, Jordi. CASTELLS, Manuel: "Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información, (1º ed.). España: Taurus, 1997.
- BORJA, Jordi, ed. *Barcelona. Un modelo de Transformación Urbana*. Ecuador: Gestión Urbana, Ayuntamiento de Barcelona, 1995
- BORJA, Jordi; MUXI, Zaida. *Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona: Electa (Grupo Editorial Random House Mondadori), 2003.
- BORJA, Jordi; MUXI, Zaida (eds). *Urbanismo en el siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*. Barcelona: Ediciones UPC, 2004.
- BORJA, Jordi. *Llums i Ombres de L'Urbanisme de Barcelona*. Barcelona: Publicaciones Empúries, 2010.
- BUSQUETS, Joan. *Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2004.
- CAZANAVE, Joiselèn: "Pautas metodológicas para el diseño de espacios de intercambio social accesible por adultos mayores". Tesis de Doctorado. Facultad de Arquitectura, IPSJAE Ciudad de La Habana, 2007.

- CAPEL, Horacio. *El Modelo Barcelona: Un Examen Crítico*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2ed. 2009.
- COLECCIÓN: Barcelona una ciudad de vanguardia. *La Nueva Barcelona*. Barcelona: La Vanguardia, 2006.
- COSTA, Guim. *Barcelona 1992-2004*. Barcelona: Ed Gustavo Gili, 2004
- COYULA, Mario: "El traje se empieza por el ojal", *Arquitectura y Urbanismo*, Vol. XXI, No. 2, ISPJAE, La Habana, 2000, p. 70
- HALL, Peter: *Megacities, world cities and global cities, the first megacities Lecture*, Rotterdam, 1997.
- HANDY, S. L.; Niemeier D. "Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives, 2007."
- GEHL, Jean. "Life between Buildings.", The Danish Architectural Press, Copenhagen, (2006):.
- GEHL, J.; GEMZOE, L. "New City Spaces.", The Danish Architectural Press, Copenhagen, 2001
- KNOX, P, L. "Cities and design.", Taylor&Francis e-Library, EE.UU, 2010
- OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICA (ONE): "Población de Cuba y sus Territorios", Ed. ONE, La Habana, 2008.
- MUNTANER, Josep María (ed) *Barcelona 1979-2004: del desarrollo a la ciudad de calidad*. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona, 1999.
- MUNTANER, Josep María. *Arguments for a Polyhedric Barcelona*. En COSTA, Guim. *Barcelona 1992-2004*. Barcelona: Ed Gustavo Gili, 2004, p. 19-23.
- PRETT Webber, Pamela: "Diseño Accesible para todos". Corporación Ciudad Accesible, Primera Edición. Chile, 2002.
- REAL PATRONATO DE PREVENCIÓN Y DE ATENCIÓN DE PERSONAS CON MINUSVALÍA: "Curso de Turismo Accesible". Primera Edición. España.
- SANZ, Alfonso: "Calmar el tráfico". D.G. de Actuaciones Concertadas en las Ciudades.- MOPTMA 1996.
- SORIA Y PUIG, Arturo "¿A que llamamos transporte?, Ciudad y Territorio, Madrid, Nº 2/80, 1980.
- VEGA CENTENO, Pablo: "El ESPACIO PÚBLICO: La movilidad y la revaloración de la ciudad". Departamento de Arquitectura – PUCP. Cuadernos: Arquitectura y Ciudad. Número 3. Perú, diciembre 2006.

## INDICE ANALÍTICO

Accesibilidad	1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 38, 41, 64, 65, 66, 68, 71,
Accesos	1, 4, 38, 62, 66, 68, 70, 77, 78, 106,
Arbolado viario	42, 62, 63, 64, 70
Cruce	4, 11, 22, 23, 40, 41, 42, 52, 54, 64, 65, 66, 80, 87, 100.
Centro histórico	1, 40, 41, 64, 67,
Espacio público	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 38, 39, 40, 42, 64, 67, 71, 73, 74, 99, 100,
Espacio trazado	4, 40, 41, 42, 60, 67, 100
Estancia	4, 22, 23, 40, 41, 42, 60, 66, 67, 74, 100
Itinerario	26, 28, 38, 40, 41, 64, 65, 66, 99, 100.
Movilidad urbana	1, 2, 3, 8, 12, 15, 16, 17, 25, 26, 32, 64, 65, 100.
Movilidad peatonal	1, 3, 4, 17, 22, 23, 25, 27, 31, 37, 38, 41, 65, 67, 74, 99, 100, 101
Mobiliario urbano	32, 64, 101
Peatones	2, 14, 17, 21, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 41, 99, 100.
Personas	2, 3, 7, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 32, 37, 38, 39, 41, 64, 66, 70, 73, 74, 100
Pavimentos	2, 27, 30, 64, 70, 73,
Recorrido	1, 6, 11, 17, 18, 21, 22, 23, 27, 28, 30, 32, 38, 39, 40, 41, 42, 64, 65, 68, 70, 71, 72, 99, 100,
Tipos	4, 8, 12, 20, 22, 23, 29, 31, 40, 41, 42, 64, 67, 71, 73, 100
Transporte	2, 3, 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 25, 26, 28, 30, 31, 35, 38, 40, 65, 66, 70, 71, 99, 100
Transito	2, 3, 11, 13, 16, 27, 30, 36, 38, 40, 95, 100

### CAPITULO 1

*Figura 1.1* Cuadro de las tipologías del espacio público, pág. 23, fuente: Brandao, Pedro La imagen de la ciudad, Estrategias de identidad y comunicación 2011.

*Figura 1.2* Cuadro de metodología del diagnóstico de valor, pág. 23, fuente: Brandao Pedro, La imagen de la ciudad. Estrategias de identidad y comunicación, 2011.

*Gráfico 1.1* Relaciones entre las unidades de análisis, pág. 23, elaboración propia de la autora.

*Gráfico 1.2* Unidades de análisis y sus variables estructuradoras, pág. 24, , elaboración propia de la autora.

### CAPÍTULO 2

*Gráfico 2.1* Desplazamientos internos a pie en la ciudad de Barcelona, PÁG 26, Fuente: DOYMO. Encuesta de movilidad. Ayuntamiento de Barcelona

*Gráfico 2.2* Desplazamientos internos por modos de transporte en Barcelona, pág 27, Fuente: DOYMO. Encuesta de movilidad. Ayuntamiento de Barcelona

*Figura 2.1* Mapa del Plan de Vías de Barcelona, 1987, pág. 29, Fuente: Unitat de transports i Circulació. Serveis de Planejament, Ayuntamiento de Barcelona

*Figura 2.2* Esquema del vado 120, pág. 30, fuente-. propia, 2013.

*Imagen 2.1* Vado para peatones, pág. 30, Fuente: propia 2013

*Gráfico 2.3* Superficie para peatones por distritos de Barcelona, pág. 32, Fuente: DOYMO. Desarrollo anual estadístico de la ciudad de Barcelona, Octubre 2012.

*Figura 2.3* Secciones de las calles del Ensanche del Plan Cerdá, pág. 33, Fuente: Ignasi de Lecea, 1999.

*Gráfico 2.4* Superficie de aceras y calzadas por distritos en Barcelona, pág. 34, Fuente: DOYMO. Desarrollo anual estadístico de la ciudad de Barcelona, Octubre 2012.

*Imagen 2.4* Avenida Meridiana. A\_ antes de su transformación B\_ secciones antes y después C\_ la calle en la actualidad después de la transformación, pág. 35, Fuente: Ignasi de Lecea, 1999

*Figura 2.5* Mapa del Plan de vías de Barcelona, 2005, pág. 37, Elaboración de la autora a partir de datos tomados de la dirección de servicios de la movilidad del Ayuntamiento de Barcelona

*Figura 2.6* Mapa de zonas 30 de Barcelona, pág. 37, Fuente: Dirección de servicios de la movilidad del Ayuntamiento de Barcelona.

### CAPÍTULO 3

Plano de referencia de itinerario, base, pág. 43, fuente: google maps 2010.

Imágenes, Figuras, Planos, de la pág. 43 a la pág. 63, fuente: propia, 2013.

### CAPÍTULO 4

*Tabla 4.1* Unidades de análisis y sus variables. Esquema de relaciones, pág. 68, fuente: propia, 2013

*Figura 4.1* Esquema Knoly de la Barceloneta. Evolución de la plaza de la Barceloneta, pág 69.

*Imagen 4.1* Panorámica de la plaza del poeta Joan Boscá, pág. 70, fuente: propia 2013

*Imágenes 4.2, 4.3* Visuales desde la plaza del poeta Joan Boscá al barrio, pág. 71, fuente propia, 2013.

*Imágenes 4.4, 4.5* El mercado de la Barceloneta, pág. 72, fuente: propia, 2013

Imágenes, planos, gráficos y esquemas, desde pág. 75 hasta pág 98, fuente: propia 2011-2013.