



## UNA CALLE-MERCADO INFRAESTRUCTURAL La Féria do Relógio en Lisboa

*An infrastructural street-market  
Feira do Relógio in Lisbon*

Pablo Villalonga Munar

*CIAUD, Research Centre for Architecture, Urbanism and Design, Lisbon School  
of Architecture, UL and Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)*

[pablo.villalonga@upc.edu](mailto:pablo.villalonga@upc.edu)

Sérgio Padrão Fernandes

*CIAUD, Research Centre for Architecture, Urbanism and Design, Lisbon School  
of Architecture, Universidade de Lisboa*

[sergiopadrao@campus.ul.pt](mailto:sergiopadrao@campus.ul.pt)

### RESUMEN

*Feira do Relógio en la Avenida de Santo Condestável en Lisboa, es una “feira de levante” que se monta y desmonta cada domingo sobre la carretera. La vía para coches pasa a ser peatonal, y se revela como soporte contrastado con las telas, palos y mesas desmontables que albergan mercancías sobre el asfalto. Este trabajo investiga la relación entre los condicionantes específicos del contexto y las operativas generativas del caso desde sus formalizaciones variadas. La investigación se fija en la relación entre el detalle de los objetos y su producción de otros cuerpos, a otras escalas. Feira do Relógio se lee como una calle-mercado, en la que su condición efímera del programa produce una rápida transformación: de la vía rápida, a calle para el peatón. Este caso de estudio posee una componente infraestructural, capaz de absorber contingencias, fruto de las dinámicas de su materialización y diseño.*

**Palabras clave:** infraestructura, calle-mercado, Lisboa, Feira do Relógio.

**Bloque temático.** Dinámica Urbana **Tema:** Barrios Informales

### ABSTRACT

*Feira do Relógio on Avenida de Santo Condestável in Lisbon, is a "feira de levante" that is set up and dismantled every Sunday on the road. The road for cars becomes pedestrian, and is revealed as a support contrasted with the fabrics, poles and removable tables that house goods on the asphalt. This work investigates the relationship between the specific conditioning factors of the context and the generative operatives of the case from its varied formalizations. The research focuses on the relationship between the detail of the objects and their production of other bodies, at other scales. Feira do Relógio is read as a street-market, in which its ephemeral condition of the program produces a rapid transformation: from fast lane to pedestrian street. This case study has an infrastructural component, capable of absorbing contingencies, the result of the dynamics of its materialization and design.*

**Keywords:** infrastructure, street-market, Lisboa, Feira do Relógio

**Thematic clusters:** Urban Dynamics **Topic:** Informal Neighbourhoods

## Una calle-mercado infraestructural: La Feira do Relógio en Lisboa.

### 1. Un encuentro lisboeta

Lisboa es una ciudad donde la excepción se convierte en regla, un lugar donde, a menudo, los contrastes afloran entre elementos urbanos en conflicto. El encuentro entre el contexto (existente y variable) y el proyecto (autónomo y previsto), produce una fricción que, en los casos más extremos, detona en formas, espacios y relaciones excepcionales. En otros casos, esta situación se da entre conflictos espontáneos, fruto del azar o el afloramiento de construcciones no planeadas sobre el lugar. Esta aportación al congreso SIIU se basa en el reciente trabajo desarrollado en el marco del Post-doctorado en Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Lisboa, titulado “Encuentros Lisboetas” (Fig.1).

El objetivo de esta colección de “encuentros” es descubrir y recoger algunos fragmentos de la ciudad y explorar tanto su especificidad como casos propios de Lisboa como sus propiedades extrapolables a otros lugares. La intención es investigar la relación entre los condicionantes específicos del contexto y las potenciales propiedades abstractas de cada caso como generadoras de proyecto. La investigación se fija en la relación entre el detalle de los objetos y la producción de otro cuerpo a gran escala. Como aspecto fundamental se aborda la superposición e intersección entre el orden propio de cada caso, el estudio de sus propiedades infraestructurales y sistémicas, y las contingencias de los contextos variables que lo rodean.

El caso de estudio principal que se presenta en este congreso es la Feira do Relógio en la Avenida de Santo Condestável en Lisboa. Esta es una “feira de levante” que se monta y desmonta cada domingo sobre la carretera. La vía para coches pasa a ser peatonal, y se revela como soporte contrastado con las telas, palos y mesas desmontables que albergan mercancías sobre el asfalto. Junto con la presencia de la gran pieza de centro comercial y bloques en el nudo de carreteras de Bela Vista, o, el fondo de viviendas sociales en las pendientes del valle, se conforma un paisaje de aparente desorden, superpuesto a racionales estrategias de colonización. Feira do Relógio podría leerse como una calle-mercado, en la que su condición efímera del programa produce una transformación de la vía rápida para el coche a calle para el paso de peatón.

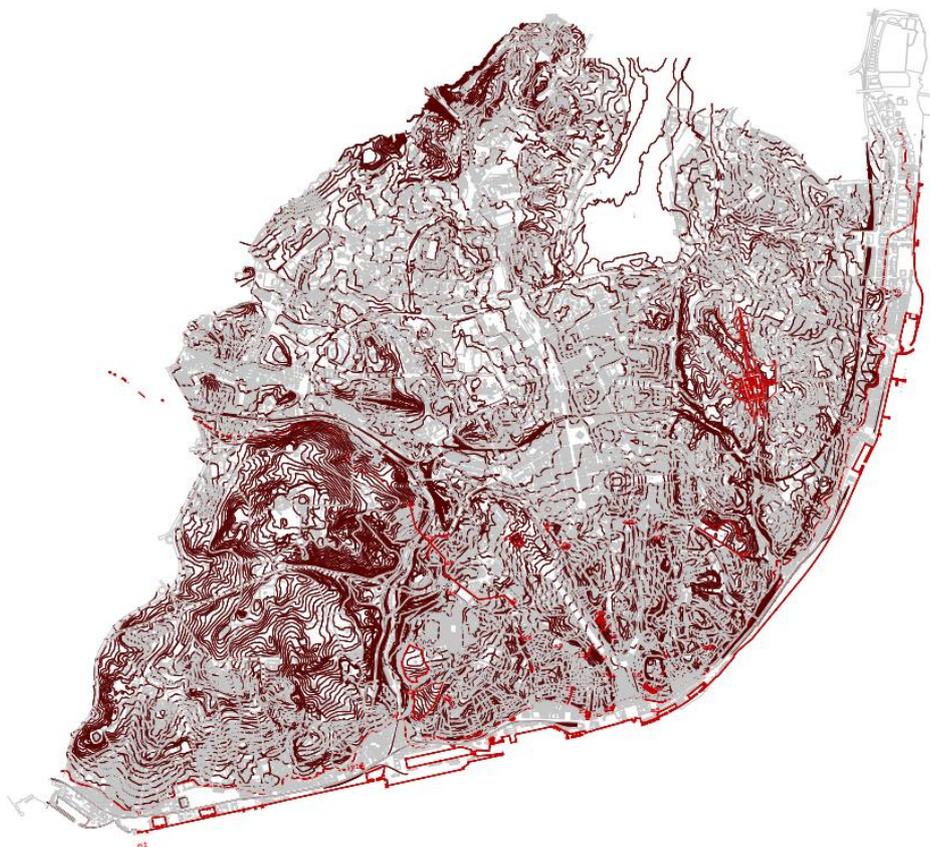


Fig.01.Mapa Encuentros Lisboetas. Autor, 2023

## 2. La Feira do Relógio

Cada domingo por la mañana, alrededor de las 6h a.m. las furgonetas empiezan a llegar a la Avenida Santo Condestável (Fig.02). Los vendedores ambulantes empiezan a clavar a postes, tirar cuerdas, subir lonas y montar mesas, a la vez que van sacando las cajas con la mercancía para poco a poco desplegarse y exhibirse en cada uno de los puestos. Este proceso conlleva un par de horas, de un asfalto por el que durante la semana transitan vehículos, a considerable velocidad, se pasa a un asfalto ocupado por el mercado y los peatones. Las personas transitan entre las tiendas, sobre todo por un corredor central apretado por los puestos a cada lado de la avenida. La construcción efímera de las tiendas de mercado, generando fachadas y albergando actividad, dota a este lugar de una mayor condición de calle. La Avenida cambia su carácter a través de lo efímero pasando de su uso para vehículos a uno destinado a las personas. Su sección principal pasa de dos vías anchas y rápidas a dos callejuelas estrechas y lentas. Se pasa de la pesadez y dimensión temporal de décadas de la infraestructura (N. Edwards, 2003), a la ligereza y la temporalidad del mercado.



Fig.02 Féria do Relógio un domingo sobre Av. Santo Condestável. Autor, 2022.

En una ortofoto del año 2001 (Fig.03) se ve el mercado en la parte superior cerca del complejo de viviendas Pantera Cor-de-Rosa. Éstas se arremolinaban en una zona asfaltada de aparcamiento mientras se observa la interferencia que producían sobre la misma Avenida Mar. Gomes de Costa; coches de visitantes se aparcaban en los bordes de cuneta y rotondas. En otra ortofoto de 2012 (Fig.04), el mercado se sitúa sobre la Avenida Santo Condestável. En este caso la figura se estira acogiendo la forma de la vía rápida, y quedando dividido en dos por la mediana de hormigón del centro de la avenida. Las furgonetas de los mercaderes se aparkan en los bordes de las vías en ambos sentidos generando el mercado lineal que vemos a día de hoy. La elección de este caso se basa en el contraste que se genera entre las ligeras estructuras del mercado y la profunda transformación de la infraestructura por colonización de la Avenida Santo Condestável.



Fig.03. Ortofoto 2001. Google Earth, Lisboa.



Fig.04. Ortofoto 2012. Google Earth, Lisboa.

El origen del mercado se encuentra en el testimonio de algunos de los comerciantes. Maria Luisa, está en el mercado con su puesto de pan desde hace 40 años. Carlos Pereira hace casi 50 años que vende verduras en Relógio. Él explica como todo empezó de manera informal, al pie de un Relógio, otros dicen que era en el parking para Autobuses al norte de la Avenida. Al principio no pagaban tasas, al situarse sobre la avenida, la formalización hizo que el mercado se organizara en un sistema de parcelas, pago de tasas en función de los metros ocupados y presencia policial para aumentar la seguridad en el mercado. Manish Narotam, vende ropa interior, calcetines, bufandas, pijamas y camisetas entre otras cosas, empezó en el 1986, hace ahora casi 40 años. Él comenta como empezaron ya a pagar cuando no estaban en la avenida y que se situaron sobre ella alrededor del año 2000. Se queja de que es un mercado caro, que paga 280 euros al mes a razón de unos 100

euros por cada 4 metros lineales. El resto de la semana se mueve a otros mercados como el de Restelo. A su alrededor, Jose Meggi y Nito venden perfumes y material de ferretería<sup>1</sup>.

El mercado mantiene la fama de vender objetos robados o falsificados. El ambiente dista del de la muy célebre Feira de Ladra, repleta de turistas así como el centro antiguo de Lisboa. Hacer fotos en la Feira do Relógio es extraño y es necesario pedir permiso. La cercanía entre puestos y la variedad de oferta es mucho mayor que en Ladra. Uno puede encontrar aquí todo producto necesario para la vida cotidiana: comida brasileña recién hecha, “bifanas”, hamburguesas, pan, frutos secos, quesos, ropa para cualquier evento desde pijamas a trajes, cortinas, muebles desde roperos a camas, plantas, productos de limpieza, perfumes, relojes...

Los puestos se empiezan a montar por la mañana y se desmontan por la tarde. A primera hora, a oscuras y con niebla en algunas noches de invierno, sólo se oyen los golpes de las piquetas contra el martillo y el asfalto. Las lonas se empiezan a levantar al lado de las furgonetas repletas de mercancías. En aproximadamente una hora, el mercado empieza a coger forma a la vez que las cuerdas tensadas y los postes empiezan a crear una maraña de vectores de fuerza en los intersticios entre tiendas (Fig.05). Para el desmontaje, el sistema es menos ordenado. Desenredos de cuerdas, sólo procurando que no sean las de los vecinos, tirones a las lonas y recogida de restos y cajas. Cuanto más vacías vuelven las furgonetas, más se ha vendido ese día. En el suelo, queda un rastro de basura de recubrimientos transparentes y bolsas que alguien limpiará antes de que vuelva la circulación vial cotidiana.

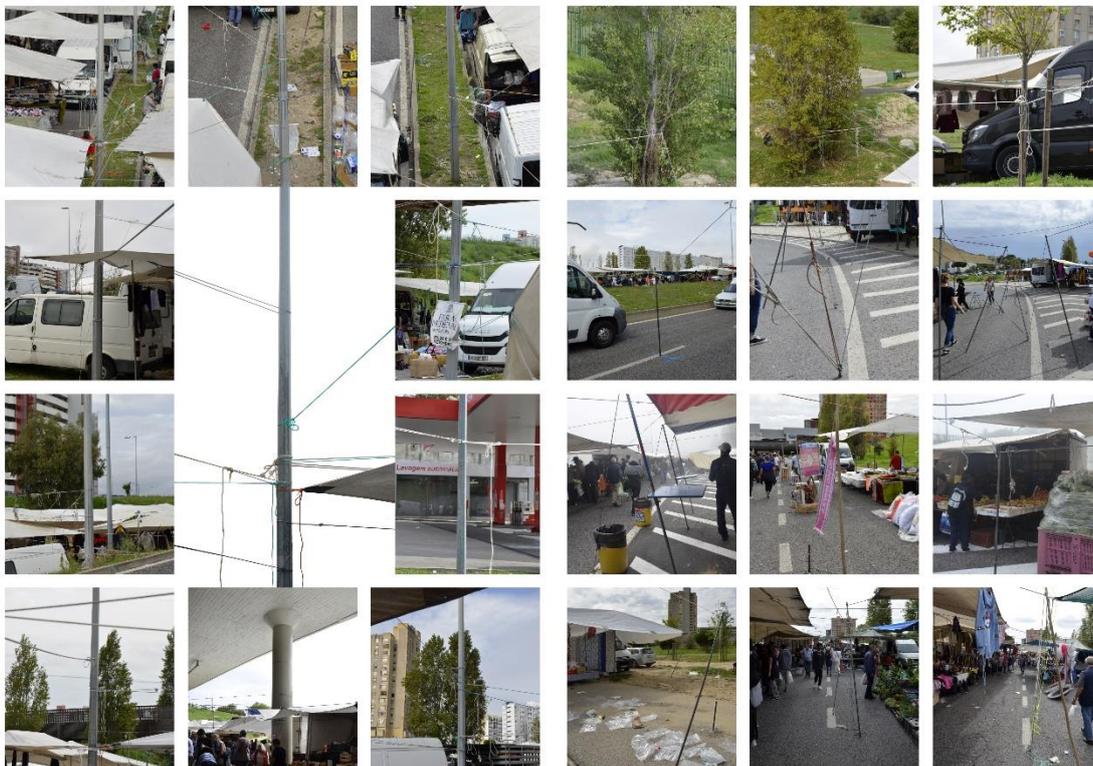


Fig.05. Secuencia de pilares y postes para tensión de cubiertas. Autor, 2022.

A partir de una serie de elementos simples y sin un orden aparente, el mercado se levanta, y en ese proceso puede entenderse una lógica constructiva de un sistema que emerge (Seve, 2022). Los árboles, farolas y puentes sirven de torre de anclaje, la mediana de la autopista (donde hay tierra y se puede clavar) sirve de cimentación, las furgonetas hacen de fondo, almacén y lastre, el asfalto tiene ya los agujeros preparados. Las furgonetas, las piquetas de barras de hierro, las cuerdas, las lonas, las mesas, las mercancías y las personas

<sup>1</sup> Todos ellos estos datos son fruto de testimonios recogidos en trabajo de campo realizado durante la visita al mercado el día 13 de noviembre de 2022.

son los elementos clave para que se construya el mercado. Los elementos generadores del mercado varían en calidad en su diseño, dominando la precariedad de forma general.

A lo largo del mercado se encuentran distintos tipos y formas de puestos de venta. Sus variaciones formales son específicas en cada caso, cada lona se deforma de una manera, cada mesa se inclina o dispone en ligeras direcciones distintas. Sin embargo, hay una serie de constantes, más o menos similares. La principal es el seguimiento de la dirección de la Avenida, todos los puestos se sitúan con su fachada de venta orientada hacia el centro de las vías, ejes de flujo de compradores. Mesas y estructuras están hechas en su mayoría de sistemas metálicos de tubos ligeros, disponibles a compra por catálogo. Muchas de las furgonetas se usan como fuente de almacenaje, tanto cerradas como de exposición, y como "cimentación" a modo de peso muerto para atar las lonas. Las cuerdas de todos los colores y múltiples materiales y grosores, tensan las cubiertas desde los árboles, farolas y postes. Estos últimos, en su mayoría metálicos, se clavan o únicamente se apoyan, en función de su papel estructural. Si el suelo es blando, como es en la mediana o en los bordes de cuneta, su posición es algo más libre. En el duro asfalto, en cambio, encajan en perforaciones previamente realizadas, muchas con tubos huecos de espera insertados en el pavimento. Ello deja un continuo de marcas y cicatrices de encaje en la vía. A la vez, en los bordes existe una señalización pintada que ayuda a la organización, aunque no corresponde exactamente con la posición de los puestos.

En función de cada producto de venta, la disposición y densidad de puestos de un mismo tipo cambia. Por ejemplo, el caso de la venta de fruta y verdura se concentra en varias zonas. A menudo, en estos puestos, la exposición del producto desde la misma furgoneta. En otros casos como la venta de ropa, supone el despliegue de medios de cuelgue, que permita la exposición ligera y aérea de la mercancía. El caso de los restaurantes es quizás el que más difiere del resto, ya que supone un programa distinto. Desde el hecho de pedir la comida, a hacerla o tomarla, afectan al diseño. Estas condiciones hacen insuficientes las soluciones menos tecnificadas de los puestos anteriores.

De entre todos ellos se podría destacar el Bar "O Cortador" (Fig.06), puesto de comida que hace 45 años que está en activo en el mercado. Muestra de estos sistemas tanto desde la unidad del puesto, hasta su agregación como el detalle son los dibujos realizados a modo de levantamiento (Fig.07). En ellos destaca esta capacidad de un sistema fruto de unas operativas simples y de pequeña escala de convertirse en un cuerpo de mayor. A la vez, se incluyen en el dibujo condiciones atmosféricas, así como la inclusión del detalle de lo cotidiano. En este caso la lógica oculta del sistema se reconoce por la repetición de operativas, condiciones y formas similares, pero continuamente distintas, aunque a la vez esté inundada por la variedad de lo cotidiano, lo ordinario, lo improvisado, lo vulgar como partes constitutivas.

En la mayoría de ocasiones, el poste de anclaje y tensión de las lonas que hacen de cubierta de los puestos, suelen ser postes de madera deformadas, o postes de hierro huecos de catálogo. En el caso de este bar, estos postes son más elaborados. La base del poste está acabada con una barra de acero corrugado doblado para contactar con el asfalto. En una altura adecuada para funcionar de barra, se incorpora un tablero cuadrado en forma de mesilla. Los anclajes con la lona son piezas cosidas que se tensan con las cuerdas para que el poste se incline en una misma inclinación en todos los casos. La barra está recubierta de los colores del bar, en consonancia con la lona, los logos y delantales de los camareros y los elementos de mobiliario. Incluso los cubos amarillos al pie de los postes son a veces basura y otras cimentación, rellenos de tierra con plantas. En general, este puesto presenta un diseño cuidado como conjunto, muy distinto a los de su entorno. Similares a este podríamos destacar el de venta de pan a pocos metros y otros destinados a la venta de comida. En estos casos, comparten la condición de ser puestos vinculados al vehículo, productos extensión de un diseño industrial. Estos son una muestra del vínculo del mercado con su ubicación en la Avenida, de lo ambulante y temporal del despliegue y de su posible réplica en otros lugares.



Fig.06. Bar "O Cortador". Autor, 2022.

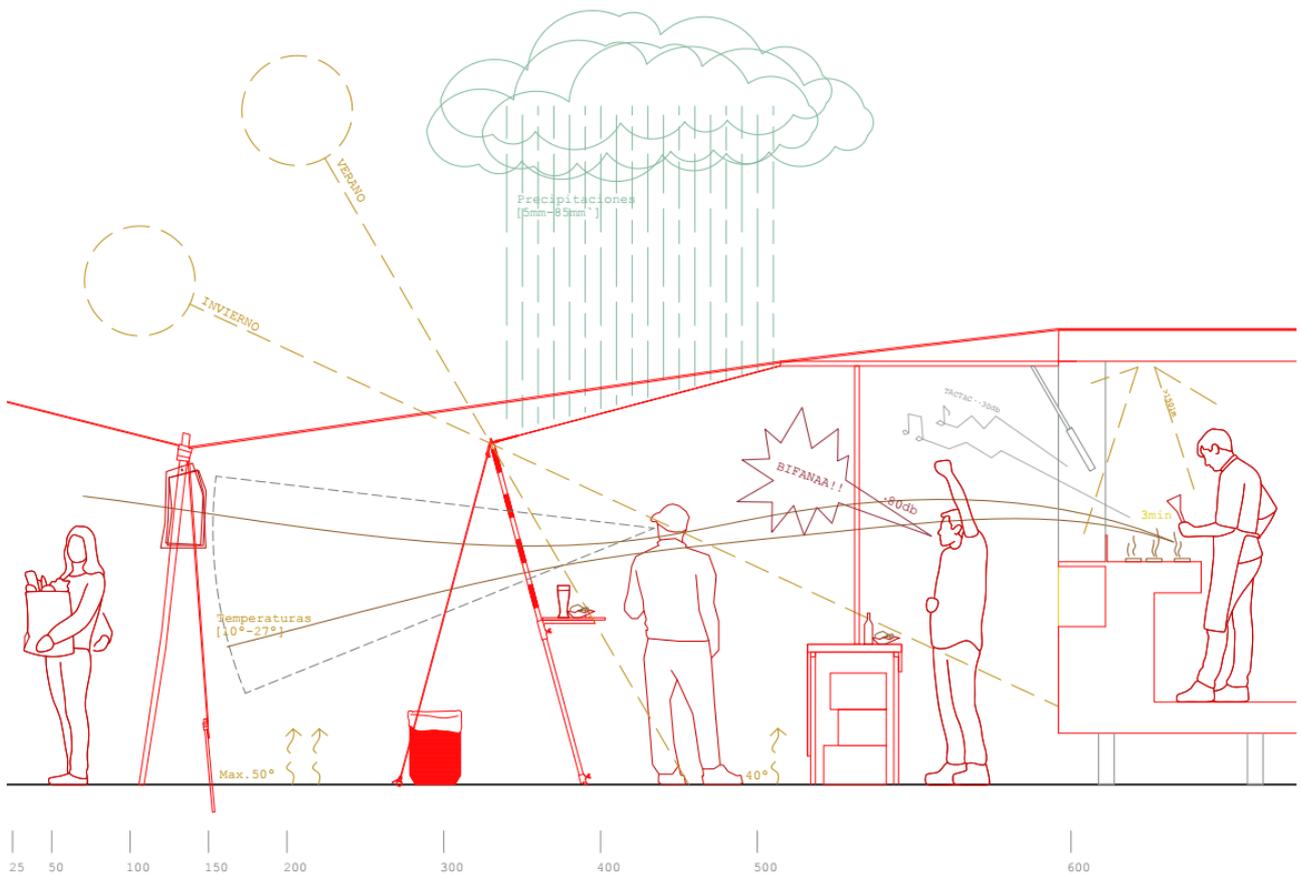


Fig.07. Levantamiento Bar "O Cortador". Autor, 2022.

## 2.1. Ponte de Lima: una variante de calle-mercado infraestructural

Los sistemas observados en la Feira do Relógio son bastante originales, sin embargo, se han encontrado también en otros lugares. En el caso del mercado que se desarrolla en Ponte Lima, al norte de Portugal, la ocupación del espacio público se reproduce de forma muy similar. El sistema de puestos cubiertos con lonas es el mismo que en Relógio (Fig.08).



Fig.08. Feira de Ponte Lima. Autor, 2022.

En este caso también ahí encontramos un puente como cimentación para una de las tiendas del mercado, la colonización de una Rambla y del borde del río. Como en Lisboa, aquí conviven, puestos de lona con postes con aquellos surgidos directamente de las furgonetas. También existen diseños excepcionales dentro del sistema de lonas tensadas de los que destacan dos casos. La tienda de venta de bacalao “Bacalhau de Norte, Januário” despliega una cubierta a modo de gran paraguas con unos brazos articulados desde el vehículo. La tienda de discos de Antonio, con más de 40 años de presencia en el mercado, refleja las armonías de otra época. Él mismo comenta como antes se vendía mucho más, mientras videoclips y cds ya algo descoloridos se proyectan en el fondo del puesto<sup>2</sup>.

En Ponte de Lima, el lugar ocupado es una rambla paralela al río y su borde. En las situaciones más extremas, los postes se clavan sobre la arena húmeda y los contrafuertes son las propias camionetas. En la rambla, los árboles a lado y lado hacen de poste desde donde tensar las cuerdas de las lonas (Fig.09). La ligereza de esas copas de invierno desde las que se entrevé el cielo se solapa de los intersticios efimeros de las cuerdas tensadas.

Los vehículos, que como en Relógio son parte fundamental del delante y atrás de la calle de mercado, se ven a lo lejos sobre el muro de contención del río, generando una fachada cerrada de carrocerías blancas, cuerdas, cajas y mercaderes descansando. Los extremos del mercado, terminan de pronto, casi desvaneciéndose, sin ningún puesto “especial”. En Lisboa, si bien el despliegue de los puestos acaba de forma similar, hay unas vallas de inicio y fin de mercado, con la policía controlando el paso, arriba y abajo de la Avenida Santo Condestável. Esta es una de las diferencias entre ambos mercados; hecho que hace destacar el caso lisboeta como excepcional debido a su contexto extremo sobre la Avenida.

---

<sup>2</sup> Todos ellos estos datos son fruto de testimonios recogidos en trabajo de campo realizado durante la visita al mercado el día 02 de enero de 2023.



Fig.09. Tensiones de cuerdas en Feira de Ponte Lima. Autor, 2022.

Tanto en el Relógio como en Ponte Lima, las tiendas construyen calles mercado, generadas a partir de unos mismos elementos; la camioneta, los postes, las cuerdas, las lonas y los productos. En ambos casos, la ligereza de los sistemas contrasta con los soportes donde se instalan, tanto sobre la Avenida de Santo Condestável, como en el borde del río, transformando ambos espacios temporalmente. Ese contraste destaca el papel de los elementos pesados como piezas de acumulación de las tensiones de esas estructuras ligeras que permiten construir los puestos de venta.

La capacidad sistemática de ocupación de los contextos es dada por una serie de componentes cuyo valor va más allá de sus formas específicas. Es decir, aunque todos los postes son ligeramente diferentes, así como las camionetas o las mesas, su papel en la ocupación del espacio es similar. Sus propiedades de vehículo con ruedas que transporta, de elemento fino vertical que se clava, de línea ligera y deformable que se estira y tensa, la mesa como superficie horizontal, suponen el núcleo vinculado a la forma en la que operan. Por ello, la operatividad o protocolo con la que se actúa con estos elementos es fundamental. Ello provoca que la forma específica de cada elemento sea relativa en cuanto su capacidad para ser operativos. De aquí que sean componentes infraestructurales, entendidos como elementos que superan su forma específica y se rijan por su capacidad operativa. La forma que acogen es siempre similar pero distinta, acomodada o deformada por condiciones azarosas o no planeadas a priori, vinculadas a un comportamiento de ocupación del espacio. Por ello, la forma final del mercado no es totalmente previsible, es fruto de la acción de ocupar ese lugar a través de esos elementos.

### 3. Conclusiones

Junto con la presencia de la gran pieza de centro comercial y bloques en el nudo de carreteras de Bela Vista, o, el fondo de viviendas sociales en las pendientes del valle, Feira do Relógio conforma un paisaje de aparente desorden, superpuesto a racionales estrategias de colonización. Sin embargo, como se observa, hay una serie de patrones o guías de generación. Propiedades configurativas de su forma, que producen la forma sin diseñarla, si no provocándola desde una operatividad generativa. Ello produce formas diversas, inciertas, fruto de movimientos reiterativos hechos por comerciantes con materiales y posiciones distintas y por las topologías que emergen en cada caso, pero bajo una serie de maneras y relaciones comunes entre puestos. Por ejemplo, como son el uso de las furgonetas, la posición respecto a la venta, la tensión de las cubiertas, el programa o los sitios donde atarse.

Feira do Relógio podría leerse como una calle-mercado, en la que su condición efímera del programa produce una transformación de la vía rápida para el coche a calle para el paso de peatón. A diferencia de la calle-

carretera, que funciona como “una cuerda en el que todo se cuelga” (Domingues, 2009, p. 15), en este caso, la cuerda se rellena y se reconfigura con sus bordes; como una cuerda húmeda que luego se seca. El contraste aparece no sólo materialmente si no por su condición de transformación temporal. Una avenida, infraestructura viaria construida para décadas, se transforma temporalmente en un mercado, infraestructura efímera que aparece y desaparece periódicamente.

La presentación del caso de Ponte Lima como similar, ejemplifica las cualidades y capacidades de generación y adaptación a distintos contextos de este tipo de mercado. Estos casos de estudio poseen una serie de propiedades infraestructurales, su capacidad de replicarse, de crecer, de cambiar de escala, de absorber contingencias, todo ello fruto de la dinámica de producción de su diseño y materialización. Su componente infraestructural se entiende también desde las múltiples dimensiones que acoge el mercado, desde sus más pequeños detalles como engranajes a su cuerpo como paisaje, y de su capacidad de generar unas propiedades de colonización más allá de su forma táctica específica si no desde su estrategia de implantación (Fig.10).

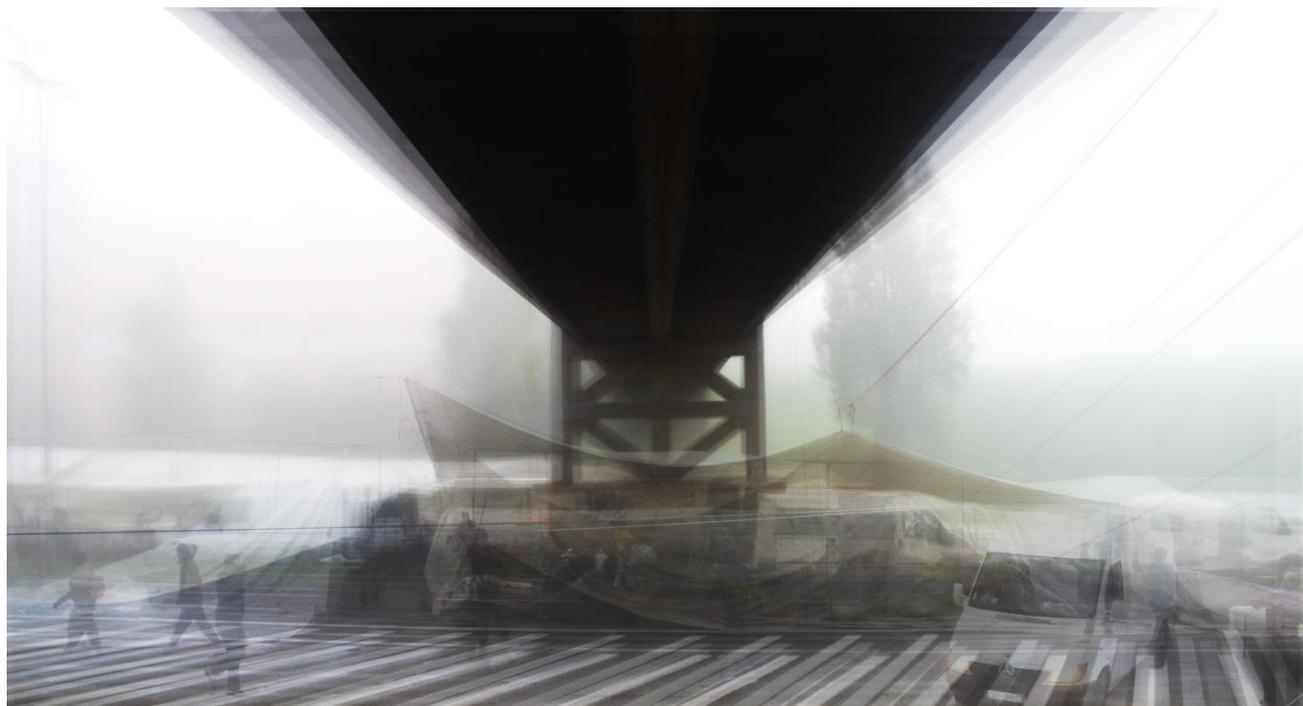


Fig.10. Superposición de fotografías del montaje de un puesto, Féira do Relógio. Autor, 2022.

Metodológicamente, se ha planteado una aproximación basada en la observación al contraste, abordando el caso desde la transgresión jerárquica entre los elementos que se encuentran y sus relaciones, desde el *zoom out* al *zoom in*, desde el milímetro al kilómetro y viceversa. La recogida de datos cualitativos y cuantitativos, junto con la fotografía como dibujo y el dibujo como fotografía, son las herramientas principales de trabajo. El trabajo de campo y la experiencia directa son fundamentales, permitiendo una comprensión detallada de las dinámicas de producción del caso de estudio.

Las líneas de investigación abordadas atañen cuestiones que transitan entre la morfología urbana, el estudio del espacio público o el paisaje cultural de la ciudad. La colección de casos estudiados en el trabajo “Encuentros lisboetas”, de la que forma parte el aquí presentado de la Feira do Relógio, pretende promover una mirada abierta mediante una investigación que combina la lectura y la especulación sobre las potencialidades proyectuales contenidas en las aproximaciones investigadas. Para ello no se busca trasladar recetas, si no dinámicas o inspiraciones proyectuales.

En esta aportación al congreso se presentan los resultados que permiten vincular al caso de estudio con propiedades infraestructurales y su constitución como calle-mercado. El debate académico sobre este caso permitirá realizar una reflexión sobre la reflexión cruzada entre el detalle y la gran escala, el contraste y el papel de casos como la Feira do Relógio como lugares de investigación.

#### 4. Bibliografía:

BAILO ESTEVE, M. (2012). *Contra la indiferencia: Catalizadores de la urbanitat*. Barcelona: ETSAB-UPC.

BORIE, A., MICHELONI, P., y PINON, P. (2008). Forma y deformación de los objetos arquitectónicos y urbanos. Barcelona: Reverté.

DOMINGUES, Á. (2009). *A Rua da Estrada*. Oporto: Dafne Editora.

FARAONE, C., y SARTI, A. (2008). Intermittent Cities On Waiting Spaces and How to Inhabit Transforming Cities. *Architectural Design*, 78(1), 40–45.

KAIJIMA, M., KURODA, J., y TSUKAMOTO, Y. (2001). *Made in Tokyo*. Tokyo: Kajima Institute

LARKIN, B. R. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, 327–343.

MEHROTRA, R. y VERA, F. (2015). *Kumbh Mela. Mapping the Ephemeral Megacity*. Niyogi Books

MONTEYS ROIG, X. et al. (2010). *Rehabitar: La calle [3]*. Ministerio de Vivienda : Universitat Politècnica de Catalunya.

N. EDWARDS, P. (2003). Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems. En A. F. THOMAS, J. MISA y PHILIP BREY (Ed.), *Modernity and Technology* (pp. 185–225). MA: MIT Press.

PERAN, M. et al. (2009). *Post-it City: Ciudades ocasionales*. Barcelona: TURNER.

PROENÇA, S. (2014). *A Diversidade da Rua em Lisboa, Morfologia e Morfogénese*. tese de doutoramento, Lisboa: FAUL.

SEVE, B. et al. (2022). Tianguis. Emergencia de ciudades temporales dentro de la ciudad. Ocupación espontánea del espacio público: El caso de Tlacolula. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 48(143).

TAVARES, A., y LOPES, D. S. (2016). *The form of form*. Lisboa: Lars Muller Publishers y Trienal de Arquitectura de Lisboa.

VILLALONGA MUNAR, P. (2020). *Encuentros con la infraestructura: Intersecciones entre infraestructuras lineales elevadas y arquitecturas de la ciudad sedimentada europea*. Barcelona: ETSAB-UPC.