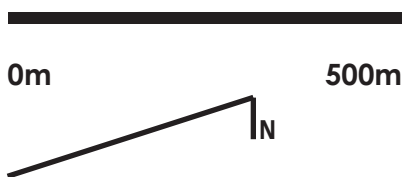
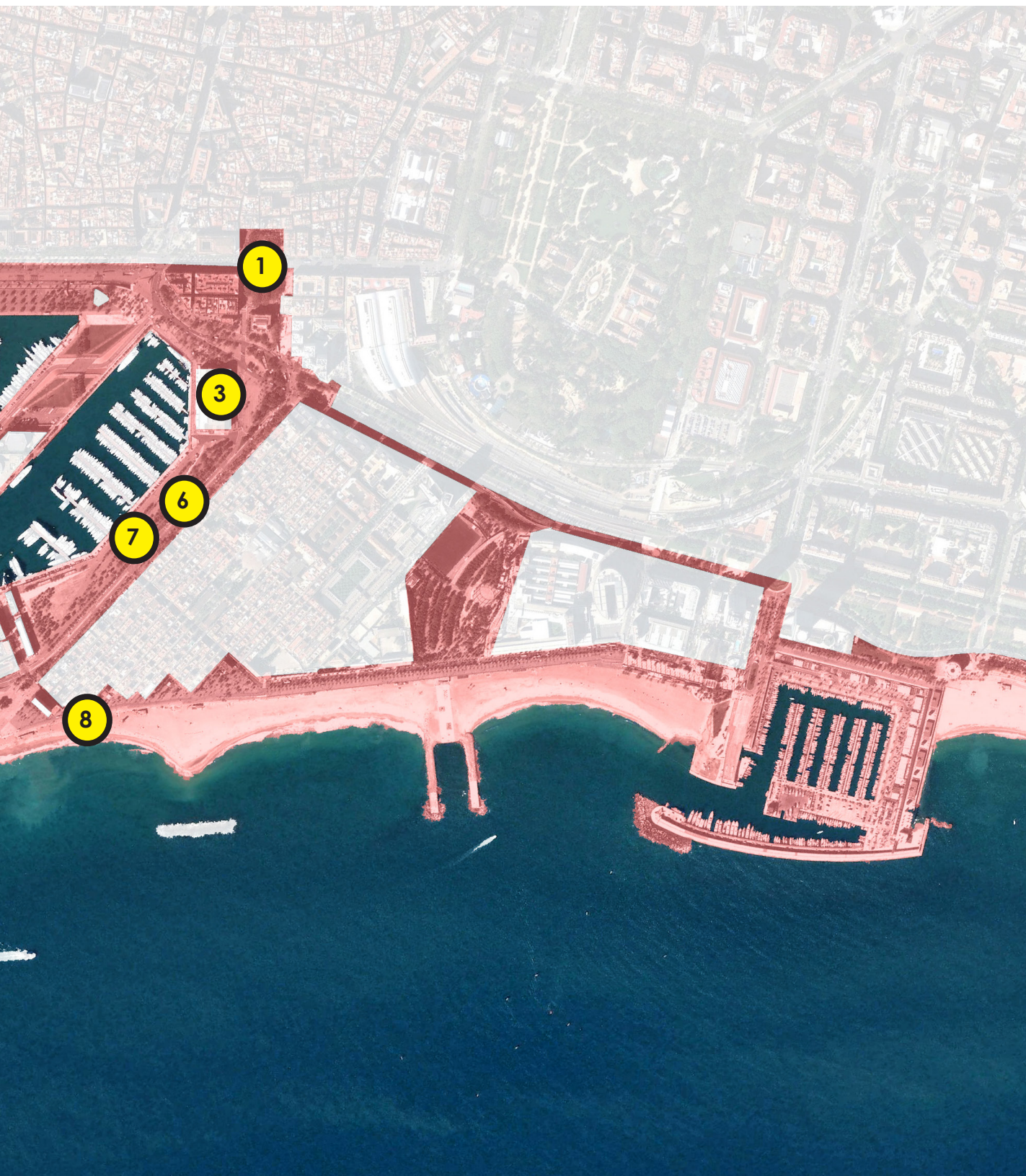


PORT VELL HENRICH Y SUS EQUIPOS



REFERENCIAS

41. Port Vell. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen satelital de Google Earth.



- 1- PLA DE PALAU_1991/93. JORDI HEINRICH, OLGA TARRASÓ.
- 2- BALCONADA MOLL DE LA FUSTA_2004. JORDI HEINRICH Y CINTO HOM
- 3- AMPLIACIÓN DEL MOLL DEL DIPOSIT_
- 4- MOLL DE ESPANYA_1995. JORDI HEINRICH Y CINTO HOM
- 5- MOLL DE BARCELONA_2001.ESPACIO PÚBLICO JORDI HEINRICH/OLGA
- 6- PASSEIG JOAN DE BORBO_1991/1993
- 7- MOLL DE BARCELONETA_1991/1993
- 8- PASSEIG MARITIM 1º FASE_1995. JORDI HEINRICH, OLGA TARRASO, JAUME ARTIGUES, MIQUEL ROIG, ANNA CASTAÑEDA
- 9- PASSEIG MARITIM 2º FASE_2001. JORDI HEINRICH, JAUME ARTIGUES, QUIM COMPTÉ, JOSE LUIS REY, MIGUEL ANGEL PINDADO
- 10- PASSEIG MARITIM 3º FASE + PLAZA DEL MAR_2004/2011.
- 11- ESPACIOS PÚBLICOS DEL MOLL DE LA NOVA BOCANA 2007/11. JORDI HEINRICH, RICARDO BOFILL, DAVID PINO

Las intervenciones de Henrich y sus equipos de trabajo en el Port Vell y en el Paseo Marítimo de la Barceloneta, constituyen una suma de diferentes proyectos que empiezan en el año 1991 con mejoras urbanas en los espacios públicos del Moll de la Barceloneta, el Passeig Joan de Borbó y la Plaza de Pau Vilà, continuando hasta el día de hoy con los espacios públicos del Moll de la Nova Bocana. En palabras del arquitecto Henrich:

(...) El Port Vell que digamos que a lo largo de a lo mejor 30 años, he tenido la suerte de trabajar, muchos de ellos en colaboración con Olga Tarrasó, y luego ya con otros equipos, es una suma de diferentes proyectos, o sea no es un único proyecto, esto es también muy importante, en la explicación de cómo son las cosas, no es un único proyecto hecho de golpe sino que es una suma.(Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich.Una entrevista". Artículo aceptado en On the w@terfront y de próxima publicación).

Entendiendo el Port Vell como una suma de proyectos, en donde cada uno se relaciona de manera diferente con su contexto, en palabras de Henrich, (2018) "son diferentes proyectos, cada uno es muy diferente del contexto y de relación tanto con la ciudad como con el ámbito digamos paisajístico, o sea del puerto, yo digo paisaje, pero no, dar un valor añadido, sea el mar o la playa", donde cada uno tiene requisitos distintos "por un lado cada proyecto responde a sus condiciones, tanto funcionales como si es necesario tráfico o no" (Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich.Una entrevista". Artículo aceptado en On the w@terfront y de próxima publicación), pero todos tienen en común la idea de crear la doble escala de ciudad, como señala Henrich:

(...) Lo que los une es esta idea de crear como te decía esta doble escala, que son espacios ligados al barrio pero por otro lado, espacios a escala de ciudad, que crean un gran paseo en el sentido longitudinal y en el sentido transversal se busca que sea lo más amplio posible y luego que se abra poco a poco a nivel de vistas y de pendientes, de micro topografía, de creación de espacios de estancia como las escaleras o las gradas, todo esto, si se puede crear esta micro topografía (donde fuimos el otro día que subimos y tal) (refiriéndose al Moll de la Barceloneta), donde puedes apreciar mejor las vistas y creas unas gradas, una gran plaza donde se ponen actividades como las ferias, la fiesta mayor, un circo.(Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich.Una entrevista". Artículo aceptado en On the w@terfront y de próxima publicación).

Henrich y sus equipos de trabajo fueron los encargados de construir gran parte del sistema de espacios públicos del Port Vell y del Paseo Marítimo, como así también de intervenciones cercanas tales como el Pla de Palau y el Parque de la Barceloneta, integrantes esenciales dentro de la red de espacios públicos de la ciudad de Barcelona. Espacios diferentes pero conectados entre sí y con el resto de la ciudad.

El Paseo Marítimo -desde la Villa Olímpica hasta el Hotel W- está formado por espacios diferentes, creando un sistema de plazas unidas para el barrio de la Barceloneta y un paseo urbano abierto a la playa que incorpora a ésta como espacio público, iluminándola y volviéndola atractiva también a la noche, en palabras de Henrich:

(...) Cada espacio es diferente, el Paseo Marítimo es un sistema de plazas para el barrio que están unidas y crean esta doble escala de paseo urbano abierto a la playa, incorpora la playa como espacio público, iluminándola de noche, que esto no existía, no es un espacio negro a la noche sino que está iluminado, luego creo que lo cierran a la noche porque tiene demasiado éxito (entre risas), pero esto ya no lo sé, pero ayuda a crear esta imagen de la playa nocturna, el espacio público es esencial que esté iluminado. Incluso en los calendarios turísticos de las postales de Barcelona está la foto de la Barceloneta que está haciéndose oscuro pero está iluminada la playa, yo creo que el hecho de que la playa esté iluminada le da esa calidad añadida, está iluminada desde la Villa Olímpica hasta el Hotel W. (Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich. Una entrevista". Artículo aceptado en On the w@terfront y de próxima publicación).

Como se ha mencionado anteriormente, el Port Vell está compuesto de proyectos diferentes que se hicieron en varias fases y cada fase facilita la continuidad de la siguiente, como menciona Henrich "cuando una cosa está en marcha facilita que la siguiente fase venga, en general esto es así, lo que te decía, el Paseo Marítimo solo lo que mira a la playa, se habrá hecho a lo mejor en 6 fases, pero al cabo de los años, los acaban haciendo" (Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich. Una entrevista". Artículo aceptado en On the w@terfront y de próxima publicación).

(...) Esto se hizo en 5-6 fases diferentes, es decir, que el Port Vell está compuesto de proyectos muy diferentes, a partir de este primero y el segundo que es el Paseo Marítimo, pues seguimos haciendo el Muelle de Barcelona, donde está el World Trade Center, el Muelle de Sant Bertrand que es el que lleva desde el Muelle de Barcelona hacia el Sur, hacia el puerto, que luego continúa con el otro muelle que es el Muelle de Costa, que es yendo hacia la terminal de Italia, dentro de la Zona Portuaria. (citado en Pereira, 2018, p.14)

Las últimas fases del Paseo Marítimo, a partir de la Modificación del Pla Especial de la Nova Bocana 2011-2017, buscan integrar con espacios públicos de calidad elementos imprescindibles y necesarios para un mejor funcionamiento de los mismos. Entonces al tiempo de integrar infraestructuras a través de aceras paseos y paseos miradores interconectados entre sí, el valor que tiene esta actuación es la oportunidad de crear nuevos espacios públicos, nuevos lugares abiertos a nuevas vistas, como bien explica el arquitecto Henrich:

(...) Y luego pues bueno las últimas fases, en zona ya portuaria, la parte del Paseo Marítimo que lleva al Hotel W, que es ámbito portuario, la Plaza del Mar que integra un aparcamiento subterráneo, el Paseo Marítimo que integra los clubs deportivos llega al Hotel W, la parte del Hotel W que la hizo todo un promotor privado pero son espacios públicos y la parte nueva de la Marina Vela la última, que también la hace un promotor privado, todo, pero está integrado con espacios públicos, con paseos, que se abrirá a final de mes, la parte del dique y todo eso se abrirá a fin de mes, un sitio que no existía, lo que tiene el valor que tiene es un paisaje nuevo y ves Montjuic, ves el mar infinito, ves la parte de Ciutat Vella (donde fuimos), la plaza aquella, por tanto, dos valores que hay

uno es integrar infraestructuras como son puertos deportivos o marinas secas o lo que hay debajo de aquella plaza. (Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich. Una entrevista". Artículo aceptado en On the w@terfront y de próxima publicación).

El Pla Especial de la Nova Bocana 2011-2017, a partir de una "relectura del cambio de usos y de la creación de una estructura continua de espacios públicos y de paseos que conecten con la ciudad y abran el muelle a su contexto portuario y marítimo" (Henrich, 2017, p.65, traducción de la autora), propone una mezcla de usos que genera nuevos lugares, nuevos puestos de trabajo, nuevas zonas de ocio y lo más importante de todo es la oportunidad de crear un nuevo centro urbano en un sitio que no existía. En palabras de Henrich: "Entonces hagamos una cosa, hagamos que esto sea una oportunidad para crear ciudad." Como indica Henrich:

(...) Esto genera lugares de trabajo, genera nuevas zonas de ocio, si quieres, pero es una actividad urbana, como no sé, como los hoteles, o como el Liceu, o como los cines, o como lo que quieras, como los clubs deportivos, sean públicos o privados. ¿Qué es la oportunidad? Crear nuevos espacios públicos, crear nuevos lugares, ¿que aquí pueda venir el Hermitage? -que ojalá venga-, pues imagínate la oportunidad de crear un nuevo centro urbano en un sitio que no existía, era el final del Puerto digamos, o de la playa, un rincón donde habían gatos, habían gatos y ¡nada más! Es que hay gente que critica el Hotel W, y es que ¡hay hoteles en el mundo que le vamos a hacer! Lo que tiene este Plan es que se ha buscado una mezcla de usos, ojalá pueda ponerse el Hermitage, hay unos antiguos edificios que se van a restaurar, que puede haber coworkings, habrá algún equipamiento público, luego habrá un edificio mirador que será un restaurante, hay una mezcla de usos y un nuevo lugar. (Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich. Una entrevista". Artículo aceptado en On the w@terfront y de próxima publicación).

A partir de entender esta concepción general del modo de actuar de Henrich y sus equipos de trabajo en el Port Vell, en el Frente Marítimo, se mencionan sus proyectos ordenados cronológicamente, y se añaden a estos las dos intervenciones mencionadas anteriormente (obras relevantes en el sector de estudio) tales como el Parc de la Barceloneta y el Pla de Palau se mencionan sus proyectos ordenados cronológicamente:

1. El Moll de la Barceloneta, Passeig Joan de Borbó y la Plaça de Pau Vilà. (1991-1993)
2. Pla de Palau (1994)
3. Parc de la Barceloneta (1994)
4. Passeig Marítim (1995-2011):
Fase 1 (1995),
Fase 2 (2001) y
Fase 3 y Plaça de Mar (2011)
5. Moll de Espanya (1995)
6. Moll de Barcelona (2001)
7. Balconada del Moll de la Fusta (2004)
8. Ampliación del Moll del Dipòsit



Figura18 y19 : Evolución del territorio Frente marítimo de la Barceloneta. Fuente:Arxiu Municipal de Barcelona

SECTOR DE ESTUDIO

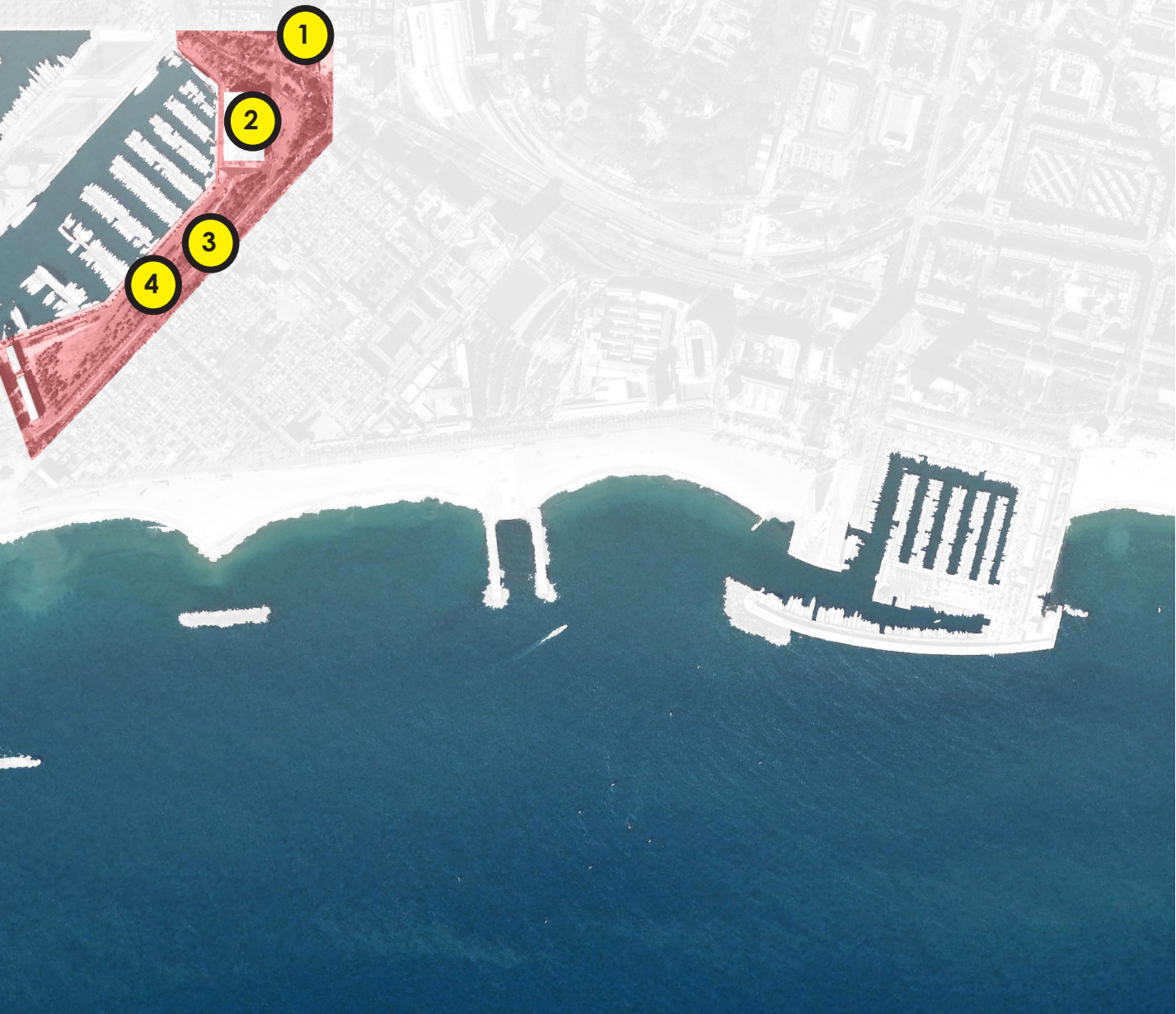


REFERENCIAS

41. Port Vell. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen satelital de Google Earth.

EL ESPACIO PÚBLICO DEL PORT VELL Y DEL FRENTE MARITIMO.

A LA MANERA DE JORDI HENRICH Y SUS EQUIPOS DE TRABAJO. A continuación se determinan las actuaciones realizadas por Henrich y sus equipos de trabajo, para luego bajar la escala a los espacios públicos comprendidos entre el Moll de la Barceloneta, el Passeig Joan de Borbó, la Plaça de Pau Vila y el Moll del Dipòsit.



- 1- PLAZA PAU VILA_1993_ JORDI HEINRICH, OLGA TARRASÓ, RAFAEL DE CÁCERES
- 2- MOLL DEL DIPOSIT_1993_ JORDI HEINRICH, OLGA TARRASÓ, RAFAEL DE CÁCERES
- 3- PASSEIG JOAN DE BORBÓ_1993_ JORDI HEINRICH, OLGA TARRASÓ, RAFAEL DE CÁCERES
- 4- MOLL DE LA BARCELONETA_1993_ JORDI HEINRICH, OLGA TARRASÓ, RAFAEL DE CÁCERES

1,3,4- Moll de la Barceloneta, Passeig Joan de Borbó y Plaça de Pau Vila. 1993



Figura 20,21,22 Y 23 :Espacios interpretados por la autora. Fuente:Elaboración propia

Autores: Jordi Henrich, Olga Tarrasó, Rafael de Cáceres, arquitectos; Pere Mateu, eccp. Port 2000.

El Plan Especial del Port Vell permitió liberar el Moll de la Barceloneta de sus usos comerciales y transformarlo en un nuevo gran espacio público lineal ligado al puerto y al barrio de la Barceloneta, siendo este espacio público esencial en la integración puerto - ciudad, ya que integra el Passeig Joan de Borbó con la fachada portuaria, integra también la Marina y abre el nuevo paseo público a las vistas de la fachada y del perfil de la ciudad. (Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich. Una entrevista". Artículo aceptado en On the waterfront y de próxima publicación).

Este paseo público fue realizado en una colaboración entre técnicos del Puerto y del Ayuntamiento. La idea fue crear un conjunto de espacios públicos que conforman en palabras de Henrich "la corona perimetral que envuelve el Port Vell" (Henrich, 2017, p.57, traducción de la autora), junto con los espacios públicos del Moll de la Fusta, el Portal de la Pau y el Moll de Barcelona. La ciudad gana, con esta intervención urbana, 13 hectáreas (aproximadamente) de nuevos paseos públicos diáfanos, continuos y abiertos al paisaje.

Este nuevo gran espacio urbano que se inicia en el Moll de Espanya y finaliza en el Moll del Rellotge es pensado como gran paseo lineal al lado del agua, ligado al barrio de la Barceloneta y al puerto, conservando su carácter de muelle, (Henrich, 2017, p. 57, traducción de la autora), como bien lo indica Henrich:

El Muelle de la Barceloneta no es un jardín, no es un prado, es un antiguo muelle que nunca había sido un muelle público, nunca había existido ese espacio público, por tanto no estamos recuperando nada que existiera, estamos creando uno nuevo, pero por otro lado tenemos que crear un espacio que mantenga las condiciones inherentes a un muelle, que es un ejemplo de pavimento duro, no es un prado. (Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich. Una entrevista". Artículo aceptado en On the waterfront y de próxima publicación).

La remodelación propone doblar aceras y árboles, de manera a equilibrar el espacio del peatón con el espacio de las terrazas. La iluminación de escala mediana y los bancos se sitúan en el mismo eje que el arbolado complementando el paseo público. En palabras de Henrich:

En el proyecto de remodelación se contempló doblar las aceras, de 7m pasaron a tener 15m, de esta manera los peatones pueden pasear y se mantiene el espacio destinado a terrazas de bares y restaurantes. Así también se plantó una hilera más de plátanos con la intención de crear un paseo enmarcando las zonas más próximas al barrio. Los elementos de iluminación de escala mediana y los bancos se sitúan entre el arbolado. (Henrich, 2017, p.57, traducción de la autora)

“La calzada se integra con un parking subterráneo de una sola planta (cerca del agua, en general, por el nivel freático, llegan a la cota 0 –nivel del mar-, tienen 15m de ancho y 2,3 - 2,4m de altura, según datos obtenidos de la visita al lugar con el arquitecto Henrich el día 20 de abril del 2018) que se prolonga por debajo de la Plaza de Pau Vila hasta el límite con la Ronda del Litoral, que en este tramo pasa enterrada.” (Corbella, 2017, p.57, traducción de la autora)

Con la intención de relacionar ambas aceras, hacia el costado del puerto se proponen amplias aceras paseos, con la misma rasante de las aceras al costado de la Barceloneta y con una plantación de plátanos, en palabras de Henrich:

Del lado del puerto, se propone una acera de 11m y se planta en ella una hilera de plátanos de manera a relacionarla con la del costado de la Barceloneta.

La rasante de esta acera, que es la misma que la del barrio, se une con la de la esquina del muelle resultando un plano suavemente inclinado hacia el agua, con una pendiente del 3,6%. (Corbella, 2017, p.58, traducción de la autora)

Los proyectistas compensan la falta de césped con el arbolado urbano, ofreciendo atributos verdes que califican los espacios públicos, construyendo el paisaje urbano con la vegetación más adecuada (combinando especies caducas y perennes) atendiendo al clima de la ciudad y dotando a los espacios con caracteres diferentes, como menciona (Henrich, 2017):

Al costado del puerto, grupos irregulares de ombúes, tipuanas, parkinsonianas y palmeras de altura mediana rompen las alineaciones propias de la calle y abren perspectivas hacia el puerto y la ciudad formando ámbitos de sombra que contrastan con el resto del espacio. (Corbella, 2017, p.58, traducción de la autora)

Estos ámbitos de sombra son complementados con bancos para que el usuario pueda sentarse a descansar tranquilamente, ya un poco más alejado de la calzada (y por lo tanto del ruido que ocasiona ésta), contemplar las vistas al paisaje y disfrutar el paseo público energético, lleno de vida, “como dice el dicho el hombre es la alegría más grande del hombre” (citado en Gehl, 2010, p.23)

El muelle se pauta con alineaciones de palmeras (canarias y washingtonias) de mediana y gran altura, y con columnas de iluminación Kanya de 16m de altura, enmarcando las vistas hacia el puerto y la ciudad.

El plano del suelo, a partir de una minuciosa intervención en las pendientes, la cuidadosa estereotomía (según la RAE, arte de cortar piedras y otros materiales para utilizarlos en la construcción) entre materiales (granito, asfalto y hormigón), con diversos colores y texturas combinados de manera sobria, va guiando los recorridos al usuario. Como explica Henrich:

En los extremos del muelle, dos grandes espacios ligeramente inclinados de manera ascendente hacia el agua actúan como elementos de contrapunto y transición respecto a los edificios, distribuyendo las circulaciones de los peatones hacia los perímetros del muelle; los desniveles resultantes entre los espacios elevados y la parte del muelle más próxima al agua se resuelven con gradas orientadas hacia las vistas. Estos dos espacios destacan a modo de subrayados sobre el perfil del paseo; plantaciones irregulares de pinos y palmeras relacionan el espacio más próximo al mar con el paseo marítimo. (Corbella, 2017, p.58, traducción de la autora)

A lo largo del muelle se coloca una valla baja y sobria, de manera a separar lo público de lo privado (marina deportiva), sin sacrificar las vistas, de esta manera se relacionan los espacios visualmente. En palabras de Henrich:

A lo largo del muelle hay una marina deportiva con los pantalanes (según la RAE, muelle o embarcadero pequeño para barcos de poco tonelaje, que avanza algo en el mar) a una cota más baja que la de la esquina, donde se colocó una balaustrada banco como límite, que, posteriormente a pedido del privado, se cambió por una valla baja de 1.6m de altura, sobria y transparente que permite mantener las vistas transversales hacia el plano del agua y el paisaje urbano portuario.

Los accesos a la marina se sitúan en los puntos de inflexión de los extremos del muelle. (Corbella, 2017, p.58, traducción de la autora)

El paseo logra la idea de diafanidad propuesta por los proyectistas, como así también que sea un espacio público de calidad conectado con el sistema, sobrio, flexible, multiuso y abierto a las vistas, como menciona Henrich: "los espacios públicos deben estar conectados con el sistema, deben nutrirse entre ellos, deben nutrirse mutuamente. Y los espacios públicos deben ser sobrios, flexibles, multiusos y abiertos a las vistas." (visita guiada del 20 de abril del 2018). El paseo resuelve la conexión con todo el sistema de espacios públicos de la ciudad, sin embargo, desde el Moll de Barcelona, durante todo el recorrido perimetral, el usuario solo se conecta visualmente con el agua y no termina de conectarse de una manera más directa, recién esto sucede al llegar el usuario a la playa de la Barceloneta.

2- Intervención en el Moll del Dipòsit.

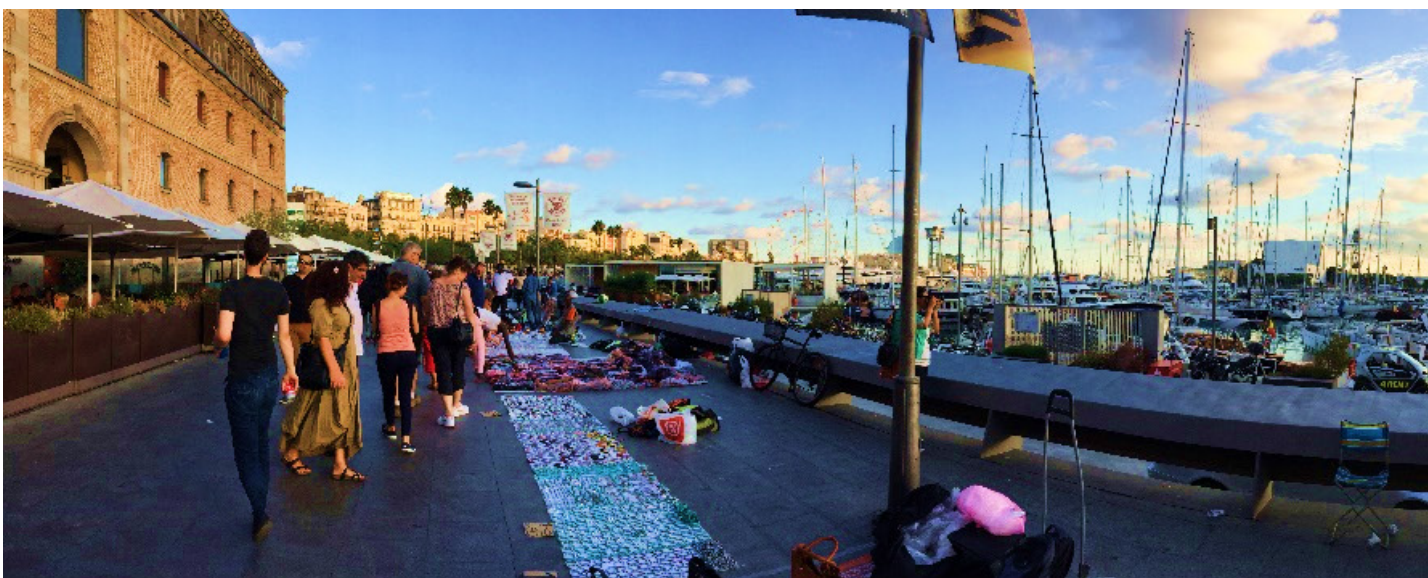
El Moll del Dipòsit, se ha convertido en uno de los muelles con mayor presencia de personas, tanto para la circulación como para la permanencia. Esto se debe en gran parte al valor arquitectónico y patrimonial del edificio portuario del Palau de Mar, construido entre 1880-1890 para albergar los Antiguos Almacenes de Comercio y a la ubicación privilegiada en el contexto portuario. El edificio constituye un hito para el barrio y para la ciudad, no solo por su imponente presencia física en el paisaje urbano hace ya más de 100 años, sino también por su valor simbólico, reforzando la identidad del lugar al ser el único edificio conservado como parte de la memoria del pasado industrial.

En el año 1992, se reforma el edificio completamente y se construye la plataforma frente al muelle junto a las embarcaciones amarradas. El edificio ahora alberga el Museo Histórico de Catalunya, oficinas y restaurantes con terrazas en el espacio público.

Importante en la conexión de los paseos públicos del Moll de la Fusta y de la Barceloneta, se amplía el Moll del Dipòsit a 16m, delimitando con una balaustrada banco y se realiza el encuentro de rasantes de ambos muelles se realiza mediante pliegos de los diferentes pavimentos. Como menciona el arquitecto Henrich:

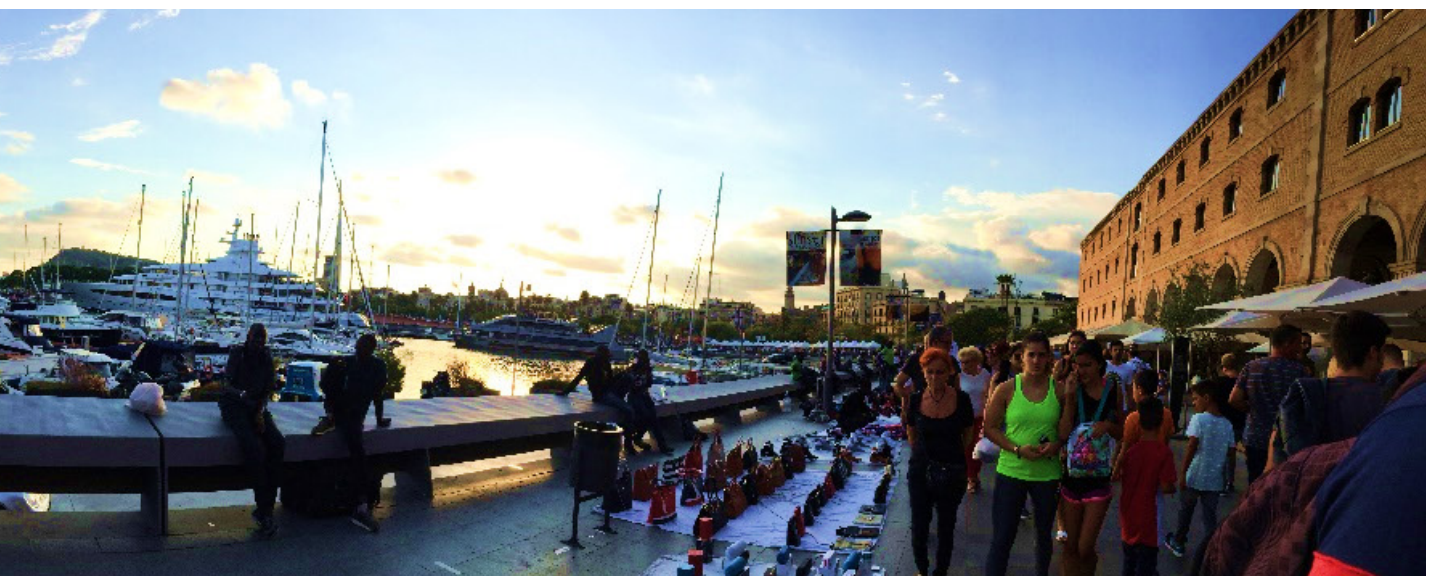
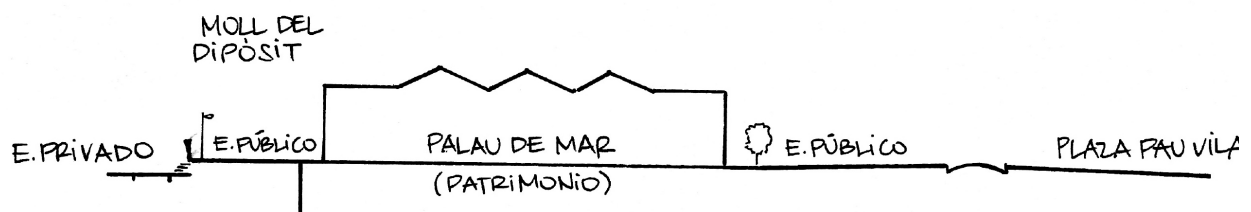
Para conectar los muelles de la Barceloneta y de la Fusta ha sido necesario ampliar el muelle existente mediante una estructura pilotada que ha permitido la construcción de espacios de gran amplitud para los peatones: el muelle ha pasado de 4 a 16m de ancho. Este nuevo muelle se delimita por una balaustrada banco. El acuerdo de rasantes con el moll de la Barceloneta se produce mediante pliegos de los pavimentos. (Pereira Cubilla, C. (2018). "Hacer ciudad: Jordi Henrich. Una entrevista". Artículo aceptado en On the w@terfront y de próxima publicación).

Figura 24: Ampliación del Moll del Dipòsit. Fuente: Archivo de la autora



La balaustrada banco y la valla (elementos urbanos diseñados por Henrich y sus colaboradores) delimitan el espacio público del privado de una manera sobria y respetuosa con el contexto. Así como el espacio público de Barcelona busca la integración de infraestructuras, los elementos urbanos buscan también la integración de mobiliario urbano: vado + semáforo + papelera, balaustrada + banco, elementos de iluminación + mobiliario urbano, mobiliario urbano + elementos mecánicos (ventilaciones de aparcamientos, etc.), buscando liberar el espacio público de elementos innecesarios o poco funcionales, en palabras de Henrich, “el espacio público tiene que poner en valor el lugar, es un Ágora, no podemos llenarlo de trastos”. (Pereira Cubilla, C. (2018). “Hacer ciudad: Jordi Henrich. Una entrevista”. Artículo aceptado en On the w@terfront y de próxima publicación).

Sin embargo, son barreras que no permiten una conexión más que la visual con el agua.



PERMEABILIDAD LONGITUDINAL DEL PASSEIG c/LA BARCELONETA

El Passeig Joan de Borbó, paseo peatonalizado, para lograr la permeabilidad longitudinal, continuidad, conectividad del paseo con la ciudad potenciando al peatón e integrando al sistema de espacios públicos de la ciudad.

Solo dos calles no están al mismo nivel de la acera, de manera que el recorrido sea lo más continuo posible, cada calle cuenta con semaforizaciones con tiempos de espera cortos para el peatón, poniendo al mismo por sobre cualquier otro medio de locomoción.

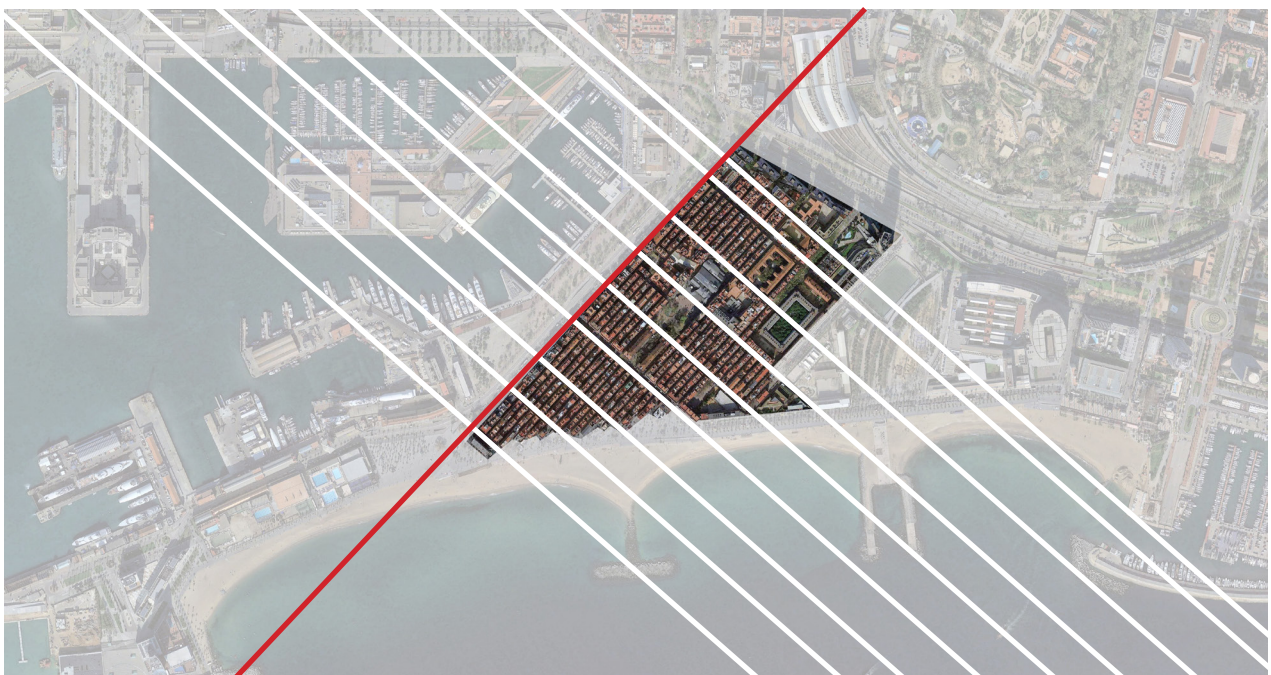


Figura 25: Calles transversales del barrio de la Barceloneta Fuente: Google earth
76



Figura 26,27,28,29,30,31,32,33 y 34: Calles transversales del barrio de la Barceloneta
Fuente: Archivo de la autora

PERMEABILIDAD TRANSVERSAL DEL PASSEIG JOAN DE BORBÓ CON EL BARRIO DE LA BARCELONETA

La permeabilidad transversal vehicular está dada por la utilización de los vados V-60 y la peatonal está dada por la peatonalización del Carrer de la Maquinista, Carrer Sino Nombre y Carrer del Judici invitando a las personas a ingresar al barrio de la Barceloneta cómodamente.



Figura 36: CARRER DE LA DRASSANA

Fuente: Archivo de la autora

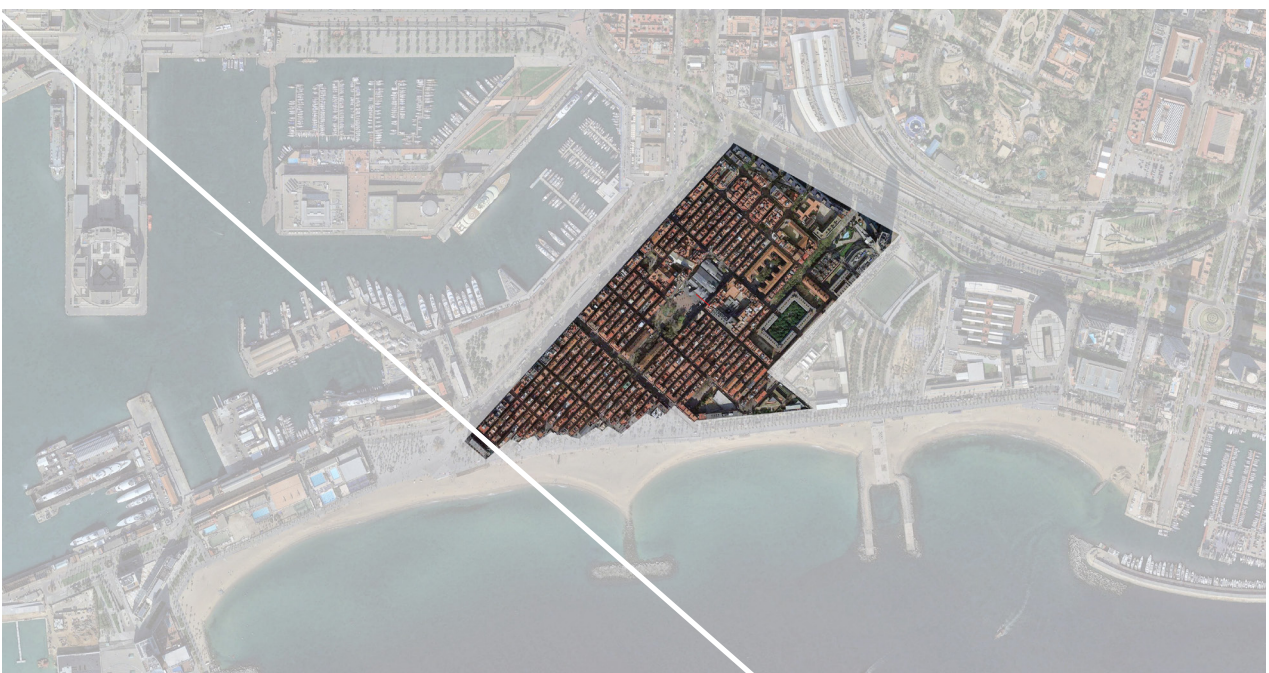
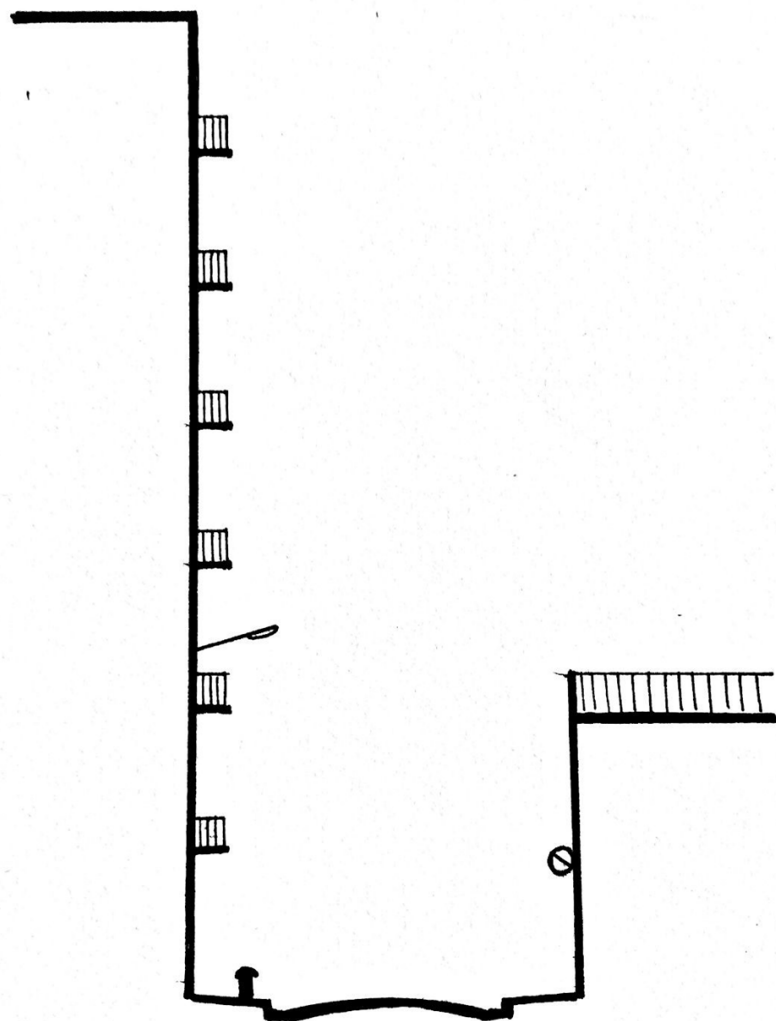


Imagen 35: Calles transversales del barrio de la Barceloneta Fuente: Google earth

CARRER DE LA DRASSANA



- a: panots de hormigón comprimido 20x20cm.
 - b: pieza prefabricada de hormigón con granito 20x30 cm.
 - c: rígola de 20x20cm.
- Calzada de asfalto.

Paramentos verticales: bolardos.
Área peatonal: en las dos aceras.
Estacionamiento: ambos lados de la calzada.
Desagüe: ambos extremos de la calzada.
Calzada de asfalto.

Figura 37: Sección esquemática de Calles transversales del barrio de la Barceloneta Fuente:Elaboración propia

CARRER DEL JUDICI



Figura 39: CARRER DEL JUDICI

Fuente: Archivo de la autora



Figura 38: Calles transversales del barrio de la Barceloneta Fuente: Google earth