



**" Οι Επεμβάσεις στο παράκτιο μέτωπο της Βαρκελώνης:
Ο Ρόλος των Ολυμπιακών Αγώνων στην
Αναδιαμόρφωση του Αστικού Τοπίου"**

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΑΚ. ΕΤΟΣ: 2024-2025

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**" Οι Επεμβάσεις στο παράκτιο μέτωπο της
Βαρκελώνης:**

**Ο Ρόλος των Ολυμπιακών Αγώνων στην
Αναδιαμόρφωση του Αστικού Τοπίου"**

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΝΙΚΟΛΟΥΔΑΚΗ ΜΑΡΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΔΙΜΕΛΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την καθηγήτριά μου, κα. Διμέλλη Δέσποινα, για την καθοδήγηση και τη συνεχή υποστήριξή της σε κάθε στάδιο της ερευνητικής μου εργασίας. Η συμβολή της ήταν καθοριστική. Επίσης, ευχαριστώ την οικογένειά μου και τους κοντινούς μου φίλους για τη στήριξή τους και την ώθηση που μου έδωσαν όταν χρειαζόταν, συμβάλλοντας σημαντικά στην ολοκλήρωση της προσπάθειάς μου.

Περιεχόμενα

1.Εισαγωγή	5
1.1 Περίληψη / Abstract.....	5
1.2 Σκοπός.....	7
1.3 Μεθοδολογική Προσέγγιση	8
2.Βασικές εισαγωγικές έννοιες και η σημασία τους για την ανάπτυξη της πόλης.....	9
2.1 Παραθαλάσσιο μέτωπο – Παράκτια ζώνη	9
2.2 Η σημασία του παράκτιου μετώπου για την πόλη	11
2.3 Ανάπλαση	12
2.3.1 Αναπλάσεις κατά την περίοδο 1945 -1980.....	13
2.3.2 Αναπλάσεις κατά την περίοδο 1980 - σήμερα	15
2.4 Τυπολογίες επεμβάσεων σε παράκτια μέτωπα (σύμφωνα με τις χρήσεις τους)	18
3. Η Περίπτωση της Βαρκελώνης	21
3.1 Γενικά Στοιχεία	22
3.2 Ιστορική Αναδρομή.....	24
3.2.1 Το Σχέδιο Επέκτασης του Ildefons Cerdà, 1859	25
3.2.2 Οι Πρώτες Αναπλάσεις, που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια διεξαγωγής μεγάλης κλίμακας εκδηλώσεων (Παγκόσμια Έκθεση, 1888 και Διεθνής Έκθεση, 1929)	31
3.2.3 Η Βαρκελώνη υπό το καθεστώς του Φράνκο, 1939-1970	35
3.2.4 Η Βαρκελώνη μετά το τέλος του φρανκικού καθεστώτος, 1975	39
4. Αναπλάσεις που έγιναν την περίοδο 1983-1992, προκειμένου να αναδειχτεί η Βαρκελώνη διοργανώτρια πόλη των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992.....	41
4.1 Η Ανάπλαση της προβλήτας Fusta (Moll de la Fusta), 1983-1987	41
4.2 Η Ανάπλαση του παλιού λιμανιού, (Port Vell), 1989- σήμερα	47
4.3 Η Ανάπλαση του πεζόδρομου Maritim στη Barceloneta (Paseo Marítimo de Barceloneta), τέλη δεκαετίας 1980 - αρχές δεκαετίας 1990.....	51
5. Αναπλάσεις που έγιναν την περίοδο 1986-1992, για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων.....	58
5.1 Το Ολυμπιακό Πάρκο, στο λόφο Montjuïc	60
5.2 Οι Αθλητικές Εγκαταστάσεις, στην περιοχή Diagonal.....	63
5.3 Τα Ολυμπιακά Γήπεδα, στην περιοχή Vall d'Hebron	65
5.4 Το Ολυμπιακό Χωριό, στην περιοχή Poblenou	67

6. Αναπλάσεις που ακολούθησαν με το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992	73
6.1 Το Forum των Πολιτισμών, 2004.....	74
6.1.1. Η Κεντρική Περιοχή του Forum, το Πάρκο του Forum (Parc del Forum) ...	76
6.1.2 Το λιμάνι Forum	86
6.1.3 Η Ανάπλαση της περιοχής La Mina	88
6.2 Αναπλάσεις που ακολούθησαν μετά το πέρας του Forum 2004	92
7. Συμπεράσματα	98
8. Βιβλιογραφία	100

1.Εισαγωγή

1.1 Περίληψη / Abstract

Η παρούσα ερευνητική εργασία εξετάζει τις αστικές αναπλάσεις του παράκτιου μετώπου της Βαρκελώνης, με ιδιαίτερη έμφαση στις αλλαγές που σημειώθηκαν πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992. Η διοργάνωση των Αγώνων αποτέλεσε καταλύτη για μια ευρείας κλίμακας αναδιαμόρφωση της πόλης, μεταμορφώνοντας ριζικά την υποβαθμισμένη ακτογραμμή της σε ένα σύγχρονο αστικό χώρο υψηλής ποιότητας και λειτουργικότητας. Προ της ολυμπιακής περιόδου, η περιοχή χαρακτηριζόταν από βιομηχανική παρακμή και περιορισμένη πρόσβαση στο παράκτιο μέτωπο. Κατά τη διάρκεια των προετοιμασιών για τους Αγώνες, τέθηκαν σε εφαρμογή μεγάλης κλίμακας σχέδια αστικής ανάπτυξης, τα οποία περιλάμβαναν την ανάπτυξη του παράκτιου χώρου, την ανάπτυξη υποδομών και την ενίσχυση της προσβασιμότητας. Μετά τους Αγώνες, η Βαρκελώνη συνέχισε να επενδύει στον τουρισμό και την ανάπτυξη, διατηρώντας το παράκτιο μέτωπο ως βασικό στοιχείο της νέας ταυτότητας της πόλης.

Η εργασία αυτή κάνει μία σύντομη ιστορική αναδρομή στην πολεοδομική εξέλιξη της Βαρκελώνης από το Μεσαίωνα έως και σήμερα και αναλύει τις αστικές αναπλάσεις που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, αλλά και άλλων μεγάλων γεγονότων που αποτέλεσαν καταλύτες στη σημερινή εικόνα της Βαρκελώνης.

Abstract

This research paper examines the urban redevelopment of Barcelona's coastal zone with a particular focus on the changes that took place before, during, and after the 1992 Olympic Games. The hosting of the Games served as a catalyst for large-scale citywide transformation, radically converting the previously degraded coastline into a modern urban space of high quality and functionality. Prior to the Olympic period, the area was characterized by industrial decline and limited access to the waterfront. During the preparations for the Games, extensive urban redevelopment plans were implemented, which included the renewal of the coastal area, the development of new infrastructure, and the enhancement of accessibility. Following the Games, Barcelona continued to invest in tourism and development, maintaining the coastal front as a key component of the city's new identity.

This paper includes a brief historical overview of Barcelona's urban development from the Middle Ages to the present day and analyzes the urban redevelopments undertaken for the 1992 Olympic Games, as well as other major events that acted as catalysts in shaping Barcelona's current image.

1.2 Σκοπός

Ο σκοπός της ερευνητικής εργασίας είναι να αναλύσει τις αστικές παρεμβάσεις στη Βαρκελώνη που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο μεγάλων διεθνών γεγονότων, με στόχο τη βελτίωση της σχέσης του αστικού ιστού της πόλης με τη θάλασσα. Η εργασία επικεντρώνεται ιδιαίτερα στις αναπλάσεις του παράκτιου μετώπου και εξετάζει πώς αυτές εξελίχθηκαν από τις πρώτες επεμβάσεις μέχρι τις μεγάλες αναδιαρθρώσεις που συνδέονται με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 και άλλα σημαντικά γεγονότα. Πριν από την ανάλυση των σύγχρονων αναπλάσεων, είναι απαραίτητο να γίνει μια ιστορική αναδρομή στη σχέση της Βαρκελώνης με τη θάλασσα, προκειμένου να κατανοηθεί η εξέλιξη του αστικού τοπίου και οι παρεμβάσεις που αποτέλεσαν προπομπό για τις μετέπειτα αναδιαρθρώσεις του παράκτιου μετώπου.

Ο τελικός στόχος της εργασίας είναι η αναζήτηση απαντήσεων στα παρακάτω ερευνητικά ερωτήματα:

- Πώς το ιστορικό και κοινωνικο-πολιτικό πλαίσιο της Βαρκελώνης πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 συνέβαλε στο να καταστεί η πόλη ιδανικό παράδειγμα για τη μελέτη της παράκτιας αναδιαμόρφωσης;
- Πώς διαφέρουν η παράκτια διαμόρφωση και οι προσεγγίσεις αστικού σχεδιασμού προ και μετά των Ολυμπιακών Αγώνων;
- Είναι οι παράκτιοι χώροι προσβάσιμοι σε όλους τους κατοίκους, ή έχουν επικεντρωθεί στη φιλοξενία τουριστών και πολυτελών υπηρεσιών;
- Πώς υποδέχτηκαν οι κάτοικοι της Βαρκελώνης τις αλλαγές στην παράκτια ζώνη; Υπήρξαν αντιδράσεις ή στήριξη;
- Μπορεί το παράδειγμα της Βαρκελώνης να λειτουργήσει ως πρότυπο για άλλες παράκτιες πόλεις στον κόσμο;
- Πώς τα έργα των παράκτιων αναπλάσεων συνέβαλαν στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη της πόλης;

1.3 Μεθοδολογική Προσέγγιση

Η εργασία οργανώνεται σε επτά κεφάλαια, όπου αρχικά παρουσιάζονται γενικές πληροφορίες για το θέμα και τη μέθοδο που ακολουθήθηκε στην έρευνα, ενώ σταδιακά εισάγονται πιο εξειδικευμένα στοιχεία.

Στο **πρώτο κεφάλαιο** γίνεται μια συνοπτική περιγραφή του σκοπού και της μεθόδου που χρησιμοποιήθηκε για την εκπόνηση της έρευνας.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο**, αναλύονται βασικοί ορισμοί, όπως αυτός της ανάπτυξης, του παραθαλάσσιου μετώπου, και παρατίθενται διάφοροι τύποι αναπλάσεων σε μία παράκτια περιοχή, ανάλογα με τις χρήσεις που φιλοξενεί.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** παρέχονται βασικές πληροφορίες για την πόλη της Βαρκελώνης, ενώ στο **τέταρτο κεφάλαιο** γίνεται μια ιστορική αναδρομή στη σχέση της πόλης με τη θάλασσα.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο**, αναλύονται οι αναπλάσεις που πραγματοποιήθηκαν την περίοδο 1983-1992, καθώς και η προετοιμασία της πόλης για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992.

Στο **έκτο κεφάλαιο**, εστιάζουμε στις αναπλάσεις που έγιναν ειδικά για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, ενώ στο **έβδομο κεφάλαιο** εξετάζονται οι αναπλάσεις που ακολούθησαν μετά τη λήξη των Αγώνων.

Στο τέλος της εργασίας παρατίθενται συμπεράσματα, που προκύπτουν από την ανάλυση των προηγούμενων κεφαλαίων, ως απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα σχετικά με την παράκτια ανάπτυξη της Βαρκελώνης. Θα εξεταστεί πώς το ιστορικό και κοινωνικο-πολιτικό πλαίσιο πριν τους Αγώνες έκανε την πόλη ιδανική για αναδιαμόρφωση, καθώς και οι διαφορές στη διαμόρφωση και τις προσεγγίσεις του αστικού σχεδιασμού πριν και μετά τους Αγώνες. Επίσης, θα αναλυθεί η προσβασιμότητα των παράκτιων χώρων για τους κατοίκους και οι αντιδράσεις τους στις αλλαγές, ενώ θα εξεταστεί αν το παράδειγμα της Βαρκελώνης μπορεί να λειτουργήσει ως πρότυπο για άλλες παράκτιες πόλεις.

Τα δεδομένα για τη συγγραφή της εργασίας προήλθαν από βιβλιογραφικές και διαδικτυακές πηγές και αρχειακή έρευνα, ενώ τα σχέδια και οι φωτογραφίες προέρχονται από διαδικτυακές πηγές και έχουν υποστεί προσωπική επεξεργασία.

2.Βασικές εισαγωγικές έννοιες και η σημασία τους για την ανάπτυξη της πόλης

2.1 Παραθαλάσσιο μέτωπο – Παράκτια ζώνη

Οι όροι "παράκτια ζώνη" και "παράκτιο μέτωπο" μπορεί να φαίνονται αυτονόητοι, ωστόσο οι ακριβείς ορισμοί τους είναι συχνά ασαφείς. Η παράκτια ζώνη είναι ένα μεταβαλλόμενο σύστημα, το οποίο χαρακτηρίζεται από την αλληλεπίδραση των βασικών στοιχείων της φύσης : του εδάφους, του νερού και του αέρα. Η αλληλεπίδραση αυτών των στοιχείων, είτε φυσική είτε ανθρωπογενής, συνεχώς διαμορφώνει και μεταβάλλει την εικόνα του παράκτιου χώρου, καθιστώντας την οριοθέτησή του ιδιαίτερα δύσκολη. (Κοκκώσης, 2001)

Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει τόσο το χερσαίο τμήμα όσο και το γειτονικό θαλάσσιο τμήμα (υδάτινο και υποθαλάσσιο). Το πλάτος των παράκτιων ζωνών δεν είναι πάντοτε το ίδιο και εξαρτάται από τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά κάθε περιοχής (Κεφαλογιάννης, 2020).¹ Παρ' όλα αυτά σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Περιοχών, της Σύμβασης της Βαρκελώνης ως «Παράκτια ζώνη» ορίζεται «η γεωμορφολογική περιοχή εκατέρωθεν της ακτογραμμής στην οποία η αλληλεπίδραση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος αποκτά τη μορφή πολύπλοκων συστημάτων οικολογικών στοιχείων και πόρων αποτελούμενων από βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες που συνυπάρχουν και αλληλοεπιδρούν με τις ανθρώπινες κοινότητες και τις σχετικές κοινωνικό-οικονομικές δραστηριότητες».

Παρομοίως, δεν υπάρχει σαφής ορισμός για το "παράκτιο μέτωπο". Ο όρος «παράκτιο μέτωπο» χρησιμοποιείται συχνά με πιο ευρεία γεωγραφική και περιβαλλοντική σημασία και περιλαμβάνει και την παράκτια ζώνη. (Κοκκώσης Χ., 1999) . Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το παράκτιο μέτωπο αναφέρεται ως « η ζώνη αλληλεπίδρασης της ξηράς και της θάλασσας, η οποία επηρεάζεται από φυσικές διεργασίες (όπως διάβρωση ή άνοδος της στάθμης της θάλασσας) και ανθρώπινες δραστηριότητες (όπως τουρισμός, αστική ανάπτυξη, βιομηχανία)». Αυτό το σημείο γίνεται ένας χώρος έλξης τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες της περιοχής, διαδραματίζοντας κεντρικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη. (Εικ.01)

¹ Αν και είναι γενικά κατανοητό διαισθητικά τι σημαίνει «παράκτια ζώνη», είναι δύσκολο να τεθούν ακριβή όρια γύρω από αυτήν, είτε προς την ξηρά είτε προς τη θάλασσα. Για παράδειγμα, η ίδια η παράκτια ζώνη είναι μια περιοχή που θεωρείται σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες ότι εκτείνεται προς τη θάλασσα μέχρι τα εδαφικά όρια, ενώ από άλλες η άκρη της υφαλοκρητίδας σε βάθος περίπου 200 μέτρων θεωρείται ως το όριο.



2.2 Η σημασία του παράκτιου μετώπου για την πόλη

Το παράκτιο μέτωπο αποτελεί θεμελιώδη παράγοντα για την ανάπτυξη και βιωσιμότητα των πόλεων, καθώς συνδυάζει το φυσικό περιβάλλον με την ανθρώπινη δραστηριότητα, προσφέροντας σημαντικές ευκαιρίες τόσο για την οικονομία όσο και για την κοινωνία. Η αξιοποίησή του μπορεί να ενισχύσει την τοπική οικονομία, να διατηρήσει τη βιοποικιλότητα και να δημιουργήσει νέους δημόσιους χώρους που ενδυναμώνουν την κοινωνική συνοχή και τη συνολική ποιότητα ζωής. (Οικονόμου Δ. , 2004)

Από περιβαλλοντικής πλευράς, οι παράκτιες περιοχές είναι καίριας σημασίας για την προστασία των οικοσυστημάτων τους, καθώς συνεισφέρουν στην απορρόφηση ρύπων και στη διαχείριση κινδύνων όπως πλημμύρες και διάβρωση ακτών. Ο σχεδιασμός και η διαχείριση αυτών των περιοχών μπορεί να μειώσει τις αρνητικές συνέπειες της κλιματικής αλλαγής, ενισχύοντας ταυτόχρονα την οικολογική ανθεκτικότητα της πόλης και τη διατήρηση της φυσικής κληρονομιάς της.

Αναφορικά με την οικονομία, οι παράκτιες περιοχές προσφέρουν μια σειρά από ευκαιρίες μέσω του τουρισμού, της ναυτιλίας και άλλων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, δημιουργώντας νέα επιχειρηματικά μοντέλα που προάγουν τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η αναβάθμιση αυτών των περιοχών μπορεί να ενισχύσει την οικονομική ανθεκτικότητα της πόλης και να δημιουργήσει θέσεις εργασίας, ενισχύοντας παράλληλα τη διαφοροποίηση της τοπικής οικονομίας. (Οικονόμου Δ. , 2004)

Κοινωνικά και πολιτιστικά, οι παράκτιες περιοχές ενισχύουν την κοινωνική συνοχή, προσφέροντας νέους δημόσιους χώρους για αναψυχή και κοινωνική αλληλεπίδραση. Ο κατάλληλος σχεδιασμός τους ενδυναμώνει τη συλλογική ταυτότητα των κατοίκων και προάγει την πολιτιστική έκφραση και ανάπτυξη, δημιουργώντας έναν πιο ελκυστικό και λειτουργικό αστικό ιστό. (Αραβαντινός, 1997)

Η στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών απαιτεί την ολοκληρωμένη αξιοποίηση του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος. Ο στόχος είναι να δημιουργηθεί μια αρμονική σύνθεση που να υπηρετεί τις ανάγκες του περιβάλλοντος, της κοινωνίας και της οικονομίας, με γνώμονα τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας των πόλεων στο μέλλον.

2.3 Ανάπλαση

Η έννοια της αστικής ανάπλασης έχει διαφοροποιηθεί με την πάροδο του χρόνου και ποικίλλει ανάλογα με την κάθε χώρα, καθώς οι πόλεις βρίσκονται σε διαρκή διαδικασία εξέλιξης, επηρεαζόμενες από τις τοπικές συνθήκες, τις ευκαιρίες που προκύπτουν, αλλά και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν από το ευρύτερο περιβάλλον τους. (Σωτηριάδου, 2005)

Στους πλέον σύγχρονους και διαχρονικούς ορισμούς εντοπίζονται, ο ορισμός των Roberts και Sykes, σύμφωνα με τους οποίους η **αστική ανάπλαση** είναι ένα περιεκτικό και ολοκληρωμένο όραμα και δράση που οδηγεί στην επίλυση των αστικών προβλημάτων και επιδιώκει τη διαρκή βελτίωση της οικονομικής, φυσικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής κατάστασης μιας περιοχής που υφίσταται μετασχηματισμού. (Roberts P. S., 2000). Παράλληλα, σύμφωνα με τον Chris Couch, η **αστική ανάπλαση** ορίζεται η φυσική αλλαγή στον αστικό χώρο ή η αλλαγή στη χρήση ή την ένταση της χρήσης της γης ή των κτηρίων, διεργασίες που είναι το αποτέλεσμα μιας σειράς οικονομικών και κοινωνικών τάσεων στις αστικές περιοχές. (Couch C. , 1990) Εν κατακλείδι, ένας γενικός περιγραφικός ορισμός για τις αστικές αναπλάσεις, θα ήταν ότι είναι οι πολεοδομικές παρεμβάσεις σε τμήματα του υφιστάμενου αστικού ιστού, που περιλαμβάνουν το φυσικό ανασχεδιασμό τους. (Οικονόμου Δ. , 2004)

Οι βασικές κατηγορίες στις πολεοδομικές παρεμβάσεις περιλαμβάνουν την περίοδο των πρώτων μεταπολεμικών χρόνων, από το 1945 έως τις αρχές της δεκαετίας του 1980, και την σύγχρονη περίοδο, η οποία ξεκινά από το 1980 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Ο διαχωρισμός αυτός οφείλεται τόσο στις έντονες διαφορές στην αρχιτεκτονική διαμόρφωση των χώρων όσο και στις νέες προθέσεις και στόχους που διαμορφώνονται κατά τη διάρκεια της περιόδου μετά το 1980. (Σωτηριάδου, 2005)

2.3.1 Αναπλάσεις κατά την περίοδο 1945 -1980

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος σηματοδότησε την απαρχή των αστικών αναπλάσεων του 20ού αιώνα, καθώς οι εκτεταμένες καταστροφές, ιδιαίτερα στις ευρωπαϊκές πόλεις, δημιούργησαν την ανάγκη για ριζικές και ολοκληρωμένες παρεμβάσεις. Στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο, κύριες προτεραιότητες αποτέλεσαν η αποκατάσταση των ζημιών από τον πόλεμο και η ανασυγκρότηση του οικιστικού ιστού στις κεντρικές περιοχές, καθώς και η μαζική επέκταση των πόλεων για να αντιμετωπιστεί το πρώτο κύμα μεταπολεμικής αστικοποίησης. Οι παρεμβάσεις αυτές σχεδιάστηκαν κυρίως από τις κεντρικές κυβερνήσεις με τη χρήση ενιαίων και απλουστευμένων σχεδιαστικών προτύπων, ενώ η έλλειψη έμφασης στην αισθητική οδήγησε σε ανοικοδομήσεις με ομοιομορφία και φτωχή μορφολογική έκφραση. (Gosselin, 1974)

Καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του '50, οι **ριζικές αναπλάσεις**², ή αλλιώς ανοικοδομήσεις, αποτελούσαν την κύρια, αν όχι μοναδική, μορφή πολεοδομικής παρέμβασης σε περιοχές που είχαν υποστεί σοβαρές καταστροφές, ανεξαρτήτως του κοινωνικοοικονομικού συστήματος των χωρών. Σε αυτό το πλαίσιο, ακόμη και κεντρικές και ιστορικές περιοχές, που είχαν πληγεί από τις καταστροφές, ισοπεδώθηκαν και υπέστησαν ριζική αλλαγή στην εμφάνισή τους. Ο παραδοσιακός, συνεχής οικοδομικός χαρακτήρας παραμελήθηκε και αντικαταστάθηκε από ελεύθερες διατάξεις κτιρίων (Εικ.02). (Αραβαντινός, 1997)

Τα προγράμματα ριζικών αναπλάσεων υλοποιήθηκαν κυρίως μέσω κρατικών πολιτικών στέγασης και με τη συμμετοχή δημόσιων φορέων, δήμων και κοινωφελών οργανισμών. Οι εν λόγω παρεμβάσεις υποστηρίχθηκαν από χρηματοδοτικά κίνητρα, όπως ευνοϊκή χρηματοδότηση και επιχορηγήσεις. Ωστόσο, αυτές οι μεγάλες πολεοδομικές αλλαγές είχαν αρνητικές συνέπειες. Η χρηματοδότηση ευνόησε τις οικοδομικές επιχειρήσεις, ενώ η αύξηση των ενοικίων οδήγησε πολλούς κατοίκους με χαμηλά εισοδήματα να αναγκαστούν να εγκαταλείψουν τις περιοχές στις οποίες ζούσαν.

² Η ριζική ανάπλαση αφορά την πιο εκτεταμένη και δραστική μορφή πολεοδομικής παρέμβασης, με σκοπό την πλήρη αναδιοργάνωση μιας περιοχής. Τέτοιες παρεμβάσεις πραγματοποιούνται σε περιοχές που έχουν υποστεί σοβαρή υποβάθμιση, συχνά σε κεντρικές περιοχές της πόλης. Συνήθως περιλαμβάνουν την ισοπέδωση του υπάρχοντος χώρου και την πλήρη αναδιάρθρωσή του με νέο ρυμοτομικό σχέδιο και νέους όρους δόμησης. Ωστόσο, τέτοιες επεμβάσεις συναντούν μεγάλες προκλήσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά τα ιδιοκτησιακά ζητήματα, και απαιτούν τη χρήση αναγκαστικών μέτρων όπως απαλλοτριώσεις, ανασυγκρότηση και μεταφορά συντελεστή δόμησης.



Εικ.02: Ριζική ανάπλαση στο κέντρο του Leipzig (Γερμανία), μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Έτσι, κατά τη δεκαετία του 1970, γίνεται μία στροφή και αναδεικνύεται διεθνώς η τάση για «επανακατάκτηση» των ιστορικών κέντρων των πόλεων, μέσα από νέες προσεγγίσεις στις αστικές παρεμβάσεις, επηρεασμένες από το μεταμοντέρνο κίνημα που επικρατούσε εκείνη την εποχή. Οι παρεμβάσεις αυτές βασίζονταν σε ήπιες επεμβάσεις, με έμφαση στη διατήρηση της υφιστάμενης κτηριακής και πολεοδομικής δομής (Εικ.03). Οι **μερικές αναπλάσεις**³, που εφαρμόστηκαν σε επίπεδο κτηρίων, οικοδομικών τετραγώνων ή γειτονιών, επικεντρώνονταν κυρίως στην αποκατάσταση και την ανανέωση των χώρων, αντί της πλήρους ανακατασκευής. (Οικονόμου Α. , 2004)

Αυτή η στροφή στη στρατηγική αντανάκλουσε την ανάγκη περιορισμού των δημόσιων δαπανών και τη γενική κρίση στον κατασκευαστικό τομέα. Στο πλαίσιο αυτό, δόθηκε έμφαση στους κοινωνικούς στόχους, όπως η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων και η υποστήριξη των ευπαθών κοινωνικών ομάδων. (Αραβαντινός, 1997)

Παρά το γεγονός ότι τα προγράμματα ήπιων αναπλάσεων ήταν λιγότερο επεμβατικά σε σχέση με τις ριζικές αναπλάσεις, δεν έλειψαν και οι αρνητικές συνέπειες. Ένα χαρακτηριστικό φαινόμενο που παρατηρήθηκε ήταν η έμμεση εκδίωξη των παλαιών ενοικιαστών, οι οποίοι, παρά τις λιγότερο δραστικές αλλαγές, αδυνατούσαν να ανταποκριθούν στα νέα υψηλότερα ενοίκια που

³ Οι ήπιες αναπλάσεις αφορούν παρεμβάσεις που δεν επιφέρουν ριζικές αλλαγές και στοχεύουν στη βελτίωση των υπαρχόντων οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων. Αυτές οι επεμβάσεις περιλαμβάνουν τροποποιήσεις στις χρήσεις, τις όψεις ή την εσωτερική διαρρύθμιση των κτιρίων, καθώς και την προσθήκη ή αναβάθμιση απαραίτητων υποδομών, όπως η δημιουργία και βελτίωση κοινόχρηστων χώρων και ακάλυπτων περιοχών στις γειτονίες.

επιβάλλονταν από τις αναπλάσεις. Η αύξηση των τιμών λόγω της αναβάθμισης της περιοχής συνέβαλλε στην εκδίωξη κοινωνικών ομάδων με χαμηλά εισοδήματα, οι οποίες δεν μπορούσαν πλέον να αντέξουν το κόστος της διαβίωσης στις ανανεωμένες περιοχές.



Η περιοχή Kreuzberg είχε μπει στο στόχαστρο της Γερουσίας για αστική ανάπλαση σύμφωνα με το πρόγραμμα του 1972, ωστόσο διαμαρτυρίες των πολιτών απέτρεψαν τη ριζική αστική ανανέωση της περιοχής και κατ' επέκταση τον κατακερματισμό της περιοχής.

Εικ.03 Αποκατεστημένα Mietskasernen μετά την «Προσεκτική Αστική Ανανέωση» στην περιοχή Kreuzberg 1986.

2.3.2 Αναπλάσεις κατά την περίοδο 1980 - σήμερα

Από τη δεκαετία του 1980 και μετά, οι αστικές αναπλάσεις στην Ευρώπη διαμορφώθηκαν από τις κοινωνικοοικονομικές αλλαγές, τη διεθνοποίηση της οικονομίας και τις τεχνολογικές εξελίξεις. Αυτές οι αλλαγές οδήγησαν σε νέα μοντέλα και προσεγγίσεις που αντανάκλουν τις προτεραιότητες κάθε εποχής.

Κατά την περίοδο 1980 -1995, οι αστικές αναπλάσεις εστίασαν στην οικονομική ανάπτυξη και την ενίσχυση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές και λιμενικές ζώνες μετατράπηκαν σε κέντρα εμπορίου, πολιτισμού και τουρισμού. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα Docklands του Λονδίνου (Εικ.04) και το HafenCity στο Αμβούργο (Εικ.05) (Roberts P. &., 2000). Ο ιδιωτικός τομέας ανέλαβε πρωταγωνιστικό ρόλο, ενώ το κράτος περιορίστηκε σε ρυθμιστικό ρόλο, προωθώντας συνεργασίες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. (Couch C. F., 2003)



Εικ.04: Αεροφωτογραφία των Docklands, στο Λονδίνο. (αριστερά)

Εικ.05: Αεροφωτογραφία του HafenCity, στο Αμβούργο. (δεξιά)

Τα Docklands του Λονδίνου και το HafenCity του Αμβούργου αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα αστικής αναγέννησης εγκαταλελειμμένων λιμενικών περιοχών. Και οι δύο περιοχές μετασχηματίστηκαν σε κέντρα οικονομικής δραστηριότητας, πολιτισμού και τουρισμού μέσω στρατηγικών επαναχρησιμοποίησης του χώρου.

Μεταξύ 1995 και 2000, οι αναπλάσεις επικεντρώθηκαν στη δημιουργία συμβολικών έργων που ενίσχυαν τη διεθνή εικόνα των πόλεων. Ο σχεδιασμός απέκτησε εμβληματική διάσταση, με στόχο να προσελκύσει τουρισμό, επενδύσεις και διεθνή αναγνώριση. Αυτά τα έργα-σύμβολα, όπως το Guggenheim στο Bilbao (Εικ.06), συνέβαλαν στην παγκόσμια αναγνώριση των πόλεων (García, 2004). Μέσα από αυτή την προσέγγιση, η αρχιτεκτονική αναδείχθηκε σε καταλυτικό παράγοντα της αστικής ανάπλασης, με τη μορφή εμβληματικών έργων από καταξιωμένους αρχιτέκτονες.



Εικ.06: Το Μουσείο Guggenheim στο Μπιλμπάο, σχεδιασμένο από τον Frank Gehry, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της στρατηγικής χρήσης συμβολικών έργων στην αστική ανάπλαση.

Στον 21ο αιώνα, οι αστικές αναπλάσεις ενσωμάτωσαν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και της συμπαγούς πόλης. Η έμφαση δόθηκε στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, τη δημιουργία πράσινων υποδομών και την αναβάθμιση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος. Παράλληλα, ενισχύθηκαν η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και η συμμετοχή της κοινωνίας στο σχεδιασμό. Οι παρεμβάσεις επεκτάθηκαν, περιλαμβάνοντας όχι μόνο τα κέντρα των πόλεων αλλά και τις περιφερειακές και πρώην βιομηχανικές ζώνες (Turok, 2009). Έργα όπως το Parc del Fòrum (Εικ.07) στη Βαρκελώνη ενσωματώνουν τέτοιες αρχές,

συνδυάζοντας πολιτιστικές χρήσεις, δημόσιους χώρους και υποδομές για τον τουρισμό.



Εικ.07: Το Parc del Forum, στη Βαρκελώνη, δημιουργήθηκε το 2004, στο πλαίσιο του Universal Forum of Cultures, σε μια πρώην βιομηχανική ζώνη στη βόρεια ακτή της πόλης, μετατρέποντας την περιοχή σε ένα σύγχρονο δημόσιο χώρο που συνδυάζει πολιτιστικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές λειτουργίες.

Χαρακτηριστικά αναπλάσεων		Περίοδος					
		1950	1960	1970	1980	1990	2000→
Χωρική διάσταση	Κέντρα πόλεων	■	■	■	■	■	■
	Βιομηχανικές ζώνες					■	■
	Γειτονιές-περικεντρικές ζώνες			■	■	■	■
Περιεχόμενα	(Κοινωνική) Κατοικία	■	■	■			
	Κοινωνικός εξοπλισμός		■	■	■	■	
	Επιχειρηματικές δραστηριότητες					■	■
Βασικοί φορείς	Κεντρικό κράτος	■	■	■	■	■	■
	Τοπική αυτοδιοίκηση			■	■	■	■
	Ιδιωτικός τομέας					■	■
■ Ισχυρή παρουσία							
■ Μειωμένη παρουσία							

Εικ.08: Διαχρονική μεταβολή των χαρακτηριστικών των αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο.

Συνοπτικά: Η εξέλιξη των αστικών αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο χαρακτηρίζεται από τη σταδιακή εισαγωγή περισσότερων παραμέτρων που διαμορφώνουν τη φύση και τα χαρακτηριστικά των παρεμβάσεων. Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα (Εικ.08):

-Μέχρι το 1950, οι αναπλάσεις επικεντρώνονται κυρίως στην κατοικία, με το κράτος να αναλαμβάνει τον κύριο ρόλο στη χρηματοδότηση και υλοποίηση.

-Από τα τέλη της δεκαετίας του 1950 έως τα τέλη της δεκαετίας του 1970, το ενδιαφέρον στρέφεται προς τη δημιουργία κοινωνικού εξοπλισμού, τόσο στα κέντρα των πόλεων όσο και στις περιφερειακές τους ζώνες, με τη συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης και του κράτους να γίνεται πιο εμφανής.

-Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 μέχρι το 1995, ο ιδιωτικός τομέας αρχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, με τις αναπλάσεις να επικεντρώνονται στις

επιχειρηματικές δραστηριότητες, ενώ η κατοικία υποχωρεί, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στην αξιοποίηση βιομηχανικών περιοχών.

-Τέλος, από το 1995 και μετά, οι αναπλάσεις επικεντρώνονται σχεδόν αποκλειστικά στον επιχειρηματικό τομέα, με το κράτος να έχει περιορισμένο ρόλο, ενώ οι αναπλάσεις επεκτείνονται τόσο στα κέντρα των πόλεων, όσο και σε περικεντρικές και βιομηχανικές ζώνες. (Οικονόμου Δ. , 2004)

2.4 Τυπολογίες επεμβάσεων σε παράκτια μέτωπα (σύμφωνα με τις χρήσεις τους)

Τα τελευταία χρόνια, στη διεθνή βιβλιογραφία έχει αναπτυχθεί μια νέα κατηγοριοποίηση για τα μοντέλα ανάπλασης, η οποία επικεντρώνεται στις χρήσεις γης που συνδυάζονται σε κάθε περιοχή. Στη μελέτη τους με τίτλο *The New Waterfront, a Worldwide Urban Success*, οι A. Breen και D. Rigby προτείνουν διάφορους βασικούς τύπους ανάπλασης, τονίζοντας ότι δεν αποκλείεται ο συνδυασμός διαφορετικών χαρακτηριστικών από τις επιμέρους πρακτικές. Έτσι, τα μοντέλα ανάπλασης οργανώνονται σύμφωνα με τις χρήσεις τους, με την ευχέρεια να συνδυάζονται ανάλογα με τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής. (Breen, 1996)

-Αναπλάσεις «ψυχαγωγικού τύπου»: Αυτού του είδους οι αναπλάσεις επικεντρώνονται στη δημιουργία ανοιχτών χώρων που προάγουν την αναψυχή, όπως κήποι, πλατείες, ποδηλατόδρομοι, αθλητικές εγκαταστάσεις. Αυτοί οι χώροι παρέχουν στους ανθρώπους ευκαιρίες για ξεκούραση και διασκέδαση, ενώ συχνά περιλαμβάνουν καφέ, εστιατόρια και μαρίνες κοντά στο νερό. (Εικ.09)



Εικ.09: Το Civic Center στο Detroit, αποτελεί παράδειγμα ψυχαγωγικού τύπου ανάπλασης, παρέχοντας ανοιχτούς χώρους, αθλητικές εγκαταστάσεις και περιοχές για κοινωνικές δραστηριότητες.

-Αναπλάσεις «πολιτιστικού, εκπαιδευτικού και περιβαλλοντικού τύπου»: Αυτός ο τύπος αναπλάσεων συνδυάζει πολιτιστικές και εκπαιδευτικές υποδομές όπως μουσεία, βιβλιοθήκες, αμφιθέατρα και χώρους εκδηλώσεων. Αυτές οι αναπλάσεις προσφέρουν δυνατότητες για πολιτιστικές δραστηριότητες και εκπαίδευση, προσελκύοντας επισκέπτες που αναζητούν τόσο ψυχαγωγία όσο και μάθηση. (Εικ.10)



Εικ.10: Η Όπερα του Sydney, αποτελεί ανάπλαση πολιτιστικού, περιβαλλοντικού και εκπαιδευτικού τύπου, συνδυάζοντας τη λειτουργία της ως πολιτιστικό κέντρο, την εφαρμογή βιώσιμων πρακτικών και την προώθηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων, ενώ η αρχιτεκτονική της ενσωματώνεται με το φυσικό τοπίο της περιοχής.

-**Αναπλάσεις «εμπορικού τύπου»:** Οι αναπλάσεις αυτού του τύπου στοχεύουν στην ανάπτυξη περιοχών που προσελκύουν τουρίστες, με εμπορικές υποδομές όπως ξενοδοχεία, καταστήματα, εστιατόρια και αγορές. Αυτοί οι χώροι προσφέρουν στους επισκέπτες τη δυνατότητα να απολαύσουν το παράκτιο μέτωπο ενώ συμμετέχουν σε εμπορικές δραστηριότητες. (Εικ.11)



Εικ.11: Το Navy Pier στο Σικάγο θεωρείται ανάπλαση εμπορικού τύπου, καθώς μετατράπηκε από βιομηχανικό λιμάνι σε τουριστικό προορισμό με καταστήματα, εστιατόρια και ψυχαγωγικές δραστηριότητες, προάγοντας τον τουρισμό και τις εμπορικές δραστηριότητες.

-**Αναπλάσεις «ιστορικού τύπου»:** Εδώ, δίνεται έμφαση στη διατήρηση και αποκατάσταση ιστορικών κτηρίων και περιοχών, ενώ παράλληλα αναδεικνύονται μέσω νέων χρήσεων. Αυτές οι αναπλάσεις προσφέρουν μια σύγχρονη προσέγγιση στη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. (Εικ.12)



Εικ.12: Η Valletta στη Malta, θεωρείται ανάπλαση ιστορικού τύπου, καθώς συνδυάζει την αποκατάσταση των ιστορικών κτηρίων με τη σύγχρονη χρήση τους, ενσωματώνοντας νέες υποδομές και λειτουργίες που ενισχύουν την πολιτιστική κληρονομιά, τον τουρισμό και τη ζωή στην πόλη.

-Αναπλάσεις «οικιστικής ανάπτυξης»: Σε αυτές τις αναπλάσεις, στόχος είναι η δημιουργία νέων κατοικημένων περιοχών, κάτι που απαιτεί την επίλυση ζητημάτων σχετικά με την ιδιοκτησία των παράκτιων περιοχών και την αντίσταση από τους κατοίκους σχετικά με την ιδιωτικοποίηση των χώρων ή την ασφάλεια των νέων οικισμών. (Εικ.13)



Εικ.13: Τα Docklands στο Amsterdam θεωρείται ανάπλαση οικιστικής ανάπτυξης, καθώς μετατράπηκε από βιομηχανική περιοχή σε σύγχρονη κατοικημένη ζώνη, με νέες κατοικίες, δημόσιους χώρους και εμπορικές υποδομές.

-Αναπλάσεις υφιστάμενων λιμένων και βιομηχανικών περιοχών: Οι αναπλάσεις λιμενικών και βιομηχανικών περιοχών, παραλειπόταν μέχρι πρόσφατα, καθώς στο παρελθόν περιορίζονταν στην απλή μεταφορά των εγκαταστάσεών τους σε άλλες περιοχές. Τώρα επικεντρώνονται στην αξιοποίηση αυτών των περιοχών με μια συνδυασμένη προσέγγιση. Οι αναπλάσεις περιλαμβάνουν την ανάδειξη της λιμενικής και βιομηχανικής χρήσης μέσω της κατασκευής σύγχρονων, αισθητικά άρτιων κτηρίων και υποδομών, προωθώντας μια αρμονική συνύπαρξη μεταξύ της παλιάς και της νέας αστικής ανάπτυξης (Εικ.14). (Breen, 1996)



Εικ.14: Το Παράκτιο μέτωπο της Βοστώνης. Μετατράπηκε από βιομηχανικό και λιμενικό χώρο σε πολυλειτουργικό αστικό κέντρο.

3. Η Περίπτωση της Βαρκελώνης

3.1 Γενικά Στοιχεία

Η Βαρκελώνη είναι η πρωτεύουσα της Καταλονίας⁴ (Εικ.15) και η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ισπανίας, μετά τη Μαδρίτη. Βρίσκεται στη βορειοανατολική ακτή της Ιβηρικής Χερσονήσου, ανάμεσα στις εκβολές των ποταμών Llobregat και Besos, περιβάλλεται από την οροσειρά Collserola στα δυτικά και βρέχεται από τη Μεσόγειο θάλασσα (Εικ.17). Ο πληθυσμός της πόλης της Βαρκελώνης ανέρχεται στους 1,6 εκ. κατοίκους (σύμφωνα με στοιχεία του 2023), ενώ η μητροπολιτική περιοχή⁵ της (Εικ.16), φιλοξενεί περίπου 5 εκ. κατοίκους.

Η γεωγραφική της θέση έχει συμβάλει σημαντικά στην άνθισή της και τη διαμόρφωσή της ως έναν από τους κορυφαίους οικονομικούς και πολιτιστικούς πόλους στη Μεσόγειο και την Ευρώπη. Αυτό το γεωγραφικό πλεονέκτημα, της παρέχει εύκολη πρόσβαση στη θάλασσα και την κάνει **ένα σημαντικό λιμάνι**. Το λιμάνι της Βαρκελώνης έχει ιστορία που χρονολογείται αιώνες πίσω και αποτελεί σήμερα έναν από τους κύριους λιμένες εμπορίου στην Ευρώπη, ενισχύοντας την εμπορική δραστηριότητα και την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής (Marshall, 2004).

Η γειτνίασή της όμως και με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, την καθιστά ένα **σημαντικό κόμβο μεταφορών**. Το δίκτυο των οδικών, σιδηροδρομικών και αεροπορικών συνδέσεων της πόλης, την ενώνει με άλλες πόλεις της Ισπανίας και της Ευρώπης, ενισχύοντας την οικονομική της δυναμική και το ρόλο της ως σημαντικό κέντρο επιχειρήσεων και επενδύσεων (Marshall, 2004).

Η κεντροβαρική θέση της Βαρκελώνης, έχει συμβάλει επίσης στην πλούσια **πολιτιστική της κληρονομιά**, ως σημείο συνάντησης διαφορετικών πολιτισμών και πολιτιστικών ρευμάτων. Η πόλη έγινε κέντρο τέχνης και αρχιτεκτονικής με παγκοσμίου φήμης δημιουργούς, όπως ο Antoni Gaudí και ο Joan Miró να αφήνουν το στίγμα τους στην πόλη.

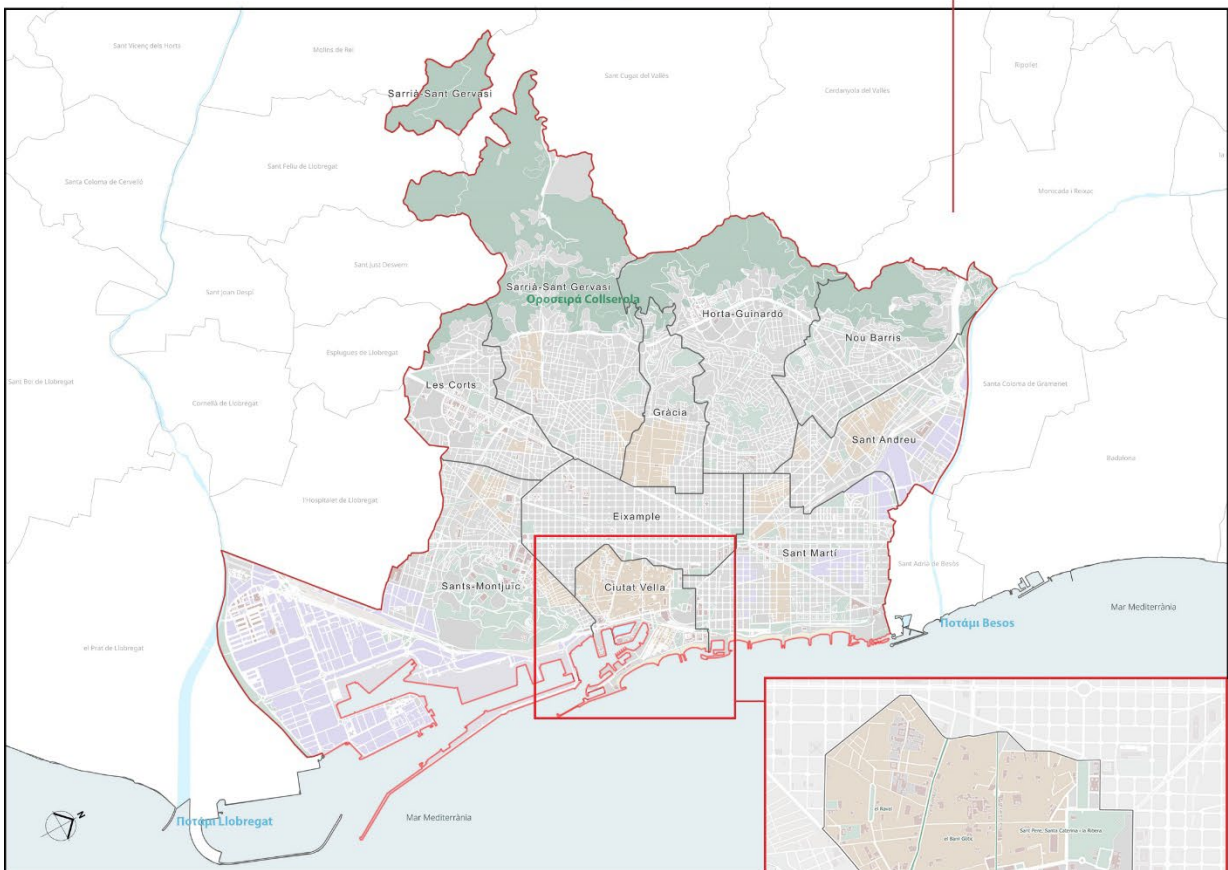
⁴ Η Καταλονία αποτελείται από 4 επαρχίες: την επαρχία της Βαρκελώνης, την επαρχία της Girona, την επαρχία της Lleida και την επαρχία της Tarragona. Η επαρχία της Βαρκελώνης περιλαμβάνει 311 δήμους και η πρωτεύουσα της είναι η Βαρκελώνη. Η έκταση της φτάνει τα 7.733km², καλύπτοντας και τη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης.

⁵ Η μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης, βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της Ισπανίας και έχει επίκεντρο την πόλη της Βαρκελώνης. Ο πληθυσμός της ανέρχεται στους 4.891.249 κατοίκους και η έκτασή της στα 636km².



Εικ.15: Θέση της Καταλονίας στην Ισπανία.

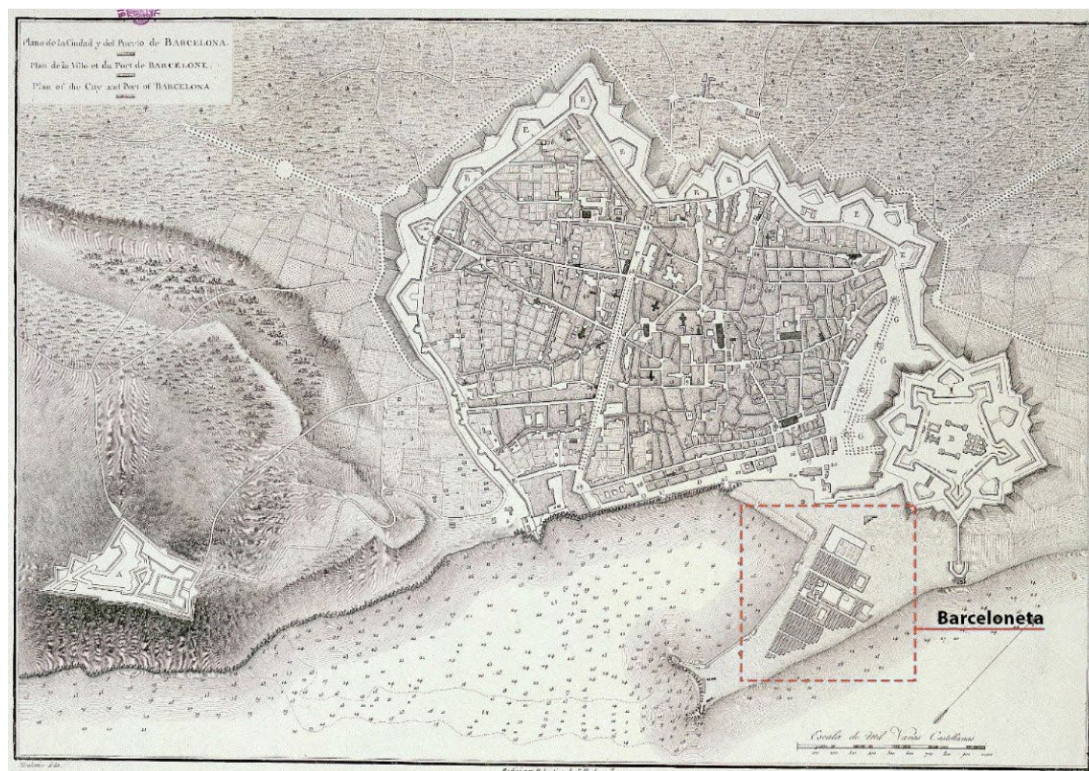
Εικ.16: Χάρτης με τις 4 επαρχίες της Ισπανίας. Θέση της πόλης της Βαρκελώνης.



Εικ.17: Χάρτης της πόλης της Βαρκελώνης και του κέντρου της πόλης της Βαρκελώνης (πάνω) και χάρτης με τις 4 συνοικίες, από τις οποίες αποτελείται το κέντρο της πόλης της Βαρκελώνης. (δεξιά)

3.2 Ιστορική Αναδρομή

Κάνοντας μια αναδρομή στην ιστορία της Βαρκελώνης, από το Μεσαίωνα μέχρι τα μέσα του 19^{ου} αι.(1859), η πόλη (το ιστορικό κέντρο Ciutat Vella⁶) λόγω των τειχών της ήταν αποκλεισμένη από τη θάλασσα (Εικ.18). Η μόνη περιοχή που ήταν σε άμεση επαφή με τη θάλασσα, ήταν η γειτονιά της Barceloneta, όπου οι περισσότεροι από τους κατοίκους της ήταν ναυτικοί. (Jauihiainen, 1994)



Εικ.18: Ιστορικός χάρτης της Βαρκελώνης, 1823, όπου απεικονίζονται τα τείχη της πόλης και η θέση της Barceloneta.

Κατά το πρώτο μισό του 19ου αι., η Βαρκελώνη είχε μια αλματώδη αύξηση του πληθυσμού, κυρίως λόγω της εκβιομηχάνισης στον τομέα της κλωστοϋφαντουργίας και του σιδήρου και της έντονης ανάπτυξης του εμπορίου, ειδικά λόγω του λιμανιού της Βαρκελώνης.⁷ Αυτή η αύξηση οδήγησε

⁶ Το παλαιότερο τμήμα της Βαρκελώνης, γνωστό ως Ciutat Vella, αποτελεί την καρδιά της πόλης και περιλαμβάνει τις συνοικίες Barri Gòtic, El Raval και Barceloneta. Το Barri Gòtic και το El Raval δημιουργήθηκαν κατά τη ρωμαϊκή και μεσαιωνική περίοδο, ενώ η περιοχή της Barceloneta αναπτύχθηκε κατά τον 18ο αιώνα. Το Ciutat Vella διακρίνεται για την ιστορική του αρχιτεκτονική και τον πολύ πυκνό αστικό ιστό του.

⁷ Η περίοδος μεταξύ 1868 και 1874 στην Ισπανία χαρακτηρίστηκε από σημαντικές οικονομικές, πολιτικές και στρατιωτικές εξελίξεις. Η κατασκευή της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Βαρκελώνης και Ματαρό το 1848 ήταν ορόσημο για την ανάπτυξη της βιομηχανίας και των μεταφορών. Στη δεκαετία του 1860, το σιδηροδρομικό δίκτυο εξαπλώθηκε σε ολόκληρη τη χώρα, προωθώντας την εμπορική δραστηριότητα και ενισχύοντας τη βιομηχανική ανάπτυξη, ιδιαίτερα στους τομείς του κρασιού, του φελλού και του σιδήρου.

Η συγκεκριμένη περίοδος, γνωστή ως "Η Επαναστατική Εξαετία" (La Gloriosa), συνέβαλε στην οικονομική ανάπτυξη της Ισπανίας, ενώ υπήρξαν σημαντικές πολιτικές αλλαγές, όπως η ανατροπή της μοναρχίας και η ίδρυση της Πρώτης Ισπανικής Δημοκρατίας.

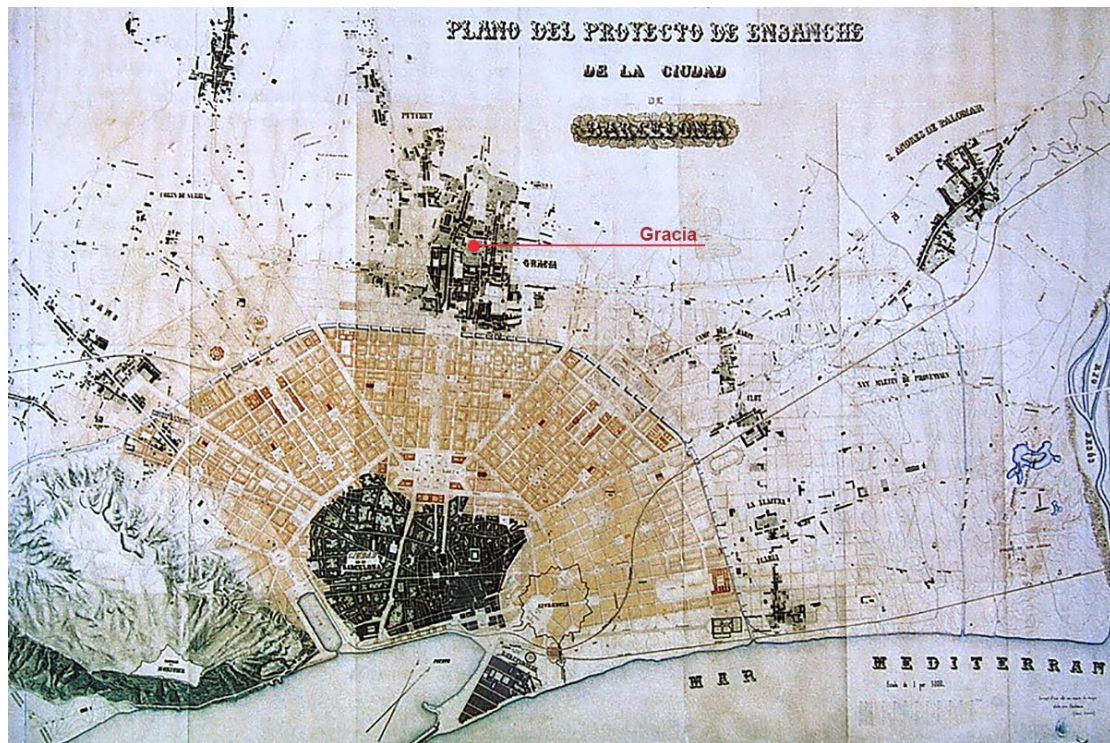
σε σοβαρές προκλήσεις στον αστικό σχεδιασμό και τις συνθήκες διαβίωσης του πληθυσμού. Στον ιστορικό μεσαιωνικό πυρήνα της Βαρκελώνης ζούσαν περίπου 187.000 άνθρωποι, με μια πυκνότητα πληθυσμού 856 κατοίκων ανά εκτάριο.⁸ Η υψηλή πυκνότητα και η έλλειψη υγιεινών συνθηκών οδήγησαν σε άθλιες συνθήκες διαβίωσης, με το προσδόκιμο ζωής των φτωχών στρωμάτων να μην ξεπερνά τα 23 έτη. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η έλλειψη χώρου, αποφασίστηκε η επέκταση της πόλης (Ciutat Vella) μέσω της κατεδάφισης των μεσαιωνικών τειχών της το 1854, με εξαίρεση το στρατιωτικό φρούριο La Ciutadella (Casellas A. , 2009). Για τη διαμόρφωση της αστικής ανάπτυξης που δημιουργήθηκε με τη βιομηχανική επανάσταση, το 1859 διεξήχθη διαγωνισμός για τη σύνδεση του μεσαιωνικού πυρήνα της πόλης με τα γύρω χωριά.

3.2.1 Το Σχέδιο Επέκτασης του Ildefons Cerdà, 1859

Η βιομηχανική επανάσταση είχε σημαντικό αντίκτυπο στην αστική ανάπτυξη της Βαρκελώνης, οδηγώντας σε μια σειρά από σχέδια για την αναδιοργάνωση και την επέκταση της πόλης. Το 1859 διεξήχθη ένας κρίσιμος διαγωνισμός για τον πολεοδομικό σχεδιασμό με στόχο τη σύνδεση του μεσαιωνικού πυρήνα της Βαρκελώνης με τα γύρω χωριά και την αντιμετώπιση του αυξανόμενου πληθυσμού και της βιομηχανικής ανάπτυξης.

Ο αρχιτέκτονας Antoni Rovira i Trías, κέρδισε το διαγωνισμό με ένα ακτινωτό σχέδιο επέκτασης. Αυτό το σχέδιο περιλάμβανε την ανάπτυξη της πόλης γύρω από την Passeig de Gràcia ως κεντρικό άξονα. Η ιδέα ήταν να δημιουργηθεί μια ακτινωτή διάταξη δρόμων που θα εξελίσσονταν από το κέντρο της πόλης προς τις περιοχές της Gràcia και προς άλλες κατευθύνσεις, προσφέροντας νέους χώρους για κατοικία και επιχειρήσεις (Εικ.19). Αυτό το σχέδιο στόχευε στο διαχωρισμό των κατοικημένων περιοχών από τις βιομηχανικές ζώνες. Οι βιομηχανίες μετεγκαθίστανται προς τις περιοχές Sant Martí (βόρεια) και Sants (νότια) όπου θα είχαν πρόσβαση σε περισσότερο χώρο και άφθονο νερό, ελευθερώνοντας χώρο για την ανάπτυξη της κατοικίας στο κεντρικό τμήμα της πόλης (<https://barcelonaesdeveniments.blogspot.com/>, 2012).

⁸ Αυτό ήταν σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες της εποχής, όπως το Παρίσι όπου η πυκνότητα ήταν λιγότερο από 400 κατοίκους ανά εκτάριο.



Εικ.19: Η νικητήρια πρόταση επέκτασης της πόλης της Βαρκελώνης, του αρχιτέκτονα Antoni Rovira i Trias, 1859. (Με έντονο μαύρο χρώμα επισημαίνεται η περιοχή του παλιού ιστορικού κέντρου της πόλης.)

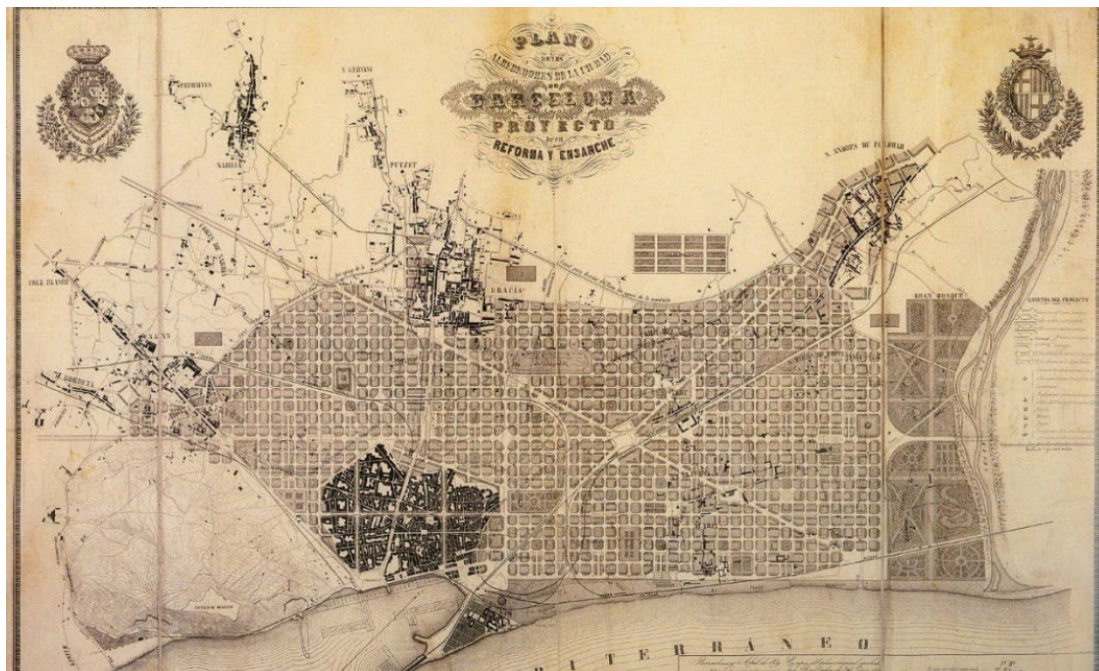
Παρόλο που το σχέδιο του Rovira είχε κερδίσει το διαγωνισμό, η κεντρική κυβέρνηση θεώρησε το σχέδιο του Cerdà πιο κατάλληλο για την πόλη και επέβαλε την υλοποίησή του, αγνοώντας την απόφαση της τοπικής αρχής. Αυτή η απόφαση προκάλεσε αντιδράσεις στη Βαρκελώνη, αλλά τελικά το σχέδιο του Cerdà εφαρμόστηκε και καθόρισε την ανάπτυξη της πόλης⁹. (Casellas A. , 2009)

Στο σχέδιο αυτό (γνωστό ως σχέδιο Eixample, που στα καταλανικά σημαίνει "επέκταση"), ο Cerdà διατήρησε χωρίς μεταβολές το παραδοσιακό μεσαιωνικό κέντρο της πόλης (Barrio Gótico) και πρότεινε την επέκταση έξω από αυτό με έναν ορθογωνικό κάνναβο (σε αντίθεση με την οργανική δομή της παλαιάς πόλης μέσα στα τείχη), οργανωμένο σε παράλληλους και κάθετους δρόμους που διασχίζονταν από διαγώνιες λεωφόρους (Εικ.20). (Κατσαβουνίδου, 2023)

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό ήταν η εστίαση στον προσανατολισμό των οικοδομικών τετραγώνων και στην αναλογία δομημένου χώρου προς αδόμητο χώρο, προκειμένου να εξασφαλιστεί ο βέλτιστος αερισμός και ηλιασμός στις κατοικίες. Όσον αφορά το πλάτος των δρόμων και των λεωφόρων, αυτό ήταν

⁹ Η απόφαση της κυβέρνησης της Μαδρίτης να επιβάλει το σχέδιο του Cerdà παρά το τοπικό αποτέλεσμα του διαγωνισμού αντικατοπτρίζει την ισχύ της κεντρικής κυβέρνησης έναντι των τοπικών αρχών. Αυτό ήταν μέρος μιας ευρύτερης πολιτικής της Μαδρίτης να ελέγχει την ανάπτυξη στρατηγικά σημαντικών πόλεων, καθώς εκείνη είχε τον τελικό λόγο για την έγκριση και τη χρηματοδότηση αυτών των έργων.

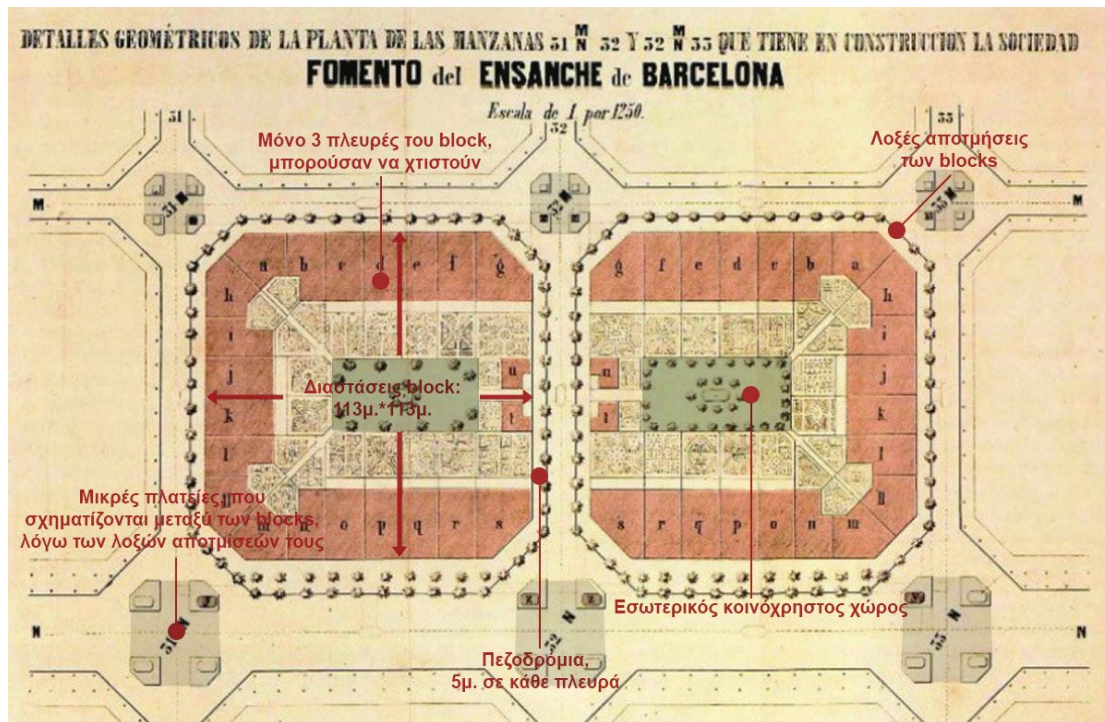
πολύ μεγαλύτερο από τα συνηθισμένα για την εποχή του, (20-30μ. το πλάτος των δρόμων ενώ των λεωφόρων ήταν 50μ.), συμβάλλοντας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και στην οργάνωση της κυκλοφορίας. (Κατσαβουνίδου, 2023)



Εικ.20: Το σχέδιο για την επέκταση (Eixample) της Βαρκελώνης, του Ildefons Cerdà (1859). (Με έντονο μαύρο χρώμα επισημαίνεται η περιοχή του παλιού ιστορικού κέντρου της πόλης.)

Το σχέδιο του Ildefons Cerdà για την επέκταση της Βαρκελώνης διακρίνεται για μια σειρά από καινοτόμες ιδέες που συνέβαλαν στην αποτελεσματική πολεοδομική ανάπτυξη της πόλης:

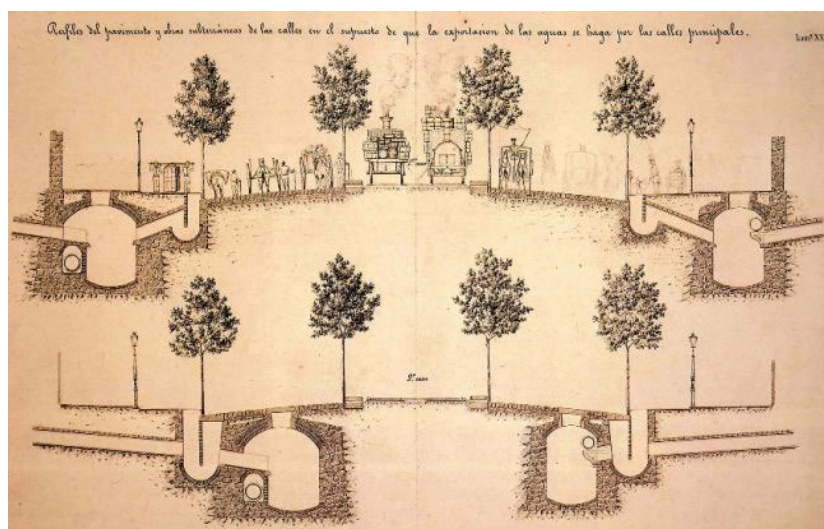
ι) Τα οικοδομικά τετράγωνα στο σχέδιο του Cerdà δεν είχαν οικοδομική γραμμή μόνο στην εξωτερική περίμετρο, αλλά και στο εσωτερικό τους. Αυτό επέτρεψε τη δημιουργία αδόμητων χώρων στο εσωτερικό των τετραγώνων, οι οποίοι χρησίμευαν ως κοινόχρηστοι χώροι. Οι αδόμητοι αυτοί χώροι βοηθούσαν στο διαμπερή αερισμό και τον επαρκή ηλιασμό των πίσω όψεων των κτηρίων (Εικ.21). Επίσης, τα μπλοκ του είχαν προσανατολισμό βορειοδυτικά προς νοτιοανατολικά, για να μεγιστοποιήσουν την καθημερινή έκθεση στον ήλιο. Όσον αφορά τις χρήσεις, το εμπόριο επρόκειτο να γινόταν στο ισόγειο, η αστική τάξη θα έμενε στον επάνω όροφο (και όχι σε επαύλεις στην άκρη της πόλης) και η εργατική τάξη θα έμενε στους υψηλότερους ορόφους. Με αυτόν τον τρόπο, θα μοιράζονταν όλοι τους ίδιους δρόμους και δημόσιους χώρους, εκτεθειμένοι στις ίδιες συνθήκες υγιεινής, μειώνοντας την κοινωνική απόσταση και ανισότητα. (Κατσαβουνίδου, 2023)



Εικ.21: Σχέδιο του Cerdà, στο οποίο απεικονίζει τη διάταξη δύο οικοδομικών τετράγωνων, 1853.

ii) Στις διασταυρώσεις των δρόμων, τα οικοδομικά τετράγωνα είχαν λοξές αποτιμήσεις υπό γωνία 45 μοιρών ώστε να δημιουργηθούν μικρές πλατιές ανάμεσα στα οικοδομικά τετράγωνα. (Κατσαβουνίδου, 2023)

iii) Το σχέδιο του Cerdà προέβλεπε, επίσης, τη δημιουργία πεζοδρομίων, τη φύτευση δέντρων και την εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού, όπως παγκάκια και φώτα. Αυτά τα στοιχεία συνέβαλαν στη δημιουργία ενός ευχάριστου και λειτουργικού δημόσιου χώρου, παρόμοιο με τα σύγχρονα σχέδια διαμόρφωσης αστικής οδού (Εικ.22). (Κατσαβουνίδου, 2023)



Εικ.22: Σχέδιο λεπτομέρειας για τη διαμόρφωση των οδών στο σχέδιο για την επέκταση (Eixample) της Βαρκελώνης, του Ildefons Cerdà (1859).

Ωστόσο, στην πράξη, το σχέδιο αυτό δεν εφαρμόστηκε πλήρως όπως είχε προβλεφθεί. Με τον καιρό, τα τετράγωνα (Εικ.23) χτίστηκαν και στις τέσσερις πλευρές τους, με αποτέλεσμα οι εσωτερικοί χώροι που προορίζονταν για κοινόχρηστους πράσινους χώρους να καταλήξουν σε κλειστές και ιδιωτικοποιημένες περιοχές. Αυτό είχε ως συνέπεια να στερηθεί η πόλη τους δημόσιους χώρους πρασίνου που είχε οραματιστεί ο Cerda και τα εσωτερικά των τετραγώνων να μετατραπούν σε ιδιωτικές αυλές και χώρους στάθμευσης (Εικ.24). (Κατσαβουνίδου, 2023)



Μία από τις αδυναμίες των προτάσεων του Cerda για την επέκταση της Βαρκελώνης ήταν η έλλειψη ενοποίησης της νέας γειτονιάς Eixample με τους περιφερειακούς οικισμούς, δημιουργώντας ασυνέχειες και προβλήματα ενσωμάτωσης. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, ο Leon Jaussely, Γάλλος αρχιτέκτονας και πολεοδόμος, ανέλαβε την αναθεώρηση και τον επανασχεδιασμό του σχεδίου κατά την περίοδο 1905-1911. Το σχέδιο του Jaussely είχε ως στόχο να ενοποιήσει τη νέα περιοχή Eixample με τους περιφερειακούς οικισμούς, αντιμετωπίζοντας τα προβλήματα των μορφολογικών ασυνεχειών. (William H. Robinson, 2006)

Το σχέδιο του Jaussely εισήγαγε τον ορθολογισμό και το zoning (ζωνοποίηση) για πρώτη φορά στον ευρωπαϊκό πολεοδομικό σχεδιασμό (Εικ.25). Αυτή η προσέγγιση συνέβαλε στην αποτελεσματικότερη οργάνωση της πόλης και στην εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης και λειτουργίας. Το σχέδιο του Jaussely, αν και δεν υλοποιήθηκε πλήρως¹⁰, αποτέλεσε σημαντική πρόοδο στον πολεοδομικό σχεδιασμό, ενσωματώνοντας την έννοια της ολοκληρωμένης

¹⁰ Εάν το σχέδιο του Jaussely δεν πραγματοποιήθηκε στο σύνολό του, ήταν λόγω των αλλαγών στην τοπική αυτοδιοίκηση, αλλά και λόγω της αντίδρασης των γαιοκτημόνων που δεν είδαν ενδιαφέρον σε αυτό. Το 1914, η προοδευτική κυβέρνηση της πόλης της Βαρκελώνης ανέλαβε την εκπόνηση ενός νέου σχεδίου σύνδεσης, το οποίο βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό σε αυτό του Jaussely.

αστικής ανάπτυξης και επηρεάζοντας τις μελλοντικές πρακτικές στο σχεδιασμό πόλεων στην Ευρώπη. (William H. Robinson, 2006)



Εικ.25: Έργο σύνδεσης του Leon Jaussely για τη Βαρκελώνη, 1905.

3.2.2 Οι Πρώτες Αναπλάσεις, που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια διεξαγωγής μεγάλης κλίμακας εκδηλώσεων (Παγκόσμια Έκθεση, 1888 και Διεθνής Έκθεση, 1929)

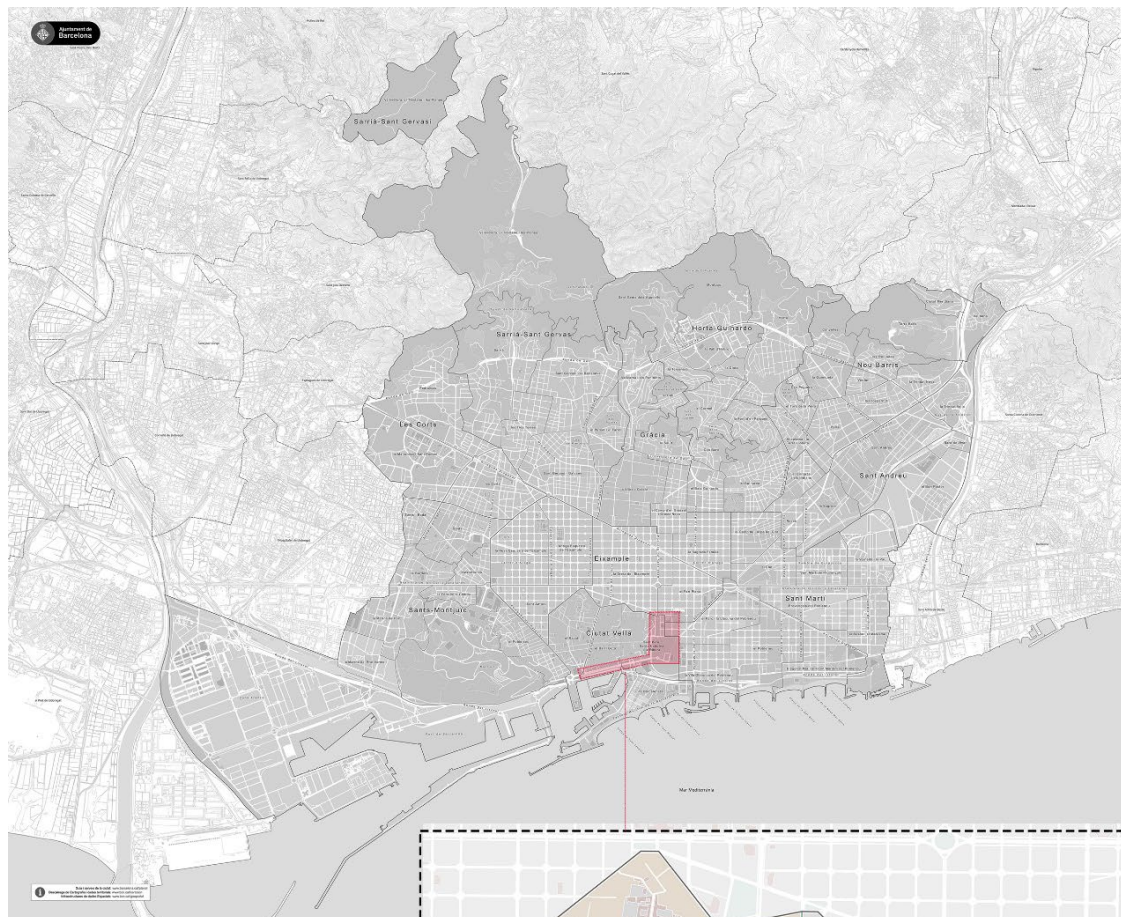
Ένα σημαντικό γεγονός σε αυτή την περίοδο ήταν η διοργάνωση της πρώτης Παγκόσμιας Έκθεσης (Universal Exposition), το 1888 (Εικ.26). Αυτή η έκθεση αποτέλεσε σταθμό στην ιστορία της Βαρκελώνης, καθώς ανέδειξε την πόλη σε διεθνές επίπεδο και ενίσχυσε την εικόνα της ως κέντρο βιομηχανικής, εμπορικής και πολιτιστικής δραστηριότητας.

Διήρκησε από τις 8 Απριλίου έως τις 9 Δεκεμβρίου του 1888 και πραγματοποιήθηκε σε μία έκταση 465 στρ.. Ο περίβολος εκτεινόταν μέσω του πάρκου Ciutadella, του ζωολογικού κήπου και μέρους της σημερινής Estació de França. Αν και οι δραστηριότητες της έκθεσης διαδραματίζονταν στο εσωτερικό της, είχε αντίκτυπο και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης καθώς αρκετά σημεία αναπλάστηκαν και επανασχεδιάστηκαν, καθώς χτίστηκαν και νέες υποδομές που προσέδωσαν στην πόλη μια εικόνα νεωτερικότητας. (Pere Hereu Payet, 1988)

Μία από τις βασικές επεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν για την Έκθεση είναι η μετατροπή ενός στρατιωτικού προμαχώνα σε πάρκο, το οποίο στέγαζε πλήθος από περίπτερα για τη Διεθνή Έκθεση. Το πάρκο αυτό ονομάστηκε Parc de la Ciutadella¹¹ και αποτελεί μέχρι και σήμερα έναν από τους μεγαλύτερους πνεύμονες πρασίνου στο κέντρο της πόλης (Εικ.27). Επίσης, κατασκευάστηκε μια μεγάλης κλίμακας λεωφόρος, η Passeig de Colom¹². Στο χώρο, μεταξύ αυτής της παραθαλάσσιας λεωφόρου (Passeig de Colom) και της θάλασσας, κατασκευάστηκαν αρκετές αποβάθρες και άλλες υποδομές, λόγω της αύξησης του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου (Εικ.28). (Κεφαλογιάννης Ν., 2017)

¹¹ Η σημασία της ανάπλασης αυτής ήταν μεγάλη για δύο λόγους. Πρώτον, γιατί δημιουργήθηκε ένας χώρος πρασίνου που λειτούργησε ανακουφιστικά για την ευρύτερη περιοχή, αλλά και γιατί είχε συμβολικό χαρακτήρα. Το πρώην κάστρο της Ciutadella, το οποίο χρησιμοποιήθηκε από τον ισπανικό στρατό για τον έλεγχο της πόλης, είχε δημιουργήσει ένα απωθητικό συναίσθημα στους κατοίκους της πόλης. Συνεπώς, η διεξαγωγή της Διεθνούς Έκθεσης πάνω από τα ερείπιά του, θεωρήθηκε κατά κάποιο τρόπο, ως μια αποκατάσταση της τιμής της πόλης, σύμβολο της ελευθερίας από την καταστολή, κάποιου είδους Καταλανικής "Αναγέννησης".

¹² Η Passeig de Colom (Λεωφόρος του Κολόμβου) είναι μια από τις πιο σημαντικές και ιστορικές λεωφόρους της Βαρκελώνης, η οποία βρίσκεται στην περιοχή Ciutat Vella, κοντά στο παραλιακό μέτωπο της πόλης. Αυτή η λεωφόρος συνδέει το άγαλμα του Χριστόφορου Κολόμβου, το οποίο βρίσκεται στη βάση της λεωφόρου, με τον κεντρικό δρόμο Via Laietana. Κατασκευάστηκε στο πλαίσιο της μεγάλης αστικής αναδιαμόρφωσης της Βαρκελώνης που πραγματοποιήθηκε για την Παγκόσμια Έκθεση του 1888.

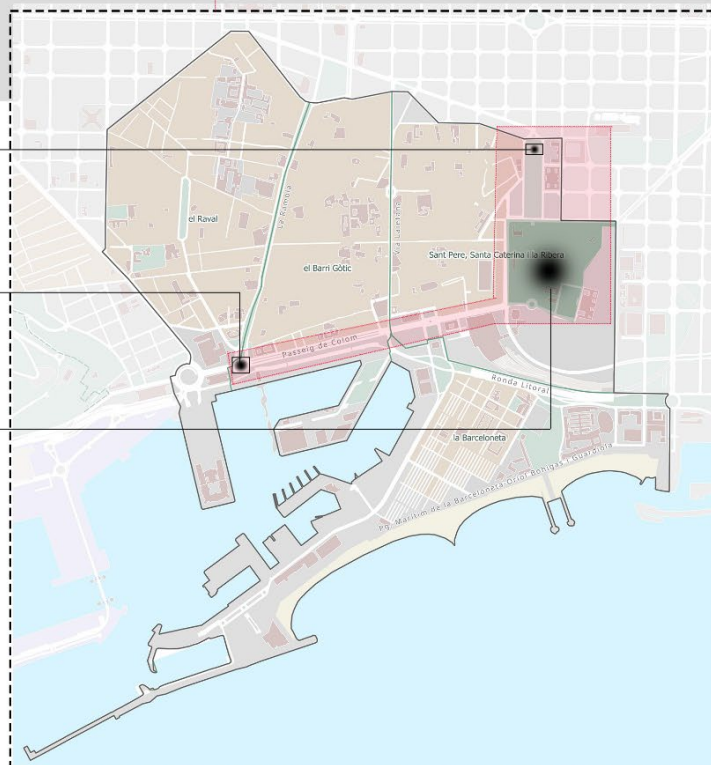


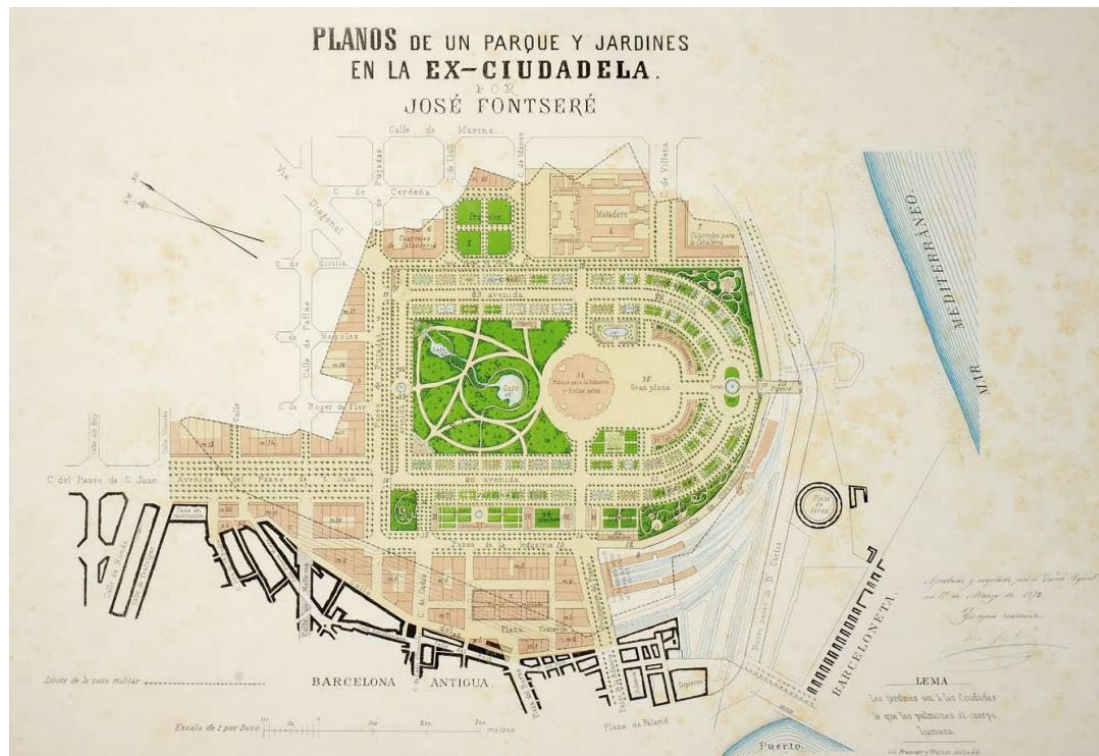
Αψίδα του Θριάμβου

Άγαλμα του Χριστόφορου
Κολόμβου

Πάρκο Ciutadella

Εικ.26: Χάρτης της
Βαρκελώνης (σημερινός),
όπου απεικονίζει το
βασικά σημεία
ανάπλασης, που
πραγματοποιήθηκαν στο
πλαίσιο της Έκθεσης του
1888.



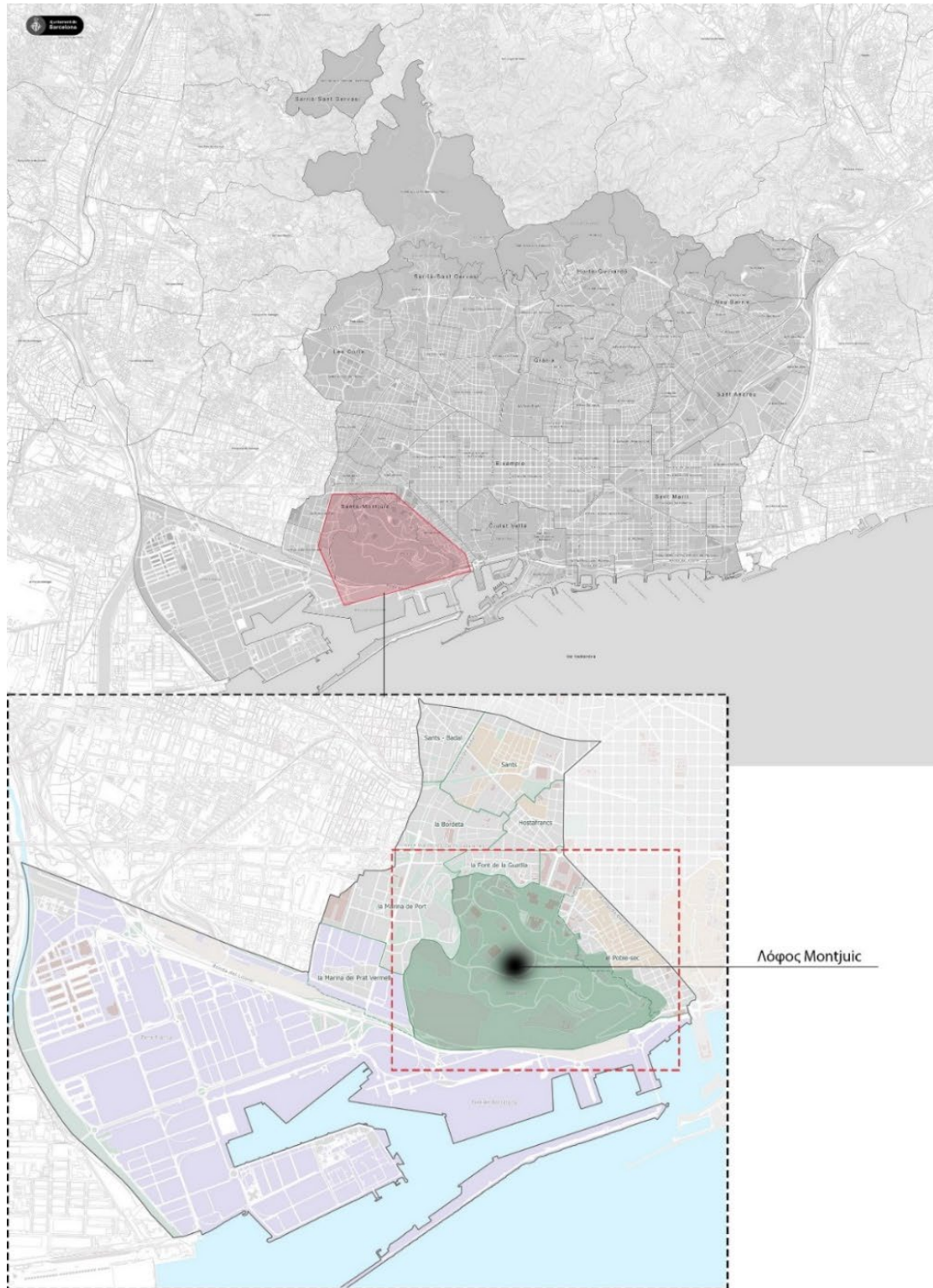


Εικ.27: Josep Fontserè i Mestres. Έργο για την ανάπτυξη του πάρκου La Ciutadella και της τριγύρω περιοχής, 1872.

Εικ.28: Φωτογραφία, που απεικονίζει την απόληξη της Passeig de Colom, το άγαλμα του Χριστόφορου Κολόμβου.

Η επιτυχία της Έκθεσης του 1888 οδήγησε στη διοργάνωση και δεύτερης Διεθνούς Έκθεσης (International Exposition) το 1929, η οποία συνέβαλε περαιτέρω στην ανάπτυξη και την προβολή της πόλης. Η Διεθνής Έκθεση του 1929 στη Βαρκελώνη άφησε σημαντικό αποτύπωμα στην πόλη, ενδεχομένως περισσότερο από τις προηγούμενες εκθέσεις. Η έκθεση αυτή αποτέλεσε αφορμή για την ανάπλαση ενός σημαντικού τμήματος του λόφου Montjuïc (Εικ.29), όπου κατασκευάστηκαν επιβλητικά κτήρια για να φιλοξενήσουν τα διάφορα εκθέματα και δραστηριότητες.¹³ (Κεφαλογιάννης Ν. , 2017)

¹³ Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά κτήρια της έκθεσης ήταν αυτό που σήμερα φιλοξενεί το Εθνικό Μουσείο Τέχνης της Καταλονίας (Museu Nacional d'Art de Catalunya), αλλά και το περίπτερο της Γερμανίας, σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα Mies van der Rohe. Το περίπτερο αυτό,



Εικ.29: Χάρτης της Βαρκελώνης, όπου απεικονίζει το βασικό σημείο ανάπτυξης, που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της Έκθεσης του 1929.

κατεδαφίστηκε το 1930, αμέσως μετά τη λήξη της έκθεσης. Ωστόσο, το 1986 ανοικοδομήθηκε στο ίδιο σημείο, ως φόρος τιμής στο μοντέρνο αρχιτεκτονικό κίνημα και τον ίδιο τον αρχιτέκτονα.

3.2.3 Η Βαρκελώνη υπό το καθεστώς του Φράνκο, 1939-1970

Κομβικό σημείο στην ιστορία της Βαρκελώνης αποτέλεσε και ο Εμφύλιος Πόλεμος, ο οποίος ξέσπασε στις 17 Ιουλίου 1936, όταν οι στρατιωτικές δυνάμεις υπό την ηγεσία του Φρανσίσκο Φράνκο και άλλων εθνικιστών στρατηγών εξεγέρθηκαν κατά της δημοκρατικά εκλεγμένης κυβέρνησης της Ισπανίας. Ο πόλεμος διήρκεσε έως τη 1 Απριλίου 1939, όταν οι εθνικιστές κέρδισαν τη νίκη και εγκαθίδρυσαν τη δικτατορία τους. Η ιστορία της Βαρκελώνης κατά τη διάρκεια της δικτατορίας (1939-1970) ήταν δύσκολη και επίπονη. Μετά την κατάληψη της εξουσίας από τον Φράνκο το 1939, η Βαρκελώνη, η οποία είχε αντιπαχθεί στη δικτατορία κατά τη διάρκεια του Ισπανικού Εμφυλίου Πολέμου, υπήρξε θύμα περιθωριοποίησης και αμελούς διαχείρισης. Η πόλη γνώρισε ανεξέλεγκτη επέκταση και επιδείνωση των υποδομών¹⁴. Η έντονη βιομηχανοποίηση είχε αρνητικές επιπτώσεις, με εργοστάσια και βιομηχανικές εγκαταστάσεις να καταλαμβάνουν χώρους κοντά στην παραλία, περιορίζοντας την πρόσβαση στη Μεσόγειο Θάλασσα και δημιουργώντας προβλήματα μόλυνσης και υποβάθμισης της ποιότητας ζωής (Εικ.30). (Rosenthal, 2017)



Εικ.30: Μια φωτογραφία του Somorrostro (μία παραλιακή γειτονιά, η οποία στέγαζε 15.000 άτομα) από τον παραλιακό πεζόδρομο Passeig Marítim στις αρχές της δεκαετίας του 1960.

¹⁴ Κατά τη διάρκεια των δεκαετιών μετά τον ισπανικό εμφύλιο πόλεμο (1936-1939), η μετανάστευση έφερε στη Βαρκελώνη χιλιάδες ανθρώπους από αγροτικές περιοχές, κυρίως από τη νότια Ισπανία. Προσπαθώντας να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής τους, αυτοί οι νεοφερμένοι εργάστηκαν στην ακμάζουσα μεταποιητική βιομηχανία και την ανάπτυξη των κατασκευών. Η πόλη δεν μπορούσε να προσφέρει αρκετή στέγαση για αυτούς τους ανθρώπους. Έτσι, μέχρι το 1950 περίπου 20.000 παράγκες είχαν ήδη χτιστεί σε διάφορα μέρη της Βαρκελώνης. Διαχωρισμένες παραγκουπόλεις χωρίς εγκαταστάσεις αλλά με ισχυρή ατμόσφαιρα αλληλεγγύης. Το Can Valero δίπλα στο βουνό Montjuïc, το Camp de la Bota και το Somorrostro δίπλα στην παραλία, ήταν μόνο τρία από αυτά. Στα τέλη της δεκαετίας του 1950 περίπου 100.000 άνθρωποι, το 7% του πληθυσμού της Βαρκελώνης, ζούσαν σε παραγκουπόλεις.

Κατά τις δεκαετίες του 1950 και 1960, παρατηρήθηκε έντονη μεταναστευτική ροή από τις αγροτικές περιοχές προς την πόλη, καθώς οι άνθρωποι αναζητούσαν καλύτερες ευκαιρίες απασχόλησης και ζωής. Αυτό οδήγησε σε έντονη ανάπτυξη των προαστίων και στην ανάγκη για νέες κατοικίες και υποδομές.

Η παρακμή της ιστορικής πόλης (Ciutat Vella) που βρίσκεται στην προκυμαία σήμανε μεγάλη μείωση πληθυσμού από εκεί¹⁵. Τα σημαντικότερα προβλήματα στην ιστορική πόλη ήταν το υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, η πυκνότητα, η χαμηλή ποιότητα στέγασης και η έλλειψη υπηρεσιών. Προκειμένου να επιλυθούν αυτά τα προβλήματα, το δημοτικό συμβούλιο πήρε μια απόφαση, τη δεκαετία του 1960, να προχωρήσει στην ανάπτυξη στο ανατολικό τμήμα της προκυμαίας της πόλης (Σχέδιο Ribera). (Camerin, 2019)



Εικ.31: Το σχέδιο Ribera, 1971.

Μεταξύ 1964 και 1972 αναπτύχθηκε το Plan de la Ribera, που αφορούσε ένα ορθογώνιο έδαφος περίπου 225 εκταρίων (μήκους 6 χλμ. και πλάτους 500 μ.), του ανατολικού παράκτιου μετώπου της Βαρκελώνης (Εικ.31). Προετοιμάστηκε από τον Antoni Bonet i Castellana, βασίστηκε στην αποβιομηχάνιση της περιοχής και πρότεινε τη δημιουργία επτά μεγάλων γειτονιών (500 x 500 μ. η κάθε μία), που θα φιλοξενούσαν πολυτελή διαμερίσματα και σύγχρονες εγκαταστάσεις. Το έργο είχε μακρά διοικητική διαδικασία και δεν εντάχθηκε στο Περιφερειακό Σχέδιο μέχρι το 1970. Ωστόσο, το 1971, η τοπική κοινότητα της Βαρκελώνης, περιλαμβάνοντας αρχιτέκτονες, κατοίκους και συνδικαλιστικά ιδρύματα, προώθησε ένα διαγωνισμό ιδεών ως εναλλακτική λύση στο εγκεκριμένο σχέδιο Ribera, που είχε προταθεί από τον Antoni Bonet i Castellana, λόγω αντίθεσης των κατοίκων¹⁶. Ο κύριος σκοπός του διαγωνισμού ήταν να

¹⁵ Ο πληθυσμός μειώθηκε από 270.000 (τη δεκαετία του 1950), σε 200.000 (το 1960) και περαιτέρω σε 150.000 (το 1970) και σε 100.000 (το 1980), όταν ταυτόχρονα ο πληθυσμός της Βαρκελώνης αυξήθηκε από 1,3 σε 1,7 εκατομμύρια.

¹⁶ Οι κάτοικοι εναντιώθηκαν σε αυτήν την πρωτοβουλία για αρκετούς λόγους. Αρχικά θεώρησαν ότι οι ίδιοι δεν είχαν επαρκή συμμετοχή στη λήψη αυτών των αποφάσεων και πως οι δικές τους επιθυμίες και ανάγκες δεν εισακούστηκαν και κατά δεύτερον, είχαν το φόβο ότι η αναδιάρθρωση της περιοχής, με τη δημιουργία τουριστικών υποδομών και πολυτελών κατοικιών, θα οδηγούσε σε αύξηση του κόστους ζωής, καθιστώντας δύσκολο για τους ντόπιους να παραμείνουν στην περιοχή. Οι αντιδράσεις αυτές τελικά οδήγησαν σε καθυστερήσεις και τροποποιήσεις του σχεδίου, ενώ πολλά από τα προτεινόμενα έργα δεν υλοποιήθηκαν ποτέ πλήρως.

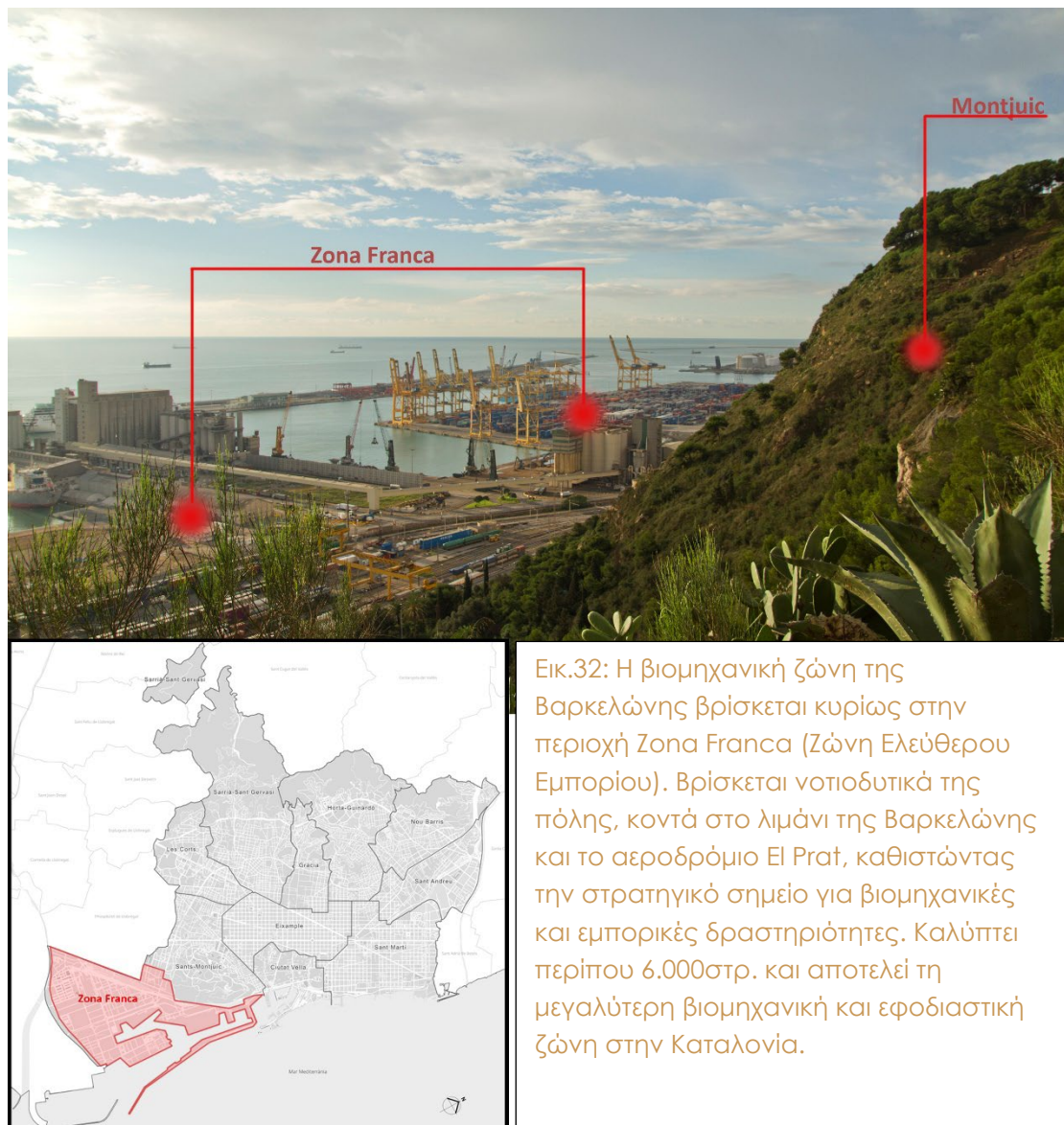
αναπτύξει μια πρόταση που να ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες του σημερινού πληθυσμού, κυρίως της εργατικής τάξης, και να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις και τα προβλήματα της περιοχής. Η ομάδα που συντονίστηκε από τον αρχιτέκτονα Manuel de Solà-Morales κέρδισε το διαγωνισμό. Η πρόταση τους προσέφερε μια εναλλακτική προσέγγιση στην ανάπτυξη της περιοχής, ενσωματώνοντας τις ανάγκες και τις προτιμήσεις της τοπικής κοινότητας. Ωστόσο, το σχέδιο Ribera δεν τέθηκε σε εφαρμογή κυρίως λόγω της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης που επηρέασε την ανάπτυξη νέων ακινήτων. Η οικονομική κρίση της εποχής έκανε δύσκολη τη χρηματοδότηση μεγάλων αναπτυξιακών έργων. (Camerin, 2019)

Αν και το Plan de la Ribera δεν ολοκληρώθηκε όπως είχε αρχικά σχεδιαστεί, οι ιδέες και οι στόχοι του επηρέασαν σημαντικά την πολιτική της πόλης για τη βιομηχανική αναδιάρθρωση και την αστική ανάπτυξη. Το έργο αποτέλεσε βάση για τη μελλοντική ανάπτυξη της παράκτιας περιοχής της Βαρκελώνης, ιδιαίτερα στις προετοιμασίες για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992, όταν η πόλη προχώρησε σε ευρύτερη αναβάθμιση της παράκτιας ζώνης και της αστικής υποδομής. (WIKIPEDIA, n.d.)

Τη δεκαετία του 1970, η Βαρκελώνη αντιμετώπισε σημαντικές αλλαγές στη βιομηχανική και αστική της δομή, κυρίως λόγω της αναδιάρθρωσης της μεταποιητικής βιομηχανίας. Αυτές οι αλλαγές είχαν μεγάλο αντίκτυπο στην παράκτια περιοχή της πόλης. Η προκυμαία της Βαρκελώνης, που κάποτε αποτελούσε ζωτικό κομμάτι της πόλης, άρχισε να παρακμάζει και να αποκόπτεται από τον αστικό ιστό, καθώς η βιομηχανική δραστηριότητα απομακρυνόταν από το κέντρο. Η μεταφορά του κύριου εμπορικού και λιμενικού φορτίου της Βαρκελώνης προς τη Zona Franca¹⁷ (Εικ.32) ήταν μια από τις πιο σημαντικές εξελίξεις της περιόδου. Αυτή η μεταφορά είχε ως στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση της αυξανόμενης βιομηχανικής δραστηριότητας και την επέκταση του λιμανιού, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας. Ωστόσο, αυτή η μετακίνηση συνέβαλε στην περαιτέρω υποβάθμιση της παλιάς προκυμαίας, αφήνοντας στην περιοχή μια σειρά από εγκαταλειμμένα κτίρια και υποδομές, που συνέβαλαν στην υποβάθμιση της αισθητικής και της λειτουργικότητας της περιοχής αποκόπτοντάς την από την υπόλοιπη πόλη. Αυτό το κομμάτι της Βαρκελώνης παρέμεινε για χρόνια υποβαθμισμένο μέχρι τις μεγάλες αναπλάσεις που έγιναν

¹⁷ Στις 17 Ιουλίου 1965, ο κρατικός νόμος αρ. 102 (Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 1965) καθιέρωσε τη δημιουργία μιας εκτεταμένης βιομηχανικής ζώνης στο έδαφος της ζώνης αφορολόγητων ειδών, της λεγόμενης "Zona Franca", στο νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης. Ο νόμος αυτός υποκίνησε ενεργά την εγκατάλειψη των βιομηχανιών από ιστορικές και εμβληματικές ζώνες, όπως η Poblenou και η La Sagrera, οι οποίες αποτελούν τη βιομηχανική καρδιά της Καταλονίας εδώ και πολλές δεκαετίες, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να λειτουργούν με ευνοϊκούς οικονομικούς όρους, όπως μειωμένους φόρους και τελωνειακές διευκολύνσεις. Η Zona Franca περιλαμβάνει βιομηχανικές εγκαταστάσεις, αποθηκευτικούς χώρους, εμπορευματικούς σταθμούς, και επιχειρήσεις logistics. Η τοποθεσία της είναι στρατηγική, καθώς προσφέρει άμεση πρόσβαση σε θαλάσσιες, αεροπορικές και οδικές μεταφορές.

αργότερα, ιδιαίτερα ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, που άλλαξαν ριζικά την εικόνα και τη λειτουργία της πόλης. (Ajuntament de Barcelona, 2018)



Εικ.32: Η βιομηχανική ζώνη της Βαρκελώνης βρίσκεται κυρίως στην περιοχή Zona Franca (Ζώνη Ελεύθερου Εμπορίου). Βρίσκεται νοτιοδυτικά της πόλης, κοντά στο λιμάνι της Βαρκελώνης και το αεροδρόμιο El Prat, καθιστώντας την στρατηγικό σημείο για βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες. Καλύπτει περίπου 6.000στρ. και αποτελεί τη μεγαλύτερη βιομηχανική και εφοδιαστική ζώνη στην Καταλονία.

3.2.4 Η Βαρκελώνη μετά το τέλος του φρανκικού καθεστώτος, 1975

Μετά το θάνατο του Φράνκο, το 1975 και την αποκατάσταση της δημοκρατίας στην Ισπανία, η Βαρκελώνη προσπάθησε να αναγεννηθεί ως πολιτιστικό και οικονομικό κέντρο. Η εκλογή του δημοκρατικού δημοτικού συμβουλίου το 1979, και συγκεκριμένα η επιλογή του αρχιτέκτονα Oriol Bohigas ως επικεφαλής του πολεοδομικού σχεδιασμού της Βαρκελώνης το 1980, σήμανε μια νέα περίοδο στον τρόπο με τον οποίο η πόλη προσέγγιζε την ανάπτυξή της. Καθώς η Βαρκελώνη προσπαθούσε να αναδείξει την πολιτιστική της ταυτότητα, που είχε παραμεληθεί κατά τη διάρκεια της δικτατορίας, ο Bohigas επικεντρώθηκε στη βελτίωση των υποβαθμισμένων περιοχών της πόλης και στη δημιουργία νέων δημόσιων χώρων (πάρκα, πλατείες) σε διάφορες περιοχές της.¹⁸ Πίστευε ότι οι μικρές αλλαγές σε γειτονιές μπορούσαν να ενισχύσουν την κοινωνική συνοχή και να προωθήσουν την κοινωνική αλληλεπίδραση των πολιτών¹⁹. «Η επιλογή αυτή ήταν αποτέλεσμα της θεωρίας του Oriol Bohigas για την “αστική μετάσταση”, στην οποία υπήρχε η πεποίθηση ότι αν η πόλη επανασχεδιάσει και αναβαθμίσει ένα σημείο της πόλης (πχ μια πλατεία), η ίδια η πόλη, δηλαδή οι πολίτες της, θα ενεργοποιηθούν και θα βελτιώσουν το δικό τους ιδιωτικό χώρο. Εν είδη ενός “θετικού καρκίνου”, η ποιότητα του αστικού σχεδιασμού θα “μολύνει” την ευρύτερη περιοχή, θα “μετασταθεί” και θα χαρακτηρίσει το σχεδιασμό μικρής κλίμακας της ιδιωτικής πρωτοβουλίας». ²⁰ (Κεφαλογιάννης Ν., 2017)

Η ιδεολογία αυτή έγινε γνωστή ως το "μοντέλο της Βαρκελώνης" και αποτέλεσε σήμα κατατεθέν της πόλης, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη και την πολιτιστική της ανάδειξη. Παρά τα θετικά αποτελέσματα αυτών των παρεμβάσεων, υπήρχε η αντίληψη ότι με περισσότερη χρηματοδότηση θα μπορούσαν να γίνουν ακόμη πιο εκτεταμένες και ουσιαστικές αστικές βελτιώσεις, οδηγώντας σε ευρύτερη αναδιαμόρφωση της πόλης. Συνεπώς, στις αρχές της δεκαετίας του 1980, οι τοπικές αρχές της Βαρκελώνης άρχισαν να εξετάζουν το ενδεχόμενο της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων. Ο δήμαρχος Narcís Serra και οι αντιδήμαρχοί του, συμπεριλαμβανομένων των Josep Miquel Abad, Josep Maria Cullell και Pasqual Maragall, αναγνώρισαν ότι το διεθνές αθλητικό γεγονός θα μπορούσε να προσφέρει σημαντικά οφέλη σε πολλούς τομείς, όπως η ανάπτυξη υποδομών, η οικονομική ενίσχυση και η διεθνής προβολή.²¹

¹⁸ Λόγω της περιορισμένης χρηματοδότησης, οι πρωτοβουλίες αυτές ήταν μικρής κλίμακας και χρηματοδοτούνταν κυρίως από το δημόσιο τομέα. Παρά το μικρό τους μέγεθος, αυτά τα έργα έθεσαν τα θεμέλια για τη μελλοντική αστική αναγέννηση της πόλης.

¹⁹ Η προσέγγιση του Bohigas υπογράμμιζε τη σημασία της συμμετοχής των πολιτών στη διαδικασία σχεδιασμού και ανάπτυξης των πόλεών τους. Αυτό ήταν αντίθετο με την αυταρχική προσέγγιση της δικτατορίας, όπου οι αποφάσεις λαμβάνονταν χωρίς τη συμμετοχή του κοινού. Η συμμετοχική πολεοδομία ήταν μια έκφραση της νέας δημοκρατικής κουλτούρας.

²⁰ Από το 1980 έως το 1987, δημιουργήθηκαν εκατοντάδες μικροί δημόσιοι χώροι σε όλη τη Βαρκελώνη, συμβάλλοντας στη βελτίωση της εικόνας και της ποιότητας ζωής στην πόλη.

²¹ Η Βαρκελώνη είχε επίσης παρακολουθήσει άλλες πόλεις που είχαν οργανώσει διεθνή αθλητικά γεγονότα με επιτυχία και κατανοούσε την αξία και την προοπτική αυτών των διοργανώσεων. Είχαν γίνει έρευνες και συζητήσεις για το πώς το Παρίσι και άλλες πόλεις είχαν επωφεληθεί από τέτοια

Στις 31 Ιανουαρίου 1981, κατά τη διάρκεια ενός δείπνου για τον εορτασμό των αθλητικών βραβείων της χρονιάς, ο δήμαρχος Narcís Serra ανακοίνωσε επίσημα την πρόθεσή του να υποβάλει υποψηφιότητα για τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992. Αυτή η δημόσια δήλωση ήταν το πρώτο βήμα σε μια μακρά και σύνθετη διαδικασία που τελικά, το 1986, οδήγησε στην επιτυχία της Βαρκελώνης να φιλοξενήσει τους Αγώνες του 1992. (futurecapetown, n.d.)

Το 1987, η ανάπλαση της προβλήτας Bosch i Alsina (γνωστή ως Moll de la Fusta) και η σύνδεσή της με την περιοχή της παλιάς πόλης ήταν το πρώτο βήμα για την αναδιαμόρφωση της κεντρικής περιοχής του παράκτιου μετώπου της Βαρκελώνης. Ήταν η αρχή μιας εκτεταμένης ανάπλασης του παλιού λιμανιού της Βαρκελώνης με στόχο τη μετατροπή του σε χώρο αναψυχής και άθλησης. Αυτή η διαδικασία ανανέωσης του παράκτιου μετώπου της πόλης συμπληρώθηκε με βελτιώσεις στην περιοχή Barceloneta και τη μετατροπή της παλιάς βιομηχανικής και αποθηκευτικής ζώνης του Poblenou σε κατοικημένη περιοχή. Η περιοχή Parc de Mar, η προτεινόμενη τοποθεσία του Ολυμπιακού Χωριού για τους Αγώνες, περνούσε από μια διαδικασία αποβιομηχάνισης, οι παραλίες ήταν σε εξαιρετικά υποβαθμισμένη κατάσταση και οι σιδηροδρομικές γραμμές χώριζαν την περιοχή από τη θάλασσα. Η ανάπλαση της περιοχής τα άλλαξε όλα αυτά. (Busquets, 2006)

γεγονότα και πώς η Βαρκελώνη μπορούσε να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που προσέφεραν οι Ολυμπιακοί Αγώνες.

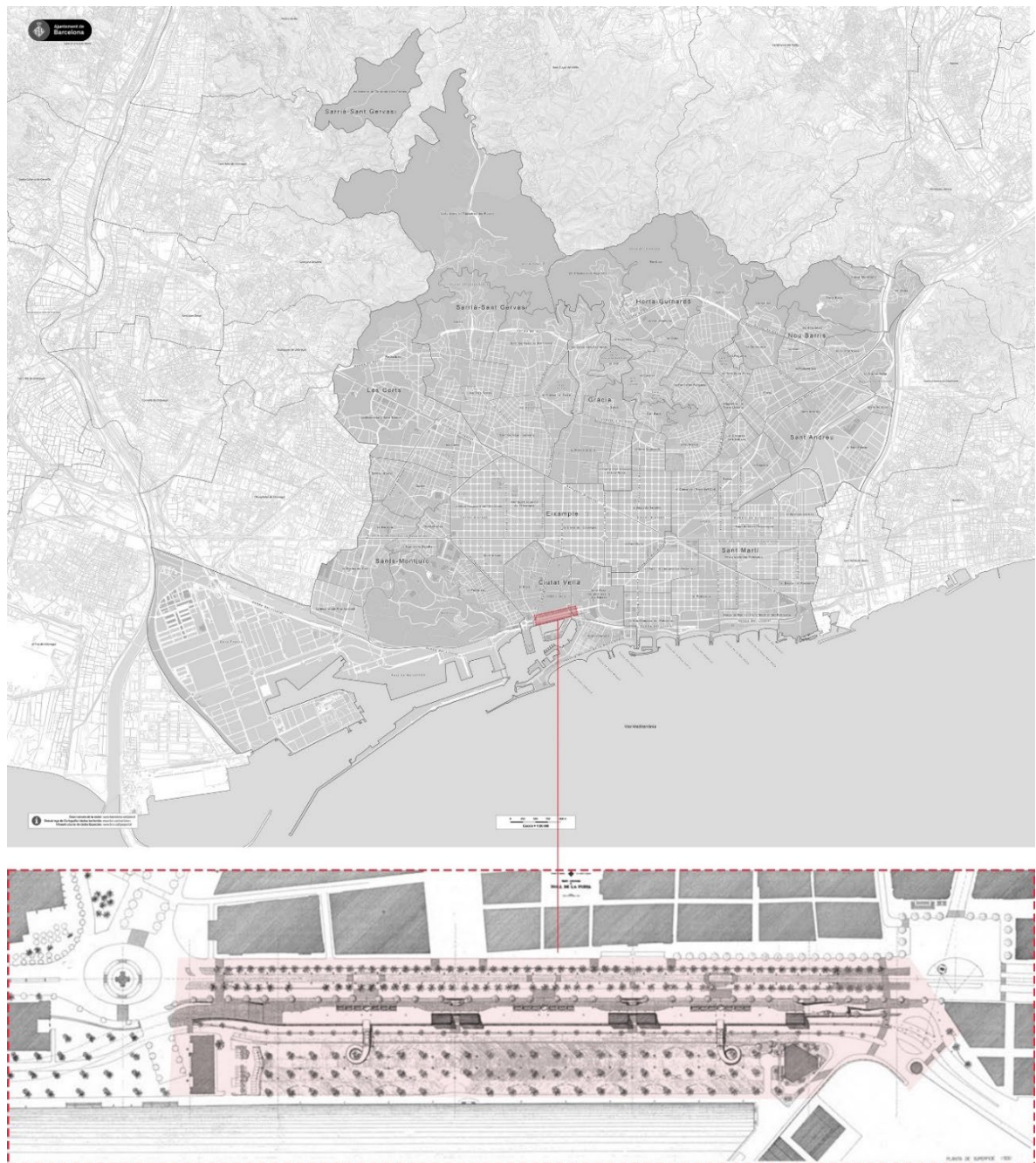
4. Αναπλάσεις που έγιναν την περίοδο 1983-1992, προκειμένου να αναδειχτεί η Βαρκελώνη διοργανώτρια πόλη των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992

Κατά την περίοδο 1983-1992, η Βαρκελώνη υπέστη εκτεταμένες αστικές αναπλάσεις με στόχο την ανάδειξή της ως διοργανώτρια πόλη των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, με έμφαση στο μετασχηματισμό του παράκτιου μετώπου της. Κομβικές παρεμβάσεις όπως η ανάπλαση της Moll de la Fusta, του Port Vell και του Passeig Marítim, άλλαξαν ριζικά την εικόνα της πόλης. Η Moll de la Fusta, μία περιοχή που βρισκόταν σε παρακμή, μετατράπηκε σε ένα σύγχρονο, προσβάσιμο χώρο για τους κατοίκους και τους επισκέπτες, συνδέοντας το ιστορικό κέντρο με τη θάλασσα. Παράλληλα, η ανάπλαση του Port Vell μετέτρεψε την παραδοσιακή λιμενική ζώνη σε ένα πολυλειτουργικό τουριστικό προορισμό, ενώ το Passeig Marítim ενίσχυσε την πρόσβαση στην παραλία, αναβαθμίζοντας το παράκτιο τοπίο της Βαρκελώνης. Οι επεμβάσεις αυτές δεν συνέβαλαν μόνο στη διεθνή προβολή της πόλης, αλλά και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, καθιστώντας τη Βαρκελώνη μοντέλο αστικής ανάπτυξης.

4.1 Η Ανάπλαση της προβλήτας Fusta (Moll de la Fusta), 1983-1987

Οι κάτοικοι θυμούνται ότι μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 η πόλη είχε στραμμένη την πλάτη της προς τη θάλασσα και οι καθημερινοί περίπατοι σταματούσαν μέχρι τη μέση της Rambla, του άξονα που συνέδεε την πόλη με το λιμάνι. Το 1983-1987 πραγματοποιείται η ανάπλαση του "Moll de la Fusta" (Εικ.33), που αποτέλεσε το ορόσημο για την έναρξη μιας σειράς μετατροπών που συντελέστηκαν στο σύνολο του αστικού θαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης.

Με αφορμή τον εορτασμό των Ενόπλων Δυνάμεων το 1981, το Διοικητικό Συμβούλιο του Αυτόνομου Λιμένα αποφάσισε, στις 28 Μαΐου 1981, να επιτρέψει στους πολίτες την πρόσβαση στην αποβάθρα Bosch i Alsina (πρώην προκυμαία του Τείχους), γνωστή σήμερα ως Moll de la Fusta. Για αρκετά χρόνια αποτελούσε ένα απρόσιτο μέρος για τους πολίτες καθώς χρησιμοποιούταν αποκλειστικά για τις εμπορικές δραστηριότητες του λιμένα (Εικ.34). Αυτή η πράξη συνέβαλε στην αναζωογόνηση της παραθαλάσσιας περιοχής της Βαρκελώνης και στη δημιουργία ενός νέου χώρου αναψυχής και διασκέδασης για τους κατοίκους της πόλης. Ήταν η πρώτη φορά μετά από περισσότερο από 70 χρόνια που το λιμάνι άνοιξε τις πύλες του στην πόλη. (Port de Barcelona, 2024)



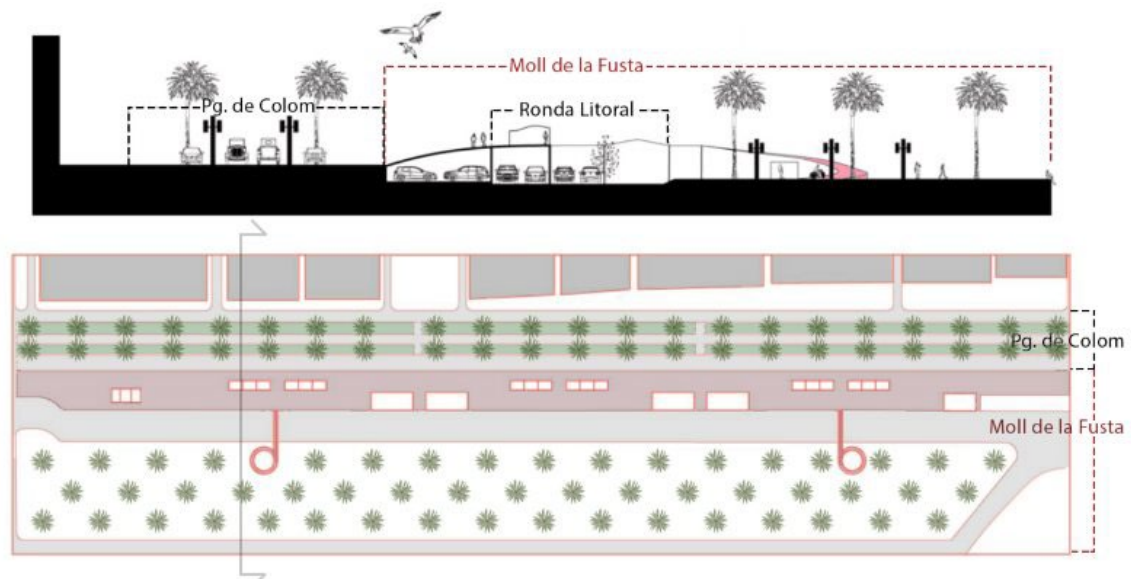
Εικ.33: Χάρτης της Βαρκελώνης, όπου απεικονίζει την περιοχή ανάπτυξης της αποβάθρας Moll de la Fusta.



Εικ.34:
Αεροφωτογραφία
του Passeig de
Colom και της
αποβάθρας Fusta,
πριν την ανάπλαση
της περιοχής
(αριστερά) και
αεροφωτογραφία
της ίδιας περιοχής
μετά την επέμβαση
(κάτω).

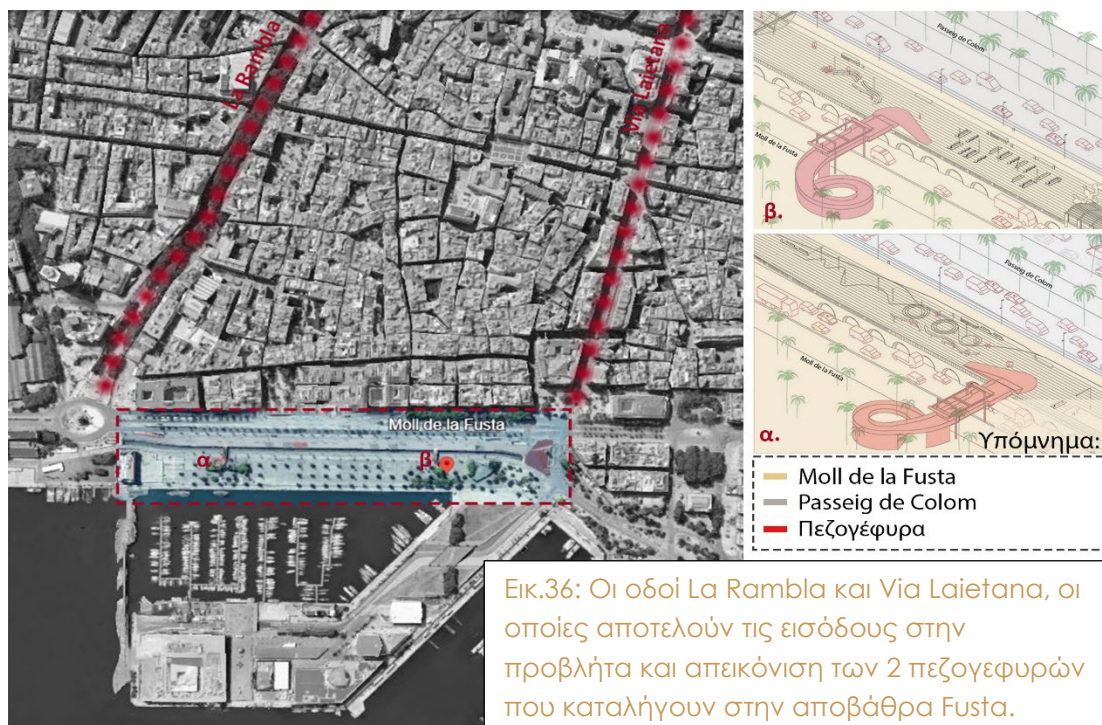


Το επόμενο έτος (1982), ο Οργανισμός Διαχείρισης του λιμένος και το Δημοτικό Συμβούλιο ανέθεσαν το έργο για την οργάνωση της αποβάθρας και του περιβάλλοντα χώρου της στον αρχιτέκτονα Manuel de Solà-Morales. Η περιοχή αυτή είχε ιστορικά βιομηχανική χρήση, ενώ ήταν αποκομμένη από την υπόλοιπη πόλη. Το σχέδιο περιλάμβανε μια παρέμβαση στην προβλήτα αλλά και αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας κατά μήκος του Passeig de Colom (Εικ.35), με στόχο την πλήρη αναζωογόνηση της περιοχής μεταξύ της ιστορικής πόλης και της προκυμαίας. (Busquets, 2006)



Εικ.35: Εγκάρσια τομή της περιοχής ανάπλασης (πάνω σχέδιο), η οποία συνοδεύεται με την κάτοψη της επέμβασης (κάτω σχέδιο).

Οι εργασίες στην αποβάθρα πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 1983 και 1985 και τη μετέτρεψαν σε έναν ανοιχτό δημόσιο χώρο περιπάτου κατά μήκος της θάλασσας, οριοθετημένο από φοίνικες (Εικ.35). Η πρόσβαση στην αποβάθρα γινόταν από τα δύο άκρα της, τις πύλες της Rambla και Via Laietana. Επίσης, κατασκευάστηκαν δύο πεζογέφυρες για να διευκολύνουν την πρόσβαση στην αποβάθρα, περνώντας πάνω από την περιοχή κυκλοφορίας του κυκλικού κόμβου Litoral. Αυτές οι πεζογέφυρες εξασφάλιζαν την ασφαλή μετακίνηση των πεζών, συνδέοντας την αποβάθρα με το υπόλοιπο αστικό δίκτυο (Εικ.36). (Busquets, 2006)



Εικ.36: Οι οδοί La Rambla και Via Laietana, οι οποίες αποτελούν τις εισόδους στην προβλήτα και απεικόνιση των 2 πεζογεφυρών που καταλήγουν στην αποβάθρα Fusta.

Ένα άλλο βασικό στοιχείο του έργου ήταν η αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων καθώς η μεγάλη ένταση της κίνησης και το πλάτος των δρόμων ήταν ένα εμπόδιο, το οποίο αποτελούσε όριο ανάμεσα στην προβλήτα από την πόλη, γεγονός που έπρεπε να επιλυθεί. (Busquets, 2006)

Ο αρχιτέκτονας Sorallés πρότεινε μια καινοτόμα προσέγγιση, με τη μετατροπή των 14 λωρίδων κυκλοφορίας αυτοκινήτου σε έναν πιο αποδοτικό σχεδιασμό (Εικ.37). Συγκεκριμένα, διαχώρισε τις 14 λωρίδες κυκλοφορίας ως εξής :

-**Τέσσερις λωρίδες** διέλευσης του περιφερειακού δρόμου Ronda Litoral, ο οποίος ήταν σε χαμηλότερη στάθμη από το έδαφος. Αυτές οι λωρίδες επέτρεπαν την άμεση διέλευση της πόλης για τους οδηγούς που δεν είχαν σκοπό να σταθμεύσουν στην περιοχή της αποβάθρας.

-**Οκτώ λωρίδες** δρόμου στο επίπεδο του Passeig de Colom, που παρείχαν καλύτερη ροή κυκλοφορίας στο κεντρικό τμήμα της πόλης, από τις οποίες, δύο λωρίδες ήταν αφιερωμένες στα μέσα μαζικής μεταφοράς, μειώνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

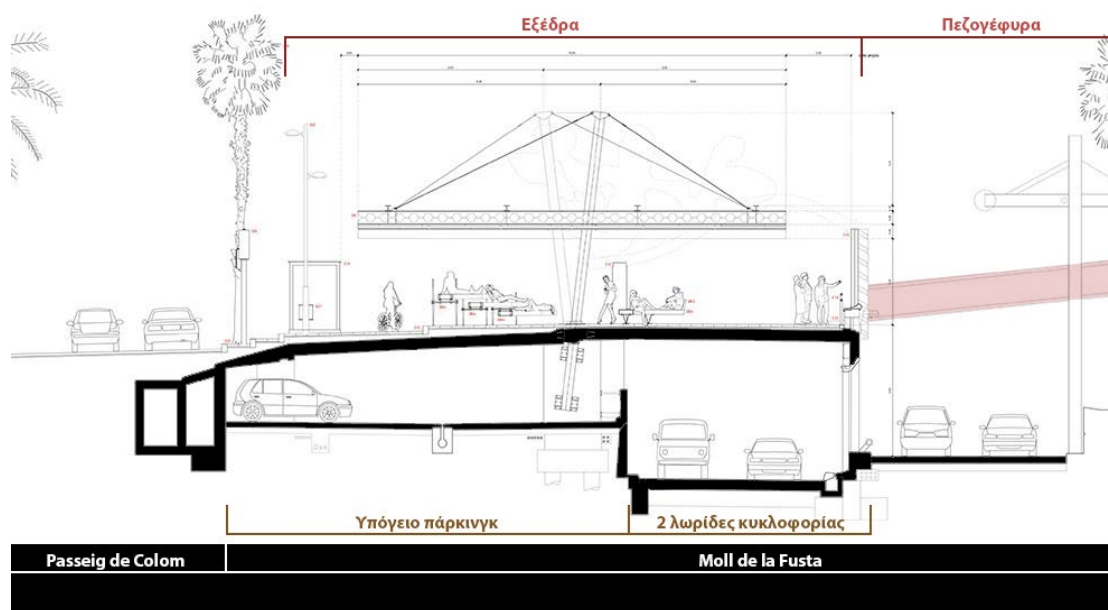
-**Δύο λωρίδες** για την πρόσβαση στο λιμάνι, ενισχύοντας τη σύνδεση της περιοχής με το λιμάνι και τη διευκόλυνση των διακινήσεων.

-Δημιουργία ενός μεγάλου **υπόγειου πάρκινγκ**, με εμβαδόν περίπου 10.500 τ. μ., προσφέροντας λύσεις στο πρόβλημα της στάθμευσης στην περιοχή (Εικ.38).

Οι μερικώς υπόγειες λωρίδες (δύο από τις οποίες ήταν καλυμμένες και δύο από τις οποίες παρέμειναν ακάλυπτες) απαιτούσαν τη δημιουργία μιας πλατφόρμας που ήταν υπερυψωμένη και η οποία κατέληγε στην αποβάθρα μέσω των δύο πεζογεφυρών (Εικ.38). (Busquets, 2006)



Εικ.37: Η αποβάθρα Fusta, μετά την επέμβαση. Απεικονίζεται η αποβάθρα, η οποία έχει μετατραπεί σε ένα δημόσιο χώρο περιπάτου, εμπλουτισμένο με αρκετούς φοίνικες. Με κόκκινο χρώμα, είναι οι πεζογέφυρες που καταλήγουν στην αποβάθρα.



Εικ.38: Τομή, όπου απεικονίζεται η εξέδρα για τους περαστικούς, η οποία στεγάζει το υπόγειο πάρκινγκ και 2 λωρίδες κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.

Το συνολικό κόστος των εργασιών ήταν σχεδόν ένα δισεκατομμύριο πεσέτες. Το έργο είχε σημαντικό αντίκτυπο στα μέσα ενημέρωσης, και αρκετά καλή υποδοχή από την ίδια την πόλη. Φυσικά υπήρχαν επικρίσεις για τη διευθέτηση της προβλήτας και ιδιαίτερα για τη λύση σχετικά με την κυκλοφορία. Κάποιοι θεώρησαν ότι δε δόθηκε αρκετό βάρος στην κυκλοφορία του δρόμου Ronda Litoral. Θεώρησαν ότι η μείωση των λωρίδων σε 4 σε αυτό το σημείο, θα προκαλούσε επιβράδυνση της κίνησης και αρκετή κυκλοφορική συμφόρηση. Προτιμούσαν μια λύση που θα παρείχε περισσότερο χώρο για την κίνηση των αυτοκινήτων. Για άλλους, η διατήρηση δεκατεσσάρων λωρίδων για τα αυτοκίνητα ήταν υπερβολική για τη συγκεκριμένη περιοχή. Το αποτέλεσμα, παρά τις επικρίσεις, ήταν μια λύση που εξισορρόπησε τις ανάγκες ενός αστικού αυτοκινητόδρομου χωρίς να γίνεται εμπόδιο για την πρόσβαση των πολιτών στην προβλήτα.

Η ανάπλαση του Moll de la Fusta υπήρξε μέρος μιας πρώιμης φάσης της συνολικής στρατηγικής αναβάθμισης του λιμανιού. Αν και έγινε πριν την ανάπλαση του Port Vell (η οποία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων, το 1992), έθεσε τα θεμέλια για περαιτέρω ανάπτυξη. Η βελτίωση του Moll de la Fusta διευκόλυνε την υλοποίηση της μεγαλύτερης αναπτυξιακής στρατηγικής, καθώς η περιοχή είχε ήδη αρχίσει να αναδεικνύεται ως σημείο ενδιαφέροντος για τη Βαρκελώνη.

4.2 Η Ανάπλαση του παλιού λιμανιού, (Port Vell), 1989- σήμερα

Η ιδέα της ανάπλασης του Port Vell ενισχύθηκε από τρία ζητήματα: την εμπειρία του Moll de la Fusta, την καθιέρωση το 1986 της Βαρκελώνης ως διοργανωτή των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, γεγονός που ενίσχυσε τη διαδικασία αστικής ανανέωσης της πόλης και τις πρώτες εμπειρίες μετατροπής λιμενικών χώρων για αστικές χρήσεις σε πόλεις όπως το Σαν Φρανσίσκο, η Βαλτιμόρη, το Λίβερπουλ ή το Λονδίνο.

Το 1988 συστάθηκε ο φορέας Διαχείρισης Αστικής Ανάπτυξης του Port 2000, ο οποίος, μαζί με τις Τεχνικές Υπηρεσίες του λιμένα, συνέταξε το Ειδικό Σχέδιο για το Port Vell, που εγκρίθηκε το 1989. Το σχέδιο αυτό ακολούθησε μια προσέγγιση «μεικτών χρήσεων», αποκλείοντας την οικιστική χρήση λόγω περιορισμών που απορρέουν από το Μητροπολιτικό Γενικό Σχέδιο. Οι τομείς που έπρεπε να σχεδιαστούν περιλάμβαναν λειτουργίες όπως Ξενοδοχεία, Γραφεία, Πολιτισμό, Τουρισμό, Αθλητισμό και Αναψυχή. Το έργο υλοποιήθηκε σε δύο φάσεις, με την πρώτη φάση (Εικ.39) να λαμβάνει χώρα από το 1989 έως το 1995 και να επικεντρώνεται στα εξής:

α) Διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων του Port Vell, με ιδιαίτερη έμφαση στη συνέχιση της οδού Rambla μέσω της Rambla del Mar²² (Εικ.40) , μιας γέφυρας που συνδέει την πόλη με την αποβάθρα, σχεδιασμένη από τους Ρίθον και Viarplana. (Manami Iwamiya, 2011)

β) Ανάπτυξη πολιτιστικών και εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, όπως τα κεντρικά γραφεία του Palau del Mar που φιλοξενεί το Μουσείο Ιστορίας της Καταλονίας και το κτίριο El Far, ένας εκπαιδευτικός και πολιτιστικός χώρος, που προβάλλει την παράδοση και τη σημασία της ναυτιλίας στην ιστορία και την οικονομία της περιοχής.

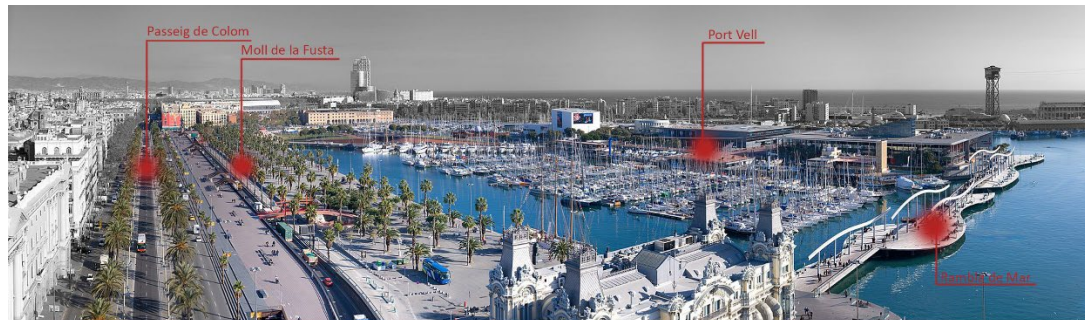
²² Η γέφυρα Rambla de Mar είναι μια εμβληματική πεζογέφυρα στη Βαρκελώνη και αποτελεί προέκταση της διάσημης λεωφόρου La Rambla, από όπου και παίρνει το όνομά της. Η γέφυρα συνδέει το κέντρο της πόλης με την περιοχή του εμπορικού κέντρου Maremagnum και άλλες παραθαλάσσιες εγκαταστάσεις, όπως το ενυδρείο της Βαρκελώνης και τον κινηματογράφο IMAX. Η Rambla de Mar, έχει μήκος περίπου 380μ. και πλάτος 6μ., σχεδιάστηκε με έναν καμπυλωτό, κυματοειδή τρόπο που θυμίζει τα κύματα της θάλασσας. Αυτός ο σχεδιασμός προσδίδει στην κατασκευή μια αρμονία με το θαλάσσιο περιβάλλον και προσφέρει στους πεζούς μια οπτική συνέχεια από τη στεριά προς τη θάλασσα. Η γέφυρα κατασκευάστηκε από μέταλλο και ξύλο, με το ξύλινο δάπεδο να προσδίδει μια ζεστασιά και φυσικότητα που έρχεται σε αντίθεση με τη σύγχρονη βιομηχανική αίσθηση του μεταλλικού σκελετού.

γ) Δημιουργία χώρου αναψυχής που περιλαμβάνει το Sea World²³, έναν κινηματογράφο και ένα IMAX²⁴.

δ) Κατασκευή εμπορικού κέντρου και χώρων εστίασης, όπως το Maremagnum.

ε) Ανάπτυξη αθλητικών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένης της Μαρίνας του Port Vell.

στ) Δημιουργία νέων τερματικών σταθμών πλοίων για να καταστεί η Βαρκελώνη λιμάνι έδρας για κρουαζιέρες στη Μεσόγειο. (Joao Pedro Costa, 2004)



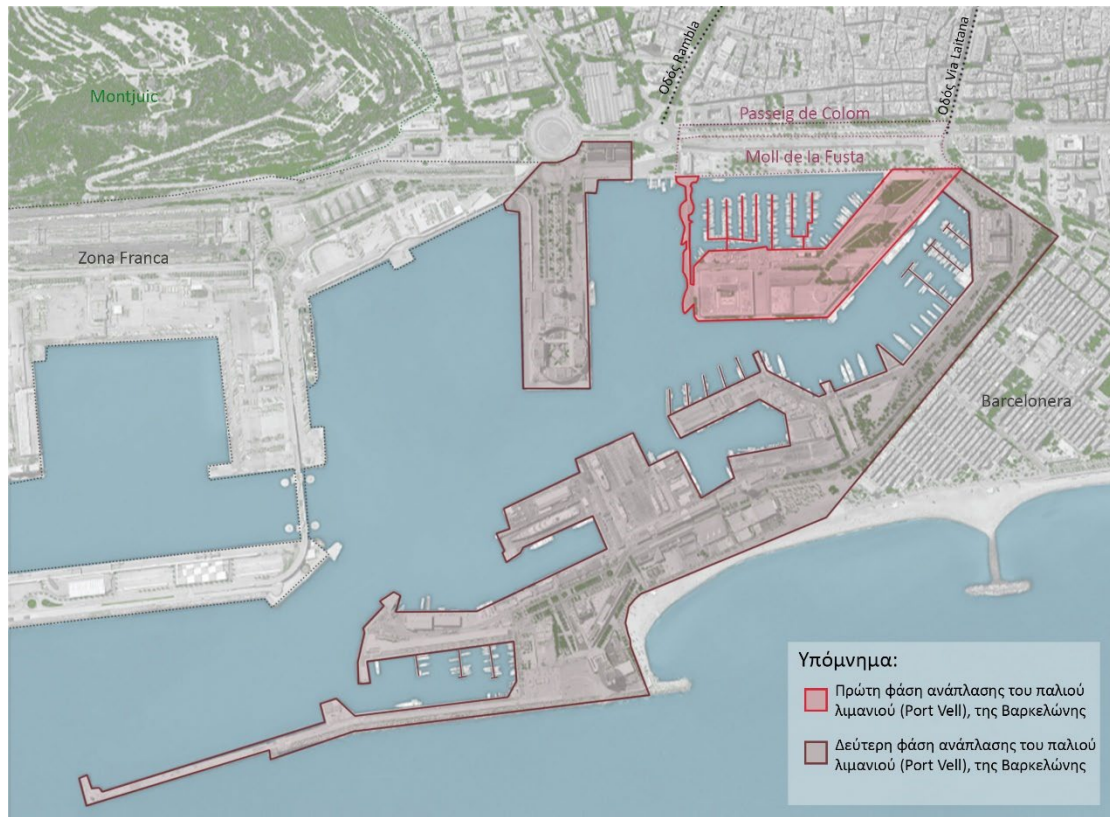
Εικ.40: Αεροφωτογραφία, στην οποία απεικονίζεται η πεζογέφυρα Rambla de Mar, η οποία συνδέει την πόλη με το λιμάνι της.

Εικ.39: Απεικόνιση της ανάπλασης που έγινε στο παλιό λιμάνι της Βαρκελώνης (Port Vell), για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 και κάποια κτίρια-τοπόσημα της ανάπλασης αυτής.

²³ Το "Sea World" στη Βαρκελώνη ήταν ένα ενυδρείο και κέντρο θαλάσσιας ψυχαγωγίας που δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της ανάπτυξης του Port Vell κατά την ανάπλαση της περιοχής στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Το Sea World περιλάμβανε διάφορα εκθέματα με θαλάσσια ζώα και ήταν σχεδιασμένο για να είναι ένα κέντρο εκπαίδευσης και ψυχαγωγίας, που συνδύαζε την εμπειρία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας με τη διασκέδαση. Ωστόσο, το Sea World τελικά δεν είχε τη διαρκή επιτυχία που προσδοκούσαν οι δημιουργοί του και έκλεισε μετά από μερικά χρόνια λειτουργίας. Στη θέση του, η Βαρκελώνη απέκτησε το γνωστό πλέον "L'Aquàrium de Barcelona", ένα από τα μεγαλύτερα και πιο σημαντικά ενυδρεία της Ευρώπης, το οποίο λειτουργεί ακόμα και σήμερα.

²⁴ Το IMAX στη Βαρκελώνη ήταν ένας κινηματογράφος που ανήκε στο σύστημα προβολής IMAX, το οποίο φημίζεται για τη μεγάλη κλίμακα των οθονών του και την εξαιρετική ποιότητα εικόνας και ήχου. Ωστόσο, με το πέρασμα του χρόνου και τις αλλαγές στις προτιμήσεις του κοινού, η λειτουργία του IMAX κινηματογράφου στην περιοχή σταμάτησε.

Η δεύτερη φάση του προγράμματος ανάπτυξης του Port Vell στη Βαρκελώνη (Εικ.41), που ξεκίνησε το 1995 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα, εστιάζει σε μια εκτεταμένη αναγέννηση του λιμανιού.



Εικ.41: Αεροφωτογραφία που απεικονίζει τις δύο φάσεις ανάπτυξης του παλιού λιμανιού της Βαρκελώνης.

Αυτή η φάση περιλαμβάνει σημαντικές αλλαγές στην υποδομή και τη λειτουργία της περιοχής, οι οποίες περιγράφονται ως εξής:

α) Διαχωρισμός μεταξύ αστικού και εμπορικού λιμανιού. Αυτό απαιτεί την κατασκευή μιας νέας εισόδου/εξόδου στο λιμάνι, προκειμένου να διαχωριστούν οι δραστηριότητες του αστικού λιμανιού (που εξυπηρετεί κυρίως ψυχαγωγικούς και τουριστικούς σκοπούς) από το εμπορικό λιμάνι, το οποίο εξυπηρετεί τη διακίνηση αγαθών και άλλες εμπορικές δραστηριότητες.

β) Ολοκλήρωση του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου. Ένα από τα σημαντικότερα έργα αυτής της φάσης ήταν η κατασκευή του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου (World Trade Center Barcelona), το οποίο καλύπτει περίπου 135.000 τ.μ. και σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Pει, Cobb, Freed & Partners. Το συγκρότημα αυτό περιλαμβάνει ένα συνεδριακό κέντρο, επιχειρηματικά κέντρα, ξενοδοχείο, καθώς και χώρους εστίασης και μπαρ, παρέχοντας ένα πλήρες σύνολο υπηρεσιών για διεθνές εμπόριο και επιχειρήσεις.

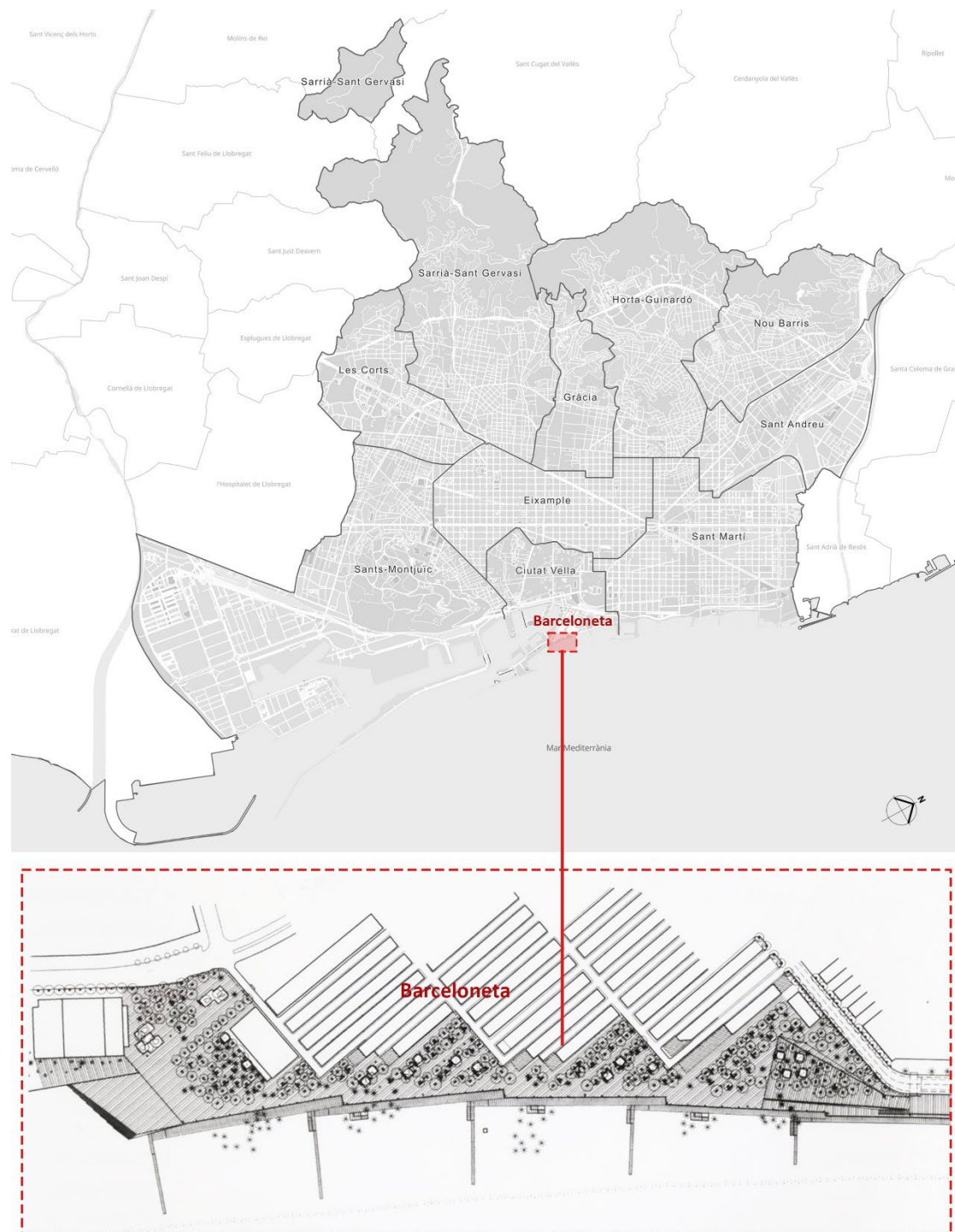
γ) Κατασκευή νέου ξενοδοχείου. Η τελευταία σημαντική προγραμματισμένη διαδικασία αυτής της φάσης αφορά την κατασκευή ενός νέου ξενοδοχείου ύψους 90μ., το οποίο σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Ricardo Bofill. Το ξενοδοχείο αυτό βρίσκεται στην πλατφόρμα του νέου στόματος του λιμανιού και αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης προσπάθειας δημιουργίας ενός νέου ορίζοντα για τη Βαρκελώνη, με μοναδικά κτίρια που σχεδιάστηκαν από διάφορους αρχιτέκτονες.

Η αναβάθμιση αυτή είχε επαγωγικά αποτελέσματα στη γύρω περιοχή, ειδικά στη γειτονιά της Barceloneta, η οποία αποτελεί παράδειγμα στρατιωτικού μπαρόκ αστισμού ²⁵. Στη Barceloneta υλοποιήθηκε ένα σχέδιο αστικής ανανέωσης που δόθηκε μεγάλη έμφαση στη διαμόρφωση των δημόσιων χώρων, όπως ο Boulevard Joan de Borbó, η Promenade, και το πάρκο της Catalana. Το έργο αυτό επέτρεψε την ελεύθερη πρόσβαση σε παραλίες μήκους 2 χλμ., μεταξύ της Barceloneta και του Ολυμπιακού Λιμανιού.

Παράλληλα, η περιοχή είδε σημαντική αναβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων, ιδιαίτερα εκείνων που σχετίζονται με την κολύμβηση και την υδατοσφαίριση. Αυτό περιλάμβανε την κατασκευή νέου κτιρίου για τον κολυμβητικό σύλλογο της Barceloneta και την ανακαίνιση του κολυμβητικού συλλόγου της Βαρκελώνης, γεγονός που συνέβαλε στο να φιλοξενήσει η πόλη τα Παγκόσμια Πρωταθλήματα Κολύμβησης και Υδατοσφαίρισης το 2003. (Joao Pedro Costa, 2004)

²⁵ Το χαρακτηριστικό του «στρατιωτικού μπαρόκ αστισμού» αναφέρεται στο σχεδιασμό της Barceloneta τον 18ο αιώνα από τον μηχανικό Próspero de Verboom, ο οποίος δημιούργησε ένα γεωμετρικό και αυστηρό αστικό πλέγμα με στόχο την άμυνα και την τακτοποίηση των κατοίκων. Η στρατηγική αυτή αστική μορφή αναφέρεται σε μια πολεοδομία όπου η οργάνωση του χώρου εξυπηρετεί στρατιωτικούς και κοινωνικούς στόχους.

4.3 Η Ανάπλαση του πεζοδρόμου Marítim στη Barceloneta (Paseo Marítimo de Barceloneta), τέλη δεκαετίας 1980 - αρχές δεκαετίας 1990



Εικ.42: Χωροθέτηση του Passeig Marítim στη Βαρκελώνη και κάτοψη της ανάπλασης που πραγματοποιήθηκε ως πρώτη φάση.

Η αναδιαμόρφωση του πεζόδρομου Marítim της Barceloneta πραγματοποιήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και στις αρχές της δεκαετίας του 1990, με το μεγαλύτερο μέρος των έργων να ολοκληρώνεται ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992. Πριν από τον ανασχεδιασμό, η περιοχή της Barceloneta και η παράκτια ζώνη της ήταν αρκετά υποβαθμισμένες. Η παραλία δεν ήταν τόσο προσβάσιμη ή ελκυστική για τους κατοίκους και τους τουρίστες. Η παράκτια ζώνη ήταν βιομηχανική και εγκαταλελειμμένη, με περιορισμένες υποδομές και ακατάλληλους χώρους αναψυχής. Η σύνδεση μεταξύ της πόλης και της θάλασσας ήταν ασθενής, και η περιοχή έδειχνε υποβαθμισμένη (Εικ.43).



Εικ.43: Αεροφωτογραφία της παράκτιας ζώνης της Barceloneta πριν και μετά την επέμβαση.

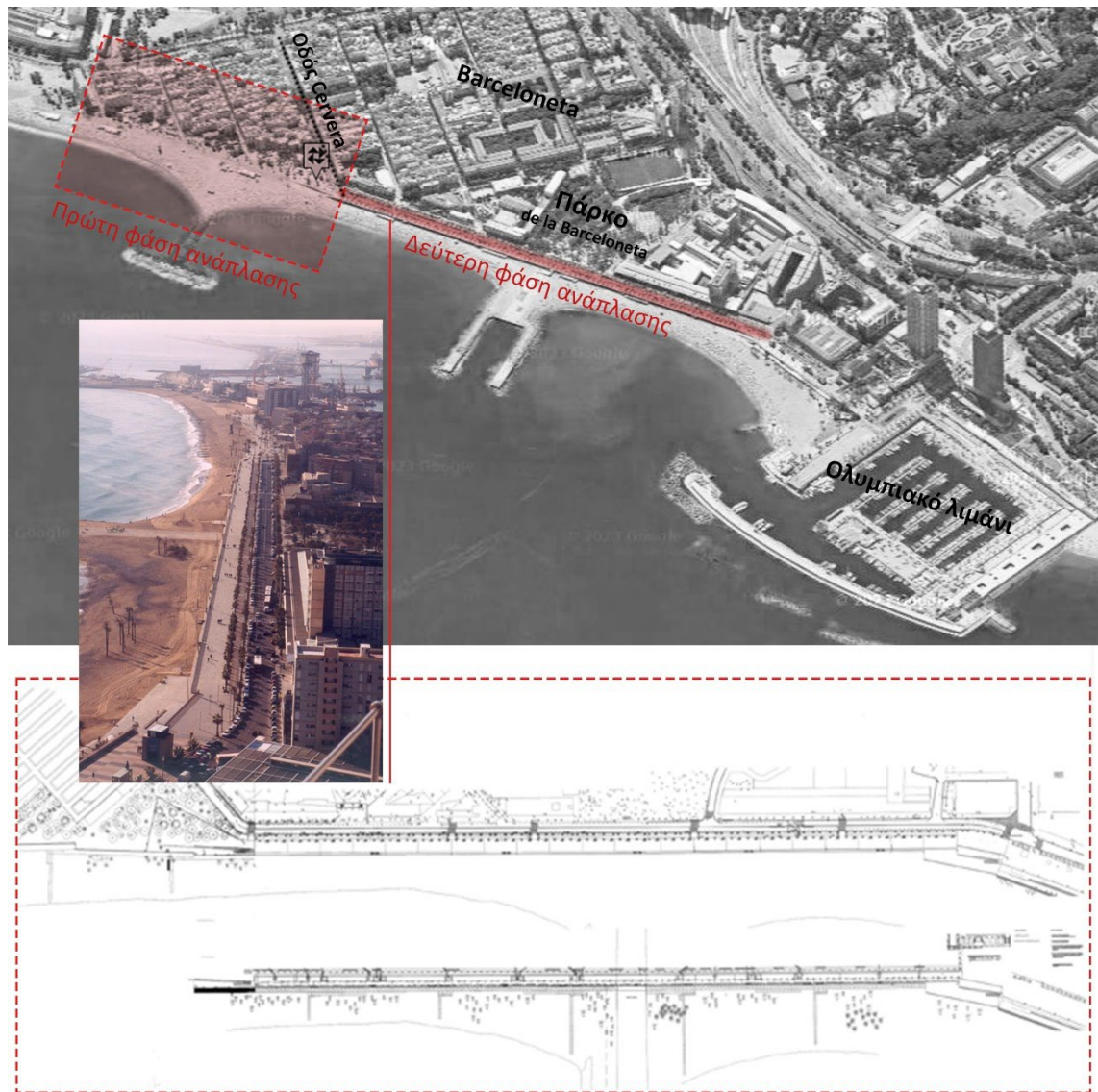
Το έργο εξελίχθηκε σε δύο φάσεις, καθεμία από τις οποίες είχε συγκεκριμένους στόχους και χαρακτηριστικά. Η πρώτη φάση εργασιών ξεκίνησε το 1980 και ολοκληρώθηκε το 1995. Στη διάρκεια αυτής της φάσης, κατασκευάστηκε ένας νέος δημόσιος χώρος κατά μήκος της παράκτιας ζώνης, που εκτείνεται από την πλατεία del Mar έως τον Carrer d'Almirall Cervera, στη δυτική πλευρά της Barceloneta (Εικ.42). Η έκτασή του έχει μήκος περίπου μισό χλμ. και περιλαμβάνει πεζόδρομους, ποδηλατοδρόμους, καθίσματα και πράσινα στοιχεία, προσβάσιμα για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Εξαλείφθηκαν οι προϋπάρχουσες κατασκευές (όπως μπαρ και άλλες εμπορικές εγκαταστάσεις), βελτιώνοντας την πρόσβαση μεταξύ της παραλίας και της κατοικημένης περιοχής, καθώς επίσης ενισχύθηκαν οι συνδέσεις μεταξύ του νέου πεζόδρομου και της γύρω κατοικημένης περιοχής, διευκολύνοντας την κίνηση και τη διασύνδεση με άλλες αστικές αρτηρίες (Εικ.44). (Guixer, 2018)



Εικ.44: Αεροφωτογραφία της παράκτιας ζώνης της Barceloneta το 1980, με τις διάφορες κατασκευές να εμποδίζουν την πρόσβαση των κατοίκων στην παραλία (αριστερά) και μετά την επέμβαση, όπου σχεδιάζεται ένας δημόσιος χώρος και επιτυγχάνεται η άμεση επαφή της Barceloneta με τη θάλασσα (κάτω).



Η δεύτερη φάση (1995-2001), περιλάμβανε την επέκταση της υφιστάμενης οδού Almirall de Cervera, που είχε σχεδιαστεί το 1959, μέχρι το Πάρκο de la Barceloneta. Αυτό το τμήμα συνδέει το παραλιακό δρόμο με το Ολυμπιακό Λιμάνι (Εικ.45). Η δεύτερη φάση της αναδιαμόρφωσης του παράκτιου μετώπου πραγματοποιείται σε περιοχή με συνεχή δομημένο μέτωπο, που περιλαμβάνει δημόσια κτίρια όπως σχολεία και κοινωνικά κέντρα, κατασκευασμένα τα τελευταία σαράντα χρόνια. Η διατήρηση αυτού του επιπέδου κρίθηκε απαραίτητη, και έτσι ενσωματώθηκε στο νέο παράκτιο μέτωπο. Η οργάνωση των εργασιών προσαρμόστηκε ώστε να βελτιώσει τη σύνδεση μεταξύ των δύο επιπέδων του παλαιού και του νέου σχεδιασμού. (Guixer, 2018)



Εικ.45: Χωροθέτηση του Passeig Maritim στη Βαρκελώνη και κάτοψη της ανάπλασης που πραγματοποιήθηκε ως δεύτερη φάση.

Η αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου ξεκίνησε με την αποκατάσταση της δομικής κατάστασης και την επανασχεδίαση των λειτουργικών και μορφολογικών χαρακτηριστικών του χώρου. Η παλιά διπλή στοά των πυλώνων αντικαταστάθηκε με μια ενιαία σειρά που προεξέχει προς τη θάλασσα, προσφέροντας προστασία στο κάτω τμήμα του πεζόδρομου και συνδέοντάς το με το πρώτο τμήμα του παραλιακού δρόμου. Το κάτω τμήμα του πεζόδρομου επεκτάθηκε με ξύλινες πλατφόρμες για να υποστηρίξει δραστηριότητες αθλητικών συλλόγων, δημοτικών και κοινωνικών υπηρεσιών, καθώς και μπαρ και εστιατόρια για συνεχή χρήση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (Εικ.46). (Guixer, 2018)



Εικ.46: Η ενιαία διπλή στοά, η οποία φιλοξενούσε διάφορες δημοτικές και κοινωνικές υπηρεσίες, τον Ερυθρό Σταυρό και τη δημοτική αστυνομία.

Εικ.47: Ένωση της πάνω στάθμης του πεζόδρομου Marítim με την παραλία μέσω σκαλοπατιών και ραμπών.



Στο ανώτερο επίπεδο, 7,4μ. πάνω από τη θάλασσα, ο πεζόδρομος διευρύνθηκε με τη μείωση του δρόμου σε δύο λωρίδες και την προσθήκη ποδηλατικής διαδρομής, η οποία πλαισιώνεται από φοίνικες (Εικ.48). Το επίπεδο συνδέεται με την παραλία μέσω μεταλλικών σκαλοπατιών κάθε 120μ. και ραμπών και στα δύο άκρα (Εικ.47), ενώ έχουν τοποθετηθεί ντουζ και δημόσιες τουαλέτες σε σημεία πρόσβασης στην παραλία. (Guixar, 2018)



Εικ.48: Η διαπλάτυνση του πεζοδρόμου και η ποδηλατική διαδρομή που δημιουργήθηκε.

Η αναδιαμόρφωση του Passeig Marítim της Barceloneta ενσωματώνει τις δύο φάσεις του έργου με μια ενιαία μορφολογική και υλική προσέγγιση, παρά τις γεωμετρικές διαφορές λόγω του άνισου δομημένου μετώπου. Η πέτρα που χρησιμοποιήθηκε για την πλακόστρωση, οι ξύλινες πλατφόρμες που χρησιμοποιούνται για να μαλακώσουν τη μετάβαση από την πέτρα στην άμμο της παραλίας, τα στοιχεία φωτισμού, τα παγκάκια και ο τρόπος επαφής μεταξύ των δύο επιπέδων έχουν χρησιμοποιηθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να δώσουν μια αίσθηση ενότητας με το πρώτο τμήμα του παράκτιου μετώπου, ενισχύοντας την αίσθηση της συνέχειας. Στο κάτω επίπεδο, φωτιστικοί στύλοι ύψους 15μ. τοποθετούνται κάθε 60μ. για να συνδέσουν την παραλία με το παράκτιο μέτωπο, ενοποιώντας το με την αστική κλίμακα και τους πύργους του Ολυμπιακού Λιμανιού. (Guixner, 2018)

Μια αξιοσημείωτη λεπτομέρεια, η οποία αφορά και τα δύο έργα (Moll De la Fusta και Passeig Marítim), είναι ότι η επιρροή των αρχών που χρησιμοποιήθηκαν στην τοπική κλίμακα της δεκαετίας του '80 υπό την επίδραση της θεωρίας του Bohigas, μεταφέρθηκε στα μεγαλύτερης κλίμακας παράκτια έργα της δεκαετίας του '90, όπως το Moll de Fusta και το Passeig Marítim. Η συνέπεια στη χρήση των ίδιων αρχών σε έργα διαφορετικής κλίμακας και πολυπλοκότητας συνέβαλε στη διατήρηση μιας συνεκτικής αισθητικής και λειτουργικής συνέχειας στον αστικό ιστό της Βαρκελώνης. (Rowe, 2006)

Η "σκληρή επιφάνεια", δηλαδή η χρήση υλικών που τονίζουν και ενισχύουν την παρουσία του δημόσιου χώρου ως σημείου συνάντησης και αλληλεπίδρασης, έγινε χαρακτηριστικό και των μεγαλύτερων παράκτιων έργων. Τα στοιχεία αυτά επισημαίνουν τη συνέπεια στη σχεδίαση και τη διαχείριση του δημόσιου χώρου, ανεξαρτήτως κλίμακας. (Busquets, 2006)

Η αναδιαμόρφωση του Moll de la Fusta (και εν συνεχεία και του παλιού λιμανιού της Βαρκελώνης) και ο πεζόδρομος Marítim της Barceloneta είναι δύο διασυνδεδεμένα έργα που αποσκοπούσαν στη συνολική βελτίωση της παράκτιας ζώνης της Βαρκελώνης. Η στρατηγική ενοποίηση αυτών των χώρων συνέβαλε στη δημιουργία ενός ενιαίου και συνεκτικού παράκτιου μετώπου που συνδυάζει τη φυσική ομορφιά με τον αστικό σχεδιασμό, ενισχύοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την ελκυστικότητα της πόλης.

5. Αναπλάσεις που έγιναν την περίοδο 1986-1992, για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες της Βαρκελώνης το 1992 αποτελούν ορόσημο στην ιστορία της πόλης, καθώς συνοδεύτηκαν από εκτεταμένες αναπλάσεις και βελτιώσεις στις αστικές υποδομές, που άλλαξαν ριζικά την εικόνα της πόλης. Σε αντίθεση με άλλες πόλεις που επιλέχθηκαν για να φιλοξενήσουν τους Ολυμπιακούς Αγώνες, η Βαρκελώνη απέκλεισε το ενδεχόμενο επέκτασης των ορίων της. Επέλεξε αποφασιστικά να παρέμβει στο υπάρχον, μέσω έργων αστικής ανάπλασης που προέβλεπαν την υλοποίηση νέων αθλητικών δομών. Οι προετοιμασίες περιλάμβαναν ένα εκτεταμένο σχέδιο αναπλάσεων²⁶ που επικεντρώθηκε σε διάφορους τομείς:

Α) Αρχικά, υπήρξε σημαντικός εκσυγχρονισμός στις **υποδομές συγκοινωνιών**, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία των Αγώνων. Ένας από τους πιο σημαντικούς άξονες ήταν η **κατασκευή ενός περιφερειακού δρόμου**, εν μέρει υπόγειου, που συνδέει τους διάφορους Ολυμπιακούς χώρους μεταξύ τους. Στους πρόποδες του βουνού Collserola, εκτείνεται η νέα περιφερειακή οδός Ronda de Dalt(B-20), η οποία μαζί με τη Ronda Litoral(B-10), παρακάμπτει την πόλη και διευκολύνει με αυτόν τον τρόπο, τη συμφόρηση στο κέντρο της πόλης(Εικ.49). (Ajuntment de Barcelona, "Barcelona Escultures")

Β) Το **σιδηροδρομικό δίκτυο** της πόλης αναβαθμίστηκε με την κατασκευή νέων γραμμών και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων σταθμών, διευκολύνοντας τη μετακίνηση τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών κατά τη διάρκεια των Αγώνων.

Γ) Το **αεροδρόμιο** της Βαρκελώνης αναβαθμίστηκε με την προσθήκη νέων τερματικών σταθμών, ενώ δημιουργήθηκε και μια νέα σιδηροδρομική σύνδεση που ενώνει το αεροδρόμιο με την πόλη, εξυπηρετώντας καλύτερα τους επισκέπτες (Εικ.47).

²⁶ Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992 στη Βαρκελώνη είχε καταλυτική επίδραση στην ανάπτυξη και την αναδιαμόρφωση της πόλης, μετατρέποντάς τη σε μια σύγχρονη μητρόπολη. Οι σημαντικές επενδύσεις στους αθλητικούς χώρους και τις υποδομές είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία 75 νέων εγκαταστάσεων και τη βελτίωση της πρόσβασης στην πόλη. Ειδικότερα, η κατασκευή νέων δρόμων και η αναβάθμιση του διεθνούς αεροδρομίου, το οποίο πλέον μπορεί να εξυπηρετεί πάνω από 12εκ. επιβάτες ετησίως, έκαναν τη Βαρκελώνη πιο προσβάσιμη από ποτέ. Η δημιουργία μιας νέας οικιστικής ζώνης με πολυτελείς κατοικίες και η αύξηση των θέσεων στάθμευσης συνέβαλαν στην ανάπτυξη της αστικής υποδομής. Η αναδιαμόρφωση του μεσαιωνικού τμήματος της πόλης και η προσθήκη χώρων πολιτιστικών εκδηλώσεων ενίσχυσαν τον πολιτιστικό χαρακτήρα της Βαρκελώνης. Παράλληλα, η υλοποίηση έργων πράσινου χώρου προσέφερε στους κατοίκους και τους επισκέπτες νέες ευκαιρίες για αναψυχή και ψυχαγωγία. Ένα από τα πιο εμβληματικά αποτελέσματα των Αγώνων ήταν το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα, με την κατασκευή 4χλμ. νέων ακτών. Αυτές οι εξελίξεις όχι μόνο αναβάθμισαν την εικόνα της Βαρκελώνης, αλλά πυροδότησαν και την τουριστική ανάπτυξη, κάνοντάς την έναν από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς στον κόσμο.

Δ) Το **εκ νέου άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα**, μέσω της κατασκευής του Ολυμπιακού Χωριού αλλά και την ανάπτυξη στο παλιό λιμάνι της Βαρκελώνης (Port Vell).



Εικ.49: Απεικόνιση της χωροθέτησης του αεροδρομίου και των κεντρικών οδικών αρτηριών (Ronda de Dalt, B-20 και Ronda Litoral, B-10) και οι τέσσερις κύριες ζώνες, οι οποίες αναπλάστηκαν στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων 1992 (01.Montjuic, 02.Diagonal, 03. Vall d'Hebron, 04.Poblenou).

Πέραν όμως από τις αστικές υποδομές και την ευρεία αναδιαμόρφωση της πόλης, η γενική στρατηγική που υιοθέτησε η Βαρκελώνη για τους Αγώνες ήταν ο περιορισμός του αριθμού των Ολυμπιακών ζωνών σε μόλις τέσσερις, εντοπίζοντάς τες σε κρίσιμα σημεία κατά μήκος της περιφέρειας της πόλης: α) Ο λόφος Montjuic, β) Η περιοχή Diagonal, γ) Η περιοχή Vall d' Hebron, δ) Η παράκτια ζώνη και η περιοχή Poblenou (Εικ.49). Αν και κάθε περιοχή ανέλαβε διαφορετικό ρόλο και χαρακτήρα²⁷, έχουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά και συμβάλλουν συνολικά στη λειτουργική πολυπλοκότητα της Βαρκελώνης. Κοινός γνώμονας και για τις τέσσερις περιοχές είναι ότι βρίσκονται στην περιφέρεια του Εixample και πως απώτερος σκοπός των αναπλάσεών τους δεν ήταν μόνο η

²⁷ Το Montjuïc χρησιμοποιείται εντατικά ως χώρος για πάρκα, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, αναψυχή και αθλητισμό. Η Vila Olímpica, αποτελεί μια σύγχρονη κατοικημένη γειτονιά που έχει αναπτυχθεί για να φιλοξενήσει αθλητές κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και μετατράπηκε σε μόνιμο οικιστικό χώρο με εγκαταστάσεις για δημόσιες υπηρεσίες, εμπορικές δραστηριότητες και χώρους αναψυχής, όπως εστιατόρια και καφετέριες. Το Vall d'Hebron διαθέτει εγκαταστάσεις υψηλού επιπέδου, ιδιαίτερα στους τομείς της υγείας, του αθλητισμού και των πανεπιστημίων και η Diagonal έχει εδραιώσει τον ρόλο της ως χώρος πανεπιστημίων και αθλητισμού, μαζί με τις υπηρεσίες τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

διευκόλυνση της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά να επιφέρουν μακροχρόνιες θετικές αλλαγές στην πόλη. (Casellas A. P., 2003)

5.1 Το Ολυμπιακό Πάρκο, στο λόφο Montjuïc



Εικ.50: Χωροθέτηση του Ολυμπιακού Πάρκου, το οποίο βρίσκεται στο λόφο Montjuïc.

Η περιοχή του Montjuïc (Εικ.50) επιλέχθηκε ως κεντρικό σημείο για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 στη Βαρκελώνη για μια σειρά από λόγους που αφορούσαν τη στρατηγική θέση, την έκταση, την ιστορία, και τις δυνατότητες ανάπτυξης της περιοχής. Το Montjuïc ήταν ήδη μια περιοχή με σημαντική ιστορική και πολιτιστική σημασία για τη Βαρκελώνη. Ήταν ο χώρος της Διεθνούς Έκθεσης του 1929, όπου χτίστηκαν σημαντικά κτίρια όπως το Estadi Olímpic Lluís Companys, το Palau Nacional (που φιλοξενεί το MNAC), και άλλα πολιτιστικά μνημεία. Αυτή η παράδοση της φιλοξενίας μεγάλων εκδηλώσεων έκανε το Montjuïc μια φυσική επιλογή για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Επίσης, η εγγύτητά του με το κέντρο, το καθιστούσαν ιδανική επιλογή για τη φιλοξενία μεγάλων αθλητικών εκδηλώσεων. Επιπλέον, το Montjuïc διέθετε ήδη αρκετές υποδομές που μπορούσαν να ανακαινιστούν και να χρησιμοποιηθούν για τους Αγώνες, όπως το Ολυμπιακό Στάδιο και το κολυμβητήριο Bernat Picornell. Αυτό μείωσε την ανάγκη για νέα μεγάλα κατασκευαστικά έργα, επιτρέποντας στους διοργανωτές να επικεντρωθούν στην αναβάθμιση και τη βελτίωση των υπάρχουσών εγκαταστάσεων. (Casellas A. P., 2003)



Εικ.51: Βαρκελώνη, Ολυμπιακή Περιοχή Montjuïc, πριν και μετά την ανάπλαση.

Η δημιουργία του Ολυμπιακού Πάρκου (Anella Olímpica)(1985-1992) στο Montjuïc ήταν ένα από τα πιο σημαντικά έργα που πραγματοποιήθηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Βαρκελώνης το 1992 (Εικ.51). Το Ολυμπιακό Πάρκο καλύπτει μια έκταση περίπου 400 στρ. (4.000.000 τ.μ.). Αυτός ο μεγάλης έκτασης χώρος περιλαμβάνει το ανακαινισμένο Ολυμπιακό Στάδιο²⁸, το Παλαι

²⁸ Το Ολυμπιακό Στάδιο, αρχικά κατασκευασμένο το 1929, ανακαινίστηκε πλήρως. Η ανακαίνιση περιλάμβανε την αύξηση της χωρητικότητάς του σε 65.000 θεατές, τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του, και τη βελτίωση της πρόσβασης. Το στάδιο αυτό φιλοξένησε τις τελετές έναρξης και λήξης, καθώς και τα αγωνίσματα του στίβου.

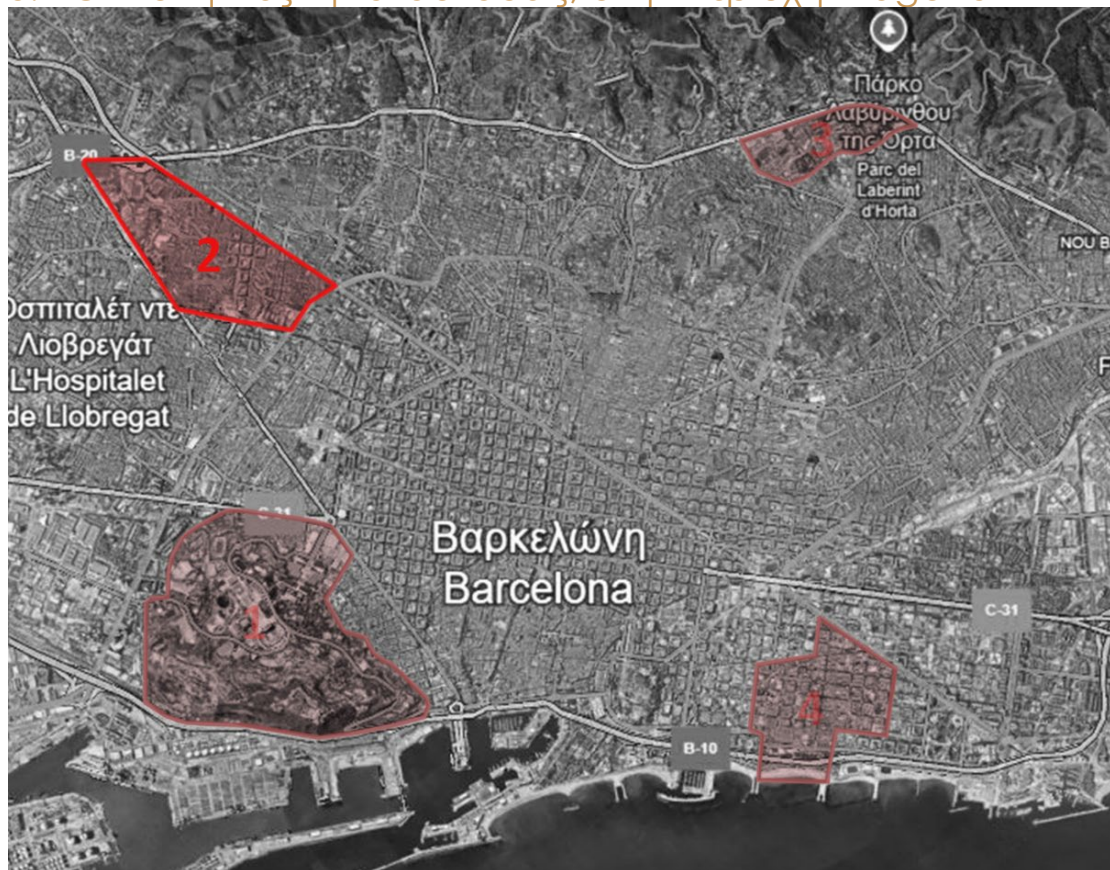
Sant Jordi²⁹, το συγκρότημα κολυμβητηρίων Bernat Picornell³⁰ και άλλες αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις.³¹ Στο εσωτερικό του σχεδιάστηκαν πλατείες, κήποι και πεζόδρομοι που συνέδεαν τις διαφορετικές εγκαταστάσεις, προσφέροντας έναν ενιαίο χώρο περιπάτου και χαλάρωσης για τους επισκέπτες και τους αθλητές και βελτιώθηκαν οι συγκοινωνιακές συνδέσεις, μέσα και γύρω από το Ολυμπιακό Πάρκο, με τη δημιουργία νέων δρόμων και την ενίσχυση των συστημάτων μεταφοράς, όπως οι τηλεκαμπίνες. Ο σχεδιασμός του Ολυμπιακού Πάρκου ήταν έργο μιας ομάδας αρχιτεκτόνων και μηχανικών, με επικεφαλής τον Ισπανό αρχιτέκτονα Pedro Ramírez Vázquez, που ανέλαβε τη συνολική οργάνωση και το σχεδιασμό του πάρκου, με στόχο να ενσωματώσει τις αθλητικές εγκαταστάσεις σε έναν ενιαίο, λειτουργικό και αισθητικά ελκυστικό χώρο, που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και μετά τους Αγώνες, διασφαλίζοντας ότι οι επενδύσεις θα συνέβαλαν μακροπρόθεσμα στην ανάπτυξη της πόλης. (Casellas A. P., 2003)

²⁹ Το Palau Sant Jordi είναι ένα εμβληματικό κλειστό στάδιο στη Βαρκελώνη, το οποίο σχεδιάστηκε από τον Ιάπωνα αρχιτέκτονα Αράτα Ισοζάκι. Κατασκευάστηκε για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992, ως μέρος του εκτεταμένου προγράμματος αστικής ανάπτυξης της πόλης. Το Palau Sant Jordi είναι ένας πολυχρηστικός χώρος που χρησιμοποιείται για αθλητικές εκδηλώσεις, συναυλίες, και διάφορες άλλες πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Με τη χωρητικότητά του που φτάνει περίπου τις 17.000 θέσεις για αθλητικές εκδηλώσεις και πάνω από 20.000 για συναυλίες, το Palau Sant Jordi αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα και πιο σημαντικά στάδια της Βαρκελώνης.

³⁰ Το συγκρότημα κολυμβητηρίων Bernat Picornell ανακαινίστηκε για να φιλοξενήσει τα αγωνίσματα κολύμβησης, συγχρονισμένης κολύμβησης και υδατοσφαίρισης. Η ανακαίνιση περιλάμβανε τη βελτίωση των πισινών, των κερκίδων και των εγκαταστάσεων για τους αθλητές και τους θεατές.

³¹ Παρόλο που δεν ήταν αθλητικές εγκαταστάσεις, οι πολιτιστικοί χώροι της περιοχής, όπως το Fundació Joan Miró και το Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC), ανακαινίστηκαν και βελτιώθηκαν, καθιστώντας το Ολυμπιακό Πάρκο έναν πολυδιάστατο χώρο που συνδύαζε αθλητισμό, πολιτισμό και αναψυχή.

5.2 Οι Αθλητικές Εγκαταστάσεις, στην περιοχή Diagonal



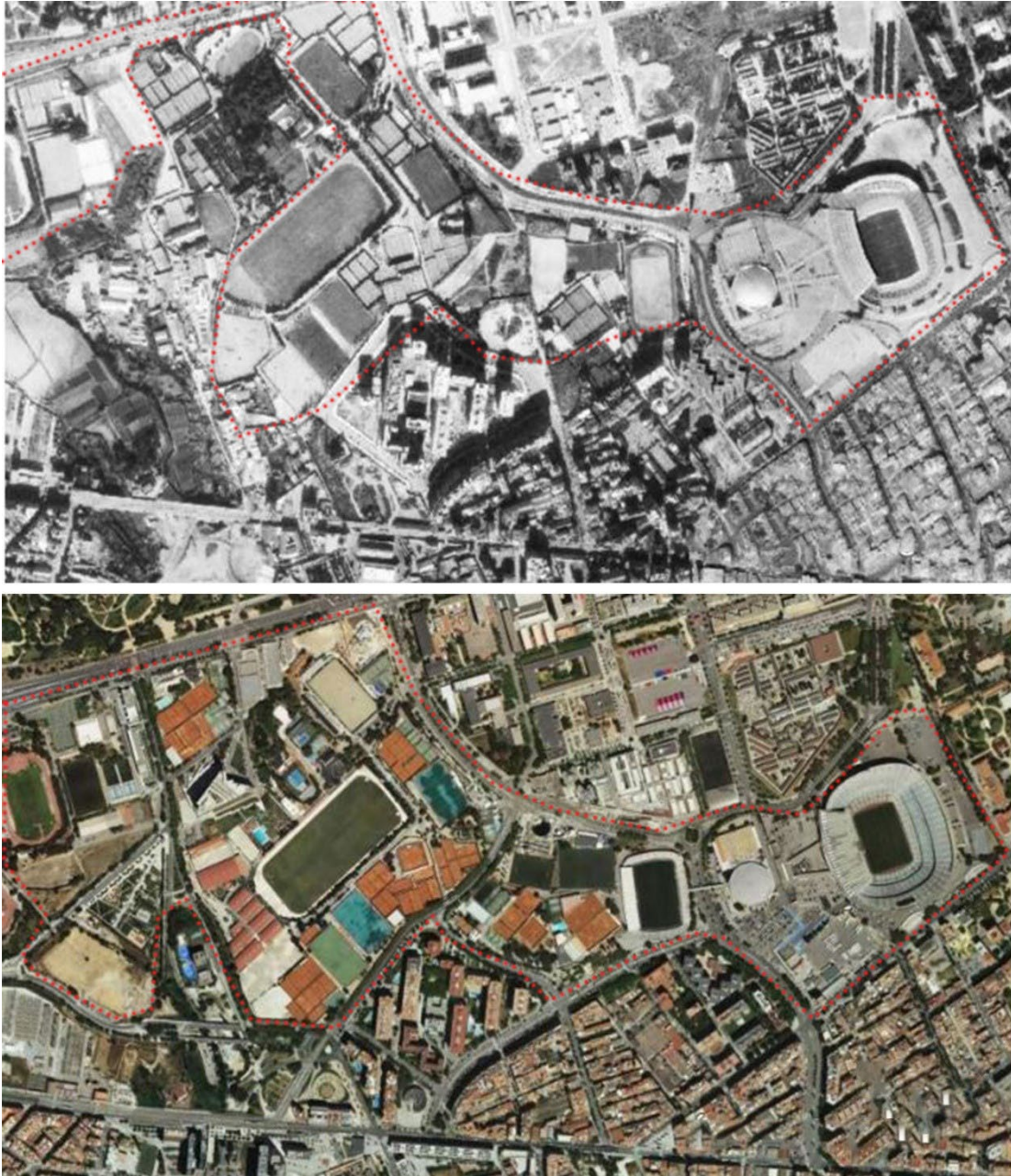
Εικ.52: Χωροθέτηση των Αθλητικών Εγκαταστάσεων, οι οποίες βρίσκονται στην περιοχή Diagonal.

Με την πάροδο του χρόνου, η περιοχή υπηρεσιών της Βαρκελώνης είχε μετατοπιστεί από το Ciutat Vella, στο Eixample και πιο πρόσφατα στο πάνω μέρος της Diagonal. Για το λόγο αυτό, τα έργα μεγάλης κλίμακας για το 1992 συγκεντρώθηκαν στις περιφερειακές και σχετικά ανενεργές περιοχές της πόλης, προκειμένου να αντισταθμιστεί η τάση συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων στα νοτιοδυτικά της πόλης, αρχής γενομένης από τη Diagonal³².

Οι Oriol Clos και Maria Rubert ανέλαβαν το σχέδιο για την περιοχή Diagonal, το οποίο περιλάμβανε την ανακαίνιση και ανασυγκρότηση των προϋπαρχόντων αθλητικών εγκαταστάσεων για να ανταποκριθούν στις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων (Εικ.52). Το σχέδιο είχε ως στόχο όχι μόνο την αναβάθμιση των υφιστάμενων αθλητικών χώρων, αλλά και τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων που θα μπορούσαν να φιλοξενήσουν διάφορες αθλητικές δραστηριότητες (Εικ.53).

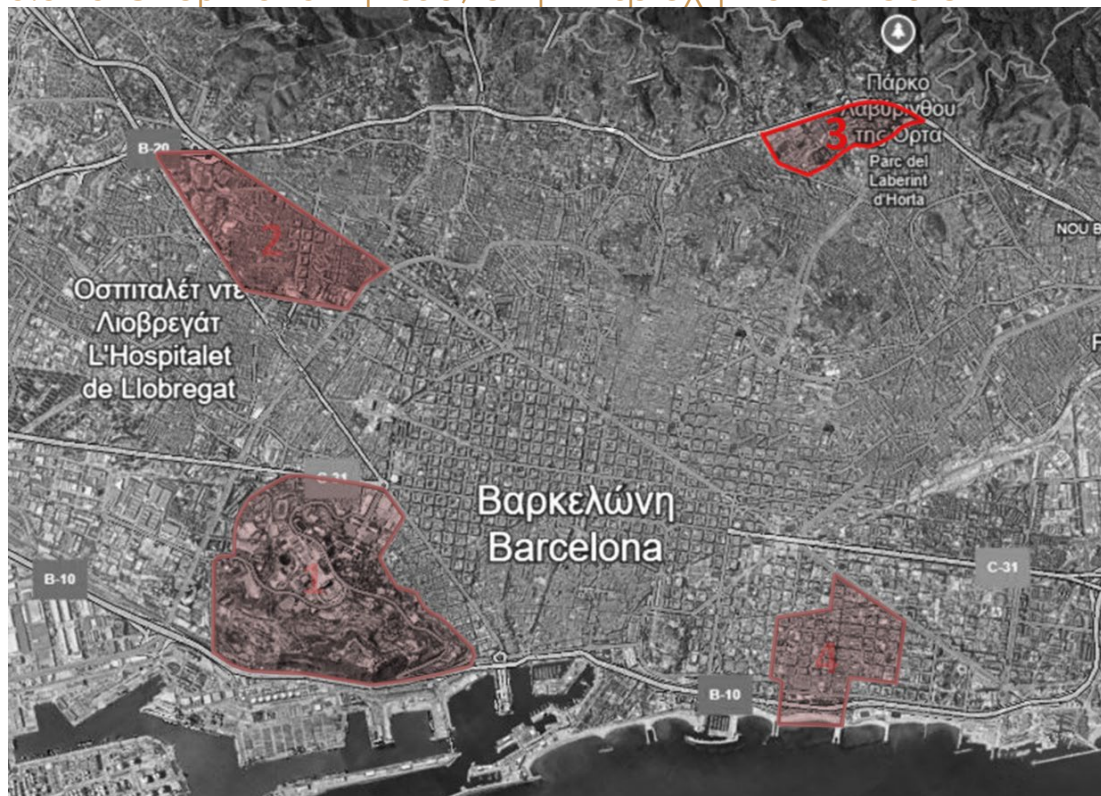
³² Η τοποθεσία Diagonal στη Βαρκελώνη αναφέρεται στην περιοχή γύρω από την Avinguda Diagonal³², έναν από τους κυριότερους δρόμους της πόλης που διασχίζει την πόλη διαγώνια από βορρά προς νότο.

Επιπλέον, υπήρξε προσπάθεια σύνδεσης της περιοχής Diagonal με τις γειτονικές πόλεις L'Hospitalet de Llobregat και Esplugues de Llobregat. Αυτή η προσπάθεια είχε ως στόχο τη βελτίωση των συγκοινωνιών και της πρόσβασης στις αθλητικές εγκαταστάσεις, καθώς και την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των διαφορετικών περιοχών για την επιτυχία των Αγώνων. (Casellas A. P., 2003)



Εικ.53: Βαρκελώνη, Ολυμπιακή Περιοχή Diagonal, πριν και μετά την επέμβαση.

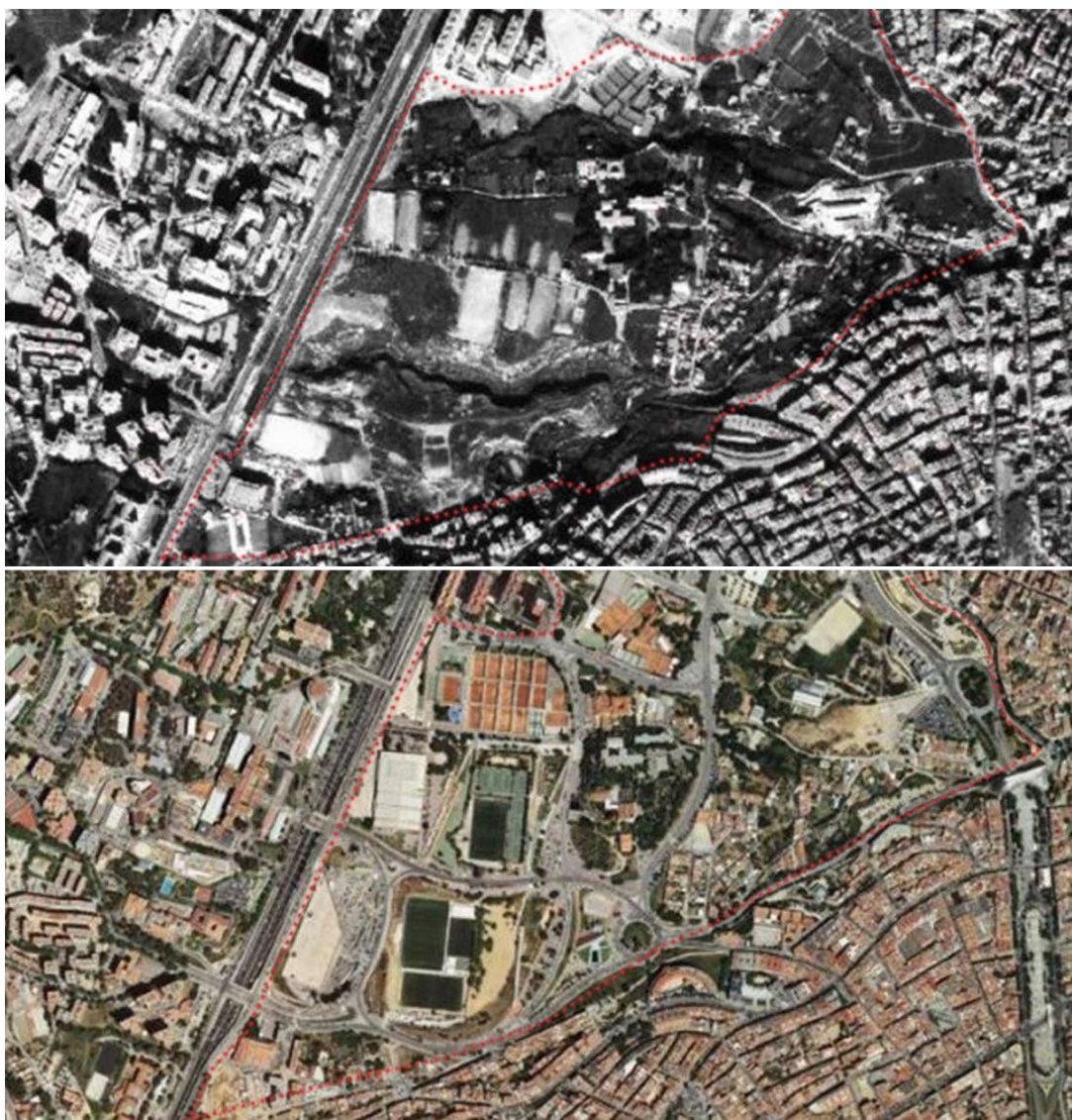
5.3 Τα Ολυμπιακά Γήπεδα, στην περιοχή Vall d'Hebron



Εικ.54: Χωροθέτηση των Ολυμπιακών Γηπέδων, τα οποία βρίσκονται στην περιοχή Vall d' Hebron.

Η περιοχή Vall d'Hebron, στο βορειοανατολικό τμήμα της Βαρκελώνης, στους πρόποδες των βουνών Collserola, επιλέχθηκε ως η τρίτη ολυμπιακή τοποθεσία για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992. Εδώ, οι σχεδιαστές στόχευσαν στην αναβάθμιση μιας γειτονιάς που, μέχρι τότε, ήταν κυρίως εργατικής τάξης και δεν διέθετε πολλές υπηρεσίες (Εικ.54). Το σχέδιο της περιοχής, που εκπόνησε ο Edward Bru, περιλάμβανε τη δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων όπως γήπεδα τένις και πεδία τοξοβολίας. Εκτός από τις αθλητικές υποδομές, κατασκευάστηκαν επίσης 489 κατοικίες για να αναβαθμιστεί η περιοχή και να κατοικείται και μετά τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων. (Casellas A. P., 2003)

Σε αντίθεση με τον αξονικό σχεδιασμό του Montjuïc, η προσέγγιση για το Vall d'Hebron ήταν πιο οργανική με σκοπό τη βελτίωση της γειτονιάς, προσφέροντας έτσι ένα μοντέρνο και λειτουργικό περιβάλλον που ενσωματώνει τόσο τις ανάγκες των Αγώνων και τις ανάγκες της τοπικής κοινότητας (Εικ.55).



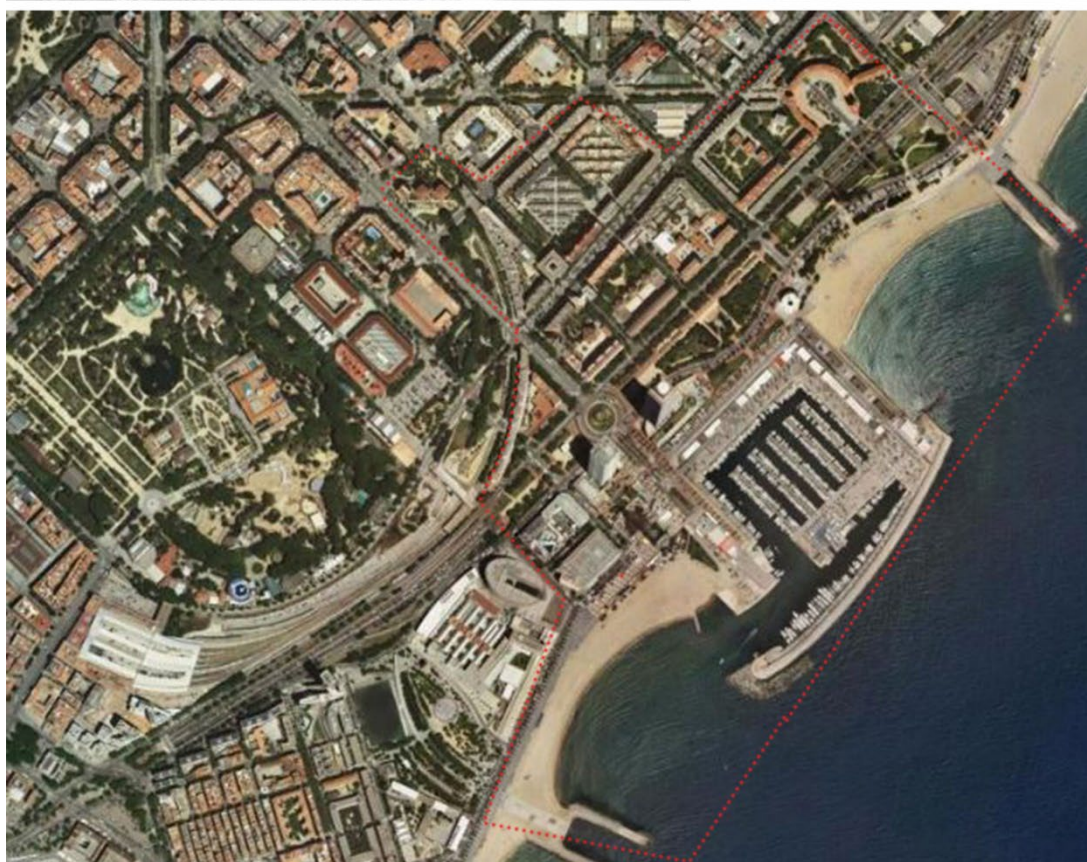
Εικ.55: Βαρκελώνη, Ολυμπιακή Περιοχή Vall d'Hebron, πριν και μετά την ανάπλαση.

5.4 Το Ολυμπιακό Χωριό, στην περιοχή Poblenou



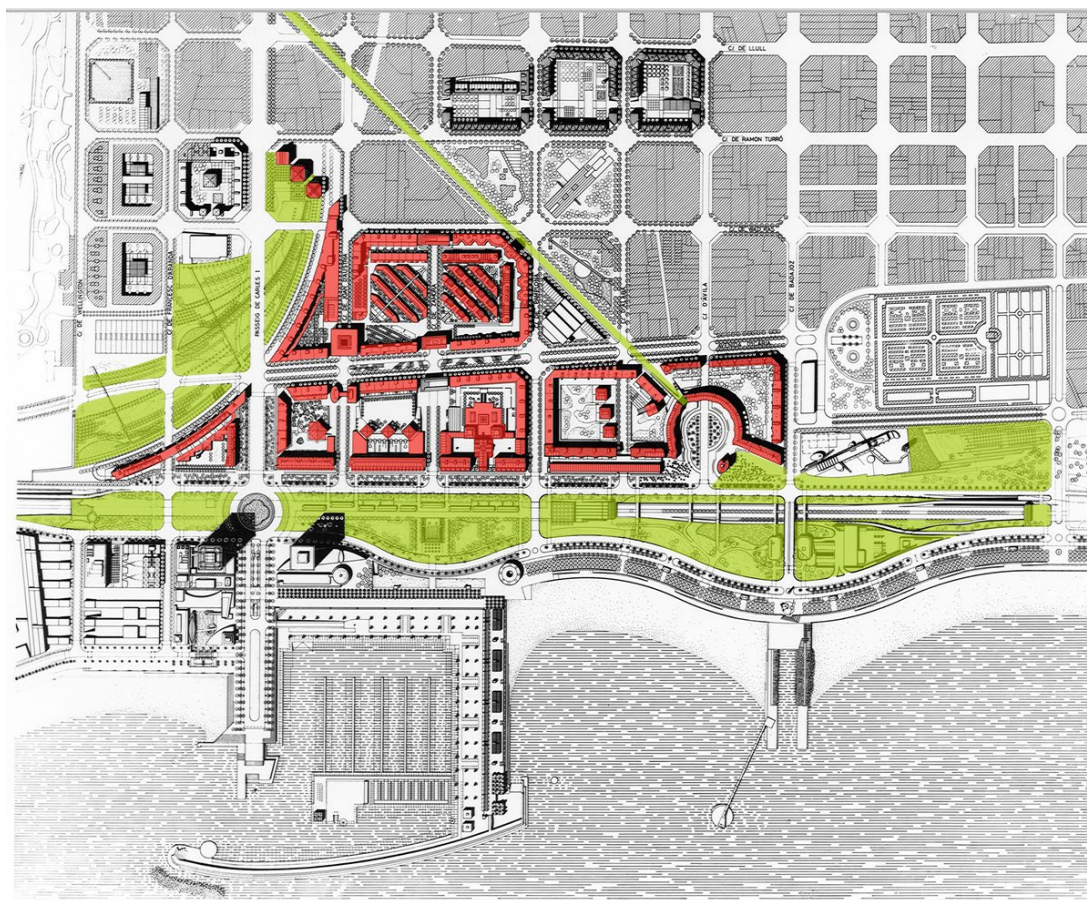
Εικ.56: Χωροθέτηση του Ολυμπιακού Χωριού, το οποίο βρίσκεται στην περιοχή Poblenou.

Η τέταρτη περιοχή σχεδιασμού του Ολυμπιακού Χωριού βρίσκεται στο Poblenou(Εικ.56), μια περιοχή στην οποία βρίσκονταν μέχρι πρότινος εγκαταλελειμμένα εργοστάσια και αποθήκες. Βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της Βαρκελώνης (στο δήμο Sant Martí), ανάμεσα στο κέντρο της πόλης και τη Μεσόγειο Θάλασσα(Εικ.57). Το έργο για αυτήν την περιοχή ήταν το πιο σημαντικό από τα τέσσερα, διότι επέτρεψε στην πόλη της Βαρκελώνης να επανοικειοποιηθεί την ακτογραμμή της. Στην πραγματικότητα, μόνο η γειτονιά Barceloneta είχε άμεση επαφή με τη θάλασσα, η υπόλοιπη ακτογραμμή χωριζόταν από τον αστικό ιστό από τη σιδηροδρομική γραμμή και την παρουσία βιομηχανιών που ήταν γενικά απαρχαιωμένες. Οι παραλίες ήταν σχεδόν ανύπαρκτες και η πόλη ζούσε κυριολεκτικά με την πλάτη στη θάλασσα.



Εικ.57: Βαρκελώνη, Ολυμπιακή Περιοχή Poblenou, πριν και μετά την ανάπλαση.

Το έργο της αναγέννησης της ακτής επέτρεψε να δημιουργηθούν 5,2χλμ. παραλιών και έναν από τους πιο διάσημους περιπάτους στον κόσμο. Οδήγησε επίσης στην κατασκευή του Ολυμπιακού Χωριού(2.500 κατοικίες), μιας γειτονιάς που δημιουργήθηκε από το μηδέν και κατάφερε να ενσωματωθεί στο περιβάλλον χωρίς να εκφυλιστεί σε χώρο φτώχειας και περιθωριοποίησης (Εικ.58). Επίσης, στο σχέδιο συμπεριλαμβανόταν και η ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου, με το σχεδιασμό 107.200τ.μ. πάρκων (Litoral Park)³³ και 130.000τ.μ. για τις εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Λιμένα (Olympic Port)³⁴ (Εικ.59). (Casellas A. P., 2003)

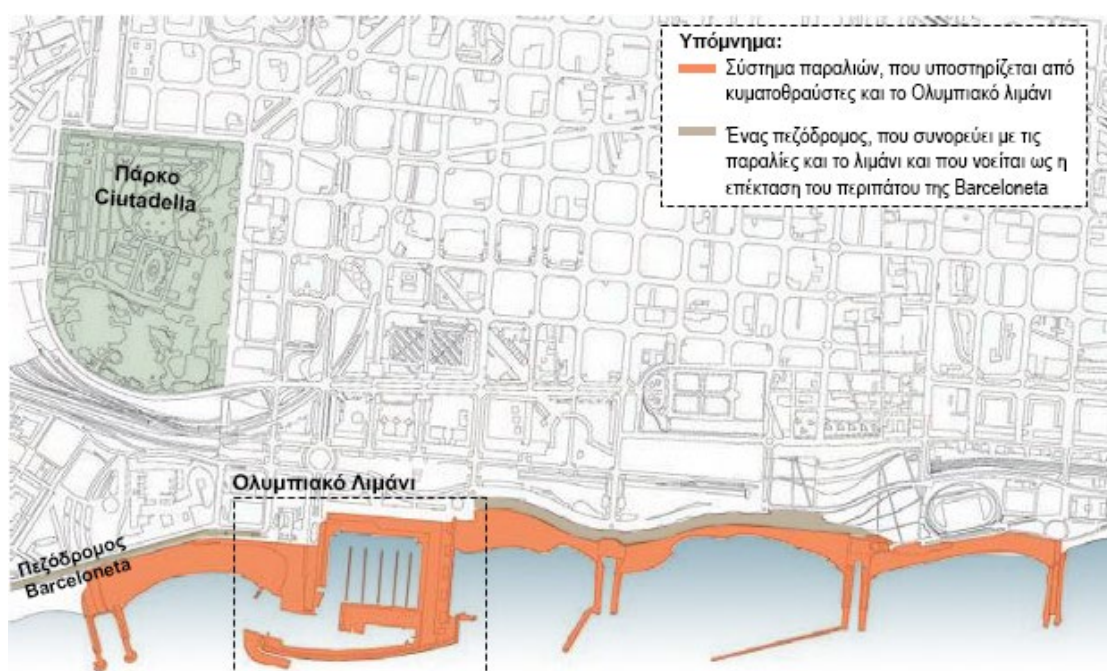


Εικ.58: Σχέδιο της πρότασης των κτιριακών εγκαταστάσεων του Ολυμπιακού Χωριού.

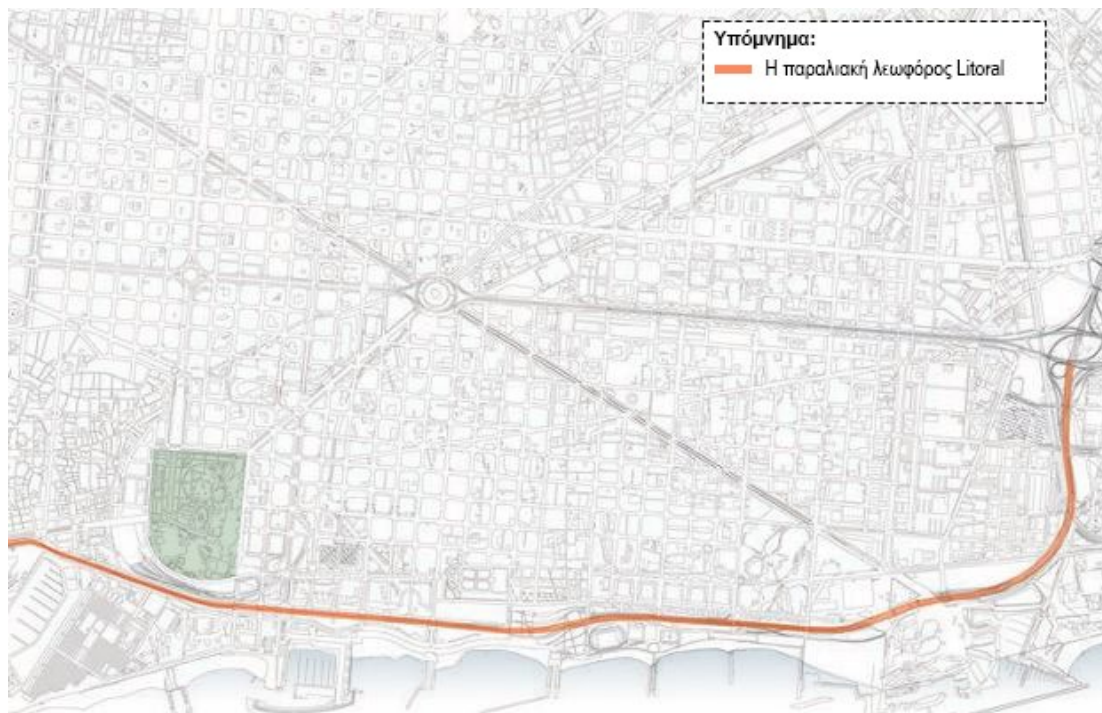
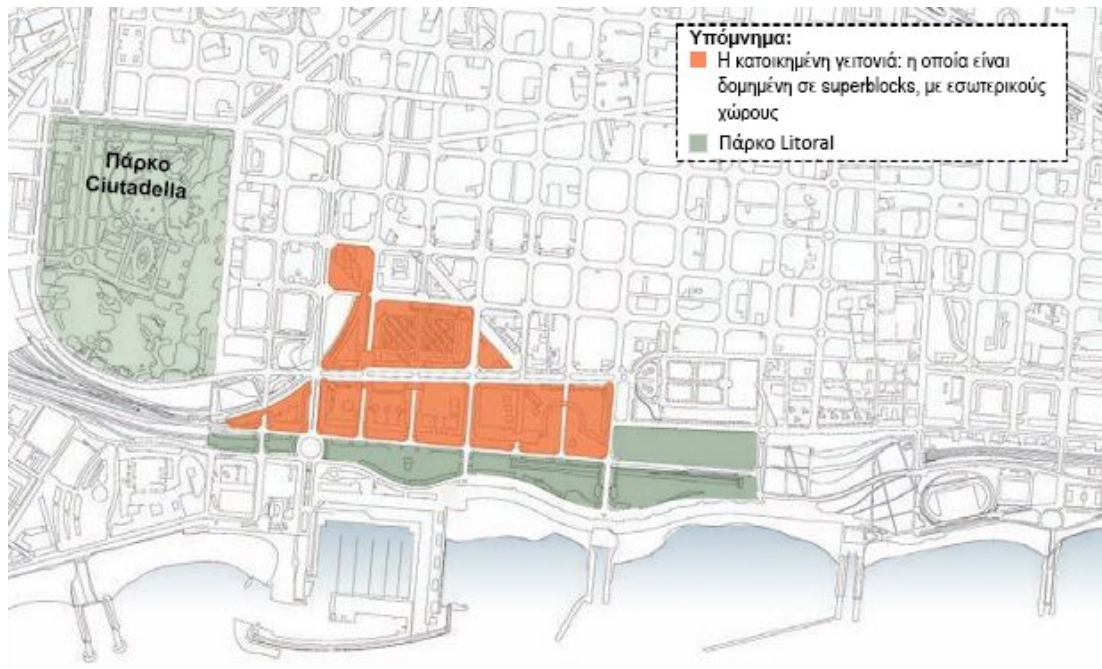
³³ Σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Oriol Bohigas, Josep Martorell και David Mackay, οι οποίοι είχαν ηγετικό ρόλο στην αναδιαμόρφωση της παράκτιας ζώνης της πόλης ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992. Αυτή η ομάδα αρχιτεκτόνων, γνωστή για την επιρροή της στην πολεοδομική ανάπτυξη της Βαρκελώνης, στόχευσε στη δημιουργία ενός χώρου που συνδέει το αστικό τοπίο με το θαλάσσιο μέτωπο, αναβαθμίζοντας τη συνολική εικόνα της πόλης και προσφέροντας στους κατοίκους και τους επισκέπτες πρόσβαση στη φύση και τη θάλασσα.

³⁴ Το λιμάνι χρησιμοποιήθηκε για τη διεξαγωγή των θαλάσσιων αθλημάτων, όπως η ιστιοπολία. Ενσωμάτωσε εγκαταστάσεις για τη στήριξη αυτών των αγωνισμάτων, περιλαμβάνοντας αποθηκευτικούς χώρους για σκάφη και τεχνική υποστήριξη.

Το Ολυμπιακό Χωριό (Vila Olímpica) σχεδιάστηκε από την αρχιτεκτονική εταιρεία MBM, υπό την καθοδήγηση του αρχιτέκτονα Josep Maria Bohigas. Σκοπός του έργου ήταν η αντικατάσταση των βιομηχανικών ερειπίων με σύγχρονες εγκαταστάσεις φιλοξενίας για τους αθλητές, καθώς και για άλλες χρήσεις (ILLAS, 2012). Η μελέτη προέβλεπε ότι οι κατοικίες των αθλητών θα μετατρέπονταν σε μόνιμες κατοικίες μετά την ολοκλήρωση των Αγώνων (Ingrosso, 2011). Ο σχεδιασμός του Ολυμπιακού Χωριού, ανατέθηκε σε 33 αρχιτεκτονικές εταιρείες, διασφαλίζοντας έτσι μια ποικιλία στυλ και προσεγγίσεων. Το αρχιτεκτονικό γραφείο του Bohigas οργάνωσε το μάστερ πλαν σε τέσσερα μπλοκ (superblocks), ακολουθώντας την παραδοχή των σχεδίων του Eixample, του Cerdà. Συνολικά, δημιουργήθηκαν 2.500 νέες κατοικίες και 220 νέες εμπορικές εγκαταστάσεις, καθιστώντας αυτήν την περιοχή τη σημαντικότερη από τις τέσσερις ολυμπιακές εγκαταστάσεις (Casellas A. P., 2003). Επιπλέον, στην περιοχή του Poblenou κατασκευάστηκαν δύο ουρανοξύστες³⁵, τοποθετημένοι σε απόσταση 100μ. από τη θάλασσα. (Ingrosso, 2011)



³⁵ Οι δύο ουρανοξύστες στο Vila Olímpica της Βαρκελώνης, που κατασκευάστηκαν ως μέρος της ανάπλασης της περιοχής για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992, είναι το Torre Mapfre και το Hotel Arts. Αυτά τα δύο κτήρια είναι εμβληματικά και βρίσκονται ακριβώς δίπλα στη θάλασσα, στην περιοχή του Ολυμπιακού Λιμένα (Port Olímpic). Το Torre Mapfre λειτουργεί ως γραφειακός χώρος και συνεισφέρει στην εμπορική ανάπτυξη της περιοχής, προσφέροντας επαγγελματικούς χώρους υψηλής ποιότητας. Το Hotel Arts λειτουργεί ως πολυτελές ξενοδοχείο, προσελκύοντας τουρίστες και επαγγελματίες που αναζητούν υψηλού επιπέδου διαμονή και υπηρεσίες. Τα δύο κτήρια θεωρούνται σύμβολα της αστικής αναγέννησης της Βαρκελώνης. Σηματοδοτούν τη μεταμόρφωση της πόλης από μια βιομηχανική ζώνη σε ένα σύγχρονο τουριστικό και εμπορικό προορισμό. Ενσωματώνουν την έννοια της σύγχρονης αρχιτεκτονικής που ήθελε να προβάλλει η Βαρκελώνη, προσφέροντας μια εντυπωσιακή αντίθεση με τις παραδοσιακές αρχιτεκτονικές μορφές της πόλης.



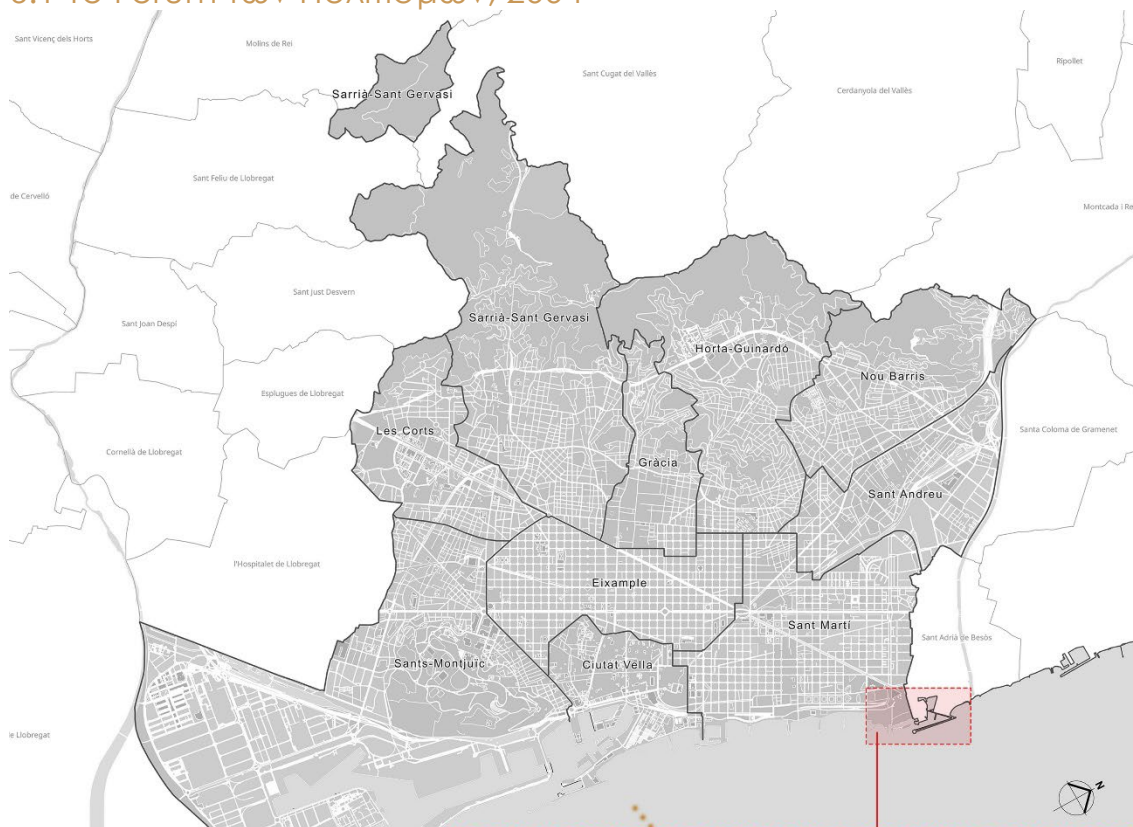
Εικ.59: Βασικά σχεδιαγράμματα της πρότασης ανάπτυξης στην περιοχή Poblenou.

Μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992, η μεταολυμπιακή χρήση του Ολυμπιακού Χωριού και του Ολυμπιακού Λιμανιού της Βαρκελώνης υπήρξε επιτυχής. Το Ολυμπιακό Χωριό μετατράπηκε σε σύγχρονη οικιστική περιοχή, συνδυάζοντας διαμερίσματα για μόνιμους κατοίκους με δημόσιους χώρους και εμπορικές εγκαταστάσεις. Τα κτίριά του όπως το Torre Mapfre και το Hotel Arts βρήκαν νέα χρήση ως γραφεία και πολυτελή ξενοδοχεία, ενισχύοντας την οικονομική δραστηριότητα και τον τουρισμό. Το Ολυμπιακό Λιμάνι εξελίχθηκε σε πολυσύχναστο εμπορικό και ψυχαγωγικό κέντρο, με εστιατόρια, καφετέριες και περιοχές αναψυχής, προσελκύοντας τόσο κατοίκους όσο και επισκέπτες. Η στρατηγική ανάπλαση συνδύασε τη σύγχρονη αρχιτεκτονική με λειτουργικούς δημόσιους και εμπορικούς χώρους, συμβάλλοντας στη συνολική αναβάθμιση και την επιτυχία της περιοχής.

6. Αναπλάσεις που ακολούθησαν με το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992

Μετά την επιτυχημένη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, η Βαρκελώνη εισήλθε σε μια νέα εποχή αστικής ανάπτυξης, συνεχίζοντας τις εκτεταμένες αναπλάσεις που είχαν ξεκινήσει πριν τους Αγώνες. Η πόλη εκμεταλλεύτηκε τη διεθνή προβολή που απέκτησε ως διοργανώτρια των Ολυμπιακών Αγώνων, για να επεκτείνει τον πολεοδομικό σχεδιασμό της και να δημιουργήσει μια σύγχρονη και δυναμική μητρόπολη. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1992 αποτέλεσαν το έναυσμα για τη ριζική μεταμόρφωση του παράκτιου μετώπου, με εμβληματικά έργα όπως η Vila Olímpica, το Port Vell και το Moll de la Fusta, τα οποία αναδιαμόρφωσαν τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα. Συνεχίζοντας μια μακρά παράδοση προγραμματισμένων μεταμορφώσεων που αφορούν ολόκληρη την πόλη και συνδέονται με διεθνή γεγονότα, η Βαρκελώνη αποφάσισε να αναλάβει τη διοργάνωση μιας ακόμη σημαντικής εκδήλωσης. Αυτή τη φορά, δεν πρόκειται για μια Παγκόσμια Έκθεση, όπως το 1888 και το 1929, ούτε για μια παγκόσμια αθλητική διοργάνωση, όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1992. Η πρωτοβουλία γι' αυτό το γεγονός ξεκίνησε από την ίδια τη Βαρκελώνη και αποτέλεσε την αφορμή για την έναρξη ενός ακόμα σημαντικού αστικού έργου: το Παγκόσμιο Forum Πολιτισμών του 2004 (Forùm Universal de les Cultures). Η εκδήλωση έλαβε χώρα στο τέλος της Λεωφόρου Diagonal, που αποτελεί σύμβολο της πόλης και έχει σχεδιαστεί από τον Ildefons Cerdà. Το έργο του Forum θα λειτουργήσει ως καταλύτης για την αναζωογόνηση μιας από τις πιο υποβαθμισμένες περιοχές της πόλης, με βασικό στόχο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στη γειτονιά "La Mina", η οποία είναι από τις πλέον περιθωριοποιημένες στο μητροπολιτικό κέντρο, διορθώνοντας ένα από τα μακροχρόνια κοινωνικά προβλήματα της πόλης.

6.1 Το Forum των Πολιτισμών, 2004



Εικ.60: Χωροθέτηση του Πάρκου Forum 2004 στη Βαρκελώνη.

- 01.Πλατεία Esplanada del Forum
- 02.Κτίριο του Forum
- 03.Συνεδριακό Κέντρο
- 04.Αμφιθεατρικό Πάρκο
- 05.Περιοχή κολύμβησης
- 06.Φωτοβολταική Πέργκολα
- 07.Μαρίνα
- 08.Αερογέφυρα μαρίνας
- 09.Μαρίνα αθλητισμού
- 10.Πάρκο Litoral
- 11.Εργοστάσιο επεξεργασίας λυμάτων, θερμοηλεκτρικός σταθμός και εργοστάσιο καύσης απορριμμάτων.
- 12.Ζωολογικός Κήπος και Περίπτερο Βιοποικιλότητας (ήταν στο σχέδιο, αλλά δεν υλοποιήθηκε, τώρα παραμένει κενός χώρος)



- 13.Εμπορική Περιοχή και Περιοχή Αναψυχής,
- 14.Ξενοδοχειακές Εγκαταστάσεις, 15.Πανεπιστήμιο,
16. Περιοχή Τεχνολογικής Μεταφοράς, 17. Περιοχή Σχεδιασμού Κατοικιών

Το Forum Πολιτισμών της Βαρκελώνης, που πραγματοποιήθηκε το 2004, αποτέλεσε μια πλατφόρμα για την προώθηση του διαλόγου και της αλληλεπίδρασης μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών, εν μέσω της παγκοσμιοποίησης και των κοινωνικών προκλήσεων που αυτή επέφερε. Η πρωτοβουλία για τη διοργάνωση του Forum προήλθε από το δήμαρχο της πόλης, Joan Clos, το 1990, και υποστηρίχθηκε από την Ισπανική Κυβέρνηση, την Καταλανική Κυβέρνηση και την UNESCO. Το Forum διήρκεσε σχεδόν τέσσερις μήνες, από τις 9 Μαΐου έως τις 26 Σεπτεμβρίου, και πραγματοποιήθηκε σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους κοντά στο λιμάνι της Βαρκελώνης, που είχαν αναπτυχθεί για τις ανάγκες του γεγονότος. Η εκδήλωση περιλάμβανε ποικιλία δραστηριοτήτων, όπως εργαστήρια, διεθνή συνέδρια, καλλιτεχνικές παραστάσεις και εκθέσεις, οι οποίες συγκέντρωσαν συμμετοχές από καλλιτέχνες, διανοούμενους και εκπροσώπους οργανισμών από όλο τον κόσμο.

Το Forum καταλάμβανε την περιοχή του Parc del Fòrum, η οποία εκτείνεται σε περίπου 100.000τ.μ.. Αυτή η έκταση βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της Βαρκελώνης, (ανατολικά του μητροπολιτικού κέντρου, εντός των δήμων Βαρκελώνης, 28% και Sant Adrià del Besos, 72%), κοντά στη θάλασσα, και σχεδιάστηκε για να φιλοξενήσει τις εκδηλώσεις του Forum καθώς και τις υποδομές που απαιτούνταν (Εικ.60).

Όμως ο πραγματικός στόχος του Forum ήταν να αφήσει μια μόνιμη κληρονομιά, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής των πολιτών. Πριν το Forum 2004, η περιοχή του Parc del Fòrum στη Βαρκελώνη ήταν κυρίως βιομηχανική και υποβαθμισμένη. Οι εγκαταστάσεις περιλάμβαναν εργοστάσια επεξεργασίας λυμάτων ³⁶ και ηλεκτροπαραγωγής ³⁷, τα οποία προκαλούσαν σημαντική ρύπανση και δυσάρεστες οσμές, επιβαρύνοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η περιοχή υπέφερε από την έλλειψη δημόσιων χώρων και ευκαιριών για κοινωνικές δραστηριότητες, γεγονός που συνέβαλε στην απομόνωση των πολιτών και τη δημιουργία ενός αισθήματος ανασφάλειας.

Επιπλέον, η μη επικοινωνία με τη θάλασσα περιόριζε την πρόσβαση στους παραλιακούς χώρους, καθιστώντας τη θάλασσα σχεδόν απρόσιτη για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Η οικιστική ανάπτυξη ήταν περιορισμένη, με κυρίαρχες τις βιομηχανικές χρήσεις και ελάχιστες εμπορικές δραστηριότητες, γεγονός που μείωνε την ελκυστικότητα της περιοχής. Αυτή η υποβαθμισμένη κατάσταση οδήγησε στην απόφαση να αναπτυχθεί η περιοχή μέσω του Forum,

³⁶ Το εργοστάσιο επεξεργασίας λυμάτων παρέμεινε στην ίδια περιοχή, αλλά υποβλήθηκε σε εκσυγχρονισμό και αναβάθμιση για να πληροί τις σύγχρονες περιβαλλοντικές προδιαγραφές. Αυτή η αναβάθμιση βοήθησε στη βελτίωση της λειτουργίας του και στη μείωση της ρύπανσης, διατηρώντας το σε λειτουργία εντός του αστικού περιβάλλοντος.

³⁷ Πολλά από τα παλαιά εργοστάσια ηλεκτροπαραγωγής είτε μεταφέρθηκαν σε άλλες περιοχές, είτε έκλεισαν, καθώς η ανάγκη για σύγχρονες και βιώσιμες πηγές ενέργειας απαιτούσε τη μετακίνηση των εγκαταστάσεων σε περιοχές που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν τις νέες τεχνολογίες και τις υποδομές που απαιτούνται για την παραγωγή ενέργειας.

με στόχο τη μεταμόρφωση του χώρου, την ανάκτηση της σύνδεσης με τη θάλασσα και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. (Martínez Lapeña-Torres Arquitectos, 2004)

Το έργο του Forum 2004 ήταν μια αρκετά υψηλή επένδυση, ύψους 2,8 δισεκατομμυρίων ευρώ, που στόχευε να μεταμορφώσει την παράκτια περιοχή της Βαρκελώνης σε ένα μεγάλο οικολογικό και πολιτιστικό πάρκο. Το σχέδιο συνδύαζε πράσινους χώρους και μνημειακά κτίρια, προσφέροντας λειτουργικές υποδομές για όλη τη μητροπολιτική περιοχή. Η συνολική έκταση του έργου κάλυπτε 624εκτ.³⁸, εκ των οποίων το 55% της έκτασης προοριζόταν για δημόσιους χώρους, όπως πάρκα, πλατείες και παραλίες, δίνοντας έμφαση στην κοινωνική χρήση και την προσβασιμότητα. Το υπόλοιπο 45% της έκτασης προοριζόταν για κατοικίες (καλύπτοντας την ανάγκη για στέγαση), για μητροπολιτικές εγκαταστάσεις (όπως πανεπιστημιακούς χώρους, το Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο της Βαρκελώνης και το εμβληματικό κτίριο του Φόρουμ), για τριτογενείς δραστηριότητες (όπως εμπορικά κέντρα, γραφεία και ξενοδοχεία, ενισχύοντας την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής) και για άλλες παραγωγικές δραστηριότητες (που σχετίζονταν με την έρευνα και την ανάπτυξη, προάγοντας τον τομέα της καινοτομίας). Ο σχεδιασμός του έργου πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με 50 αρχιτεκτονικά γραφεία από όλο τον κόσμο, υπό την επίβλεψη των τοπικών πολεοδομικών αρχών, για να εξασφαλιστεί ότι η περιοχή θα συνδύαζε αισθητική, βιωσιμότητα και πολιτιστική αξία. (Clusa Joaquimí)

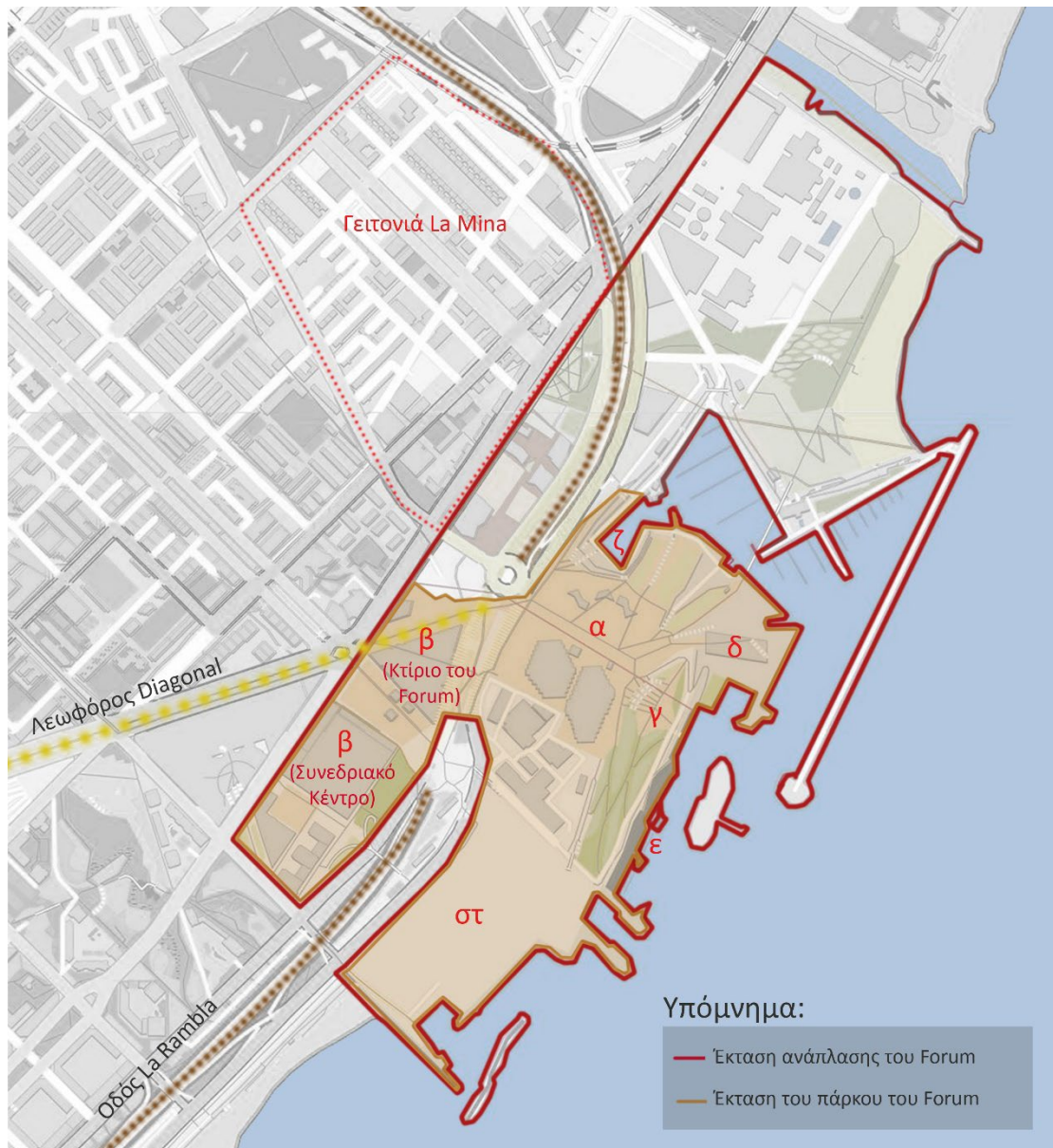
Το έργο είναι χωρισμένο σε 4 περιοχές, οι οποίες περιγράφονται παρακάτω.:

6.1.1. Η Κεντρική Περιοχή του Forum, το Πάρκο του Forum (Parc del Forum)

Το Parc del Fòrum (Εικ.61) είναι ένας δημόσιος πολυχρηστικός χώρος στη Βαρκελώνη, σχεδιασμένος κυρίως για πολιτιστικές εκδηλώσεις και συγκεντρώσεις. Ονομάστηκε έτσι λόγω της σύνδεσής του με το Forum των Πολιτισμών του 2004, που ήταν ένας διεθνής πολιτιστικός θεσμός. Ο όρος "φόρουμ" υποδηλώνει ένα χώρο ανταλλαγής ιδεών και πολιτισμού, διευκολύνοντας τη σύνθεση διαφορετικών πολιτιστικών εκφράσεων.

Το πάρκο σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Elías Torres και José Antonio Martínez Lapeña. Έχει έκταση περίπου 16,5εκτ. και περιλαμβάνει μια ποικιλία χώρων και εγκαταστάσεων, όπως: α) την Πλατεία του Forum, β) τα Πολιτιστικά κτίρια (το Κτίριο του Forum και το Συνεδριακό κέντρο), γ) Υπαίθρια αμφιθέατρα, δ) το Φωτοβολταϊκό πάνελ, ε) Ζώνη κολύμβησης, στ) ένα μεγάλης έκτασης κενό χώρο, όπου φιλοξενεί εκδηλώσεις και συναυλίες. (Clusa Joaquimí)

³⁸ Η συνολική έκταση του έργου κάλυπτε 624 εκτάρια, εκ των οποίων 443 εκτάρια προέρχονταν από αστικές περιοχές, 93 εκτάρια δημιουργήθηκαν από ανάκτηση θαλάσσιων εκτάσεων και 88 εκτάρια κάλυπταν την περιοχή των εκβολών του ποταμού Besòs.



Εικ.61: Αεροφωτογραφία, όπου απεικονίζεται το πάρκο του Forum, του 2004 και οι χώροι και οι εγκαταστάσεις που υπάρχουν στο εσωτερικό του.

Συγκεκριμένα: α) η Πλατεία του Forum, β) τα πολιτιστικά κτίρια του πάρκου του Forum, το Κτίριο του Forum και το Συνεδριακό Κέντρο, γ) το αμφιθεατρικό πάρκο του Forum, δ) η Πέργκολα με τα φωτοβολταϊκά, ε) η Περιοχή Κολύμβησης, στ) η Πλατφόρμα στη μαρίνα, όπου φιλοξενεί ανά περιόδους εκδηλώσεις και συναυλίες και ζ) Σκαλοπάτια τα οποία οδηγούν στις κτιριακές εγκαταστάσεις του λιμανιού.

Αναλυτικότερα:

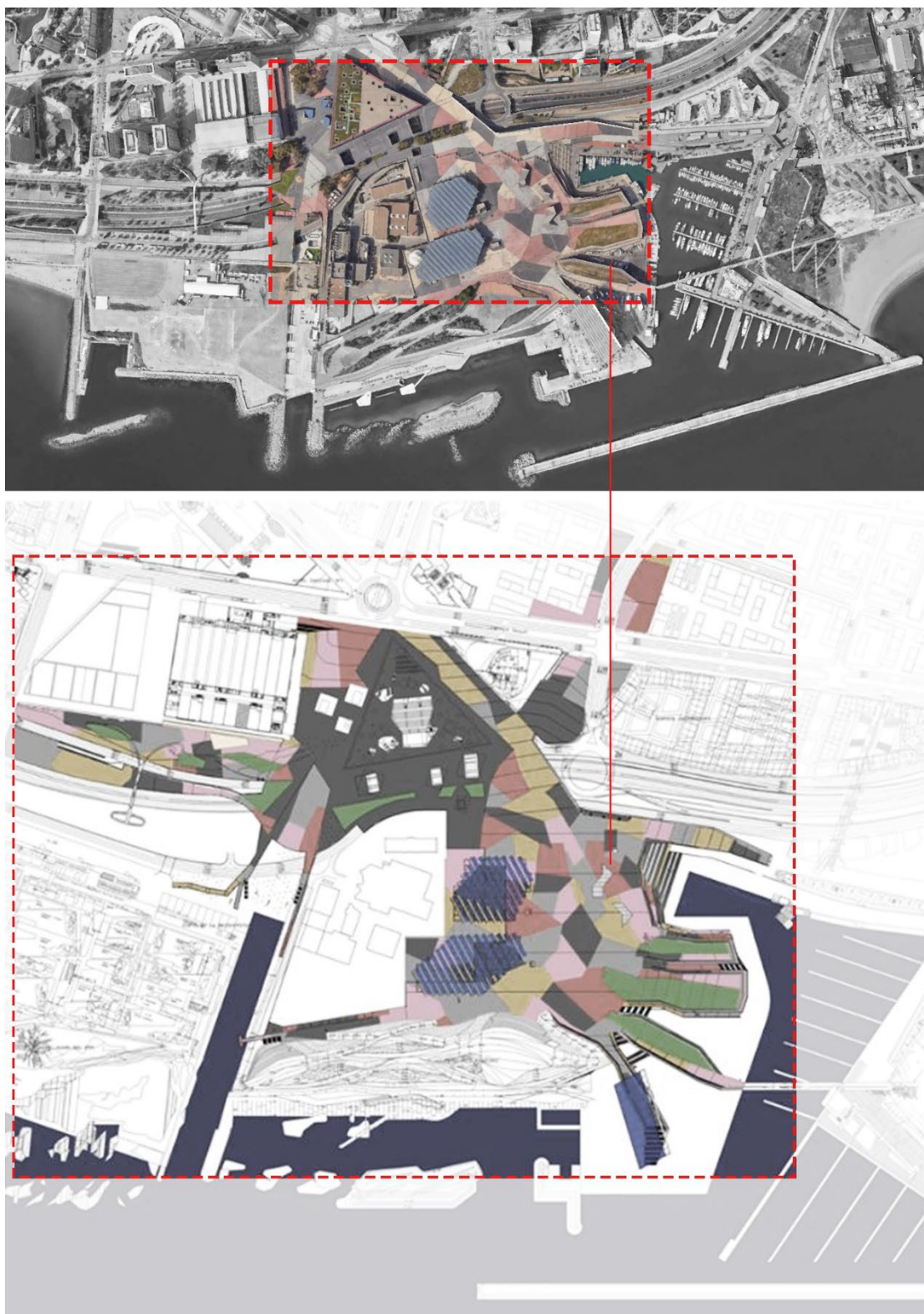
1) Η Πλατεία του Forum

Η Πλατεία του Forum (Esplanada del Fòrum) είναι ένας από τους πιο εμβληματικούς χώρους του Parc del Fòrum και σχεδιάστηκε για να φιλοξενήσει σημαντικές πολιτιστικές εκδηλώσεις. Η νέα πλατεία Esplanada δημιουργεί έναν ενιαίο χώρο που λειτουργεί ως γέφυρα μεταξύ της λεωφόρου Diagonal και της παραλίας καθώς πριν την ανάπτυξη του Forum 2004, η λεωφόρος Diagonal δεν είχε άμεση πρόσβαση στη θάλασσα, γεγονός που περιόριζε τη σύνδεση της πόλης με την ακτογραμμή και υποβάθμιζε την πολιτιστική αξία της παράκτιας περιοχής. Η Esplanada είναι σχεδιασμένη με στόχο την ευκολότερη πρόσβαση στη θάλασσα, επιτρέποντας στους κατοίκους και τους επισκέπτες να απολαμβάνουν τον παραλιακό χώρο και να συμμετέχουν σε διάφορες δραστηριότητες.

Η Πλατεία του Forum στη Βαρκελώνη, σχεδιασμένη από τους Herzog & de Meuron, είναι ένας από τους πιο εμβληματικούς δημόσιους χώρους της πόλης. Εκτείνεται σε μια έκταση 160.000 τ.μ. και βρίσκεται σε ύψος περίπου 3μ. από τη στάθμη της θάλασσας, προσφέροντας μια δυναμική οπτική σύνδεση με το παράκτιο μέτωπο.

Ο σχεδιασμός της πλατείας βασίζεται στη βιωσιμότητα, με τη χρήση ανθεκτικών υλικών, όπως το σκυρόδεμα, αλλά και την ενσωμάτωση ανακυκλωμένων υλικών, που ελαχιστοποιούν την περιβαλλοντική επιβάρυνση και προσφέρουν ανθεκτικότητα στο χρόνο. Για τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης, στην πλατεία έχουν τοποθετηθεί φωτοβολταϊκά πάνελ που αξιοποιούν την ηλιακή ενέργεια, συμβάλλοντας στην παραγωγή καθαρής ενέργειας για τη λειτουργία του χώρου.

Το δάπεδο της πλατείας (Εικ.62) διαθέτει ένα περίτεχνο γεωμετρικό μοτίβο, που προσδίδει οπτικό ενδιαφέρον και παράλληλα καθοδηγεί την κίνηση των πεζών. Τα γεωμετρικά σχήματα δεν είναι απλώς διακοσμητικά αλλά λειτουργούν και για να οργανώνουν τις ροές των επισκεπτών, ενθαρρύνοντας τη διαδραστικότητα στο χώρο. Παράλληλα, η πλατεία διαθέτει συστήματα συλλογής βρόχινου νερού, παρέχοντας ένα περιβαλλοντικά υπεύθυνο και αυτοσυντηρούμενο σύστημα διαχείρισης νερού. Με τη συνδυασμένη χρήση σύγχρονων και ανθεκτικών υλικών, τη λειτουργία φωτοβολταϊκών, και το σχεδιασμό του δαπέδου, η Πλατεία του Forum ενσωματώνει τη βιώσιμη αρχιτεκτονική σε έναν δημόσιο χώρο υψηλής αισθητικής και πρακτικής αξίας.



Εικ.62: Αεροφωτογραφία της πλατείας του Forum και σχέδιο όπου απεικονίζεται το μοτίβο του εδάφους της πλατείας και τα ακριβή της όρια.

II) Τα Πολιτιστικά Κτίρια

Το Κτίριο του Forum και το Συνεδριακό Κέντρο στη Βαρκελώνη είναι δύο από τα πιο εμβληματικά παραδείγματα σύγχρονης αρχιτεκτονικής, που συνδυάζουν λειτουργικότητα και αισθητική. Σχεδιασμένα και τα δύο κτίρια από τους Herzog & de Meuron, για το Forum των Πολιτισμών το 2004, όχι μόνο εξυπηρετούν τις ανάγκες πολυάριθμων εκδηλώσεων, συμβάλλοντας έτσι τόσο στην πολιτιστική ζωή της πόλης όσο και στην ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού αλλά και ενσωματώνονται αρμονικά στο παράκτιο τοπίο της Βαρκελώνης, προωθώντας την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και βιωσιμότητα μέσω του σχεδιασμού και των υποδομών τους.

Το Κτίριο του Forum (Εικ.63) έχει ύψος περίπου 20μ.. Οι προσόψεις του, με την τριγωνική τους μορφή, δημιουργούν μια αίσθηση ύψους και επιβλητικότητας, ενώ ταυτόχρονα συνδυάζονται αρμονικά με το περιβάλλον³⁹. Η συνολική επιφάνεια του κτιρίου ανέρχεται σε 14.500τ.μ., τα οποία περιλαμβάνουν εσωτερικούς⁴⁰ και εξωτερικούς χώρους. Σήμερα, το κτίριο του Forum φιλοξενεί το Museu Blau, το οποίο είναι το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας της πόλης. Το μουσείο έχει αναπτυχθεί για να συμπεριλάβει μόνιμες και περιοδικές εκθέσεις, καθώς και εκπαιδευτικά προγράμματα και εργαστήρια. (Bianchini, n.d.)

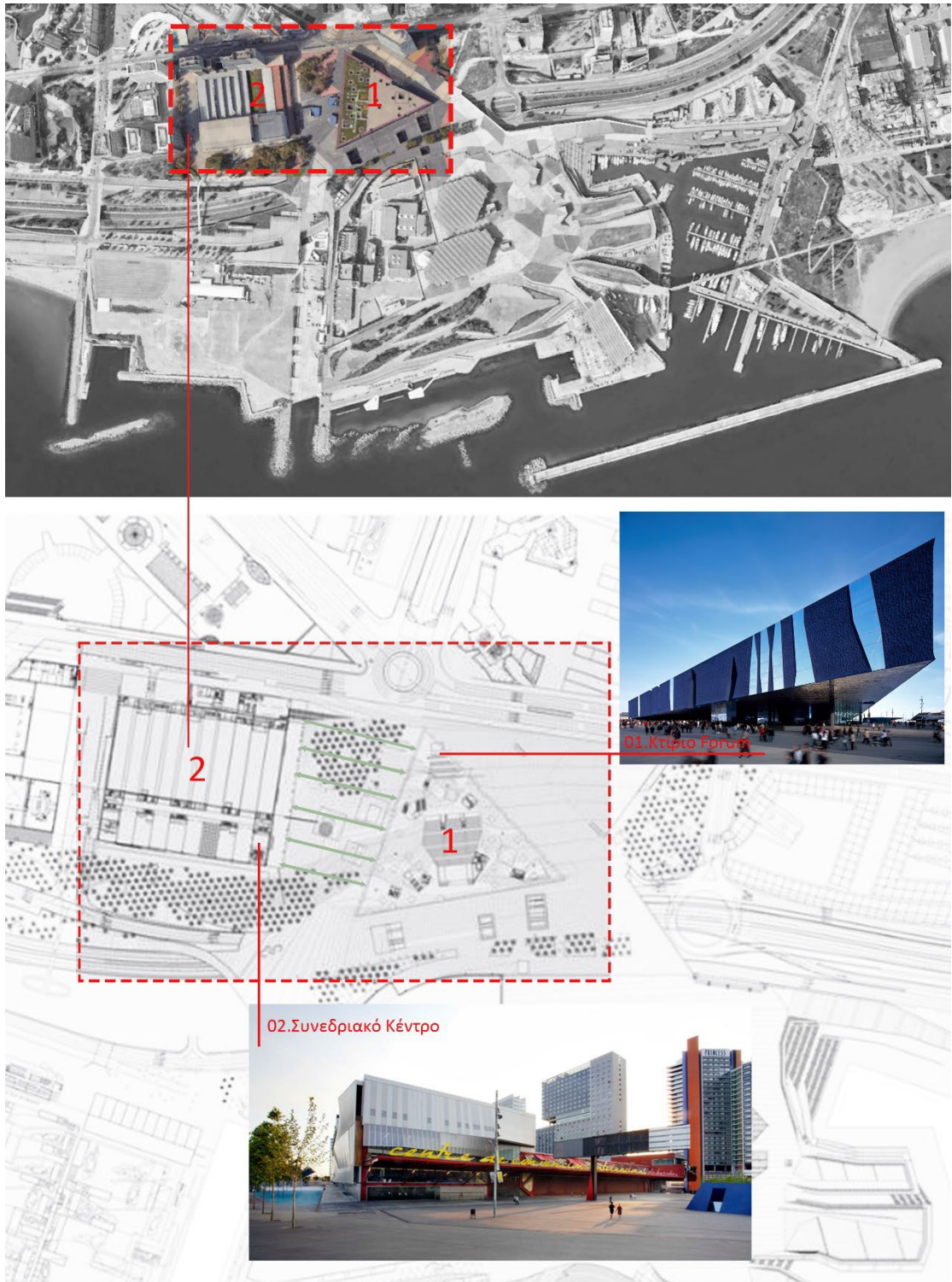
Απέναντι από το Κτίριο του Forum βρίσκεται το Διεθνές Κέντρο Συνεδρίων της Βαρκελώνης (CCIB) (Εικ.44). Το Συνεδριακό Κέντρο, με εμβαδόν 72.181τ.μ., είναι ένα από τα μεγαλύτερα συνεδριακά κέντρα της Ευρώπης, με δυνατότητα φιλοξενίας μεγάλων διεθνών συνεδρίων και εκθέσεων. Αποτελείται από δύο τμήματα: το κύριο συνεδριακό κτίριο και το παρακείμενο χώρο εκθέσεων⁴¹. Η βιωσιμότητα είναι κεντρικό κριτήριο στο σχεδιασμό του CCIB: το κτίριο είναι εξοπλισμένο με φωτοβολταϊκά συστήματα και συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας και νερού, καθιστώντας το ένα από τα πιο «πράσινα» συνεδριακά κέντρα της Ευρώπης⁴².

³⁹ Οι προσόψεις του, οι οποίες συνδυάζουν γυαλί και χάλυβα, κυρίως σε μπλε απόχρωση, αντανakλούν το φως και δημιουργούν μια αίσθηση διαφάνειας και άμεσης σύνδεσης με το περιβάλλον. Σημαντική χρήση έχει γίνει και στο σκυρόδεμα, που εξασφαλίζει τη σταθερότητα και την ανθεκτικότητα του κτιρίου. Η επιλογή και η ενσωμάτωση ανακυκλωμένων υλικών κατά την κατασκευή του προάγουν τη βιωσιμότητα και μειώνουν την περιβαλλοντική επιβάρυνση.

⁴⁰ Η σχεδίαση του Κτιρίου του Forum συνδυάζει τη λειτουργικότητα με την αισθητική, προσφέροντας ευρύχωρους εσωτερικούς χώρους που φιλοξενούν εκθέσεις και εκδηλώσεις. Οι εσωτερικές αίθουσες είναι ευέλικτες, επιτρέποντας διαφορετικές ρυθμίσεις ανάλογα με τις ανάγκες των εκδηλώσεων.

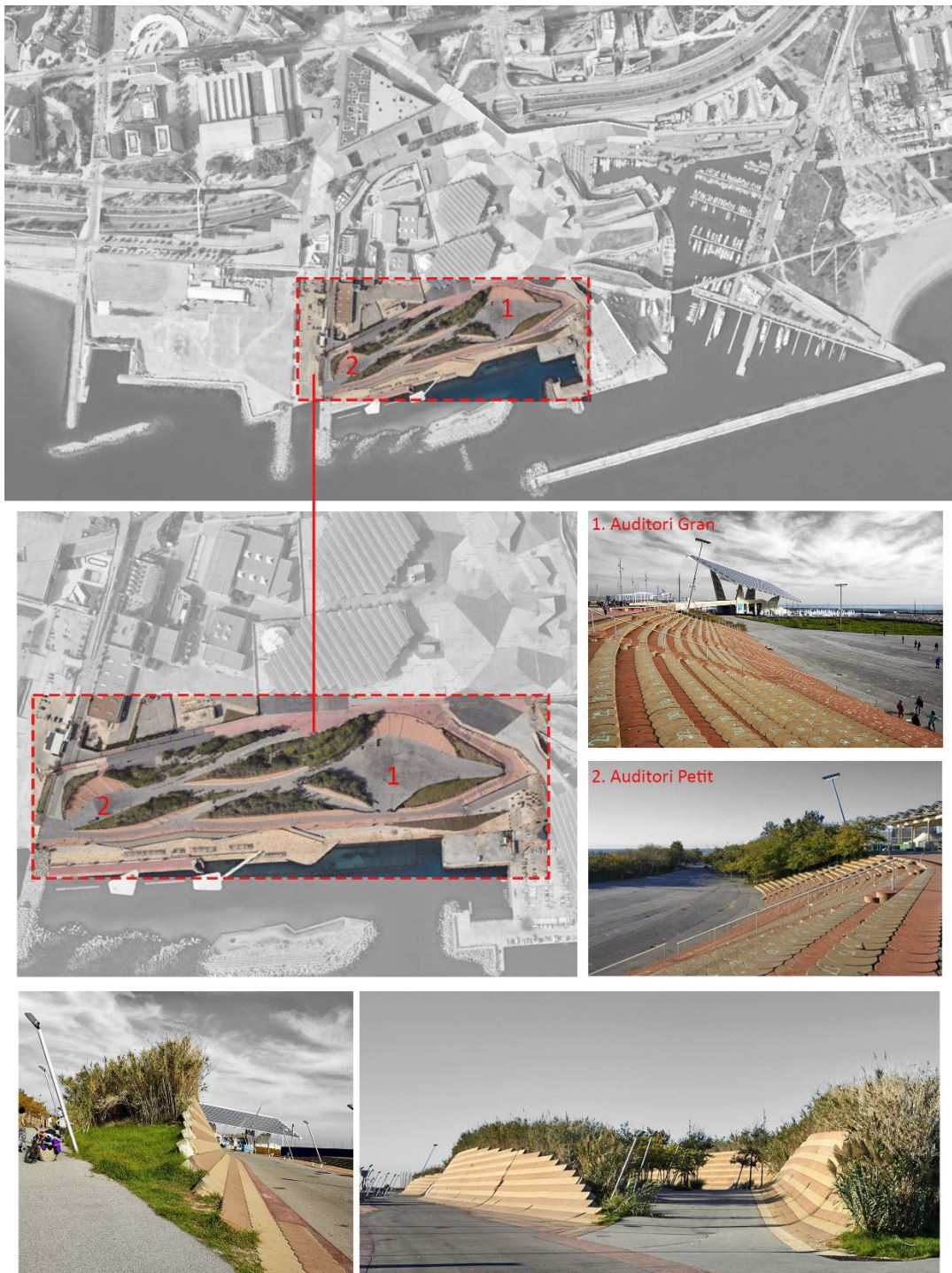
⁴¹ Το συνεδριακό κτίριο διαθέτει χώρους υποδοχής με μεγάλους υαλοπίνακες που προσφέρουν θέα προς τη θάλασσα, ενώ οι αίθουσες διατηρούν μια ευελιξία στη διάταξη για την κάλυψη διαφόρων αναγκών.

⁴² Επιπλέον, οι αρχιτεκτονικές του γραμμές και η χρήση μεγάλων γυάλινων επιφανειών εξασφαλίζουν τη μέγιστη δυνατή εισροή φυσικού φωτός, συμβάλλοντας στη μείωση της ανάγκης για τεχνητό φωτισμό.



Εικ.63: Χωροθέτηση των πολιτιστικών κτιρίων στο πάρκο του Forum.

III) Το Αμφιθεατρικό Πάρκο



Εικ.64: Χωροθέτηση του αμφιθεατρικού πάρκου του Forum.

Το Πάρκο dels Auditoris είναι ένας δημόσιος χώρος που βρίσκεται ανάμεσα στη πλατεία του Forum και τη θάλασσα (Εικ.64). Σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα Alejandro Zaera, το πάρκο καταλαμβάνει πάνω από 12.000τ.μ. και έχει δημιουργηθεί ως χώρος για πολιτιστικές εκδηλώσεις, κυρίως συναυλίες και παραστάσεις.

Το πάρκο περιλαμβάνει δύο κύρια αμφιθέατρα: το Auditori Petit, το οποίο βρίσκεται στην αριστερή πλευρά της εισόδου και είναι σχεδιασμένο για μικρότερες παραστάσεις και συναυλίες, και το Auditori Gran, που είναι μεγαλύτερο και βρίσκεται στο άλλο άκρο του πάρκου και προσφέρει χώρο για περισσότερους θεατές, φιλοξενώντας μεγάλης κλίμακας εκδηλώσεις.

Ο χώρος μεταξύ των δύο αμφιθεάτρων στο Πάρκο dels Auditoris περιλαμβάνει μια σειρά από αμμόλοφους, οι οποίοι συνδυάζουν χώρους πρασίνου με τσιμεντένια πλακάκια σε σχήμα ημισελήνου, τα οποία έχουν ροζ τόνους. Οι αμμόλοφοι προσθέτουν υψομετρική ποικιλία στο χώρο και λειτουργούν ως φυσικά διαχωριστικά, καθορίζοντας τις διαδρομές και τις ζώνες του πάρκου ενώ τα πλακάκια σε σχήμα ημισελήνου δημιουργούν ένα ενδιαφέρον μοτίβο που ενθαρρύνει την αλληλεπίδραση των επισκεπτών με το χώρο, καθώς παρέχουν σημεία συνάντησης και άνεσης. Αυτή η σχεδιαστική προσέγγιση ενισχύει την αίσθηση του φυσικού τοπίου και δημιουργεί μια ευχάριστη ατμόσφαιρα για τους επισκέπτες.

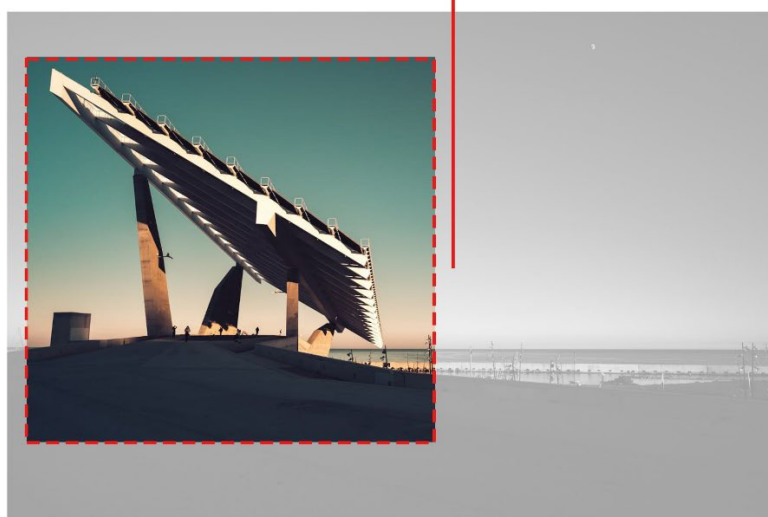
IV) Η Πέργκολα με τα φωτοβολταϊκά

Η Πέργκολα με τα φωτοβολταϊκά, είναι η μεγαλύτερη αστική ηλιακή εγκατάσταση στην Ευρώπη, καλύπτοντας έκταση περίπου 1.700τ.μ. Η ηλιακή πέργκολα έχει σχεδιαστεί για να προσφέρει σκίαση στους επισκέπτες του πάρκου, ενώ παράλληλα παράγει καθαρή ενέργεια, συμβάλλοντας στην ενεργειακή αυτονομία της περιοχής (Εικ.65). Τα φωτοβολταϊκά πάνελ είναι στρατηγικά τοποθετημένα για να αξιοποιούν τη μέγιστη ηλιακή ενέργεια, αλλά καθιστώντας και ιδανικό χώρο για χαλάρωση και ψυχαγωγία καθώς παρέχει θέα στο λιμάνι Forum και την περιοχή κολύμβησης.

Αυτή η εγκατάσταση έχει γίνει σύμβολο της δέσμευσης της Βαρκελώνης για να ηγηθεί στην πράσινη μετάβαση και την αστική βιωσιμότητα. Είναι ένα παράδειγμα του πώς η αρχιτεκτονική μπορεί να συνδυάσει την αισθητική με τη λειτουργικότητα, ενισχύοντας τη βιωσιμότητα σε αστικά περιβάλλοντα.

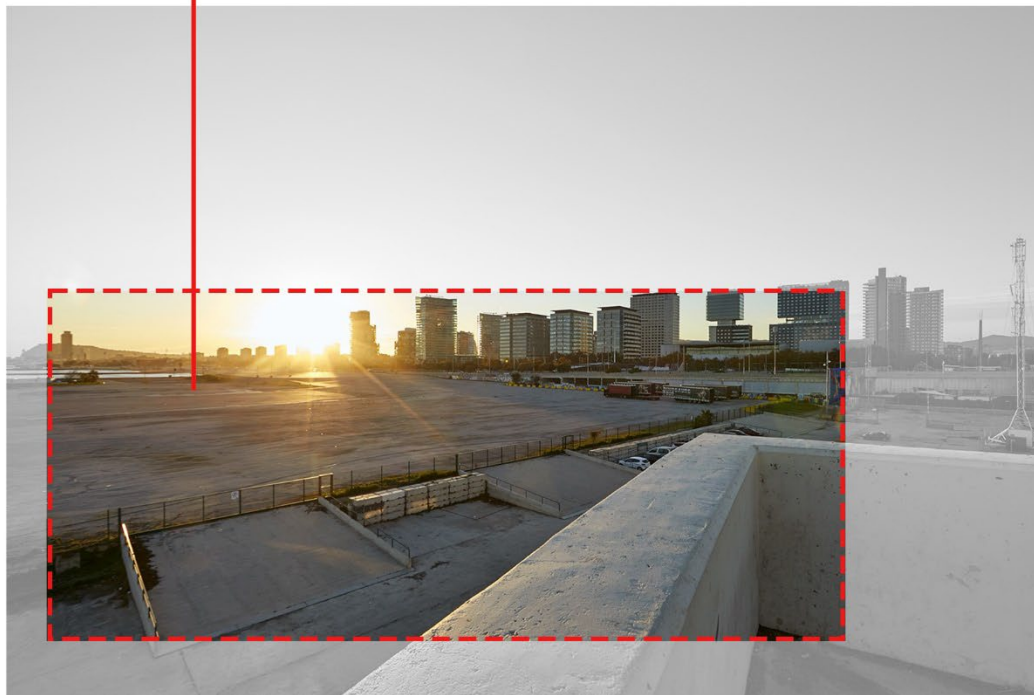


Εικ.65: Χωροθέτηση της πέργκολας στο πάρκο του Forum. Η εγκατάσταση αυτή επιβεβαιώνει τη δέσμευση της Βαρκελώνης προς τη βιωσιμότητα, προωθώντας τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και μειώνοντας το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της πόλης.



V) Πλατφόρμα Μαρίνας

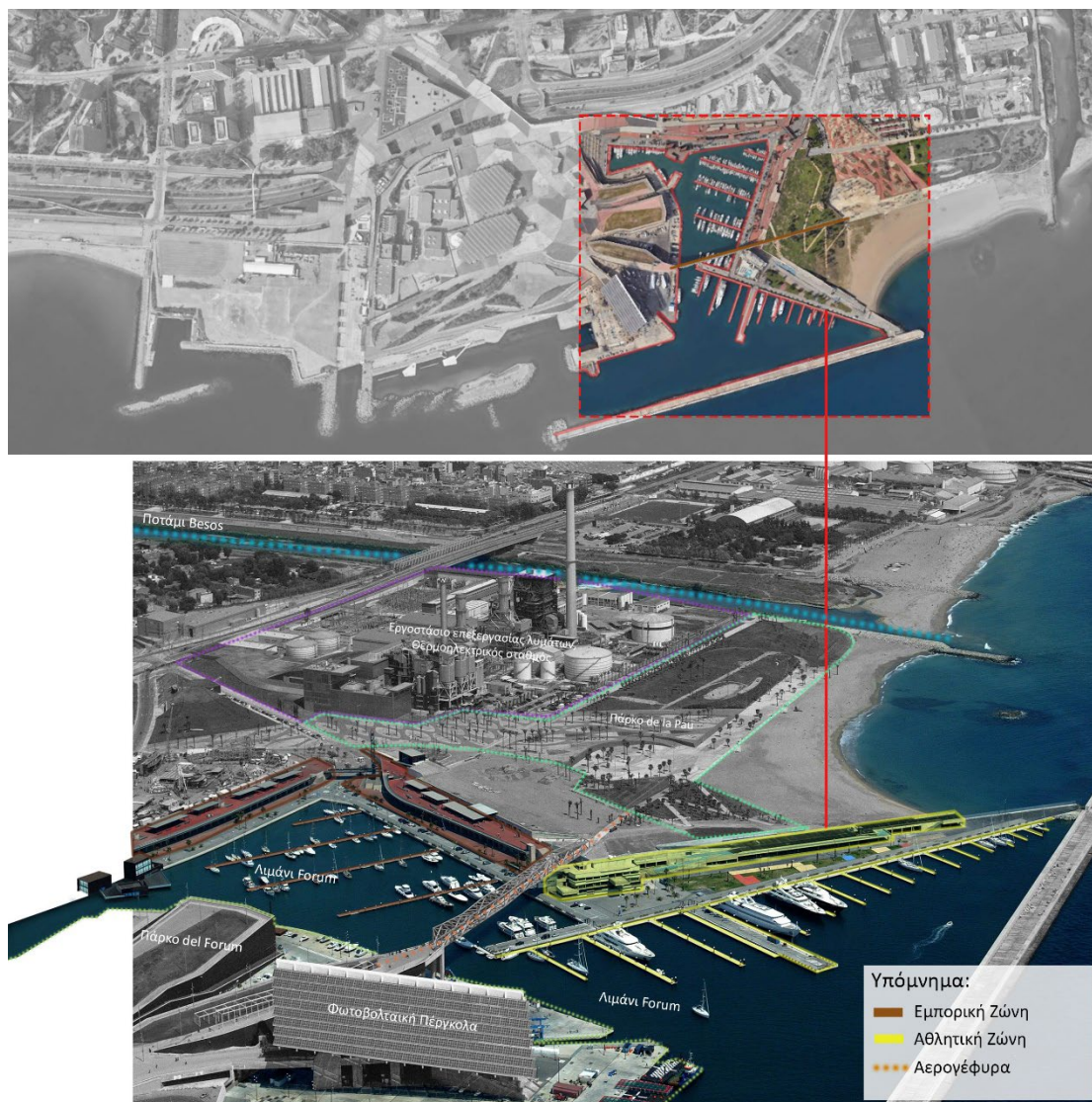
Ο συγκεκριμένος ανοιχτός χώρος, ο οποίος εκτείνεται σε 7,6εκτ. και βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα, προσφέρει άμεση πρόσβαση από την οδική αρτηρία Ronda Litoral και είναι εσωτερικά συνδεδεμένος με το Πάρκο dels Auditoris (Εικ.66). Αυτός ο χώρος είναι ιδανικός για την οργάνωση διαφόρων πολιτιστικών εκδηλώσεων, όπως συναυλίες και παραστάσεις, προσελκύοντας μεγάλο αριθμό επισκεπτών. Η εσωτερική σύνδεση με το Πάρκο dels Auditoris επιτρέπει τη συνδιοργάνωση εκδηλώσεων και την εκμετάλλευση των υποδομών και των υπηρεσιών του, επεκτείνοντας τις δυνατότητες των εκδηλώσεων.



Εικ.66: Χωροθέτηση της πλατφόρμας της μαρίνας στο πάρκο του Forum.

6.1.2 Το λιμάνι Forum

Το λιμάνι του Forum στη Βαρκελώνη, είναι ένας σύγχρονος πολυχρηστικός χώρος που σχεδιάστηκε στο πλαίσιο του Forum 2004, με σκοπό να αναδείξει τη θαλάσσια πολιτιστική κληρονομιά της περιοχής και να ενισχύσει τον τουρισμό και την αναψυχή. Καταλαμβάνει μια έκταση περίπου 17εκτ. και χωρίζεται σε 2 διαφορετικές ζώνες που εξυπηρετούν τις ανάγκες του κοινού (Εικ.67).



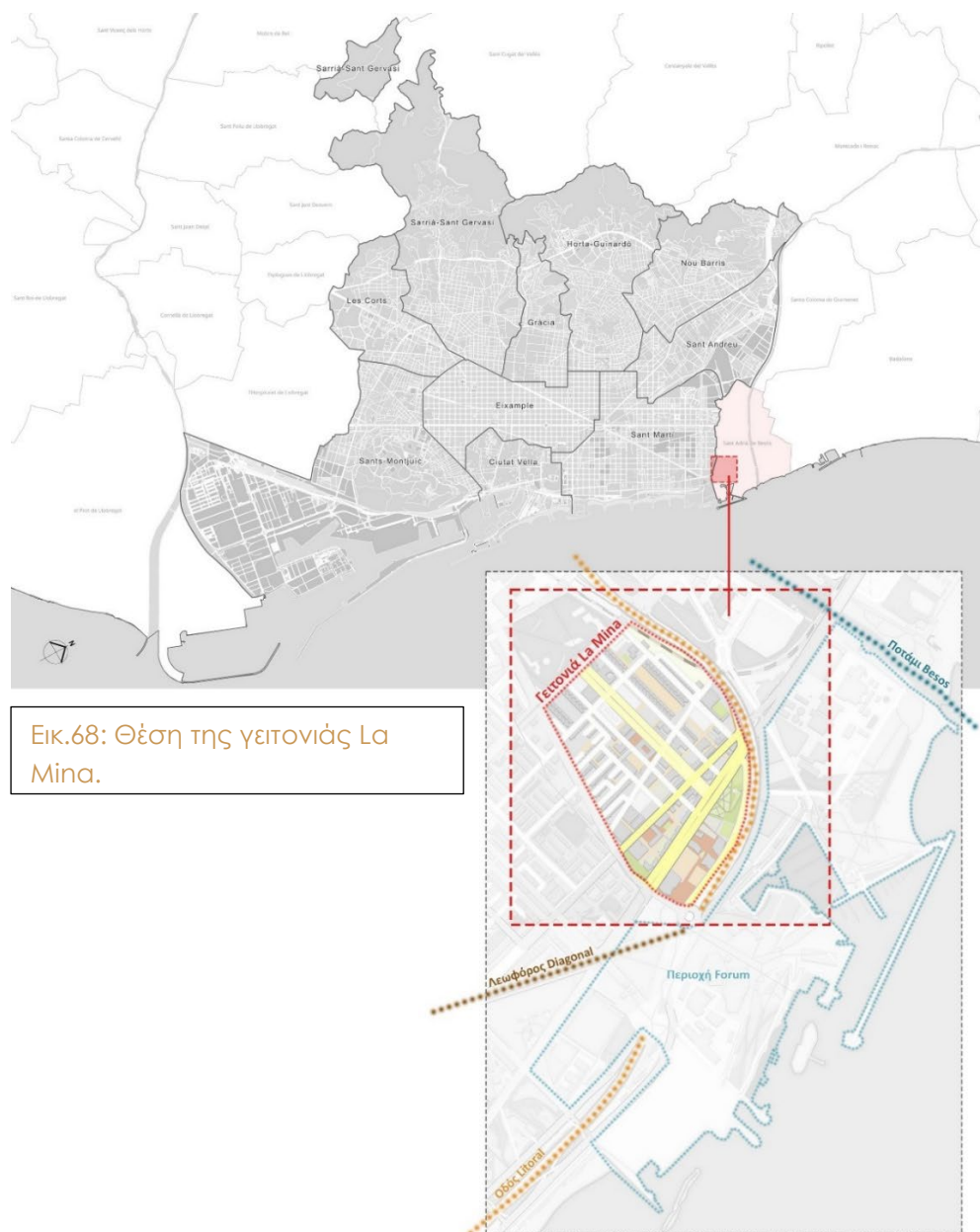
Εικ.67: Χωροθέτηση και αεροφωτογραφία του λιμανιού του Forum, όπου απεικονίζεται η εμπορική και αθλητική του ζώνη.

Η Εμπορική Ζώνη, περιλαμβάνει μαρίνες για γιοτ και τουριστικά σκάφη, με εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τουρίστες και επισκέπτες, όπως εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια και καφέ. Η ζώνη αυτή έχει στόχο την τουριστική και εμπορική ανάπτυξη της περιοχής. Ενώ η Αθλητική Ζώνη, προορίζεται για θαλάσσια αθλήματα, με εγκαταστάσεις για ιστιοπλοΐα, καγιάκ, κωπηλασία και άλλες αθλητικές δραστηριότητες. Εδώ υπάρχουν χώροι αποθήκευσης εξοπλισμού και ειδικές υποδομές για την εκπαίδευση και την άθληση.

Σημαντικό στοιχείο του λιμανιού είναι η αερογέφυρα, η οποία ξεκινά από το Πάρκο του Forum και καταλήγει στη μαρίνα του λιμανιού. Σχεδιασμένη από τον αρχιτέκτονα Josep Lluís Mateo, η γέφυρα προσφέρει μια ασφαλή διαδρομή για πεζούς και μικρά οχήματα, διευκολύνοντας την πρόσβαση από το πάρκο προς τις λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά και ως προς το πάρκο de la Pau, το οποίο πλαισιώνει το λιμάνι.

6.1.3 Η Ανάπλαση της περιοχής La Mina

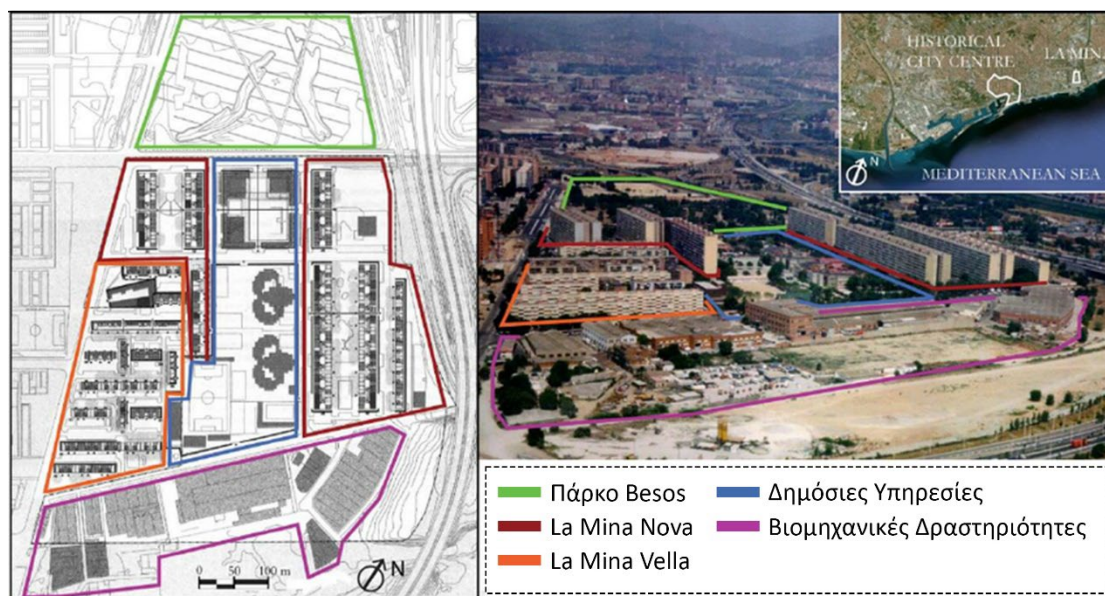
Η La Mina είναι μια γειτονιά, 18εκ., που δημιουργήθηκε τη δεκαετία του 1960 σε μια τότε περιφερειακή περιοχή της Βαρκελώνης (Sant Adrià de Besòs ⁴³), περιτριγυρισμένη από μικρής κλίμακας βιομηχανικές δραστηριότητες. Το 1961 εγκρίθηκε σχέδιο απομάκρυνσης των παραγκουπόλεων από τη Βαρκελώνη και το 1967, υπό την ηγεσία του δημάρχου Porcioles, ξεκίνησε η κατασκευή της La Mina, με στόχο τη στέγαση 10.000 κατοίκων (Εικ.68). (Sebastià Jornet i Forner, 2000)



Εικ.68: Θέση της γειτονιάς La Mina.

⁴³ Ιστορικά, η περιοχή του Sant Adrià de Besòs ήταν αγροτική, με καλλιέργειες που υποστηρίζονταν από τις υδάτινες πηγές, εξού και το όνομα "La Mina". Ωστόσο, η βιομηχανική ανάπτυξη της δεκαετίας του 1920 και το μεγάλο κύμα μετανάστευσης που ακολούθησε τον Ισπανικό Εμφύλιο οδήγησαν στη δημιουργία παραγκουπόλεων, με αποκορύφωμα το Camp de la Bota.

Η La Mina σχεδιάστηκε, ως μια γειτονιά, όπου τα κτίρια διατάσσονταν σε ένα σύνθετο δίκτυο δημόσιων χώρων, έκτασης 65.000τ.μ.. Η La Mina χωριζόταν σε δύο μέρη λόγω των διαφορών στην πυκνότητα πληθυσμού και την τυπολογία κτιρίων και δημόσιων χώρων: τη La Mina Vella, με πενταώροφα κτίρια, μικρές πλατείες και κήπους, και τη La Mina Nova, όπου κυριαρχούσαν μακρόστενα δωδεκαώροφα κτίρια με πολύ υψηλή πυκνότητα πληθυσμού (περίπου 7.000 άτομα, ζούσαν σε 6 συγκροτήματα), ανάμεσα στα οποία υπήρχαν ευρείες λεωφόροι (Εικ.69). (Calderon, 2013)

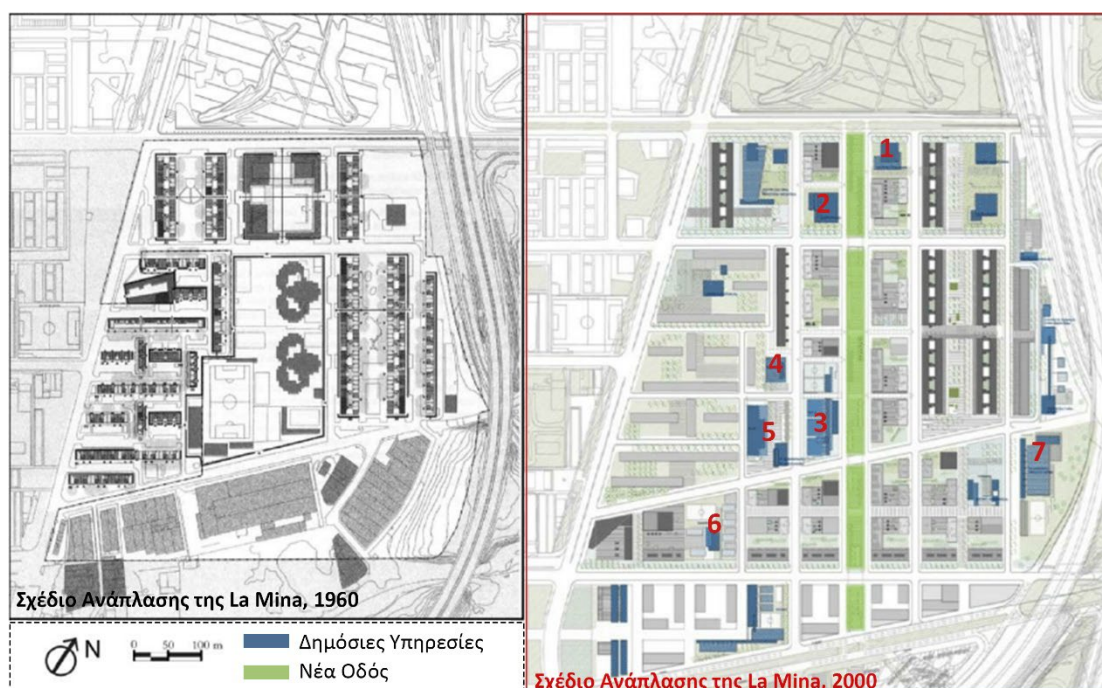


Εικ.69: Μορφολογία και χρήση γης των διαφορετικών περιοχών της La Mina, 1960.

Λίγο μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της, το 1972, η γειτονιά άρχισε να υποβαθμίζεται φυσικά και κοινωνικά, καθώς ενώ το αρχικό σχέδιο περιλάμβανε εκπαιδευτικά κέντρα, κοινωνικές και υγειονομικές δομές, στην πράξη ολοκληρώθηκαν μόνο οι κατοικίες, χωρίς τις απαραίτητες υποδομές. Υψηλά επίπεδα βανδαλισμού και ρύπανσης, σε συνδυασμό με την ανεπαρκή συντήρηση από τις δημόσιες αρχές, την παρουσία εμπόρων και χρηστών ναρκωτικών σε κάποιους δημόσιους χώρους, καθώς και την υψηλή πυκνότητα πληθυσμού, ιδίως στην περιοχή της La Mina Nova, περιόρισαν τους διαθέσιμους χώρους για κοινωνικές δραστηριότητες και δημιούργησαν μια γενική ατμόσφαιρα παρακμής, παρανομίας και κοινωνικών συγκρούσεων, που θεωρήθηκαν ως το κύριο πρόβλημα της La Mina. Παρά το γεγονός ότι τα περισσότερα κοινωνικά προβλήματα εντοπίζονταν στους δημόσιους χώρους της La Mina Nova και του Πάρκου Besos, στιγματίστηκε η συνοικία συνολικά ως μία από τις πιο υποβαθμισμένες γειτονιές της Βαρκελώνης. (Sebastià Jornet i Forner, 2000)

Στα τέλη της δεκαετίας του 1990, η επίλυση των προβλημάτων της γειτονιάς La Mina έγινε ύψιστη προτεραιότητα στην πολιτική ατζέντα της Βαρκελώνης. Τα σημαντικά αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν με την αστική αναδιαμόρφωση της παράκτιας ζώνης της πόλης κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, ενθάρρυναν την συνέχιση της ανανέωσης των βιομηχανικών και εργατικών περιοχών που βρίσκονται κατά μήκος της ακτογραμμής, φτάνοντας σύντομα στην περιοχή της La Mina. Αυτό παρείχε ισχυρή πολιτική και οικονομική υποστήριξη, η οποία οδήγησε στη δημιουργία ενός δεκαετούς σχεδίου αστικής ανανέωσης, με στόχο τη βελτίωση τόσο των φυσικών όσο και των κοινωνικών προβλημάτων της La Mina: Το Σχέδιο Μετασχηματισμού για τη La Mina. (Calderon, 2013)

Το Σχέδιο Αναγέννησης της La Mina ξεκίνησε το 2000 με στόχο να αναζωογονήσει τη γειτονιά όχι μόνο πολεοδομικά αλλά και κοινωνικά. Συνδύασε δράσεις αναβάθμισης των υποδομών με κοινωνικά προγράμματα⁴⁴, και οι κάτοικοι είχαν την ευκαιρία να συμμετάσχουν ενεργά μέσα από εργαστήρια και δημόσιες συνεδρίες, διαμορφώνοντας το μέλλον της περιοχής τους⁴⁵. (Andreu Ulied, 2019)



Εικ.70: Αστική δομή της La Mina πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την τελική ανάπλαση.

1.Αστυνομικός Σταθμός, 2.Βιβλιοθήκη, 3.Δημοτικό Σχολείο, 4.Κέντρο Υγείας, 5.Λύκειο, 6.Εκκλησία, 7.Αθλητικό Κέντρο

⁴⁴ Ι) Εκτεταμένα κοινωνικά προγράμματα για την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, όπως: α) Εκπαιδευτικά προγράμματα για νέους και ενήλικες, β) Υποστήριξη ανέργων μέσω επαγγελματικής κατάρτισης και ενίσχυση της τοπικής απασχόλησης. Γ) Συμβουλευτικές υπηρεσίες για οικογένειες και ευπαθείς ομάδες και ΙΙ) Προγράμματα πρόληψης και μείωσης της εγκληματικότητας με τη συνεργασία τοπικών αρχών και αστυνομίας.

⁴⁵ Αυτή η συμμετοχική διαδικασία είχε ως στόχο να ενισχύσει το αίσθημα της κοινότητας και της ευθύνης, δίνοντας στους κατοίκους τον έλεγχο της αναγέννησης της περιοχής τους.

Η ανάπλαση της περιοχής περιλάμβανε την κατεδάφιση κτιρίων σε μια έκταση περίπου 10εκτ. γης (τα μισά από τα οποία περιλάμβαναν δημόσιες εγκαταστάσεις και δημόσιους χώρους, ενώ τα υπόλοιπα μικρές βιομηχανικές δραστηριότητες) και τη δημιουργία ενός νέου αστικού περιβάλλοντος. Αυτό περιλάμβανε: α) μία λεωφόρο (rambla) με δενδροστοιχίες στη μέση⁴⁶ που διέσχιζε τη γειτονιά, β) νέες κατοικίες (1.145 νέα διαμερίσματα, 733 εκ των οποίων για την ελεύθερη αγορά και τα υπόλοιπα για κοινωνική στέγαση) με εμπορικά καταστήματα στο ισόγειο, καθώς και γ) δημόσιες εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκη, δημοτικό σχολείο και αστυνομικό τμήμα κοντά στην κεντρική οδό (Rambla), καθώς και λύκειο, εκκλησία και αθλητικό κέντρο) που εξυπηρετούσαν τόσο τους κατοίκους όσο και τους επισκέπτες (Εικ.70). (Andreu Ulled, 2019)

Στις λεωφόρους ανάμεσα στα κτίρια της La Mina Nova, (όπου ζούσαν περισσότερα από 1.000 παιδιά κάτω των 14 ετών), δημιουργήθηκαν τρεις μικρές παιδικές χαρές. Επιπλέον, έγιναν βελτιώσεις στους υπάρχοντες δρόμους και πεζοδρόμια και εγκαταστάθηκαν 9 μικρές παιδικές χαρές στη La Mina Vella και το Πάρκο Besos.

Τέλος, η γραμμική μορφή της νέας λεωφόρου (rambla) παρείχε χώρο για την κατασκευή νέων δρόμων και μιας νέας γραμμής τραμ, επιτρέποντας τη σύνδεση της La Mina με τα περιφερειακά έργα και τη μελλοντική επέκταση της οδού προς την ακτή, περνώντας από το υπό σχεδιασμό Πανεπιστήμιο (Campus Diagonal-Besos) και φτάνοντας στο λιμάνι του Forum. (Calderon, 2013)

Η αναβάθμιση του περιβάλλοντος στη La Mina έχει βελτιώσει την προσβασιμότητα και την αισθητική της περιοχής, ωστόσο δεν έχει οδηγήσει στην κοινωνική ανανέωση που περίμεναν οι κάτοικοι, ιδιαίτερα στη La Mina Nova. Αν και η λεωφόρος (rambla) και άλλες υποδομές ολοκληρώθηκαν το 2008, οι κάτοικοι επισημαίνουν ότι τα κοινωνικά προβλήματα παραμένουν άλυτα. Δύο βασικοί λόγοι για αυτό είναι η αργή διαδικασία κατοίκησης των νέων διαμερισμάτων και οι καθυστερήσεις στην ανέγερση του Πανεπιστημίου (Campus Diagonal-Besos). Επίσης, οι νέες υποδομές, όπως η λεωφόρος, δεν χρησιμοποιούνται πλήρως από τους κατοίκους, επειδή δε σχεδιάστηκαν με βάση τις πραγματικές ανάγκες της κοινότητας, όπως χώρους για παιδιά ή για κοινωνικές συγκεντρώσεις. Ως αποτέλεσμα, το νέο περιβάλλον παραμένει απομονωμένο και η δημόσια ζωή είναι περιορισμένη. (Calderon, 2013)

⁴⁶ Με συνολικό πλάτος 40μ. και μια δεντροφυτεμένη προκυμαία πλάτους 14μ. στη μέση, η νέα οδός (rambla) θεωρήθηκε η πιο σημαντική παρέμβαση του Σχεδίου Μετασχηματισμού της La Mina και σχεδιάστηκε ως το νέο κέντρο της La Mina. Ένας χώρος που θα διευκόλυνε τη μεγάλη και συγκρουόμενη χρήση των υπάρχοντων δημόσιων χώρων, μετατρέποντας τον σε ένα ζωντανό μέρος για κοινωνικές σχέσεις και δραστηριότητες, όπου τόσο οι υπάρχοντες όσο και οι νέοι κάτοικοι και χρήστες θα μπορούσαν να συναντηθούν και να αναζωογονήσουν τη κοινωνική ζωή της γειτονιάς.

6.2 Αναπλάσεις που ακολούθησαν μετά το πέρας του Forum 2004

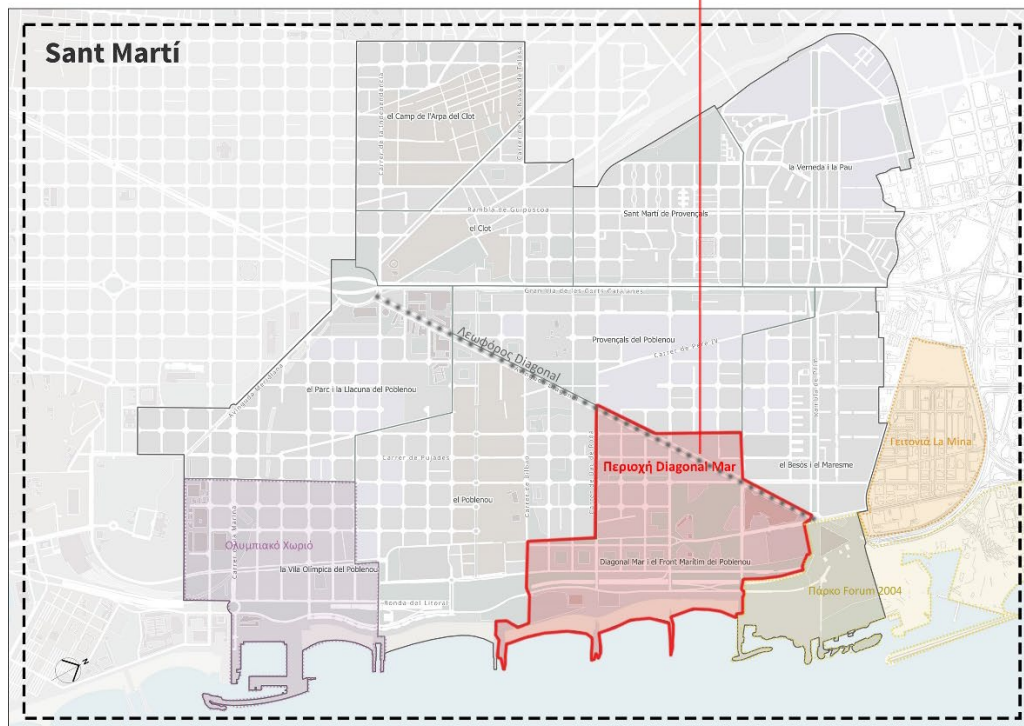
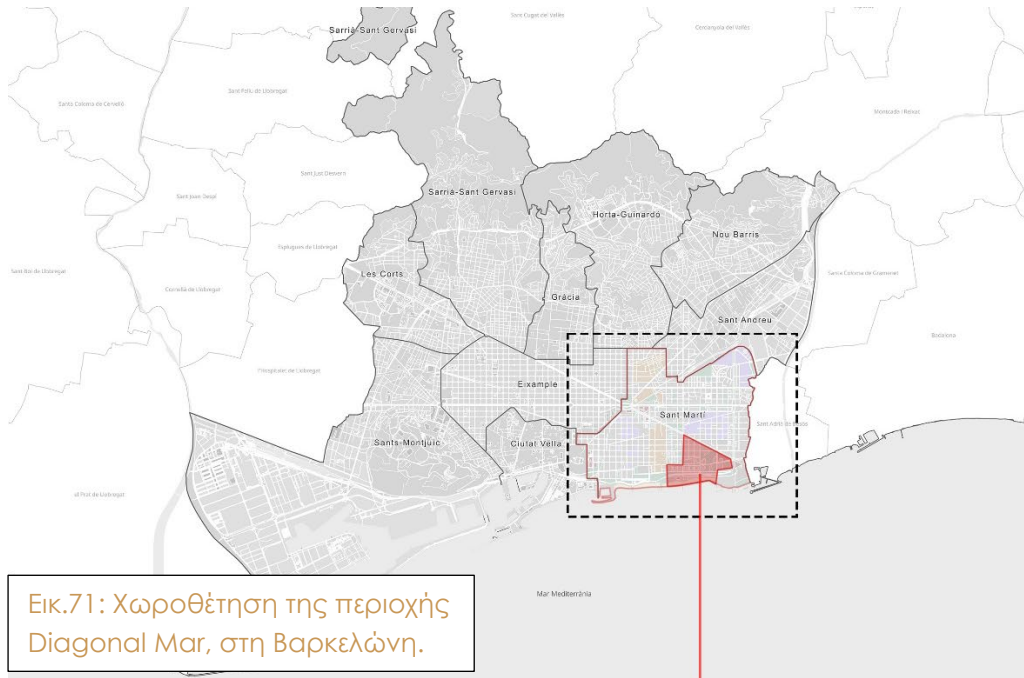
Μετά το Forum του 2004, η πόλη της Βαρκελώνης προχώρησε σε δύο σημαντικά προγράμματα ανάπλασης του παράκτιου μετώπου: το Diagonal Mar και το 22@ (Pobleu). Αυτά τα έργα, παρά το γεγονός ότι αφορούν κοντινές περιοχές, διαφέρουν σημαντικά ως προς την προσέγγιση και τον αντίκτυπό τους, επηρεάζοντας το παράκτιο μέτωπο με διαφορετικούς τρόπους – άμεσα και έμμεσα.

6.2.1 Diagonal Mar, 2000 – 2010

Η ανάπλαση της περιοχής του Diagonal Mar, η οποία ξεκίνησε γύρω από το 2000 και ολοκληρώθηκε σταδιακά μέχρι το 2010, είχε άμεσο αντίκτυπο στο παράκτιο μέτωπο της Βαρκελώνης (Εικ.71). Η περιοχή, που ήταν αρχικά μια υποβαθμισμένη βιομηχανική ζώνη, μετατράπηκε σε μια σύγχρονη αστική γειτονιά, συνδυάζοντας κατοικίες, εμπορικούς χώρους, γραφεία και δημόσιους χώρους. Ένα από τα πιο σημαντικά έργα που πραγματοποιήθηκαν ήταν η δημιουργία του πάρκου Diagonal Mar⁴⁷, ενός μεγάλου δημόσιου πάρκου που συνδέει τη νέα αστική περιοχή με την παραλία, βελτιώνοντας τη δημόσια προσβασιμότητα στη θάλασσα. Παράλληλα, κατασκευάστηκαν νέες κατοικίες και εμπορικά κέντρα, όπως το Diagonal Mar Shopping Centre⁴⁸, ενισχύοντας την περιοχή ως τουριστικό και εμπορικό πόλο (Εικ.72). Η βελτίωση των δημόσιων υποδομών, των πεζοδρομίων και των ποδηλατοδρόμων, καθώς και η δημιουργία νέων χώρων αναψυχής, είχε άμεσο αντίκτυπο στο παράκτιο μέτωπο, καθιστώντας την περιοχή πιο προσβάσιμη και φιλική στους κατοίκους και επισκέπτες, ενώ παράλληλα ενίσχυσε τη σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα. (Casellas A. , 2009)

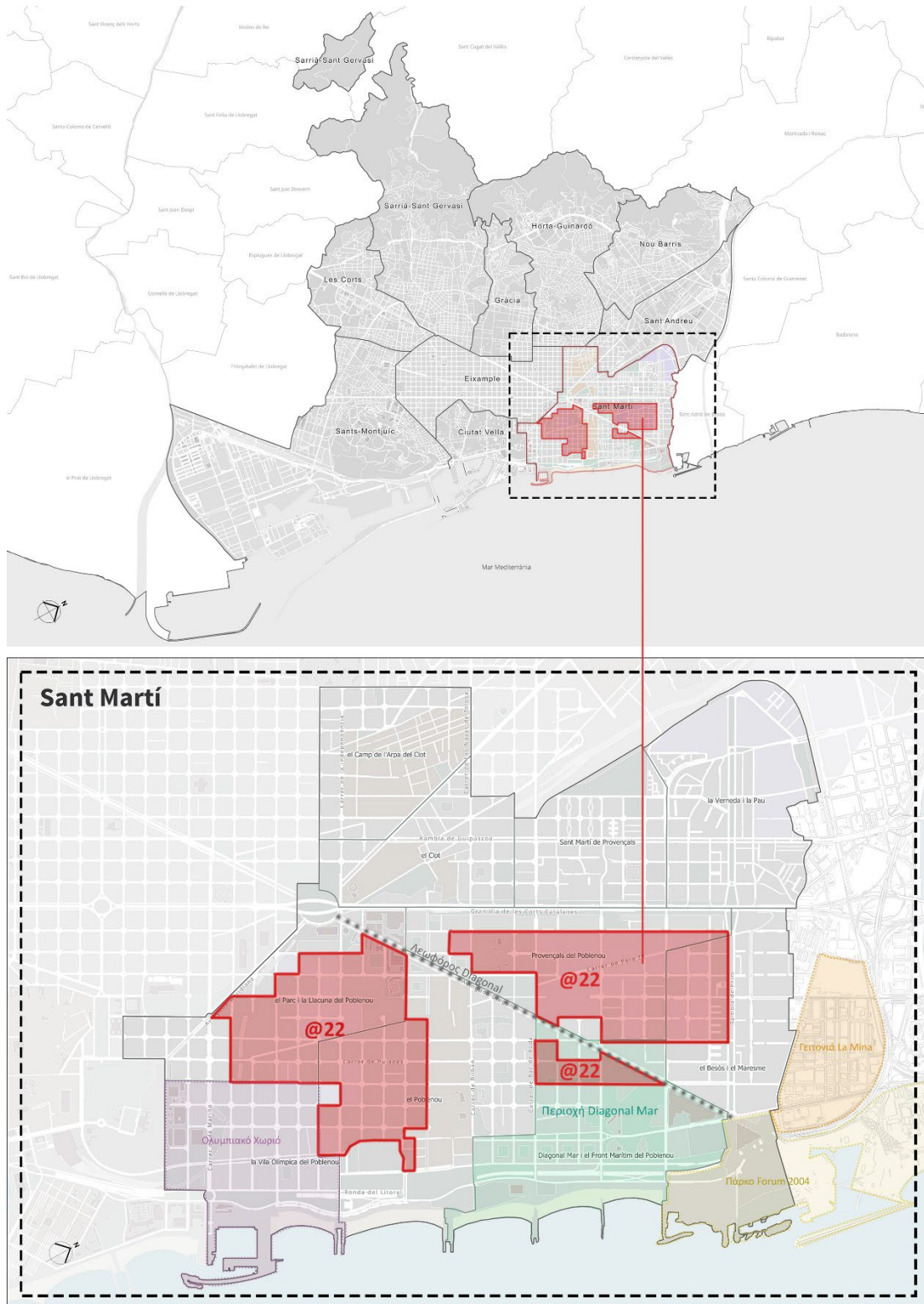
⁴⁷ Το Πάρκο Diagonal Mar αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους και πιο εμβληματικούς δημόσιους χώρους της Βαρκελώνης, με έκταση περίπου 14εκ., σχεδιασμένο από τους αρχιτέκτονες Enric Miralles και Benedetta Tagliabue. Δημιουργήθηκε μεταξύ 1999 και 2002, στο πλαίσιο της ανάπλασης της περιοχής Diagonal Mar, που μετέτρεψε μια βιομηχανική ζώνη σε έναν πολυλειτουργικό, σύγχρονο αστικό χώρο. Το πάρκο συνδυάζει αρχιτεκτονική, οικολογία και κοινωνική προσβασιμότητα, αποτελώντας χαρακτηριστικό παράδειγμα βιώσιμου σχεδιασμού.

⁴⁸ Το εμπορικό κέντρο συνδέεται άμεσα με άλλα μεγάλα έργα της περιοχής, όπως το Πάρκο Diagonal Mar, δημιουργώντας έναν ολοκληρωμένο προορισμό που ενώνει την αστική ζωή με την παραλία. Αυτή η ενσωμάτωση αναδεικνύει τη δυναμική της περιοχής ως σημείο συνάντησης εμπορίου, αναψυχής και πολιτισμού.



Εικ.72: Απεικόνιση των βασικών λειτουργιών που διαμορφώνουν τη σύγχρονη πολεοδομική ταυτότητα της περιοχής Diagonal Mar, συνδυάζοντας οικιστικά, εμπορικά, και πολιτιστικά στοιχεία.

7.2.2 22@



Εικ.73: Η βιομηχανική περιοχή, που εστιάζει το πρόγραμμα ανάπτυξης @22.

Αντίθετα, το πρόγραμμα 22@, που ξεκίνησε το 2000 και είναι ακόμα σε εξέλιξη, είχε έμμεσο αντίκτυπο στο παράκτιο μέτωπο. Αν και η περιοχή του Poblenou, που αποτελεί την καρδιά του προγράμματος, βρίσκεται κοντά στη θάλασσα, η εστίαση του 22@ ήταν περισσότερο στην αναζωογόνηση μιας παλιάς βιομηχανικής περιοχής και τη μετατροπή της σε έναν κέντρο τεχνολογίας, καινοτομίας και επιχειρηματικότητας (Εικ.73). Το 22@ αφορά τη δημιουργία ενός τεχνολογικού πάρκου που προσελκύει εταιρείες και startups⁴⁹ στον τομέα της πληροφορικής και της έρευνας. Η αναβάθμιση της περιοχής περιλαμβάνει την κατασκευή νέων κατοικιών και εμπορικών χώρων, την αναβάθμιση των υποδομών και τη δημιουργία νέων δημόσιων χώρων, όπως πάρκα και πλατείες, αλλά η άμεση επίδραση του έργου στο παράκτιο μέτωπο είναι μικρότερη σε σύγκριση με το Diagonal Mar. Παρόλο που το 22@ συνεισφέρει στη συνολική αναβάθμιση της παράκτιας ζώνης και στη βελτίωση της προσβασιμότητας σε περιοχές κοντά στη θάλασσα, ο κύριος στόχος του είναι η ενίσχυση του επιχειρηματικού και τεχνολογικού τομέα της Βαρκελώνης και όχι άμεσα η αναγέννηση του παράκτιου μετώπου. (Marc Martí-Costa, 2012)

⁴⁹ Ο όρος "startups" αναφέρεται σε νέες επιχειρήσεις, συνήθως μικρού μεγέθους, που βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης και εστιάζουν στην καινοτομία και την ταχεία ανάπτυξη. Οι startups συχνά επικεντρώνονται σε καινοτόμα προϊόντα ή υπηρεσίες, πολλές φορές χρησιμοποιώντας την τεχνολογία για να επιφέρουν αλλαγές ή βελτιώσεις στους τομείς που δραστηριοποιούνται.

7. Συμπεράσματα

7. Συμπεράσματα

Βασισμένοι στα ερευνητικά ερωτήματα που τέθηκαν στην αρχή της μελέτης, τα οποία αφορούν το ιστορικό και κοινωνικο-πολιτικό πλαίσιο της Βαρκελώνης, τις διαφοροποιήσεις στον αστικό σχεδιασμό πριν και μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992, την κοινωνική προσβασιμότητα στους παράκτιους χώρους, τις αντιδράσεις των κατοίκων και τη δυνατότητα μεταφοράς του παραδείγματος της Βαρκελώνης σε άλλες πόλεις, καταλήξαμε στα εξής συμπεράσματα:

Η Βαρκελώνη πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 βρισκόταν σε ένα κρίσιμο ιστορικό και κοινωνικοπολιτικό σταυροδρόμι, το οποίο την έκανε ιδανικό παράδειγμα για την εξέλιξη των επεμβάσεων στην παράκτια ζώνη της. Μετά από δεκαετίες πολιτικής καταπίεσης και κοινωνικής αναταραχής υπό το καθεστώς του Φράνκο, η πόλη αναζητούσε μια νέα ταυτότητα. Η παράκτια περιοχή, μέχρι τότε βιομηχανική και υποβαθμισμένη, ήταν ένας χώρος μεγάλων δυνατοτήτων για αναγέννηση. Η στρατηγική αναδιαμόρφωσή της δεν είχε μόνο οικονομικούς και τουριστικούς στόχους, αλλά και την επιθυμία της πόλης να ενισχύσει την πολιτιστική της κληρονομιά και να αναδειχθεί σε διεθνές πολιτιστικό και οικονομικό κέντρο. Έτσι, η πόλη κατέστη ιδανικό πεδίο για την παρακολούθηση και εφαρμογή στρατηγικών παράκτιας αναδιάρθρωσης που περιλάμβαναν τη μετατροπή υποβαθμισμένων περιοχών σε χώρους αναψυχής και τουρισμού, ενώ παράλληλα διατηρούσαν τη σύνδεση με την τοπική ταυτότητα.

Η παράκτια διαμόρφωση και οι προσεγγίσεις του αστικού σχεδιασμού στη Βαρκελώνη πριν και μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες διαφοροποιήθηκαν ριζικά. Πριν από το 1992, η περιοχή χρησιμοποιούνταν κυρίως για βιομηχανικούς σκοπούς, με περιορισμένη πρόσβαση στο κοινό και σχεδόν καμία ανάπτυξη δημόσιων χώρων. Ο αστικός σχεδιασμός ήταν συνδεδεμένος με τις ανάγκες της βιομηχανίας και της λιμενικής δραστηριότητας, και η παράκτια περιοχή ήταν αποκομμένη από την πόλη. Μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ο σχεδιασμός επικεντρώθηκε στην ανάδειξη των παράκτιων περιοχών ως σύγχρονους χώρους αναψυχής και τουρισμού, με την ανάπτυξη νέων παραλιών, πάρκων, πολιτιστικών και αθλητικών εγκαταστάσεων, καθιστώντας την πόλη πιο φιλική και προσβάσιμη στους κατοίκους και τους επισκέπτες. Η στρατηγική αυτή έφερε έναν εκσυγχρονισμό του αστικού τοπίου, ενώ παράλληλα ενίσχυσε τη διεθνή εικόνα της Βαρκελώνης.

Όσον αφορά την προσβασιμότητα των παράκτιων χώρων, υπήρξε μια θετική πρόοδος, αλλά και κάποιες ανισότητες. Αν και οι νέοι δημόσιοι χώροι έγιναν πιο προσβάσιμοι για τους κατοίκους, η ανάπτυξη του τουρισμού και των πολυτελών υπηρεσιών στην παράκτια ζώνη έχει δημιουργήσει περιοχές που περισσότερο εξυπηρετούν τουρίστες και επισκέπτες υψηλού εισοδήματος. Η ανάπτυξη πολυτελών ξενοδοχείων, καταστημάτων και εστιατορίων έχει αναδείξει τη Βαρκελώνη ως τουριστικό προορισμό, ενώ οι πιο ευάλωτες κοινωνικές ομάδες,

οι οποίες ζούσαν σε παρακείμενες περιοχές, αντιμετώπισαν την εκτόπιση και την αύξηση των τιμών της γης.

Η υποδοχή των αλλαγών στην παράκτια ζώνη της Βαρκελώνης ήταν μικτή και αντικρουόμενη. Από τη μια, οι αναπλάσεις που πραγματοποιήθηκαν ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, καθώς και οι μετέπειτα αναπτύξεις που περιλάμβαναν τη δημιουργία νέων παραλιών, πάρκων και εμπορικών ζωνών, έγιναν γενικά αποδεκτές για τα θετικά τους αποτελέσματα. Οι αλλαγές συνέβαλαν στη βελτίωση της αστικής εικόνας της πόλης και προσέφεραν νέες ευκαιρίες στον τουρισμό και την οικονομία, ενώ η δημιουργία του 22@ έφερε νέες θέσεις εργασίας στον τομέα της τεχνολογίας και της καινοτομίας. Πολλοί κάτοικοι είδαν την αναβάθμιση της παράκτιας ζώνης ως μια βελτίωση της ποιότητας ζωής τους, με την ανάπτυξη των δημόσιων χώρων και τη βελτίωση της προσβασιμότητας. Ωστόσο, από την άλλη πλευρά, υπήρξαν αντιδράσεις, ειδικά από τους κατοίκους της La Barceloneta και άλλων εργατικών γειτονιών, οι οποίοι ανησυχούσαν για την εκτόπιση λόγω των αυξημένων τιμών ακινήτων και των ενοικίων.

Γενικότερα, το παράδειγμα της Βαρκελώνης ξεχωρίζει σε σχέση με άλλες πόλεις που φιλοξένησαν τους Ολυμπιακούς Αγώνες, καθώς η στρατηγική αναβάθμισης που ακολούθησε εστίασε όχι μόνο στη δημιουργία αθλητικών υποδομών, αλλά και στην αναγέννηση της παράκτιας ζώνης, μετατρέποντάς τη σε δημόσιους χώρους αναψυχής, παραλίες και πολιτιστικά κέντρα, ενισχύοντας έτσι τη σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα και προσφέροντας στους πολίτες μόνιμους χώρους αναψυχής και κοινωνικής δραστηριότητας. Οι κατασκευές που έγιναν για τους Αγώνες σχεδιάστηκαν έτσι ώστε να εξυπηρετούν και τους κατοίκους της πόλης μακροπρόθεσμα, και όχι μόνο για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Η αναβάθμιση αυτή συνδυάστηκε με την ενίσχυση του τουριστικού τομέα και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, επιτυγχάνοντας μια ισχυρή κοινωνική και οικονομική αναδιαμόρφωση. Αυτό το μοντέλο αναβάθμισης, που συνδυάζει την αστική αναγέννηση με τη δημιουργία ευκαιριών για την τοπική κοινωνία και την προστασία του περιβάλλοντος, μπορεί να εφαρμοστεί και σε άλλες παράκτιες πόλεις, προσαρμοσμένο στις ιδιαίτερες ανάγκες τους.

8. Βιβλιογραφία

Ξένη Βιβλιογραφία:

- (χ.χ.). Ανάκτηση από <https://www.idescat.cat/indicadors/?id=aec&n=15223&lang=en>
- (BIE), B. I. (χ.χ.). Ανάκτηση από Expo 1929 Barcelona: <https://www.bie-paris.org/site/en/1929-barcelona>
- Ajuntament de Barcelona. (2018). *The free port and Barcelona's factory: The ages of the Zona Franca*. Ajuntament de Barcelona. Ανάκτηση από <https://www.barcelona.cat/museuhistoria/sites/default/files/zonafrancaang.pdf>
- Andreu Ulled, O. B. (2019, 03 29). *RELOCAL*. Ανάκτηση από Transformation Plan for La Mina Neighbourhood in Barcelona Metropolitan Region Spain: https://relocal.eu/wp-content/uploads/2019/05/09_ES-Case-3_La-Mina-Neighbourhood-Plan_Final.pdf
- Bianchini, R. (χ.χ.). *inexhibit*. Ανάκτηση από Museu Blau, Barcelona: <https://www.inexhibit.com/mymuseum/museu-blau-barcelona-herzog-de-meuron/>
- Breen, A. R. (1996). *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*. McGraw-Hill Professional.
- Busquets, J. (2006). *Barcelona: The Urban Evolution of a Compact City*. Actar Distribution.
- Calderon, C. C. (2013). Ανάκτηση από Social Processes in the Production of Public Spaces: Structuring Forces and Actors in the Renewal of a Deprived Neighbourhood in Barcelona.: file:///C:/Users/user/Downloads/Social_Processes_in_the_Production_of_Pu.pdf
- Camerin, F. (2019). Ανάκτηση από <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/40535/From-ribera-plan-diagonal-mar.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
- Casellas, A. (2009, June 23). Barcelona's Urban Landscape: The Historical Making of a Tourist Product. *Journal of Urban History*, σσ. 818-832.
- Casellas, A. (2009). *Barcelona's urban landscape: The making of a tourist product*.
- Casellas, A. P. (2003). *THE BARCELONA MODEL?: AGENTS, POLICIES AND PLANNING*. Ανάκτηση από <https://www.proquest.com/openview/7e9c990d59b4eae92f616baac1bf61c1/1?pq-origsite=gscholar&cbl=18750&diss=y>
- Clusa Joaquimi, M. C. (χ.χ.). *Barcelona's next post-Olympic urban challenge*.. Ανάκτηση από <https://geographyfieldwork.com/pdf/forum2004.pdf>
- Couch, C. (1990). *Urban Renewal: Theory and Practice*. London: Macmillan Education Ltd.
- Couch, C. F. (2003). *Urban Regeneration in Europe*. Blackwell Publishing.
- El Moll de la Fusta: the city looks out to sea*. (χ.χ.). Ανάκτηση από Port de Barcelona: <https://www.portdebarcelona.cat/en/port-vell/history-port-vell>

- futurecapetown. (χ.χ.). *Barcelona, and the journey of urban transformation*. Ανάκτηση από SMATCITIESDIVE:
<https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/barcelona-and-journey-urban-transformation/57461/>
- Garcia, B. (2004). *Cultural Policy and Urban Regeneration in Western European Cities: Lessons from Experience, Prospects for the Future*.
- Gosselin, D. (1974). *Renovation et pratique urbaine, L' Architecture d'aujourd'hui*.
- Guixer, M. O. (2018, 05 02). *PUBLIC SPACE*. Ανάκτηση από <https://www.publicspace.org/works/-/project/b081-passeig-maritim-de-la-barceloneta-2a-fase>
- <https://barcelonaesdeveniments.blogspot.com/>. (2012). 2.3.- *Η κατεδάφιση των τοίχων, το Plan Cerdà και το Eixample*. Ανάκτηση από <https://barcelonaesdeveniments.blogspot.com/>:
https://barcelonaesdeveniments.blogspot.com/2012/06/normal-0-21-microsoftinternetexplorer4_7589.html
- ILLAS, E. (2012). *Thinking Barcelona: Ideologies of a Global City*. Liverpool University Press.
- Ingrosso, C. (2011). *Barcelona: Architecture, City and Society 1975 - 2015*. Skira.
- Jauhiainen, J. (1994, July). *ResearchGate*. Ανάκτηση από Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff:
<file:///C:/Users/user/Desktop/CE95CF81CEB5CF85CEBDCEB7CF84CEB9CEBACEAE/waterfrontredevelopmentandurbanpolicy.pdf>
- Joao Pedro Costa, A. R. (2004, 09 06). MULTIFUNCTIONAL LAND USE IN THE RENEWAL OF HARBOUR AREAS: PATTERNS OF PHYSICAL DISTRIBUTION OF THE URBAN FUNCTIONS. *On the W@terfront*, σ. 41. Ανάκτηση από
<https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/110185/1/521108.pdf>
- Manami Iwamiya, Y. Y. (2011). *Barcelona Waterfront*. Ανάκτηση από
https://courses.washington.edu/gehlstud/gehl-studio/wp-content/themes/gehlstudio/downloads/Autumn2011/A11_BarcelonaWaterfront.pdf (
- Marc Martí-Costa, M. P. (2012, January). The knowledge city against urban creativity? Artists' workshops and urban regeneration in Barcelona. *European Urban and Regional Studies*.
- Marshall, T. (2004). *Transforming Barcelona: The Renewal of a European Metropolis*. Routledge; Illustrated edition.
- Martínez Lapeña-Torres Arquitectos, J. A. (2004). *ARQUITECTURA CATALANA.CAT*. Ανάκτηση από Forum 2004 Esplanade: <https://www.arquitecturacatalana.cat/en/works/esplanada-forum-2004>
- Pere Hereu Payet, X. F. (1988). *Arquitectura i ciutat a l'Exposició Universal de Barcelona, 1888*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

- Port de Barcelona. (2024). *El Moll de la Fusta: the city looks out to sea*. Ανάκτηση από <https://www.portdebarcelona.cat/en/port-vell/history-port-vell>
- Roberts, P. &. (2000). *Urban Regeneration: A Handbook*. Sage Publications.
- Roberts, P. S. (2000). *Urban Regeneration: A Handbook*. Middlesex University, UK: SAGE Publication.
- Rosenthal, S. (2017). Olympic cities and the legacy of infrastructure:Barcelona 1992 and Athens 2004. Στο S. Rosenthal, *Olympic cities and the legacy of infrastructure:Barcelona 1992 and Athens 2004* (σ. 27). Vassar College.
- Rowe, P. G. (2006). *BUILDING BARCELONA-A SECOND RENAISSANCE*. ACTAR Publishers.
- Sebastià Jornet i Forner, C. L. (2000). *Arquitectura Catalana.Cat*. Ανάκτηση από Urban Transformation of La Mina Neighbourhood: <https://www.arquitecturacatalana.cat/en/works/barri-de-la-mina>
- Turok, I. (2009). *The Distinctive City: Pitfalls in the Pursuit of Differential Advantage*.
- WIKIPEDIA. (χ.χ.). Ανάκτηση από Urban planning of Barcelona: https://en.wikipedia.org/wiki/Urban_planning_of_Barcelona
- William H. Robinson, J. F. (2006). *Barcelona and Modernity: Picasso, Gaudí, Miró, Dalí*. Yale University Press.
- Yeh, M. I. (2011). *Barcelona Waterfront*. Ανάκτηση από https://courses.washington.edu/gehlstud/gehl-studio/wp-content/themes/gehl-studio/downloads/Autumn2011/A11_BarcelonaWaterfront.pdf

Ελληνική Βιβλιογραφία:

- Αραβαντινός. (1997). *Πολεοδομικός Σχεδιασμός – Θέματα από τη Θεωρία και την Πρακτική*. Αθήνα: Συμμετρία.
- Αστική ανάπτυξη. (χ.χ.). Ανάκτηση από https://sitestatic.shopster.gr/6150c0d864787b561e67912f/004709_de.pdf
- ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ. (χ.χ.). Ανάκτηση από <https://el.wikipedia.org/wiki/CE92CEB1CF81CEBACEB5CEBBCEB8ECEBDCEB7>
- Κατσαβουνίδου, Γ. (2023). Η πόλη στην κλίμακα του ανθρώπου. Στο Γ. Κατσαβουνίδου, *Η πόλη στην κλίμακα του ανθρώπου* (σσ. 90-91). ΚΑΛΛΙΠΟΣ.
- Κεφαλογιάννης. (2020, Ιούνιος 02). *Η δυναμική του Δημόσιου Χώρου στις παράκτιες περιοχές*. Ανάκτηση από TEE: <https://www.teetkm.gr/>
- Κεφαλογιάννης, Ν. (2017, Ιούλιος 18). *Η μεταβολή της εικόνας της Βαρκελώνης σε συσχέτιση με τις διοργανώσεις ειδικών γεγονότων που έλαβαν χώρα σε αυτήν τα τελευταία 40 χρόνια*. Ανάκτηση από citybranding.gr: <https://www.citybranding.gr/2017/07/40.html>
- Κοκκώσης Χ., Δ. Κ. (1999). Δημιουργία Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για τις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας. *1ο Πανελλήνιο Συνέδριο «Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών - Δυνατότητες και Εφαρμογές, Προοπτικές και Προκλήσεις* (σσ. 4-10). Αθήνα: Ελληνική Εταιρία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.
- Κοκκώσης, Τ. (2001). *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ.
- Μαλούτας, Θ. (2000). *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας: Οι πόλεις*. Αθήνα και Βόλος: ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ και ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ.
- Οικονόμου. (2004). *Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις. Τεχνικά Χρονικά, Τεύχος 3*.
- Οικονόμου. (2010). *Πολεοδομική Πολιτική: Σημειώσεις στο μάθημα Πολεοδομική Πολιτική*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Οικονόμου, Δ. (2004). *Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις, Τεχνικά Χρονικά*.
- Σέρβου, Ε. (2012, Φεβρουάριος). *Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών στην Ε.Ε. – Θεσμοί – Πολιτικές & Πρακτικές: Οι περιπτώσεις της Πορτογαλίας & της Ελλάδας*. Ανάκτηση από <https://ikee.lib.auth.gr/record/133369/files/SERVOUee.pdf>
- Σωτηριάδου, Β. (2005). *Αστική Αναγέννηση: Η καινοτομία για το αστικό περιβάλλον*. Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

9. Πηγές Εικόνων

Εικ.01: <https://eclass.duth.gr/modules/document/file.php/TMC195/CE94CEB9CEB1CEB BCEADCEBECEB5CEB9CF82/CEA0CEB1CF81CEBFCF85CF83CEAFCEB1CF83CEB71.pdf>

Εικ.02: https://sitestatic.shopster.gr/6150c0d864787b561e67912f/004709_de.pdf

Εικ.03: https://ikee.lib.auth.gr/record/354376/files/NTIGKOU_ANASTASIA.pdf

Εικ.04: <https://www.istockphoto.com/photos/canary-wharf-aerial-view>

Εικ.05: https://www.researchgate.net/figure/Revitalization-of-the-old-port-territory-Hamburg-Germany_fig1_347034740

Εικ.06: <https://archeyes.com/the-guggenheim-museum-bilbao-by-frank-gehry-a-symphony-of-shapes/>

Εικ.07: <https://www.arquitecturacatalana.cat/en/works/esplanada-forum-2004>

Εικ.08: <https://ikee.lib.auth.gr/record/331356/files/GRI-2021-30613.pdf>

Εικ.09: https://detroitmi.gov/sites/detroitmi.localhost/files/2021-11/11162120ERAS_PublicMeeting_CivicCenter.pdf

Εικ.10: https://www.researchgate.net/publication/331313971_Architecture--Building_Systems_Notion_and_Evolution/fulltext/5c72d58a458515831f6cc118/Architecture--Building-Systems-Notion-and-Evolution.pdf

Εικ.11: <https://www.acron.de/en/portfolio/asset-management/navy-pier-hotel>

Εικ.12: <https://www.shutterstock.com/image-photo/malta-vallettanov-20-2015morning-valletta-waterfront-1251495418>

Εικ.13: <https://www.slideshare.net/slideshow/borneo-estudio-west-8/28177075>

Εικ.14: <https://boston.eater.com/2015/9/3/9251569/boston-dining-guide-students>

Εικ.15: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.16: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.17: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.18: https://www.researchgate.net/figure/The-walled-city-of-Barcelona-and-the-district-of-Barceloneta-bottom-right-in-1808_fig1_364716241

Εικ.19: <https://es.pinterest.com/pin/584975439110918768/>

Εικ.20: https://www.researchgate.net/figure/Plan-of-the-Eixample-development-in-Barcelona-1859-by-Ildefons-Cerda_fig4_366288620

Εικ.21: <https://barcelonarchitecturewalks.com/barcelona-from-romans-wall-to-cerdas-plan/>

Εικ.22: <https://www.slideshare.net/slideshow/plan-cerda/54856540>

Εικ.23: <https://www.slideshare.net/slideshow/plan-cerda/54856540>

Εικ.24: <https://www.slideshare.net/slideshow/plan-cerda/54856540>

Εικ.25: <https://www.semanticscholar.org/paper/The-construction-of-the-Example-in-the-of-Revision-Bassols-Fuentes/4e009565c7f89d063d2f3cd01b08943bbc1a1240>

Εικ.26: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.27: <https://www.barcelona.cat/es/conocebcn/la-ciudadella-del-conocimiento/noticias/recuperando-la-ciudadella-del-conocimiento-1366598>

Εικ.28: <https://barcelona1888.blogspot.com/2011/>

Εικ.29: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.30: <https://www.barcelona.cat/museuhistoria/sites/default/files/barracas.pdf>

Εικ.31: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264837719306118>

Εικ.32: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.33: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.34: <https://gr.pinterest.com/pin/38913984265504002/>

Εικ.35: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.36: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.37: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.38: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.39: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.40: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.41: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.42: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.43: https://pg.world/articles/beach_and_tour_in_barcelona

Εικ.44: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.45: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.46: <https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park?nonav=1>

Εικ.47: <https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park?nonav=1>

Εικ.48: <https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park?nonav=1>

Εικ.49: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.50: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.51: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.52: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.53: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.54: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.55: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.56: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.57: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.58: <https://www.world-architects.com/en/mbm-arquitectes-barcelona/project/olympic-village-port-and-litoral-park?nonav=1>

Εικ.59: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.60: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.61: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.62: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.63: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.64: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.65: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.66: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.67: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.68: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.69: https://www.researchgate.net/figure/Morphology-and-land-use-of-the-different-areas-of-La-mina-Source-adapted-from-CBLM_fig1_262817782

Εικ.70: https://www.researchgate.net/figure/Morphology-and-land-use-of-the-different-areas-of-La-mina-Source-adapted-from-CBLM_fig1_262817782

Εικ.71: Προσωπική Επεξεργασία

Εικ.72: <https://geographyfieldwork.com/DiagonalMarSuccessfulRedevelopment.htm>

Εικ.73: Προσωπική Επεξεργασία

