

AGNIESZKA WÓJCIK*

PAMIĘĆ MIASTA.
BARCELONA – MIASTO NA KRAWĘDZITHE MEMORY OF A CITY.
BARCELONA – A CITY ON THE EDGE

Streszczenie

Miasta żyją w nierozdzielalnym związku z krajobrazem naturalnym – formują go i są przez niego formowane. Szczególnie interesującym przypadkiem są relacje miasta do krawędzi nadbrzeżnych związanych z ciekami i basenami wodnymi. W procesie historycznego rozwoju można prześledzić logiczną kontynuację kształtowania systemu przestrzeni publicznych miasta w oparciu o stopniowo inkorporowane nadbrzeża. Ciekawym przykładem miasta twórczo rozwijającego swój system przestrzeni publicznych w relacji do wodnych krawędzi jest Barcelona, której motorem rozwoju była i nadal jest nadbrzeżna lokalizacja.

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna, krawędź nadbrzeżna

Abstract

Cities live in an inseparable relationship with the natural landscape – they form each other. A particularly interesting case is the relation between a city and its edges connected with watercourses and basins. In the process of historical development, one can follow the logically continued formation of a system of urban public spaces based upon gradually incorporated waterfronts. Barcelona – whose waterfront location has always been the driving force behind urban growth – makes a curious example of a city which creatively develops its system of public spaces in relation to the edges.

Keywords: public space, water edge

* Dr inż. arch. Agnieszka Wójcik, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Instytut Projektowania Urbanistycznego Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

1. Wstęp

Miasto jako organizm powiązanych wzajemnie układów ma swoistą pamięć – pamięć zależności, jakie w procesie historycznego rozwoju wytwarzają się pomiędzy jego strukturą a elementami krajobrazu. Zależności te owocują znaczeniami, jakie miasto nadaje poszczególnym elementom strukturotwórczym, w tym tak istotnym jak nadbrzeża. Ich nośnikiem i obrazem staje się system przestrzeni publicznych, poprzez który wcielane są w organizm miejski. Proces ten autorka chciała zobrazować na przykładzie miasta Barcelony, a przede wszystkim działań, jakie zostały podjęte względem nadbrzeży już w XXI wieku. Szczególnie ciekawe w wymiarze urbanistycznym stały się ingerencje w obszarze tzw. Forum Kultur oraz w obrębie koryta rzeki Besos, będąc swoistym zwieńczeniem procesu wiązania nadbrzeży ze strukturą miasta. Ukazują jednocześnie dwa różne podejścia projektowe do krajobrazu naturalnego w obrębie miasta.

Dzisiejsza Barcelona jest drugim co do wielkości miastem Hiszpanii, stolicą Katalonii oraz jednym z najważniejszych centrów przemysłowych kraju. Swoją istotną pozycję w hierarchii miast europejskich zawdzięcza w dużym stopniu swojej lokalizacji, która od około 2 tys. lat warunkowała jej rozwój. Liczące sobie około 1,6 miliona mieszkańców miasto (jako aglomeracja: 3,7 miliona)¹ od lat 80. XX wieku może poszczycić się jednym z najbardziej spektakularnych przemian urbanistycznych w rankingu miast europejskich. Przekształcenia całej strefy nadbrzeżnej oraz dawnych terenów industrialnych, tzw. Poblenou² zajmujących znaczną część miasta w jego części wschodniej, wykształciły niezwykle bogatą i różnorodną przestrzeń publiczną postindustrialnej Barcelony.

2. Krawędź nadbrzeżna – historia rozwoju urbanistycznego

Mówiąc o procesach urbanistycznych współczesnej Barcelony nie można nie odnieść się pokrótce do jej historycznego rozwoju³. Jedynie przez pryzmat historii można właściwie ocenić logiczny proces kształtowania systemu przestrzeni publicznych oraz wykazać naturalny proces włączania nadbrzeży w system miejski.

Barcelona, której rodowód urbanistyczny wywodzi się z obozu rzymskiego, została ostatecznie zdefiniowana jako miasto około 15 r. p.n.e. pod rządami Cesarza Augusta. Od tego momentu dawna kolonia Julia Augustea Faventia Barcino zaczęła pełnić istotną rolę w zachodniej części ówczesnej Europy. Sytuacji tej sprzyjało w znacznym stopniu specyficzne, geopolityczne położenie miasta. Barcelona, ulokowana na nadbrzeżu morskim znalazła się jednocześnie pomiędzy dwoma ciekami wodnymi stanowiącymi powiązanie w kierunku północ-południe oraz rozpościerającym się po stronie północno-zachodniej pasmem wzgórz Collserola. To charakterystyczne ukształtowanie krajobrazu naturalnego stworzyło dla miasta naturalne ramy, do dziś ograniczające i definiujące obszar miejski Barcelony.

Wspomniane rzeki, Llobregat i Besos, wiązały miasto z dwoma ważnymi ciągami komunikacyjnymi starożytnego świata, biegnącymi w kierunku północ-południe. Pierwszy z nich opierał się na linii nad-

¹ Dane według spisu z 2009 roku.

² Przekształcenia terenów postindustrialnych zdefiniowanych jako dziedzictwo urbanistyczne określone zostały w projekcie 22@barcelona – szerzej na temat tych przeobrażeń pisze Mateusz Gyurkovich, *Wybrane przykłady rewitalizacji obszarów zdegradowanych Barcelony*, [w:] *Przyszłość miasta – miasto przyszłości / Future of the city – city of the future*, Czasopismo Techniczne z. 1-A/1/2012, s. 247-260.

³ W niniejszym artykule autorka wzmiankuje jedynie o tych wydarzeniach w historii rozwoju urbanistycznego Barcelony, które dotyczywały o jego stosunku do nadbrzeży. Dogłębny opis rozwoju Barcelony można znaleźć w Busquets Joan (1998), *Barcelona. The urban evolution of a compact city*, Harvard University, Nicolodi, Rovereto, oraz Manuel de Sola-Morales, *Ten lessons on Barcelona*, Servei de Publicacions del COAC Laboratori d'Urbanisme, ETSAB, UPC, wydanie 2.

brzeża, drugi, niemalże równoległy, biegł poza linią wzgórz Collserola. Jednocześnie sama struktura miasta rzymskiego wiązała Barcelonę z głównymi krawędziami nadbrzeża. Oś Decumanus zorientowana została w kierunku prostopadłym do nadbrzeża morskiego, natomiast oś Cargo wyznaczyła późniejsze powiązanie pomiędzy dwoma okalającymi rzekami Llobregat i Besos. Tak ustalony szkielet urbanistyczno-krajobrazowy, mimo stopniowego rozrostu miasta, przetrwał do dziś.

Kolejnym istotnym krokiem było wyjście miasta poza starożytne mury rzymskie i budowanie nowej struktury wokół kościoła Santa Maria del Mar. Decyzja ta spowodowała rozciąganie miasta w kierunku nadbrzeża morskiego oraz zagęszczanie jego struktury wzdłuż dawnej osi Decumanus. Rozrastające się miasto, predestynujące powoli do pełnienia znaczącej roli w basenie Morza Śródziemnego, stało przed koniecznością powiększenia swojego terytorium. Głębokie zmiany w strukturze Barcelony nastąpiły między XIV i XV wiekiem, kiedy to zdecydowano o budowie trzeciego pasa murów obronnych wokół zachodnich przedmieść – Raval. Barcelona, mając już znaczne aspiracje do potęgi morskiej, wciąż jeszcze nie miała odpowiadającego im portu. Bódcem do budowy dwóch nowych nadbrzeży⁴ stało się włączenie istniejących stoczni w obręb nowych fortyfikacji. Tym samym obszar portu po raz pierwszy znalazł się w zamkniętej tkance miejskiej. Całość obwarowań miasta dopełniona została budową muru od strony morza. Interesującym zabiegiem okazało się pozostawienie otwartego pasa lądu pomiędzy murem a morzem. Obszar ten, pomiędzy Porta del Mar i Ramblą, miał pełnić zarówno funkcje obronne, jak i przejąć znaczenia publicznej przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym. Swój ostateczny pełny kształt port barceloński uzyskał dopiero w XVII wieku. Okres między 1580 a 1680, zwany „stuleciem straconym” z racji zaniku dominacji Barcelony jako potęgi morskiej⁵, stał się początkiem ostatecznego kształtowania strefy portowej. Pod koniec tego okresu skonstruowano nowe doki, flankowane dwoma twierdzami – Cytadelą po stronie wschodniej oraz twierdzą na zamykającym miasto od zachodu wzgórzu Montjuïc. Tak ukształtowane przestrzenie publiczne nadbrzeża przetrwają do XIX wieku, kiedy to podjęto decyzje o stworzeniu nowego planu dla dynamicznie wówczas rozwijającego się miasta.

Jednocześnie, również w początkach XIX wieku, coraz większe znaczenie zaczyna odgrywać Delta Llobregat. Delta od połowy XVI wieku staje się zapleczem ekonomicznym dla Barcelony, szczególnie jeśli chodzi o system farm zaopatrujących miasto. Od tamtej pory aż do czasów współczesnych Delta pozostaje jednym ze strategicznych obszarów miasta.

W 1855 roku Barcelona podejmuje decyzję o rozebraniu murów miejskich i powiększeniu swojego terytorium. Dynamicznie rozwijające się miasto musiało stworzyć nowe ramy dla wzrastającej populacji, zapewnić lepsze warunki zamieszkiwania oraz scalić kilka miasteczek i wsi leżących na obszarze pomiędzy rzekami Besos i Llobregat. Ostatecznie wybrany plan Ildefonsa Cerdy⁶, oparty na prostej, geometrycznej siatce, nie wprowadzał wielkich zmian w strukturę nadbrzeża. Co jednak istotne, zdefiniowane zostały podstawowe powiązania: między rzekami Besos i Llobregat poprzez dzisiejszą Gran Via de les Corts Catalanes, oraz prowadzącą do morza Avinguda Diagonal. Pojawiła się również propozycja gigantycznego parku wzdłuż rzeki Besos. Zarówno koncepcja Diagonalu, jak i linearnego parku ograniczonego brzegiem rzeki Besos znalazły swoją kontynuację na początku XXI wieku. Charakterystyczną cechą planu Cerdy było również zaproponowanie lokalizacji funkcji przemysłowych wzdłuż nadbrzeża w kierunku wschodnim miasta. Stały się one w XX wieku obrazem przemian Barcelony industrialnej w postindustrialną.

⁴ Nadbrzeża wybudowane zostały w 1439 r. i 1477 r., za: Busquets Joan (1998), *op. cit.*, s. 64.

⁵ Fakt ten spowodowany był przeniesieniem głównych szlaków handlowych na Atlantyk po odkryciu Ameryki. Monopolistą w obsłudze morskiej nowych dróg handlowych została Sewilla (por.: Busquets Joan (1998), *op. cit.*, 71).

⁶ Koncepcję planu Cerdy i jego wdrażanie szczegółowo opisuje Manuel de Sola-Morales, *The Eixample, the practical success of a theoretical Project* [w:] *op. cit.*, 277-331.

3. Krawędź nadbrzeżna – XX wiek – wiązanie miasta z morzem

Przekształcenia struktur nadbrzeżnych Barcelony w XX wieku były w znacznym stopniu możliwe przez wielkie wydarzenia sportowe i kulturalne. Była to swoista kontynuacja tradycji Wielkich Wystaw Światowych, które stały się motorem rozwoju dla miasta na przełomie XIX i XX wieku⁷.

XX wiek to przede wszystkim przywracanie przestrzeni publicznej nadbrzeża morskiego miastu. Transformacja zlokalizowanych na nim byłych struktur przemysłowych wiązała się z zmianą ich wizerunku w świadomości mieszkańców. Przekształcenia rozpoczęto w części zachodniej nadbrzeża – kolejne działania dotyczyły obszarów rozwijających się w kierunku wschodnim. Powodzenie procesu transformacji uzależnione było od uczynienia głównych kanałów przestrzeni publicznych miasta i nadania im rangi elementów spajających nową strukturę z istniejącą.

Projektem pilotażowym stało się przekształcenie tzw. Moll de la Fusta w 1983 r. przez Manuela Sola-Morales. Dwupoziomowe rozwiązanie komunikacji w obszarze starego portu polegające na przekryciu arterii komunikacyjnej przestrzenią publiczną otwarło bezkolizyjne połączenie pomiędzy starym miastem a brzegiem morza. Uzyskana tym samym wysokiej jakości przestrzeń publiczna stała się wizerunkiem nowego waterfrontu Barcelony. Projekt ten zainicjował przekształcenia w obrębie układu komunikacyjnego miasta – głównie jego obwodnic, co z kolei pozwoliło na prowadzenie dalszych, ambitnych i wielkoskalowych transformacji portu, całej linii wybrzeża morskiego oraz obszarów wzdłuż rzeki Besos.

Kolejnym, istotnym punktem w barcelońskim waterfrontie była rewitalizacja obszaru położonego pomiędzy Parkiem Cytadeli a dawną rybacką osadą – Barcelonetą. Aktywizacja tego obszaru opierała się głównie na wprowadzeniu funkcji mieszkaniowej. Mające się odbyć w 1992 r. Igrzyska Olimpijskie otworzyły możliwości do budowy tzw. Vila Olimpica. Projekt autorstwa biura Martorell, Bohigas, Mackay (1992) zakładał kontynuowanie przestrzeni publicznych wynikających z układu siatki Cerdy. Główny nacisk położono na aktywizowanie samego nadbrzeża poprzez kształtowanie nowych plaż urbanistycznych, a przede wszystkim stworzenie nowej mariny zaakcentowanej w strukturze miasta dwoma wysokimi, tworzącymi bramę, obiektami. Dwie mniejsze wioski olimpijskie zrealizowane zostały na wschód od Barcelonety w Poblenou i Vall d'Hebron. W obu przypadkach główną przestrzeń publiczną lokowano na nadbrzeżu. Przekształcenia nadbrzeży w obrębie wszystkich trzech lokalizacji wiosek olimpijskich kontynuowały rozwiązania wprowadzone na Moll de la Fusta. Uzyskano tym samym ciągłość przestrzeni publicznej podkreśloną jej jednorodną typologią.

Ostatni punkt transformacji waterfrontu dotyczył obszaru leżącego na zakończeniu jednej z głównych osi miasta: Avinguda Diagonal. Projekt zakładał jak największe wejście miasta w morze, uczynienie przebiegu Av. Diagonal oraz stworzenie na jej końcu struktury o znaczeniu metropolitalnym. Pretekstem do rozpoczęcia działań w tym obszarze stało się zainicjowanie wydarzenia kulturalnego pod nazwą Forum Kultur, które odbyło się w 2004 r. i trwało przez 6 miesięcy.

4. Krawędź nadbrzeżna – XXI wiek – przestrzeń publiczna w skali metropolitalnej i lokalnej

Stosunek Barcelony do nadbrzeża w XXI wieku zaznaczył się dwoma istotnymi interwencjami ukazującymi dwa różne podejścia do traktowania krajobrazu naturalnego w strukturze miejskiej. Oba adresowane były również do innych skal oddziaływania w systemie przestrzeni publicznych Barcelony.

Pierwsza to wspomniane już Forum Kultur, druga – zagospodarowanie koryta rzeki Besos i terenów przyległych.

⁷ Wystawy Światowe w Barcelonie odbyły się w 1888 i 1929 roku.

4.1. Forum

Forum określone zostało w strategii miejskiej jako jeden z trzech kluczowych projektów urbanistycznych o skali metropolitalnej. Obok projektów dla Placa de les Glories i Sant Andreu – Sagrera miał się stać elementem konsolidującym zdefragmentowany obszar miasta w jego części wschodniej. Działania w tym obszarze miały dopełnić proces transformacji nadbrzeża morskiego, rozpoczęty w latach 80. przekształceniami w obrębie Vila Olimpica, a także otworzyć dalsze powiązania w kierunku rzeki Besos oraz dopełnić urbanistycznie korytarz z Montcada do morza. W skali lokalnej projekt miał zmienić powiązania z przyległymi obszarami zabudowy mieszkaniowej: La Mina i La Catalana.

Transformacja wschodniego odcinka waterfrontu w oparciu o projekt Forum zakładała regenerację otoczenia w ogromnej skali. Całość przedsięwzięcia podzielona została na dwie fazy. Pierwsza dotyczyła organizacji wydarzenia kulturalnego, jakim było Forum Kultur w 2004 r. Druga zakłada głęboki proces regeneracji, integracji i rewitalizacji:

- regeneracji przestarzałych i niefunkcjonalnych przestrzeni,
- integracji infrastruktury i środowiska w powiązaniu z lokalizacją oraz jej regenerację,
- socjalną i ekonomiczną rewitalizację obszaru i jego otoczenia, włączając w to wprowadzenie koniecznych funkcji, udogodnień i usług.

Z samym projektem Forum zintegrowane zostały trzy dalsze projekty mające wiązać nową strukturę z miastem, a szczególnie jego najbliższym otoczeniem. Są to:

- zagospodarowanie Carrer Taulat⁸ – ulicy biegnącej wzdłuż mającego powstać kampusu na granicy La Miny i Forum, ulicy która ma działać w przyszłości w skali metropolitalnej,
- rewitalizacji samej La Miny⁹ wraz z nowo powstałą Ramblą, łączącą osiedle z mariną zlokalizowaną w obrębie Forum,
- nowoprojektowaną strukturą mieszkaniową La Catalana¹⁰, zlokalizowaną na zachodnim brzegu rzeki Besos i będącej tym samym nową granicą przestrzenną dla miasta Barcelona.

Wracając do samego Forum, ma ono ciekawą i wyrazistą sekwencję przestrzeni publicznych. Można wyodrębnić w niej trzy podstawowe jednostki: właściwe Forum, przeznaczone do wielkich imprez masowych, zwieńczone swego rodzaju bramą w postaci dwóch budynków: wysokościowca Telefonica Tower (proj.: Enric Massip – Bosch) i Barcelona Forum (proj.: Herzog & de Meuron Architects), Prot Forum oraz połączony z nimi spektakularną kładką pieszą (proj.: Mamen Domingo, Ernest Ferre) obszar parkowo-rekreacyjny zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie miejskiej oczyszczalni ścieków. Ostatnia z wymienionych podjednostek stanowi niezwykle ciekawy przykład przestrzeni publicznej związanej z wciąż aktywną strukturą przemysłową, wiążącą jednocześnie obszar z samym miastem (poprzez Eco Park, proj.: Abalos & Herreros) oraz z deltą rzeki Besos poprzez kontynuację plaży urbanistycznej.

4.2. Koryto rzeki Besos

Interwencje wokół rzeki Besos stanowią przykład zupełnie innego podejścia do kształtowania przestrzeni publicznej – zarówno ze względu na jej kontekst, jak i przeznaczenie. Położona na peryferiach Barcelony rzeka Besos zawsze stanowiła jej swoistą ramę. Obecnie związana jest z obszarami zdegra-

⁸ Ordenacion ambito Llull – Taulat, arch.: Manuel Ruisanchez Capelastegui, za: *Barcelona, Transformacion. Planes y Proyectos*, Oriol Clos (red.), Ajuntament de Barcelona, 2008, s. 94.

⁹ Plan del barrio de la Mina, arch.: Jornet/Llop/Pastor SCP, za: *Barcelona, Transformacion. Planes y Proyectos*, *op. cit.*, s. 95.

¹⁰ Ordenacion sector la Catalana, arch.: Francisco de Leon Molina, za: *Barcelona, Transformacion. Planes y Proyectos*, *op. cit.*, s. 96.

dowanymi społecznie i ekonomicznie i choćby z tej racji, mimo swojej skali, osiągnęła rangę przestrzeni publicznych o znaczeniu lokalnym.

Przykład rekultywacji rzeki Besos stanowi doskonały przykład integracji krajobrazu naturalnego z krajobrazem miejskim. Zakończony sukcesem projekt mieści się w ogólnomiastowym trendzie integrowania stref przemysłowych, infrastrukturalnych z aktywną przestrzenią publiczną.

Projekt koryta Besos bazował na dwóch wytycznych. Z jednej strony miał integrować pozostające na przeciwległych brzegach dzielnice, z drugiej, w maksymalnym stopniu ochronić i zachować naturalny krajobraz rzeki. W odpowiedzi na pierwszy postulat wprowadzono nową infrastrukturę, m.in. pięć nowych mostów, oraz nowe funkcje publiczne zintegrowane z sąsiednią strukturą mieszkaniową. Tym samym położona peryferyjnie strefa mogła stać się nową przestrzenią publiczną dla różnych, dotąd wzajemnie odseparowanych jednostek administracyjnych: Barcelony, Sant Adrii, Sant Colomy i Montcada.

Jednym z niewątpliwych sukcesów tego wielowymiarowego projektu było stworzenie Parku rzecznoego. W celu ochrony naturalnego krajobrazu rzeki zachowano jej tereny zalewowe, ograniczając je infrastrukturą techniczną. W ten sposób uzyskano zagłębiony w stosunku do struktury miejskiej park, związany z naturalnym, nieuregulowanym korytem rzeki. Działania w obrębie parku ograniczono do wprowadzenia koniecznej infrastruktury technicznej (m.in. system wczesnego ostrzegania przeciwpowodziowego) oraz wprowadzenia podstawowych dróg pieszo-rowerowych. Uzyskana w ten sposób niezwykle aktywna przestrzeń publiczna, działająca dla lokalnych społeczności, stanowi przykład przeprowadzonego z sukcesem integrowania projektu urbanistycznego z krajobrazem.

Barcelona, kiedyś jako niewielkie miasto portowe, obecnie jako miasto metropolitalne, wciąż na nowo definiuje swoją relację do nadbrzeży. Niezmiennie od około 2 tysięcy lat stanowią one o wyrazie jej statusu i potęgi, zarówno ekonomicznej, jak i kulturalnej. Można stwierdzić, iż mimo zmiany kolejnych epok i, co za tym następuje, warunków społeczno-kulturowych, nadbrzeża wciąż są motorem rozwojowym miasta. Obecnie wstrzymane, ze względu na ogólnomiastowy kryzys, działania przestrzenne określone w *Metropolitan Strategic Plan of Barcelona* wskazują, iż Barcelona nadal planuje lokować przestrzenie publiczne o znaczeniu metropolitalnym w obrębie stref nadbrzeżnych. Jednym z obszarów wciąż pozostającym w planach strategicznych jest planowane zagospodarowanie terenów wokół rzeki Llobregat i nadanie im znaczenia metropolitalnego. Tym samym można pokusić się o stwierdzenie, że wybór lokalizacji dla istotnych przestrzeni publicznych miasta został niemalże określony w jego wczesnym okresie rozwoju.

1. Introduction

A city as an organism of interconnected layouts has a peculiar kind of memory – the memory of dependences formed between its structure and the elements of the landscape in the process of its historical development. These interdependences produce meanings which a city transfers onto individual structure-creating elements, including its waterfronts of high importance. The system of public spaces, which incorporates them into an urban organism, becomes their carrier and image. The author of this paper is going to present this process exemplified by the city of Barcelona, first and foremost actions taken on its waterfronts in the 21st century. Interferences in the area of the so-called Forum of Cultures as well as within the Besos riverbed – being the height of the process of connecting the waterfronts with the city structure – turned out to be particularly interesting in the urban dimension. They also reveal two different design approaches to the natural landscape inside the city.

Today's Barcelona is the second biggest city in Spain, the capital of Catalonia and one of the most important industrial centres in the country. To a large extent, it owes its high position in the hierarchy of the cities to its location which has conditioned its growth for about two thousand years. Since the 1980s, this city with around 1.6 million inhabitants (3.7 million as an agglomeration)¹ has been experiencing one of the most spectacular urban transformations in the European ranking. Transformations of the entire waterfront zone and the postindustrial grounds of the so-called Poblenou², extending over a large part of the east side of the city, formed an unusually rich and diverse public space in postindustrial Barcelona.

2. On the Waterfront Edge – The History of Urban Growth

Talking about urban processes in contemporary Barcelona, we must refer briefly to its historical growth³. Through the prism of history, we can judge the logical process of shaping the system of public spaces fairly and indicate the natural incorporation of the waterfronts into the urban system.

Barcelona, which originated from a Roman camp, was defined as a town in around 15 BC under Emperor August. Then the former colony of Julia Augustea Faventia Barcino began playing an important role in the western part of Europe. Its trump card was a special geopolitical situation. Barcelona, located by the sea, found itself between two watercourses running from the north to the south and the strip of Collserola hills extending on the northwest side. These characteristic relief elements formed the natural frames for the town which still limit and define the municipality of Barcelona.

The Rivers Llobregat and Besos connected the town with two important north-south transport routes of the ancient world. One of them was based upon the waterfront lines; the other extended almost parallel beyond Collserola hills line. The structure of a Roman town bounded Barcelona with the main waterfront edges. The Decumanus axis was orientated perpendicularly to the seashore, whereas the Cargo axis defined the later connection between two surrounding rivers: the Llobregat and the Besos. Such an urban and landscape framework persists up to this day in spite of the gradual growth of the city.

Another significant step was to pull the town outside its ancient Roman walls and to build a new structure around the Church of Santa Maria del Mar. That decision made the town extend towards the seashore and condense its structure along the former Decumanus axis. The growing town, predestined to play an important role in the Mediterranean Sea basin, faced the necessity of enlarging its territory. Profound changes in the structure of Barcelona took place at the turn of the 14th century when the construction of the third belt of remnants around the western suburbs – Raval – commenced. Barcelona, which had already aspired to a maritime power, still lacked a proper port. The stimulus for the construction of two new waterfronts⁴ was the incorporation of the existing shipyard into new fortifications. As a result, the port grounds were included in the closed urban tissue for the first time. The entire town embankments were complemented with a wall built on the seaside. A curious operation was to leave an open belt of land

¹ Data according to the 2009 census.

² Transformations of postindustrial areas, defined as urban heritage, were included in the 22@barcelona project – more information: Mateusz Gyurkovich, *Wybrane przykłady rewitalizacji obszarów zdegradowanych Barcelony* [in:] *Future of the city – city of the future*, Technical Transactions 1-A/1/2012, p. 247-260.

³ In this article, the author just mentions those events in the history of the urban growth of Barcelona which determined its attitude towards the waterfronts. A detailed description of the development of Barcelona can be found in Busquets Joan (1998), *Barcelona. The urban evolution of a compact city*, Harvard University, Nicolodi, Rovereto, and Manuel de Sola-Morales, *Ten lessons on Barcelona*, Servei de Publicacions del COAC Laboratori d'Urbanisme, ETSAB, UPC, 2nd edition.

⁴ The waterfronts were built in 1439 and 1477, after: Busquets Joan (1998), *Barcelona. The urban evolution of a compact city*, Harvard University, Nicolodi, Rovereto, p. 64.

between the wall and the sea. This area between Porta del Mar and Rambla was expected to fulfill the protective functions as well as assume the role of a public space of representative character. However, the port of Barcelona did not gain its ultimate shape until the 17th century. The period between 1580 and 1680, called “the lost century” on account of Barcelona’s declining domination as a maritime power⁵, marked the beginning of the final formation of the port zone. New docks flanked with two strongholds – the Citadel in the east and the fortress on Montjuïc hill which closes the city from the west – were constructed. Such waterfront public spaces persisted till the 19th century when a new plan for the dynamically developing city was prepared.

In the early 19th century, the Llobregat Delta was getting more and more important – in the mid-16th century, it became Barcelona’s economic hinterland, especially for the system of farms supplying the city. The Delta has remained one of the strategic areas in the city ever since.

In 1855, Barcelona decided to demolish the remnants and enlarge its territory. The dynamically growing city had to create new frameworks for its increasing population, secure better dwelling conditions and integrate several small towns and villages lying in the area between the Rivers Besos and Llobregat. Ildefons Cerdà’s plan⁶, based on a simple geometrical grid, did not introduce any significant changes in the waterfront structure. What was important, however, the basic connections were defined: between the Rivers Besos and Llobregat across today’s Gran Via de les Cortes Catalanes and Avinguda Diagonal leading to the sea. A gigantic park was suggested along the Besos, too. The concept of both Diagonal and a linear park based on the Besos riverbank were continued at the beginning of the 21st century. Another characteristic feature of Cerdà’s plan was the proposed location of industrial functions along the waterfront towards the east of the city. In the 20th century, they became the image of the transformation of industrial Barcelona into a postindustrial city.

3. On the Waterfront Edge – The Twentieth Century – Connecting the City with the Sea

Transformations of Barcelona’s waterfront structures in the 20th century were facilitated by big sports and cultural events. They continued the tradition of World Expositions – the driving force behind the development of the city in the 19th and 20th centuries⁷.

The twentieth century meant restoring the public space of the seashore to the city. The transformation of former industrial structures located there was related to their altered image in the inhabitants’ consciousness. The transformations commenced on the west waterfronts – further activities concerned areas developing eastwards. The success of the transformation process depended on the legibility of the main channels of urban public spaces and their rank of elements which integrate a new structure with the existing one.

The transformation of the so-called Moll de la Fusta, implemented by Manuel de Sola-Morales in 1983, became the piloting project. A bi-level transport solution in the area of the old port, which consisted in covering the transport artery with a public space, opened a safe connection between the old town and the seashore. The resulting high-quality public space has become the image of Barcelona’s new waterfront. This project initiated transformations within the city transport layout – mainly the ring roads – which made it possible to carry out further ambitious and large-scale transformations of the port, the entire shoreline and the areas along the Besos River.

⁵ This fact was caused by shifting the main trade routes onto the Atlantic Ocean after the discovery of America. Seville became the monopolist in the seaborne service of new trade routes, cf.: Busquets Joan (1998), *op. cit.*, 71.

⁶ The concept of Cerdà’s plan and its implementation is described in detail by Manuel de Sola-Morales, *The Eixample, the practical success of a theoretical project* [in:] *op. cit.*, 277-331.

⁷ World Expositions were organized in Barcelona in 1888 and 1929.

Another important event on the waterfront was the revitalization of the area between Citadel Park and the former fishermen's settlement of Barceloneta. Its activation was based mostly upon the introduction of the residential function. The Olympic Games scheduled for the year 1992 opened the possibility of building the so-called Vila Olimpica. Its design prepared by Martorell, Bohigas & Mackay (1992) assumed the continuation of public spaces resulting from Cerdà's grid. The strongest emphasis was placed upon the activation of the waterfront itself by shaping new urban beaches but, first of all, by creating a new marina accentuated in the city structure by means of two tall objects forming a gateway. Two smaller Olympic villages were implemented east of Barceloneta in Poblenou and Vall d'Hebron. In both cases, the main public space was located on the waterfront. Transformations of the waterfronts within all the three locations of Olympic villages developed solutions introduced at Moll de la Fusta. As a result, the attained continuity of a public space was emphasized with its uniform typology.

The last stage of transforming the waterfront concerned the area at the end of one of the main urban axes: Avinguda Diagonal. This project assumed extending the city into the sea, making the course of Av. Diagonal legible and – last but by no means least – creating a metropolitan structure at its end. The initiation of a cultural event called the Forum of Cultures, planned for six months in 2004, became a pretext for commencing activities in this area.

4. On the Waterfront Edge – The Twenty-first Century – Public Space in the Metropolitan and Local Scale

In the twenty-first century, Barcelona's attitude towards its waterfront was marked with two significant interventions which showed two different approaches to the treatment of the natural landscape in an urban structure. They concerned different scales of impact in the system of public spaces in Barcelona.

One of them is the abovementioned Forum of Cultures; the other – the development of the River Besos with the adjoining areas.

4.1. The Forum

In the urban strategy, the Forum was defined as one of three key urban projects on the metropolitan scale. Besides the designs for Placa de les Glories and Sant Andreu-Sagrera, it was expected to become an element consolidating the fragmented eastern part of the city. Activities in this area were to complete the process of transforming the seashore which began in the 1980s with transformations within Vila Olimpica as well as open farther connections towards the River Besos and complement the urban corridor between Montcada and the sea. In the local scale, this project was supposed to change connections with the adjoining residential areas: La Mina and La Catalana.

The transformation of the eastern waterfront stretch based on the design of the Forum assumed regenerating the surroundings in an enormous scale. The whole enterprise was divided into two phases. Phase 1 concerned the organization of the Forum of Cultures in 2004. Phase 2 assumes a thorough process of regeneration, integration and revitalization:

- regeneration of outdated and nonfunctional spaces,
- integration of infrastructure and the environment in relation to a location and its regeneration,
- social and economic revitalization of an area with its surroundings, including the introduction of necessary functions, conveniences and services.

Three more projects, which bind the new structure with the city, especially its nearest surroundings, were integrated with the design of the Forum:

- development of Carrer Taulat⁸ – a street which runs along the rising campus on the border between La Mina and the Forum; the street is going to assume the metropolitan scale in the future,
- revitalization of La Mina⁹ together with the newly created Rambla which connects the estate with the marina located within the Forum,
- newly designed residential structure of La Catalana¹⁰ located on the Besos west riverbank and forming a new spatial border for the city of Barcelona.

The Forum itself has an interesting and expressive sequence of public spaces. We can distinguish three basic units: the Forum proper meant for mass events, topped with a ‘gate’ in the shape of two buildings – Telefonica Tower (designed by Enric Massip-Bosch) and Barcelona Forum (designed by Herzog & de Meuron Architects), Prot Forum as well as a park and recreation area located in the vicinity of the municipal sewage treatment plant, connected by means of a spectacular footbridge (designed by Mamen Domingo, Ernest Ferre). This subunit makes an unusually interesting example of a public space related to an active industrial structure which connects this area with the city (across Eco Park designed by Abalos & Herreros) and the Besos Delta through the continuation of the urban beach.

4.2. The Besos Riverbed

Interventions around the River Besos represent a completely different approach to the formation of a public space, both on account of its context and its intended use. Flowing on the outskirts, the river has always acted as the city frame. These days, it is related to some socially and economically degraded areas and acknowledged as a public space with a local impact in spite of its scale.

The Besos reclamation makes an excellent example of integrating the natural landscape with the cityscape. This successful project fits in the global tendency to integrate industrial infrastructural zones with an active public space.

The design of the Besos riverbed was based upon two guidelines. On one hand, it was expected to integrate districts situated on its opposite banks; on the other hand – to protect and preserve the natural riverside landscape to the maximum extent. In response to the former postulate, new infrastructure, including five bridges, and new public functions integrated with the neighbouring residential structures were introduced. As a result, this peripheral zone could become a new public space for various, originally separated administrative units: Barcelona, Sant Adria, Sant Coloma and Montcada.

One of the indisputable successes of this multidimensional project was the creation of Riverside Park. In order to protect the natural riverside landscape, the floodlands were preserved and limited by technical infrastructure. Consequently, a park, related to the natural, unregulated riverbed, deepened in relation to the urban structure, came into existence. Activities in the park were confined to the introduction of necessary technical infrastructure (e.g. the flood alert system) as well as basic pedestrian and bicycle paths. The resulting active public space meant for the local communities exemplifies successful integration of an urban design and the landscape.

⁸ Ordenacion ambito Lluç – Taulat, arch.: Manuel Ruisanchez Capelastegui, after: *Barcelona, Transformacion. Planes y Proyectos*, Oriol Clos (ed.), Ajuntament de Barcelona, 2008, p. 94.

⁹ Plan del barrio de la Mina, arch.: Jornet/Llop/Pastor SCP, after: *Barcelona, Transformacion. Planes y Proyectos*, op. cit., p. 95.

¹⁰ Ordenacion sector la Catalana, arch.: Francisco de Leon Molina, after: *Barcelona, Transformacion. Planes y Proyectos*, op. cit., p. 96.

Barcelona – once a small port town, a metropolis these days – still redefines its relation with the waterfronts. For more or less two thousand years, they have determined its economic and cultural status and mightiness. One can say that the waterfronts still act as the driving force behind the development of the city in spite of the changing epochs as well as social and cultural circumstances. Spatial measures defined in *The Metropolitan Strategic Plan of Barcelona*, discontinued on account of the global crisis, show that the city still plans to locate metropolitan public spaces in its waterfront zones. One of the ideas which still remain in the strategic plans is the development of areas around the River Llobregat on the metropolitan scale. That is why we can venture a statement that the choice of locations for significant urban public spaces was actually defined at an early stage of the growth of the city of Barcelona.

Literatura/References

- [1] *Barcelona, Transformacion. Planes y Proyectos*, Oriol Clos (ed.), Ajuntament de Barcelona 2008.
- [2] Busquets J., *Barcelona. The urban evolution of a compact city*, Harvard University, Nicolodi, Rovereto 1998.
- [3] de Sola-Morales M., *Ten lessons on Barcelona*, *Servei de Publicacions del COAC Laboratori d'Urbanisme*, ETSAB, UPC, 2nd edition.
- [4] Gyurkovich M., *Wybrane przykłady rewitalizacji obszarów zdegradowanych Barcelony* [in:] *Future of the city – city of the future*, Technical Transactions 1-A/1/2012, p. 247-260.
- [5] Metropolitan Strategic Plan of Barcelona, phase 2006/2010.



II. 1. Zrewitalizowany Port Vell wraz z Muzeum Historii Katalonii (fot. A. Wójcik)

III 1. Revitalized Port Vell with the Museum of the History of Catalonia (photo by A. Wójcik)



II. 2. Przestrzeń publiczna Barcelonetty wraz z plażą urbanistyczną (fot. A. Wójcik)

III. 2. Public space of Barceloneta with the urban beach (photo by A. Wójcik)



II. 3. Plaža urbanistyczna Barcelony – w tle wieże Vila Olímpica
(fot. A. Wójcik)

III. 3. Urban beach in Barcelona – Vila Olímpica towers in the background
(photo by A. Wójcik)



II. 4. Forum Kultur – strefa wejścia (fot. A. Wójcik)

III. 4. Forum of Cultures – entrance zone (photo by A. Wójcik)



II. 5. Forum Kultur – kładka piesza nad mariną (fot. A. Wójcik)

III. 5. Forum of Cultures – footbridge over the marina (photo by A. Wójcik)



II. 6. Forum Kultur – miejska oczyszczalnia ścieków w powiązaniu z Eco Parkiem (fot. A. Wójcik)

III. 6. Forum of Cultures – municipal sewage treatment plant connected with Eco Park (photo by A. Wójcik)



II. 7. Rieczny Park Besos (fot. A. Wójcik)

III. 7. Besos Riverside Park (photo by A. Wójcik)



II. 8. Rieczny Park Besos (fot. A. Wójcik)

III. 8. Besos Riverside Park (photo by A. Wójcik)