

Mateusz Gyurkovich

prof. dr hab. inż. arch.

Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Architektury Struktur Miejskich

ORCID: 0000-0002-6685-5234

Serce świata – Eixample

Eixample – the heart of the world

Streszczenie

Człowiek dąży do harmonii i porządku. Miasta o ortogonalnej siatce ulic pojawiły się już w starożytności. Model ten był następnie modyfikowany i przystosowywany do potrzeb społecznych i warunków przestrzennych w kolejnych epokach. W każdej z nich wśród ortogonalnie zaplanowanych układów urbanistycznych pojawiały się takie, które inspirowały i nadal inspirują kolejne pokolenia urbanistów i architektów. Tekst poświęcony został jednemu z nich – barcelońskiemu Eixample. Omówiona została jego postkolonialna geneza, znaczenie dla późniejszej myśli urbanistycznej, a w końcu współczesne zmiany układu przez wprowadzanie tzw. superbloków. Artykuł jest nawiązaniem do wielogodzinnych dyskusji przeprowadzanych przez autora ze śp. prof. Wojciechem Kosińskim – Mistrzem, z którym autora łączyła między innymi pasja do tego niezwykłego, idealnego miasta.

Słowa kluczowe: Eixample, idealne miasto, porządek przestrzenny, siatka ortogonalna, superblok, urbanistyka postkolonialna

Abstract

Man strives for harmony and order. Cities with an orthogonal street grid appeared in the history of urban planning as early as antiquity. This model was then modified and adapted to social needs and spatial conditions in subsequent epochs. In each of them, among the orthogonally planned urban layouts, there were those that inspired and continue to inspire successive generations of urban planners and architects. The text devoted to one of them – Barcelona's Eixample, discusses its postcolonial genesis, significance for later urban thought, and finally contemporary changes in the layout by introducing the so-called Superblocks. The article is a reference to many hours of discussions carried out by the author with the late prof. Wojciech Kosiński – the Master with whom we shared a passion for this extraordinary, ideal city.

Key words: Eixample, ideal city, spatial order, orthogonal grid, superblock, postcolonial urbanism

Wprowadzenie

Uważa się, że jednym z najważniejszych osiągnięć cywilizacji ludzkiej jest miasto jako forma organizacji przestrzennej, społecznej i ekonomicznej. Miasta nieustannie zmieniają się, ewoluują, by spełnić aktualne potrzeby i sprostać oczekiwaniom zamieszkujących je społeczności. Dostosowują się także nieustająco do warunków naturalnych, które tylko pozornie są stałe. Katastrofy naturalne określane przez Jonathana F.P. Rose'a jako „megatrendy”¹, zmuszały od zawsze mieszkańców miast do relokacji bądź przebudowy obszarów zurbanizowanych. Podobny wpływ na struktury urbanistyczne mają „megatrendy” wywoływane przez człowieka, w tym przede wszystkim działania wojenne², a także zmienne w historii sposoby zapobiegania im, które znajdowały i znajdują odzwierciedlenie w fizycznej, trójwymiarowej formie urbanistycznej. W związku z tym bardzo często mówi się o miastach niemalże jako o organizmach żywych i koncepcja ta znajduje wielu zwolenników. Pomimo że pojęcie rezyliencji miast zostało sformułowane dopiero w latach 70. ubiegłego stulecia, to od zarania dziejów miasta były planowane i zakładane jako struktury „odporne”, skierowane przeciwko wszelkim zewnętrznym zagrożeniom³.

Budowanie miast jest bezsprzecznie sztuką, której podstawowym narzędziem jest kompozycja urbanistyczna, kształtująca ostateczną formę przestrzenną. Szczególnym przypadkiem komponowania miast jest znana od starożytności ortogonalna siatka, która jako jeden z najbardziej uporządkowanych i logicznych układów przestrzennych powraca w różnych wydaniach w kolejnych epokach⁴. W każdej z epok wśród ortogonalnie zaplanowanych miast i dzielnic pojawiały się takie, które inspirowały i nadal inspirują kolejne pokolenia urbanistów i architektów. Należą do nich: starożytny Milet, miasta oparte na wzorcu *castrum romanum*, odbudowana po trzęsieniu ziemi dzielnica Baixa w Lizbonie⁵, nowojorski Manhattan⁶ czy omówione w niniejszym artykule barcelońskie Eixample. Ze względu na logikę formy urbanistycznej

¹ J.F.P. Rose, *The Well-Tempered City: What Modern Science, Ancient Civilizations and Human Nature Teach Us About the Future of Urban Life*, New York 2017.

² K. Racoń-Leja, *Miasto i wojna. Wpływ II wojny światowej na przekształcenia struktury przestrzennej i współczesną kondycję urbanistyczną wybranych miast europejskich*, Kraków 2019.

³ Zob. np.: L. Mumford, *The City in History: Its Origins, Its Transformations and Its Prospects*, San Diego–New York–London 1989; L. Benevolo, *Miasto w dziejach Europy*, tłum. H. Cieśla, Warszawa 1995; S. Kostof, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, London–New York 1999.

⁴ I. Mironowicz, *Modele transformacji miast*, Wrocław 2016; także: W. Kosiński, *Miasto i piękno miasta*, Kraków 2011; A. Böhm, *O czynniku kompozycji w planowaniu przestrzeni*, Kraków 2016.

⁵ K. Dudzic-Gyurkovich, *Kształtowanie przestrzeni publicznych Lizbony. Historia i współczesność*, „Teki Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału Polskiej Akademii Nauk w Krakowie” 2017, t. 45, s. 387–404.

⁶ D. Kuśnierz-Krupa, *The Origins of Spatial Development of Manhattan*, „Technical Transactions. Architecture” 2013, No. 2-A, s. 79–98; W. Kosiński, *Miasto 2000 plus*, „Technical Transactions. Architecture” 2012, No. 1-A, s. 427–446; *idem*, *Paradygmat miasta 21 wieku. Pomiędzy przeszłością „polis” a przyszłością „metropolis”*, Kraków 2016.

układy takie bywają uznawane za sprzyjające orientacji przestrzennej⁷ i łatwe do implementowania w różnych warunkach przestrzennych i kulturowych⁸.

Eixample – w kierunku idealnego miasta przyszłości

Geneza rozszerzenia struktury urbanistycznej Barcelony

Założona przez Fenicjan, a następnie rozwijana przez Rzymian, Barcelona⁹, podobnie jak inne miasta na kontynencie europejskim, przeżywała okresy rozwoju i stagnacji, które wywarły wpływ na jej współczesną formę urbanistyczną. Była niszczona przez wojny, pożary, epidemie, aby następnie się odrodzić i nadal rozwijać, zajmując coraz to nowe obszary. Nie bez znaczenia były także okresy upadku ekonomicznego, z których najbardziej znaczący rozpoczęła epoka wielkich odkryć geograficznych, kiedy to kontrolowany dotychczas przez Barcelonę i inne porty katalońskie handel śródziemnomorski stracił na znaczeniu w obliczu bogactw przywożonych z Nowego Świata do portów atlantyckich – zwłaszcza Kadyksu i Sewilli.

Sytuacja odmieniła się wraz z wywołanym przez globalne wydarzenia polityczne końcem kolonialnej dominacji Hiszpanii oraz ruchem narodowowyzwoleńczym w Ameryce Łacińskiej w XIX wieku. Wydarzenia te, pospołu z falą urbanizacji wywołaną rozwojem przemysłu w Europie, doprowadziły do kolejnego okresu prosperity w Barcelonie, która rozpoczęła się w latach 30. XIX wieku i związana była przede wszystkim z przemysłem włókienniczym. Przez pewien czas Barcelona była nawet nazywana śródziemnomorskim Manchesterem¹⁰. Port ponownie zyskał na znaczeniu, a wraz z nim całe miasto i region. Na wolnych, rolniczych terenach oraz osuszanych słonych mokradłach Niziny Barcelońskiej powstawały od początku XIX wieku manufaktury wykorzystujące w procesie produkcyjnym wody licznych spływających do morza z gór Collserola potoków i strumieni, a także głównych rzek regionu – Llobregat i Besòs, które do dzisiaj wytyczają (bardziej symbolicznie niż fizycznie) granice miasta. Manufaktury otoczone były przez osiedla robotnicze, tzw. kolonie, skupiające przede wszystkim ludność napływową z biedniejszych części Hiszpanii¹¹, co dało początek dzisiejszemu zagęszczeniu i ciągłości zabudowy w metropolii barcelońskiej¹².

⁷ A.A. Kantarek, *Tkanka urbanistyczna. Wybrane zagadnienia*, Kraków 2019.

⁸ M. Gyurkovich, *22@Barcelona – The City of Knowledge Civilization*, „Technical Transactions. Architecture” 2012, No. 4-A, s. 25–56; *idem*, *Hybrydowe przestrzenie kultury we współczesnym mieście europejskim*, Kraków 2013.

⁹ W najstarszej dzielnicy Barcelony Ciutat Vella wciąż zachowały się rzymskie mury, a w układzie urbanistycznym nadal czytelny jest układ obozu rzymskiego; zob. np.: M. de Solà-Morales, *Deu lliçons sobre Barcelona*, Barcelona 2011.

¹⁰ Zob.: J. Busquets, *Barcelona. The Urban Evolution of a Compact City*, Rovereto 2005.

¹¹ M. de Solà-Morales proces ten nazywa autokolonizacją; zob.: *idem*, *Deu lliçons...*, *op. cit.*

¹² „Obecną strukturą administracyjną, zarządzającą obszarem metropolitalnym [...] jest utworzona w roku 2011 Area Metropolitana de Barcelona, skupiająca oprócz Barcelony 35 miast i miasteczek, która łączy kompetencje trzech działających uprzednio organów administracji regionalnej. Ciągłość struktur urbanistycznych i komunikacyjnych jest niemalże niczym nieprzerwana na całym jej obszarze. Morfologicznie niekiedy bardzo trudno jest odróżnić sąsiadujące miejscowości, chociaż wiele z nich zachowało swoje historyczne centra, o odmiennej skali i typologii”; zob.: M. Gyurkovich, *Parc Central de Nou Barris*

Równocześnie otoczona murami obronnymi Barcelona już w latach 40. XIX wieku była przeludniona i panowały w niej fatalne warunki sanitarne. Podobnie jak w innych miastach i metropoliach europejskich w tym okresie (Wiedniu, Paryżu czy nawet Krakowie) wyburzenie niepotrzebnych, z punktu widzenia nowych technik wojskowych, struktur defensywnych stało się koniecznością i szansą rozwoju. Władze miejskie oraz centralne przeprowadzały te wyburzenia etapami, począwszy od 1854 roku. Umożliwiło to rozwój burżuazyjnego miasta, odpowiadającego na potrzeby i aspiracje mieszkańców.

Realizacja planu rozszerzenia – powstanie Eixample

Dzięki powyższym uwarunkowaniom politycznym, ekonomicznym i społecznym powstała najbardziej rozpoznawalna i spopularyzowana obecnie przez media część struktury przestrzennej Barcelony, czyli „Rozszerzenie” (Eixample)¹³. Niemalże równocześnie z wydaniem decyzji o wyburzeniu murów obronnych w 1854 roku rozpoczęto badania topograficzne terenów podmiejskich dla potrzeb przyszłego planu rozbudowy miasta. Pierwszy ze znanych projektów, którego autorem był Miquel Garriga i Roca, obejmował wąski obszar pomiędzy Barceloną a położoną na północ osadą Gracia, już wtedy osiągającą wielkość porównywalną z najstarszą, otoczoną murami częścią śródmieścia. Przedstawiona koncepcja o osiowej i dość rygorystycznej kompozycji, zakończona półokrągłym placem, od którego odchodziły promieniście krótkie ulice, zaledwie jednak podwajała obszar miasta i nie doczekała się nigdy realizacji. W zorganizowanym w 1859 roku konkursie przedstawiono więcej pomysłów rozbudowy, znacznie poszerzających obszar zurbanizowany. Łączyły one dotychczasowe miasto z największymi miasteczkami na Nizinie Barcelońskiej, takimi jak Gracia, Sarrià, El Clot czy San Martín.

Co interesujące, we wszystkich projektach podstawowym elementem tworzącym nowe miasto były fragmenty tkanki złożone z ortogonalnych, kwadratowych lub niemal kwadratowych kwartałów. Różnorodna była natomiast ich relacja do istniejącej struktury przestrzennej oraz kompozycja urbanistyczna całości. Początkowo do realizacji wytypowano zwycięski projekt, którego autorem był Antoni Rovira i Trias. Według tej koncepcji nowym punktem centralnym miasta miał stać się powstały po wyburzeniu murów plac na północnym zakończeniu przecinającej miasto osi Las Ramblas (dzisiejsza Plaża Catalunya). Główną aleją i kontynuacją Las Ramblas stała się łącząca Barcelonę z Gracią promenada (dzisiejszy Passeig de Gràcia). Wprowadzono obiegającą Ciutat Vella wielokątną aleję. Zarówno od niej, jak i od placu

jako element systemu zieleni hybrydowej struktury urbanistycznej Metropolii Barcelońskiej, „Środowisko Mieszkaniowe” 2016, nr 17, s. 41–51; Area Metropolitana de Barcelona (AMB), www.amb.cat [dostęp: 12.03.2021].

¹³ Eixample – nazwa obecnie używana to nazwa katalońska; w czasach powstania i przez kolejne dziesięciolecia ta część miasta nosiła kastylijską nazwę *Ensanche*, która jest używana nadal w innych miastach hiszpańskich; zob.: J. Busquets, *Barcelona...*, op. cit.; M. de Solà-Morales, *Cerdà/Ensanche*, Barcelona 2010; C. Ingrosso, *Barcelona: Architecture, City and Society 1975–2015*, Milano 2011.

odchodziły koncentrycznie aleje wyznaczające nowe dzielnice, które wachlarzem otaczały stare miasto¹⁴. Kompozycja urbanistyczna całości założenia prowadziła do powstania wielu nieregularnych, ściętych przez główne aleje kwartałów, a co za tym idzie, wprowadzała dużą różnorodność działek. W każdej z dzielnic przewidziano skwery oraz budynki publiczne. Jak wiadomo, koncepcja ta nie doczekała się realizacji, chociaż niektóre elementy były wspólne dla wszystkich propozycji konkursowych i można je łatwo odnaleźć we współczesnej Barcelonie. Zwłaszcza ortogonalną siatką kwartałów, zastosowaną jako wypełnienie, która od wielu stuleci była – i nadal jest – uważana za porządkującą strukturę przestrzenną¹⁵.

W maju 1860 roku projekt rozwoju miasta (*Projecte de reforma i eixample de Barcelona*) z 1859 roku, którego autorem był Ildefonso Cerdà i Sunyer, został narzucony miastu do realizacji na mocy dekretu królewskiego. Następnie model ten stał się wytyczną dla wszystkich miast królestwa, w tym także dla Madrytu¹⁶. Wartość i nowatorstwo planu Cerdy polegały między innymi na głębokich studiach teoretycznych, które ukazywały uniwersalność jego rozwiązań, co przekonało decydentów w Madrycie¹⁷. Podobnie jak inne propozycje konkursowe jego projekt opierał się na ortogonalnej siatce, zyskującej w XIX wieku ponownie popularność (*vide: Commisioners' Plan of Manhattan* z 1811 roku¹⁸), stosowanej przez Hiszpanów w poprzednich stuleciach jako podstawowy, tani i efektywny wzorzec budowy miast w koloniach¹⁹, przez co niektórzy badacze, jak np. Manuel de Sola-Morales²⁰, mówią wprost o urbanistyce postkolonialnej.

Plan „Rozszerzenia” zakładał dziesięciokrotne – w stosunku do istniejącego obszaru zurbanizowanego w obrysie murów obronnych – powiększenie powierzchni miasta (do ok. 3 × 9 km). Granice miały stanowić naturalne przeszkody – wspomniane rzeki Llobregat i Besòs oraz góry Collserola. Osnową dla struktury kwartałów stał się prosty schemat komunikacyjny, w którym wprowadzono rozwiązania wyprzedzające

¹⁴ Ponadto wyróżniono dwa projekty, których autorami byli: J. Fontserre oraz J. Soler i Gloria; por.: M. de Sola-Morales, *Deu lliçons...*, *op. cit.*

¹⁵ Zob.: S. Kostof, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, London–New York 1999; Z. Paszkowski, *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką*, Kraków 2011; Z.K. Zuziak, *O tożsamości urbanistyki*, Kraków 2008; *idem*, *The Notion of Order and the Spatial Logic of a New Polis: Three Approaches to the Problem of Rationality in the Contemporary Philosophy of Urbanism*, [w:] *Back to the Sense of the City: 11th VCT International Monograph Book*, eds. R. Biere Arenas, M. Gyurkovich, Barcelona 2016, s. 199–214.

¹⁶ C.M. de Castro, F. Perez Baquero, *Ensanche de Madrid (Material cartográfico): anteproyecto. Plano general de la zona de Ensanche y del emplazamiento y distribución del nuevo caserio, ejecutado por Real orden de 8 de Abril de 1857* [Plan rozszerzenia Madrytu według nakazu królewskiego z 8 kwietnia 1857 r.], 1861, <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000017428> [dostęp: 12.03.2017].

¹⁷ Zostały opublikowane w formie książkowej: I. Cerdà, *Teoría de la construcción de las ciudades*, vol. 1: *Aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona*, Barcelona 1859 [reedycja: Madryt 1991].

¹⁸ Zob.: D. Kuśnierz-Krupa, *The Origins...*, *op. cit.*; W. Kosiński, *Paradygmat miasta...*, *op. cit.*

¹⁹ Zob.: M. Motak, *Miasta Ameryki Północnej w okresie pionierskim. Dzieje formy urbanistycznej*, Kraków 2004.

²⁰ M. de Sola-Morales, *Cerdà/Ensanche...*, *op. cit.*

o kilka dziesięcioleci swoją epokę – z myślą o systemie komunikacji publicznej z przewagą tramwajów konnych, który dawał także możliwość adaptacji do nowocześniejszych rozwiązań (np. kolei szynowych). Ortogonalna siatka kwadratowych kwartałów (113 × 113 m) wydzielonych przez dwudziestometrowej szerokości ulice wyznacza podstawową tkankę urbanistyczną Eixample. Główne aleje, promenady i bulwary mają szerokość od 30,5 do nawet 100 m. Nieregularności, wzbogacające kompozycję rozwiązania, zostały wprowadzone w mistrzowski sposób. Zaplanowane trzy osie kompozycyjne, aleje przecinające diagonalnie nową siatkę (Av. Diagonal, Av. Meridiana i Av. Paral·lel), zaburzają monotony, prostokreślny układ miasta, dając szansę na wykadrowanie ciekawych widoków oraz kreację interesujących dominant i przestrzeni publicznych o niecodziennych kształtach. Struktura przestrzenna została także dostosowana do nieregularności zastanego pomiędzy miastem a górami zagospodarowania. Zwłaszcza w rejonach większych osad i miejscowości, takich jak Sant Andreu, Sant Martín – El Poblenou czy przede wszystkim Gracia, Sarria i El Clot. Niekiedy nałożenie na siebie istniejących i nieregularnych modułów urbanistycznych daje niezwykle intrygujące rozwiązania przestrzenne²¹. Główną osią założenia była i nadal pozostaje Gran Via de les Cortes Catalanes, nazywana niekiedy główną aleją Katalonii i przedłużona obecnie do sąsiednich obszarów metropolii barcelońskiej²². W granicach miasta łączy ona rzeki Llobregat i Besòs z południowego zachodu na północny wschód, a zarazem historyczne trakty w kierunku Madrytu i Paryża. Prostopadle do niej poprowadzono ulice łączące morze i góry, z pewnymi nieregularnościami wynikającymi z wcześniejszego zainwestowania, wśród których na szczególną uwagę zasługuje najbardziej reprezentacyjna aleja Barcelony – Passeig de Gracia oraz Rambla del Poblenou na wschodzie miasta.

Pierwotna koncepcja wyprzedzała swoją epokę także dlatego, że zakładała duże, ogólnodostępne parki, wytyczone na nowo przyłączanych obszarach, a także – i może przede wszystkim – dlatego że w ramach każdego kwartału przeznaczono około 30 procent terenu na obszary zielone, a zabudowa miała być niewysoka. Myślenie takie jest zdecydowanie bliższe ideom modernistów niż twórców miasta XIX-wiecznego. Często wraca się też do niego współcześnie, co także czynią władze Barcelony, jako że pierwotny plan nigdy nie został do końca zrealizowany w zakładanej wersji²³. Pomimo znacznej zmiany intensywności i gabarytów zabudowy w obrębie miejskich kwartałów w stosunku do pierwotnie zakładanych, plan Cerdy, jako osnowa bardzo zróżnicowanej tkanki urbanistycznej, jest kontynuowany do dziś tam,

²¹ Np. w dawnym San Martín, czyli El Poblenou; zob. C. Ingrosso, *Barcelona...*, op. cit.; M. Gyurkovich, 22@Barcelona..., op. cit.

²² Zob.: K. Dudzic-Gyurkovich, *Pokonywanie barier urbanistycznych związanych z układami transportu na obszarze metropolii barcelońskiej*. Wybrane problemy, Kraków 2019.

²³ A. Zachariasz, *Zieleń jako współczesny czynnik miastotwórczy ze szczególnym uwzględnieniem roli parków publicznych*, Kraków 2006; L. Nyka, *Od architektury cyrkulacji do urbanistycznych krajobrazów*, Gdańsk 2006; W. Kosiński, *Miasto i piękno...*, op. cit.; idem, *Paradygmat...*, op. cit.; Z. Paszkowski, *Miasto idealne...*, op. cit.; A. Sotoca, O. Carracedo, *Naturban. Barcelona's Natural Park a Rediscovered Relation 10 Reflections, 111 Proposals*, Barcelona 2015; K. Dudzic-Gyurkovich, *Pokonywanie...*, op. cit. i inni.

gdzie to tylko możliwe. Struktura określana jako Eixample zajmuje obecnie około połowy obszaru miasta, a na pozostałej części dominują mniej intensywne formy zabudowy. Poza historycznymi centrami poszczególnych dzielnic, przyłączanych w ostatnich 160 latach, to przede wszystkim realizowane od lat 50. XX wieku zespoły mieszkaniowe²⁴.

Współczesne przekształcenia idealnej struktury urbanistycznej

Od czasów XIX-wiecznej prosperity Barcelona stała się miastem wydarzeń globalnych – jednym z „serc świata”. Dwukrotnie organizowano tam wystawy światowe (w 1888 i 1929 roku), w 1992 roku XXV Letnie Igrzyska Olimpijskie oraz Powszechne Forum Kultur w 2004 roku. Przedsięwzięcia te każdorazowo poprzedzane były ogromnymi planami przebudowy czy rewitalizacji znacznych fragmentów miasta, przede wszystkim terenów przemysłowych, slumsów i obszarów powojennych. Nowe założenia najczęściej realizowano na podstawie kontynuacji ram przestrzennych nakreślonych w planie „Rozszerzenia”. Zawsze były one motorem rozwoju przestrzennego i gospodarczego Barcelony na wiele lat. Do najbardziej znanych przedsięwzięć z ostatnich dekad należą (poza wymienionymi): rewitalizacja przemysłowych obszarów El Poblenou²⁵, realizowana od 2007 roku transformacja obszaru Glories (pomyślanego w planie Cerdy jako geometryczne centrum „nowej Barcelony”)²⁶, a także liczne, do dzisiaj nie do końca zrealizowane, pomysły powiększenia obszarów zielonych w ramach Eixample²⁷.

Jednym z najnowszych pomysłów związanych z ideą miasta odpornego, które jest zarazem zwarte i ekologiczne, jest promowany pomysł ograniczenia ruchu kołowego w ramach siatki Eixample przez utworzenie superbloków (*superillas* lub *supermanzanas*). Pomimo że Barcelona jest miastem zwartym z bardzo dobrze rozwiniętym systemem komunikacji publicznej (do którego należą także rowery miejskie), to natężenie ruchu samochodowego w centralnych dzielnicach jest nadal bardzo duże. Powoduje to problemy środowiskowe, napięcia społeczne i negatywnie wpływa na gospodarkę. W związku z tym władze miejskie podjęły działania w obszarze zrównoważonej mobilności dążące do ograniczenia potrzeb transportowych i zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza.

²⁴ Pisze o tym chociażby prof. J. Parcerisa Bundó: „w ciągu zaledwie dwudziestu lat około 850 hektarów miasta zostało zabudowanych, w porównaniu do centralnej części miasta Eixample realizowanej przez sto lat na obszarze 880 hektarów” [tłum. własne], za: J. Parcerisa Bundó, *Barcelona, urbanisme segle XX: vigila el mar, vigila el muntanyes*, Barcelona 2014.

²⁵ Opisanych szczegółowo w literaturze przedmiotu, w tym także w autorskich publikacjach, np.: M. Gyurkovich, *22@Barcelona...*, op. cit.

²⁶ Omawiane w autorskiej publikacji: *idem*, *Hybrydowe...*, op. cit., także przez prof. Kosińskiego: *idem*, *Paradygmat...*, op. cit.

²⁷ Czy to przez przekrycie dróg szybkiego ruchu: K. Dudzic-Gyurkovich, *Pokonywanie...*, op. cit.; zazielenianie miejskich podwórek czy przez realizację idei „16 Bram do Colseroli”: A. Sotoca, O. Carracedo, *Naturban...*, op. cit.

Na podstawie szczegółowych badań i analizy sformułowano najbardziej widoczne w formie miasta kierunki dalszych procesów przemian historycznej tkanki Eixample. Zdecydowano o podzieleniu dzielnicy na superbloki o wielkości 3×3 kwartały, czyli około 400×400 m. W ramach tych obszarów znacząco ograniczono indywidualny ruch samochodowy²⁸, przywracając znaczną część jezdni pieszym, a nawet zamieniając je w zieleńce czy place zabaw dla dzieci. W zamierzeniu wszystkie ulice (z wyjątkiem głównych alei) mają być jednokierunkowe. Ograniczono także parkowanie na omawianym terenie, podczas gdy komunikacja autobusowa i dojazdy mają odbywać się przede wszystkim po obwodzie superbloku. Pilotażowe projekty zostały wprowadzone w 2018 roku w dzielnicach Gracia i El Poblenou, gdzie spotkały się z bardzo pozytywnym odzewem użytkowników²⁹. Jednym z objętych programem obszarów jest rejon zrealizowanego w ramach projektu 22@Barcelona kampusu Uniwersytat Pompeu Fabra oraz Museo Can Framis³⁰, w bliskim sąsiedztwie zamienianego w nowy, centralny park Barcelony obszaru Glories. Kilka ulic wyłączono całkowicie z ruchu, a place zabaw dla dzieci urządzono na dawnych skrzyżowaniach, wprowadzając dużo zieleni, ale także terenów przeznaczonych na spotkania oraz gry i zabawy na świeżym powietrzu.

Podsumowanie

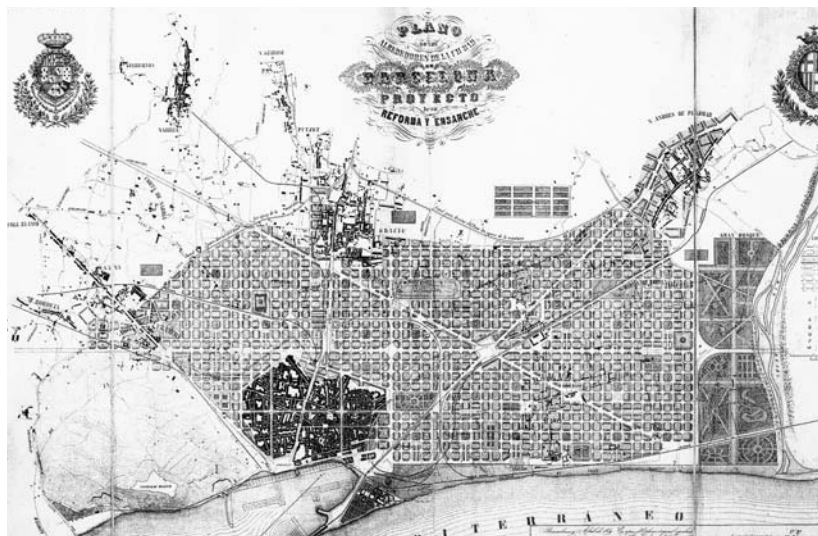
Trwające nieprzerwanie od lat 70. ubiegłego wieku transformacje i przekształcenia tkanki miejskiej Barcelony, realizowane na podstawie ortogonalnego wzorca siatki Eixample, udowadniają ponadczasowość tej liczącej już 160 lat struktury przestrzennej. Pokazują, że wprowadzony wówczas nieco „na siłę” i wbrew woli miejskich władz model jest niezwykle łatwo adaptowalny, a nawet umożliwia wprowadzanie nowatorskich rozwiązań przestrzennych i inżynierskich. Najnowsza koncepcja superbloków dzięki możliwości wprowadzania zieleni przywraca, chociaż w bardzo ograniczonym zakresie, pierwotną ideę Eixample jako dzielnicy oferującej lepsze warunki sanitarne i środowiskowe niż przegęszczone centrum miasta. Można przypuszczać, że zaproponowane rozwiązania przestrzenne i komunikacyjne mogą okazać się trafne w rzeczywistości postcovidowej³¹. Innowacyjne działania udowadniają, że barcelońska Eixample wciąż stoi w awangardzie miejskich dzielnic i pozostaje jednym z „centrów świata”.

²⁸ Dopuszczając oczywiście ruch awaryjny oraz obsługujący obszar służby miejskie.

²⁹ Co potwierdzają kilkukrotne badania terenowe autora. Zob.: M. Gyurkovich, D. Poklewski-Koziół, C. Marmolejo Duarte, *Supermanzana in Practice. Ability to Create People Friendly Spaces upon the Example of Selected Barcelona-based Projects*, „IOP Conference Series: Materials Science and Engineering” 2019, Vol. 471, s. 1–10.

³⁰ Omówionych szczegółowo przez autora we wcześniejszych publikacjach: M. Gyurkovich, 22@Barcelona..., op. cit.; idem, *Hybrydowe...*, op. cit.

³¹ Zob.: A. Jasiński, *Public Space or Safe Space – Remarks during the COVID-19 Pandemic*, „Technical Transactions” 2020, Vol. 117, Iss. 1, s. 1–10.



II. 1. Plan budowy Eixample autorstwa Ildefonsa Cerdy, domena publiczna, https://es.wikipedia.org/wiki/Distrito_del_Ensanche#/media/Archivo:PlaCerde1859b.jpg [dostęp: 29.04.2021].



II. 2. Supermanzana w El Poblenou, październik 2019 r., fot.: M. Gyrkovich



Il. 3. Supermanzana w El Poblenou, październik 2019 r., fot.: M. Gyurkovich

Bibliografia

- Benevolo L., *Miasto w dziejach Europy*, tłum. H. Cieśla, Warszawa 1995.
- Böhm A., *O czynniku kompozycji w planowaniu przestrzeni*, Kraków 2016.
- Busquets J., *Barcelona: The Urban Evolution of a Compact City*, Rovereto 2005.
- Cerdà I., *Teoría de la construcción de las ciudades*, vol. 1: *Aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona*, Barcelona 1859 [reedycja: Madryt 1991].
- Cullen G., *The Concise Townscape*, London 1986.
- Dudzić-Gyurkovich K., *Kształtowanie przestrzeni publicznych Lizbony. Historia i współczesność*, „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału Polskiej Akademii Nauk w Krakowie” 2017, t. 45, s. 387–404.
- Dudzić-Gyurkovich K., *Pokonywanie barier urbanistycznych związanych z układami transportu na obszarze Metropolii Barcelońskiej. Wybrane problemy*, Kraków 2019.
- Gyurkovich M., *22@Barcelona – The City of Knowledge Civilization*, „Technical Transactions. Architecture” 2012, No. 4-A, s. 25–56.
- Gyurkovich M., *Hybrydowe przestrzenie kultury we współczesnym mieście europejskim*, Kraków 2013.

- Gyurkovich M., *Parc Central de Nou Barris jako element systemu zieleni hybrydowej struktury urbanistycznej metropolii barcelońskiej*, „Środowisko Mieszkaniowe” 2016, nr 17, s. 41–51.
- Gyurkovich M., *Współczesne wieże Barcelony i ich rola w kompozycji urbanistycznej hybrydowej metropolii*, „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału Polskiej Akademii Nauk w Krakowie” 2016, t. 44, s. 243–266.
- Gyurkovich M., Poklewski-Kozieł D., Marmolejo Duarte C., *Supermanzana in Practice. Ability to Create People Friendly Spaces upon the Example of Selected Barcelona-based Projects*, „IOP Conference Series: Materials Science and Engineering” 2019, t. 471, s. 1–10.
- Gzell S., *Wykłady o współczesnej urbanistyce. With English on Contemporary Town Planning*, Warszawa 2015.
- Ingrosso C., *Barcelona: Architecture, City and Society 1975–2015*, Milano 2011.
- Jasiński A., *Public Space or Safe Space – Remarks during the COVID-19 Pandemic*, „Technical Transactions” 2020, Vol. 117, Iss. 1, s. 1–10.
- Kantarek A.A., *Tkanka urbanistyczna. Wybrane zagadnienia*, Kraków 2019.
- Kosiński W., *Miasto 2000 plus*, „Technical Transactions. Architecture” 2012, No. 1-A, s. 427–446.
- Kosiński W., *Miasto i piękno miasta*, Kraków 2011.
- Kosiński W., *Paradygmat miasta 21 wieku. Pomiędzy przeszłością „polis” a przyszłością „metropolis”*, Kraków 2016.
- Kosiński W., „*Serce świata*” – Manhattan, „Czasopismo Techniczne. Architektura” 2008, R. 105, z. 3-A, s. 99–109.
- Kosiński W., Zieliński M., *Urbanistyka krajobrazu i krajobraz urbanistyczny. Teoria. Praktyka. Edukacja, „przestrzeń i FORMa”* 2016, nr 25, s. 7–52.
- Kostof S., *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, London–New York 1999.
- Kucza-Kuczyński K., *Czwarty wymiar architektury miasta*, Warszawa 1982.
- Kuśnierz-Krupa D., *The Origins of Spatial Development of Manhattan*, „Technical Transactions. Architecture” 2013, No. 2-A, s. 79–98.
- Lynch K., *Obraz miasta*, tłum. T. Jeleński, wstęp do wyd. pol. W. Kosiński, Kraków 2011.
- Marmolejo-Duarte C., Massip J., Chica E., *Is Polycentrism Tackling Urban Sprawl in the Spanish Metropolitan System?*, „Technical Transactions. Architecture” 2012, No. 1-A, s. 493–506.
- Mironowicz I., *Modele transformacji miast*, Wrocław 2016.
- Motak M., *Miasta Ameryki Północnej w okresie pionierskim. Dzieje formy urbanistycznej*, Kraków 2004.
- Mumford L., *The City in History: Its Origins, Its Transformations and Its Prospects*, San Diego–New York–London 1989.
- Mumford L., *The Culture of Cities*, San Diego 1996.
- Norberg-Schultz Ch., *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*, New York 2000.
- Nyka L., *Od architektury cyrkulacji do urbanistycznych krajobrazów*, Gdańsk 2006.
- Parcerisa Bundó J., *Barcelona, urbanisme segle XX: vigila el mar, vigila el muntanyes*, Barcelona 2014.
- Paszkowski Z., *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związku z urbanistyką*, Kraków 2011.
- Racoń-Leja K., *Miasto i wojna. Wpływ II wojny światowej na przekształcenia struktury przestrzennej i współczesną kondycję urbanistyczną wybranych miast europejskich*, Kraków 2019.
- Rose J.F.P., *The Well-Tempered City: What Modern Science, Ancient Civilizations and Human Nature Teach Us about the Future of Urban Life*, New York 2017.
- Rykwert J., *Pokusa miejsca. Przeszłość i przyszłość miast*, tłum. T. Bieroń, Kraków 2013.

- Salingaros N., *Eight City Types and their Interactions. The „Eight-Fold” Model*, „Technical Transactions” 2017, Vol. 2, s. 5–70.
- Samuels I. et al., *Urban Forms: The Death and Life of the Urban Block*, Oxford 2005.
- Sitte C., *City Planning According to Artistic Principles*, New York 1965.
- Solà-Morales M. de, *Cerdà/ Ensanche*, Barcelona 2010.
- Solà-Morales M. de, *Deu lliçons sobre Barcelona*, Barcelona 2011.
- Solà-Morales M. de, *Las formas de crecimiento urbano*, Barcelona 1997.
- Sotoca A., Carracedo O., *Naturban. Barcelona’s Natural Park a Rediscovered Relation 10 Reflections, 111 Proposals*, Barcelona 2015.
- Wybrane teorie współczesnej urbanistyki, red. P. Lorens, I. Mironowicz, Gdańsk 2013.
- Zachariasz A., *Zieleń jako współczesny czynnik miastotwórczy ze szczególnym uwzględnieniem roli parków publicznych*, Kraków 2006.
- Zuziak Z.K., *O tożsamości urbanistyki*, Kraków 2008.
- Zuziak Z.K., *The Notion of Order and the Spatial Logic of a New Polis: Three Approaches to the Problem of Rationality in the Contemporary Philosophy of Urbanism*, [w:] *Back to the Sense of the City: 11th VCT International Monograph Book*, eds. R. Biere Arenas, M. Gyurkovich, Barcelona 2016, s. 199–214.
- Zuziak Z.K., *Wstęp do nowej filozofii urbanistyki*, „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału Polskiej Akademii Nauk w Krakowie” 2020, t. 48, s. 181–206.

Źródła internetowe

- Area Metropolitana de Barcelona (AMB), www.amb.cat [dostęp: 12.03.2021].
- Biblioteca Digital Hispanica, www.bdhrd.bne.es/viewer.vm?id=0000017428 [dostęp: 12.03.2017].
- Castro C.M. de, Perez Baquero F., *Ensanche de Madrid (Material cartográfico): anteproyecto. Plano general de la zona de Ensanche y del emplazamiento y distribución del nuevo caserio, ejecutado por Real orden de 8 de Abril de 1857* [Plan rozszerzenia Madrytu według nakazu królewskiego z 8 kwietnia 1857 r.], 1861, <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000017428> [dostęp: 12.03.2017].
- Plan budowy Eixample autorstwa Ildefonsa Cerdy, domena publiczna, https://es.wikipedia.org/wiki/Distrito_del_Ensanche#/media/Archivo:PlaCerde1859b.jpg [dostęp: 29.04.2021].