



TOPOGRAFIA WSPÓŁCZESNYCH MIEJSKICH PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

THE TOPOGRAPHY OF CONTEMPORARY URBAN PUBLIC SPACE

Dorota Wantuch-Matla
mgr inż. arch.

Politechnika Krakowska
Wydział Architektury

STRESZCZENIE

Konieczność upiększania publicznych przestrzeni miejskich, jak też wykorzystania ich funkcjonalnego i przestrzennego potencjału, w procesie adaptacji miast do współczesnych realiów społecznych i cywilizacyjnych stymuluje pojawianie się nowych rozwiązań i metod ich kształtowania. Nośność idei „miasta zwartego” (*compact city*), jako przeciwwagi dla zjawiska „rozlewania się miast” (*urban sprawl*) sprawia, że przestrzeń publiczna pod wieloma względami rozwija się w kierunku idei wertykalności.

Słowa kluczowe: miejska przestrzeń publiczna, hybrydyzacja.

ABSTRACT

The need to beautify urban public space, and also to exploit its functional and spacial potential, as part of the process of adapting cities to modern social and civilizational realities, stimulates the appearance of new solutions and methods for its creation. The popularity of the idea of the „compact city” as a counterbalance to the phenomenon of „urban sprawl” results in public space developing in many regards in the direction of verticalness.

Key words: urban public space, hybridisation.

1. WSTĘP

Miejska przestrzeń publiczna nigdy nie była dwuwymiarowa – zawsze, choćby ze względu na czynniki geomorfologiczne, jej powierzchnia była dostosowywana do lokalnych warunków ukształtowania terenu. Od czasów starożytnych stosowano rozmaite formy łączy między różnymi poziomami nawierzchni placów i ulic, takie jak schody, tarasy lub pochylnie. Rozwój coraz głębszej świadomości w kształtowaniu ciągłości wnętrza urbanistycznych przyniósł okres renesansu. Zaczęto wówczas, chętnie wykorzystywać reprezentacyjne schody, jako element płynnie wiążący wewnętrzny układ budynku z jego otoczeniem, łącząc skalę architektoniczną i urbanistyczną¹. Pomimo, że w oczywisty sposób topografia przestrzeni miejskiej zawsze wynikała z uwarunkowań terenowych, przez stulecia nawierzchnia placów i ulic pozostawała najczęściej jednak jedynie płaszczyzną udekorowaną pionowymi bryłami fontann, posągów, rzeźb czy obelisków. Z biegiem czasu zyskiwała jednak kolejne elementy „umeblowania” takie jak: przeznaczone dla pieszych trotuary, lampy uliczne i siedziska, a także zieleń rozpraszającą jej horyzontalny charakter.

Współcześnie miejska przestrzeń publiczna jest fizycznie rozbita na rozmaite poziomy i warstwy. Pionowość i wielowarstwowość jest znakomitym polem doświadczalnym dla wszelkich przejawów hybrydyzacji przestrzeni miasta i rozmaitych eksperymentów przestrzenno-funkcjonalnych.

Wpływ na jej współczesne zróżnicowanie topograficzne wydaje się być w znacznym stopniu pokłosiem wizji miast nowoczesnych i późniejszych przeobrażeń łączących się z rozwojem techniki, motoryzacji i jego wpływem na struktury miejskie. Pierwsze rysunki miast przyszłości, opartych na rozwarstwieniu publicznej przestrzeni miejskiej oraz rozdziale funkcjonalnym przestrzeni dla pieszych i ciągów komunikacyjnych tworzył już Leonardo da Vinci, lecz koncepcja wertykalności oświadczyła także umysłami architektów epoki początków modernizmu, kiedy rozwój przemysłu i techniki rozpościerał przed współczesnymi futurystyczne miraż. Z rysunków Antonio Sant’Elia, a następnie choćby ze znanego filmu Fritza Langa „Metropolis” z 1933 roku wyczuwa fascynacja wielowarstwowością przestrzeni miejskiej. Dziedzictwem epoki industrialnej były estakady i wiadukty kolejowe. Okres modernizmu przyniósł budowę tras szybkiego ruchu, często uniesionych nad ulicami miasta, a także mostów i przepraw wodnych oplatając, na niespotykaną dotąd skalę, zarówno śródmieścia, jak i miejskie peryferia gęstą siecią tras komunikacyjnych. Minęło parę dziesięcioleci zanim zorientowano się, że owo „wywyższenie” samochodu pod wieloma względami miało niezwykle niekorzystny wpływ nie tylko na strukturę urbanistyczną miast, ale także ciągłość przestrzeni miejskiej, jej publiczność i społeczny wymiar funkcjonowania. Nie mniej jednak, w świetle tematyki poruszonej w niniejszym artykule, istotą owych przemian stał się bez wątpienia fakt, że raz na zawsze przestrzeń miejska została wówczas rozbita na pasma, poziomy i ciągi.

Zreinterpretowane idee rozwarstwienia i wertykalności przestrzeni publicznej są dziś inspiracją rozmaitych rozwiązań projektowych, w poszukiwaniu sposobów na bardziej efektywne wykorzystanie potencjału przestrzennego miasta oraz zróżnicowanie, rozrzeźbienie i estetyzację jego krajobrazu.

2. PRZESTRZEŃ PUBLICZNA I INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA

W ostatnich dziesięcioleciach ubiegłego stulecia zwrócono się przeciwko rozcinającym miasto trasom komunikacyjnym. Uznano już wówczas, że kwestia negatywnego wpływu komunikacji samochodowej na organizm miejski jest bezsporna i podjęto próby neutralizacji jej oddziaływania. Tego rodzaju podejście nie oznaczało jednak negacji idei warstwowości i rozdziału przestrzeni miejskiej, ani też rezygnacji z ruchu samochodowego.

¹ T. Jastrząb, *Przestrzenie publiczne we współczesnej urbanistyce i architekturze*, Rozprawa doktorska, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań, 2004, s.52.

Zakładało jednak zasadniczo odwrócenie dotychczasowej hierarchii wartości promującej kulturę samochodu, na korzyść człowieka – jako głównego aktora i użytkownika przestrzeni publicznej. Ów trend u progu XXI stulecia mimo równoczesnego dalszego rozwoju motoryzacji i komunikacji indywidualnej, zdaje się przybierać na sile.

Obserwacja przeobrażeń przestrzeni publicznych współczesnych miast pozwala na stwierdzenie, że idea wielowarstwowego rozdziału środków transportu miejskiego od ruchu pieszego, w nowej, zreinterpretowanej formule jest niezmiennie bardzo aktualna w zatłoczonych miastach na całym świecie. Przestrzeń miasta rozbudowuje się dziś tworząc wielopoziomowe struktury związane z systemami podziemnych kolejek miejskich, tuneli połączonych z centrami handlowymi. Dążenie do „odzyskania” połączy przestrzeni miasta pochłoniętych infrastrukturą komunikacyjną prowadzi do ciekawych rozwiązań formalno – funkcjonalnych. W wielu miastach zdecydowano o „pochowaniu” najbardziej uciążliwych tras ruchu kołowego w tunelach, pasy pozostawione na powierzchni ziemi „zabliźniając” parkami publicznymi i zielonymi promenadami.

Tak stało się w przypadku Rheinpark w Düsseldorfie (1978-88), gdzie przy okazji budowy budynku nowego parlamentu landu północnej Nadrenii-Westfalii, biegnącą wzdłuż Renu ulicę ekspresową zamknięto w około dwukilometrowym tunelu umieszczając nad nim promenady i zieleń parkową². Innym ciekawym przykładem podobnej interwencji jest francuski przypadek parku Jardins Wilson, zlokalizowanego na północnych obrzeżach Paryża, przekształconego w latach 1994-1997. Parkowe plateau pokryło tam szerokie pasmo zagłębionego w ziemi korytarza autostrady łączącej Saint-Denis i Lille. W ten sposób uzyskana powierzchnia stała się parkiem publicznym, na powrót scalającym rozbite dotąd części dzielnicy, ale także znacząco wpłynęła na poprawę jakości życia w jej okolicy minimalizując zanieczyszczenie powietrza i hałas. Istotnym aspektem tej transformacji był również powrót do tożsamości historycznej miejsca, poprzez fakt, że powstanie parku przywróciło rangę części dawnej osi urbanistycznej stanowiącej fragment alei Avenue de President Wilson, niegdyś malowniczej i obsadzonej drzewami, w miejsce której po 1965 roku wybudowano autostradę.



Ryc. 1. Place des Célestines, w Lyonie. Źródło: flickr, aut. Juan ACP, udostępniono na licencji Creative Commons Attribution 2.0 Generic.

Fig. 1. Place des Célestines, in Lyon. Source: flickr, aut. Juan ACP, shared on the Creative Commons licence Attribution 2.0 Generic.



Ryc. 2. Pieszce kładki na szczycie Metropol Parasol, Plaza de la Encarnación, Sewilla. Źródło: flickr, aut. FaceMePLS, udostępniono na licencji Creative Commons Attribution 2.0 Generic.

Fig. 2. Pedestrian walkways on top of the Metropol Parasol, Plaza de la Encarnación, Seville. Source: : flickr, aut. FaceMePLS, shared on the Creative Commons licence Attribution 2.0 Generic.

² D. Załuski, *Tendencje kształtowania przestrzeni publicznych XXI wieku* [w:] Kochanowski M. (red.), *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2002., s.91-92.

Zweryfikowana doświadczeniami modernizmu idea wertykalności znajduje również odzwierciedlenie w działaniach adaptujących inne elementy infrastruktury komunikacji miejskiej na potrzeby przestrzeni publicznej. Tak stało się w przypadku paryskiej Promenade Plantée (1988), czyli parku stworzonego na dawnym wiadukcie kolejowym, stanowiącej także inspirację dla przeprowadzenia spektakularnej transformacji nowojorskiego wiaduktu The High Line w wyjątkowej urody, uniesioną nad powierzchnią miasta parkową przestrzeń publiczną. Podobne koncepcje stoją również u podstaw kształtowania placów, skwerów i parków ponad konstrukcją podziemnych, wielokondygnacyjnych parkingów – jak stało się choćby w przypadku urokliwego Place des Célestines, w Lyonie (1994-95).

3. PRZESTRZEŃ PUBLICZNA W REALCJI Z ARCHITEKTURĄ

Wertykalność przestrzeni miejskich kształtuje się także w relacji z obiektami architektonicznymi. Dotyczy to nie tylko wnętrza wielokondygnacyjnych budynków o charakterze publicznym, ale także nowatorskich rozwiązań prowadzących do zatarcia granic między wnętrzem i konstrukcją budowli a ich zewnętrznym otoczeniem miejskim.

Metropol Parasol (2005-2011) na sewilskim Plaza de la Encarnación to przykład hybrydy przestrzeni miejskiej i architektury. Nowy „budynek-struktura” tworzy jednocześnie zaplecze funkcjonalne i bujną scenografię miejsca, swoimi gabarytami nadając mu niezwykłą skalę i silnie wertykalny charakter (zdz.1). Odwiedzający plac mogą również udać się na rozmieszczone na szczycie struktury parasola kładki widokowe, by podziwiać z nich nie tylko plac, ale i całą okolicę. Trudno rozgraniczyć gdzie kończy się architektura, a gdzie zaczyna przestrzeń publiczna, co jest także konsekwencją morficznie miękkiej formy „parasola”.



Ryc. 3. Wertykalny bulwar stworzony na podjeździe dawnej wytwórni mleczarskiej / Toni Site. Źródło: Ilustracja udostępniona dzięki uprzejmości biura EM2N.

Fig. 3. Vertical boulevard created on the ramp of the former dairy factory/ Toni Site. Source: Courtesy of EM2N.

Zerwanie z tradycyjną charakterystyką „płaskich” miejskich przestrzeni publicznych uwidoczniło się również w realizowanym obecnie projekcie transformacji budynków dawnej fabryki przetworów mlecznych w Zurichu tzw. Toni Site w centrum edukacji i kultury wraz z kampusem uniwersyteckim (biuro architektoniczne EM2N). Na istniejącej olbrzymich rozmiarów pochylni samochodowej stworzono rodzaj pionowych pieszych bulwarów. Spiralne bulwary pozwalają dostać się na poszczególne kondygnacje budynku, gdzie projektanci zaplanowali koncentrację funkcji publicznych m.in.: kino, klub jazzowy, przestrzeń wystawiennicze, salę koncertową. Pionowa promenada tworzy jednocześnie wielowymiarowy front budynku pomyślany jako atrakcyjny trakt spacerowy serwujący

odwiedzającym doświadczenie oglądania otaczającego miasta z całkiem innej perspektywy. Pionowa aleja spacerowa jest także formą w płynny sposób wiążącą ogromny w swojej skali budynek nowego centrum kulturalnego z otoczeniem. Jest to także znakomity przykład hybrydycznej interakcji między przestrzenią miasta i budynku oraz infrastruktury komunikacyjnej.

Ryc.4. Pionowe bulwary Toni Slte w Zurichu (EM2N). Źródło: Ilustracja udostępniona dzięki uprzejmości biura EM2N.

Fig. 4. Vertical boulevard proposed for Toni Slte in Zurich (EM2N). Source: Courtesy of EM2N.



4. PIONOWE PARKI I OGRODY

Niezwykłym przykładem czerpania z idei wertykalności są coraz bardziej popularne „pionowe parki i ogrody” tworzące bujne i złożone biotopy kształtowane w oparciu o wiedzę przyrodniczą i najnowsze technologie. Bywają realizowane na bazie stalowych konstrukcji, ale także w oparciu o struktury budowlane porzuconych budynków³. Specyficznym i niezwykle malowniczym przykładem pionowych ogrodów są również „kwietniki” i „łaki” kreowane na ścianach budynków.

Wartą uwagi realizacją jest park zlokalizowany na dachu centrum handlowego „Vache Noir”, autorstwa biura architektów krajobrazu Agence Ter (2004-2007), wybudowanego w paryskiej dzielnicy Arcueil. Płaszczyzna publicznego parku (o powierzchni przekraczającej 1ha), opadając łagodnie łączy się z poziomem sąsiednich ulic, jest także powiązana z otoczeniem dodatkowymi rampami. Dzięki temu rozwiązaniu mieszkańcy sąsiednich kamienic i kwartałów zyskali nie tylko widok na zieloną przestrzeń parkową, ale również skutecznie i subtelnie „zamaskowane”, ukryte pod nią funkcje handlowe.

Wertykalny ogród stworzony, na bazie wielokondygnacyjnej, stalowej konstrukcji został zrealizowany przez biuro projektowe Sicilia y Asociados na niewielkiej pustej działce powstałej po wyburzeniu starej, rozsypującej się kamienicy (2008). Inicjatywa i wsparcie finansowe lokalnej wspólnoty doprowadziły do realizacji niezwyklej przestrzeni publicznej w zaniedbanej, pełnej społecznych problemów dzielnicy Zaragozy. W ciasno zabudowanej okolicy Las Delicias niewiele znaleźć można placów czy skwerów publicznych, na czym cierpiało także lokalne życie społeczne. Miejsce po wyburzonej kamienicy przez lata pozostawało niezagospodarowane i zaniedbane. Ostatecznie na porzuconej przez lata pustej parceli powstała konstrukcja, która przejęła funkcję lokalnego placu, miejsca spotkań, spacerów, rekreacji i integracji, a nawet zajęć z botaniki dla dzieci z lokalnych szkół. Wiszące ogrody znajdują się przy jednej z głównych ulic w obrębie dzielnicy. Stalowa konstrukcja dorównuje wysokością sąsiednim budynkom, wypełniając lukę po wyburzonej kamienicy i dopełniając wizualnie bryłę kwartału zabudowy. Poszczególne pozio-

³Patrz.: <http://www.irishtimes.com/newspaper/ireland/2011/1114/1224307527887.html>, (dostęp:05.06.2012r.)

my konstrukcji połączone spacerowymi pochylniami i windą zostały wypełnione zielenią, na podobnych zasadach konstrukcyjno-strukturalnych jak miało to miejsce w przypadku wspomnianej nowojorskiej estakady The High Line. Zbliżone ideowo pomysły często pojawiają się w pracach o charakterze koncepcyjnym, tak jak stało się to w przypadku projektu irlandzkiego biura Mahoney Architecture proponującego stworzenie wertykalnego parku na bazie konstrukcji budynku Anglo-Irish Bank w Dublinie, porzuconej po wstrzymaniu kolejnych etapów budowy z nadejściem globalnego kryzysu gospodarczego. Inną odmianą pionowych ogrodów są „zielone elewacje” budynków, będące znakomitym przykładem integracji „aktywnego czynnika przyrodniczego” oraz struktur obiektów budowlanych i stanowiące przy tym idealne tworzywo dla współtworzenia architektury biomorficznej nawiązującej do natury⁴. Wśród najbardziej znanych i spektakularnych realizacji znajdują się przyrodniczo – artystyczne dzieła Patricka Blanca (Caixa Forum w Madrycie), czy też młodego twórcy Amaury Gallona⁵.

5. PODSUMOWANIE

Hybrydyczność współczesnej przestrzeni miejskiej w dużej mierze przejawia się w coraz bardziej finezyjnych próbach urozmaicenia jej ukształtowania. Nawarstwienie znaczeń, funkcji i form, miejskich „śladów i pustek” wydaje się być, w złożonych strukturach dzisiejszych miast, czymś całkowicie oczywistym. Tego rodzaju wizualne wyobrażenie „pionowości rozwoju miasta”, jako procesu nadpisywania kolejnych zjawisk fizycznych i niefizycznych znajduje odzwierciedlenie również w topografii przestrzeni miejskiej. Koncepcja wertykalności w dzisiejszych zatłoczonych miastach wydaje się być obiecującym sposobem na odzyskiwanie cennej przestrzeni publicznej, jak też realizację celów zrównoważonego rozwoju poprzez nowatorskie metody „wtórnego” wszczepiania zieleni w tkankę miejską. Miasta, których zaludnienie nieustannie się zwiększa, zmuszone są adaptować swoją przestrzeń do nowych warunków demograficznych i rosnących potrzeb swoich mieszkańców. Tęsknota za różnorodnością krajobrazów „nie-miejskich” (*landscape*) realizowana jest w coraz wyraźniejszej tendencji do kształtowania przestrzeni miejskiej, jako „krajobrazu miejskiego” (*townscape, cityscape*). Poza wprowadzaniem zieleni do miast, przeobrażeniom ulega też podejście do kształtowania przestrzeni miejskiej.

Dzięki umiejętnym zabiegom projektowym przestrzenie współczesnych miast stają się coraz bardziej wielowymiarowe, nie tylko ze względu na oczywistą koegzystencję z architekturą, ani też „umeblowanie” i dekoracyjne dodatki tzw. „małej architektury”. One same stają się rzeźbami, reliefami, wielopoziomowymi strukturami, coraz mocniej artykułując swoje istnienie i rolę w kształtowaniu krajobrazu miejskiego.

THE TOPOGRAPHY OF CONTEMPORARY URBAN PUBLIC SPACE

1. INTRODUCTION

Urban public space was never two-dimensional; its surface, even when for instance taking into consideration geomorphological factors, was adapted to the shape of the local terrain. Since ancient times various schemes have been used to connect the surfaces of

⁴ W. Kosiński, Pionowe Ogrody- idea, technologia i estetyka na nowy wiek [w:] Czasopismo Techniczne 2-A/2/2011, Z.11,R.108., Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków, 2011, s.121-122.

⁵ op.cit., s.111-112.

squares and streets located on different levels, such as stairs, terraces, or ramps. The Renaissance brought about the development of a deeper awareness of the shaping of continuous urban interiors. This is when representative stairs were often used as a flowing element connecting an interior plan of a building with its surroundings, connecting the architectural scale with the urban scale⁶. Despite the obvious fact that the topography of urban space was always a result of the conditions of the terrain, for centuries the surfaces of squares and streets remained most often only surfaces decorated by the vertical mass of fountains, statues, sculptures, or obelisks. With the passing of time these spaces acquired more decorative elements to distract us from their horizontal nature, such as: pedestrian sidewalks, street lamps, benches, as well as urban greenery.

Contemporary public urban space is physically broken down into various levels and layers one on top of another. The verticalness and multiple layers make for an excellent testing ground for all sorts of manifestations of the hybridization of urban space and various spacial-functional experiments.

The influence on urban space's modern topographical diversity seems to a large degree the result of the vision of modern cities and latter transformations connected with the development of technology, motorization and its influence on urban structures. Leonardo da Vinci created the first drawings of futuristic cities, demonstrating the stratification of public urban space as well as the separation of functional space for pedestrians and traffic lanes. The concept of verticalness also ruled the minds of architects at the beginning of the modernist era, when the development of industry and technology created a futuristic mirage for contemporaries. The drawings of Antonio Sant'Elia, and later the famous 1933 film by Fritz Lang „Metropolis”, give us a glimpse of a fascinating multilayered urban space. Overpasses and railway viaducts were the legacy of the industrial era. The modernist period brought us the construction of expressways, often raised above city streets, and also bridges and water crossings winding around downtown areas at an up to then unknown scale, while city outskirts were crisscrossed by a dense network of transportation routes. A few decades had to pass before it was realized that this „elevating” of automobiles was in many ways quite detrimental not only to the urban structure of cities, but also to the entire urban space along with the functionality of its public and social dimension. None the less, in light of the subject of this article, the essential effect of these changes is without a doubt the fact that once and for all urban space has been broken down into layers, levels, and lanes.

Today reinterpretations of the ideas of stratification and verticalness of public space are the inspiration for various design solutions which search for ways to more effectively exploit the potential of urban space as well as diversifying, sculpturing and beautifying its landscape.

2. PUBLIC SPACE AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

During the last decades of the 20th century transportation routes crisscrossing cities fell out of favor. It was then declared that the matter of the negative influence of automobile traffic on the urban organism was indisputable and attempts were made to neutralize this negative influence. However, this type of approach didn't signify the negation of the idea of layers and separation in urban space, nor the renouncement of automobile traffic. However it assumed an essential reversal of the current hierarchy of values promoting car culture in favor of human beings, the main actor and user of public space. On the threshold of the 21st century, this trend seems to be gaining momentum despite the simultaneous further development of motorization and individual transportation.

⁶ T. Jastrzab, *Przestrzenie publiczne we współczesnej urbanistyce i architekturze*, Doctoral dissertation, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań, 2004, p..52.

The observation of the transformation of public space in modern cities allows one to claim that the idea of multilayered separation of urban means of transportation from pedestrian traffic in this new, reinterpreted formula is especially valid in crowded cities all over the world. Today urban space is expanding, creating a multilevel structure connected with underground suburban rails systems, or tunnels leading to shopping centers. The strive to „reclaim” swaths of urban space absorbed by transportation infrastructure leads to interesting formal/functional solutions. In many cities it has been decided to „bury” the most burdensome automobile routes in tunnels, while the lanes left above ground are linked with public parks and green promenades.

This is what happened in the case of Rheinpark in Dusseldorf (1978-88), where during the construction of a new parliament building for the state of North Rhine-Westphalia the express road that runs along the Rhine was enclosed within a 12 km tunnel and a promenade and green park were laid out above⁷. Another interesting example of a similar intervention is the case of the French Jardins Wilson Park, located in the northern outskirts of Paris, which was transformed in the years (1994-97). The park plateau covers a wide strip of highway linking Saint-Denis and Lille that was dug underground. In this way reclaimed space became a public park that also joins two neighborhoods that had been split in two, while also markedly improving the quality of life in the area by limiting the amount of noise and air pollution. Another vital aspect of this transformation was also the renewal of the identity of an historic area by the fact that the creation of the park brought back a former urban axis making up part of the Avenue de President Wilson, at one time a picturesque place lined with trees, where eventually in 1965 the highway was built.

The verification of the idea of verticalness from the experiences of modernism are also reflected in the actions taken to adapt other elements of city transportation infrastructure for the needs of public space. That's what took place in the case of the Promenade Plantee in Paris (1988), the park created on a former railway viaduct, which was also the inspiration for the spectacular transformation of the New York viaduct known as The High Line, a public park of exceptional beauty, raised above the surface of the city. A similar concept is at the root of the shaping of squares and parks above the construction of multilevel, underground parking lots; as was done for example in the case of the charming Place des Celestines in Lyon (1994-95).

3. PUBLIC SPACE IN RELATION TO ARCHITECTURE

The verticalness of urban space is also shaped by its relation to architecture. This applies not only to the interior of multistory public buildings, but also to innovative solutions that result in the blurring of borders between interior space and the building's structure, with the exterior urban surroundings. The Metropol Parasol (2005-2011) on the Plaza de la Encarnacion in Seville is an example of a hybrid of city space and architecture. The new „building-structure” simultaneously provides functional service areas and a vivid stage setting, and the building's dimensions create an unusual scale with a strong vertical character (pic. 1). Visitors to the square can also make their way up to a viewing walkway placed at the top of the parasol structure in order to admire not only the view of the square, but of the whole vicinity. It's difficult to define where architecture ends and where public space begins, which is also the result of the amorphously soft form of the „parasol”

Breaking away from the characteristic tradition of „flat” public urban spaces is apparent as well in the design project (currently under construction) for the transformation of buildings of a former milk product factory in Zurich, the so-called Toni Site, into an educational and cultural center along with a university campus (EM2N architectural office). A kind of multilevel pedestrian boulevard was created on a huge preexisting car ramp. The spiral

⁷ D. Załuski, Tendencje kształtowania przestrzeni publicznych XXI wieku [in:] Kochanowski M.(ed.), *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2002,p.91-92.

boulevards allow one to reach the various building floors where the designers planned a concentration of public functions, e.g.: a cinema, jazz club, exhibition spaces, and a concert hall. The vertical promenade simultaneously creates a multidimensional building front intended as an attractive walking path enabling visitors to view the surrounding city from a completely different perspective. The vertical walkway is also a form that smoothly joins the enormous building of the new cultural center with its surroundings. It's also an exceptional example of hybrid interaction between the building and city space, as well as transportation infrastructure.

4. VERTICAL PARKS AND GARDENS

An unusual example of drawing inspiration from the idea of verticalness are the ever more popular „vertical parks and gardens”, which based on a knowledge of nature and the latest technology create luxuriant and complex biotopes. Sometimes such parks are created on top of a steel construction, but can also be based on the structural elements of abandoned buildings. „Flower beds” and „meadows” created on the walls of buildings are exceptionally picturesque and special examples of vertical gardens.

A project that is worth noting is a park located on the roof of the „Vache Noir” shopping center, the creation of the landscape architectural firm Agence Ter (2004-07), built in the Arcueil neighborhood of Paris. The park's public surface (an area exceeding 1 hectare) slopes gently while connecting with the level of neighboring streets, and is also joined with its surroundings by additional ramps. Thanks to this solution residents of neighboring apartment buildings and districts gained not only a view of the green park area, but also the commercial function of the building was effectively and subtly camouflaged.

A vertical garden was created on a multistory steel construction by the design firm Sicilia y Asociados on a small empty lot that had been left after the demolition of an old, crumbling apartment house. The initiative and financial support of the local community resulted in the creation of an unusual public space in Zaragoza, a neglected neighborhood full of social problems. In the densely built up area of Las Delicias there aren't many public squares or plazas to be found, which had a negative effect on local social life. The empty plot created by the destruction of the apartment building stood for years empty and neglected. Finally, a structure was built on this plot of land that had been empty for years, and it took on the function of a local square, a place for meeting and walking, recreation and integration, and even botany classes for children from local schools. The hanging gardens are located along one of the main streets within the neighborhood. The steel structure is equal in height with the adjacent buildings, thus filling a gap left by the demolished building and visually completing the line of buildings in the area. The structure's individual levels are connected by walking ramps, and elevators were filled with greenery along similar construction and structural lines as in the case of the above mentioned New York viaduct The High Line. Similar ideological ideas often appear in the work of a conceptual nature, such was the case in the design of the Irish firm Mahoney Architecture who proposed the creation of a vertical park on the abandoned concrete skeletal structure of the Anglo - Irish Bank, whose construction has been put on hold due to the global economical crisis and Ireland's banking collapse⁸.

Another variety of vertical gardens, the „green elevations” of buildings, are excellent examples of the integration of the „active natural factor” with a building's structure, and in this sense make for ideal material for the collaboration of biomorphic architecture with a reference to nature⁹. Among the most well-known and spectacular creations are the na-

⁸ See: <http://www.irishtimes.com/newspaper/ireland/2011/1114/1224307527887.html>, (access :05.06.2012).

⁹ W. Kosiński, Pionowe Ogrody- idea, technologia i estetyka na nowy wiek [in:] Czasopismo Techniczne 2-A/2/2011, Z.11,R.108., Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków, 2011, p.121-122.

ture-artistic works of Patrick Blanc (Caixa Forum in Madrid), and also the young artist Amaury Gallon¹⁰.

5. CONCLUSION

The contemporary hybridization of urban space to a large degree manifests itself in more and more subtle attempts at creating diverse forms. It seems quite obvious that the accumulation of meanings, functions, and forms, urban „traces and voids” are a part of the complex structure of cities. This type of visual imagination of the „verticalness of city development” as an evolving palimpsest of physical and non-physical phenomena is reflected also in the topography of urban space. The concept of verticalness in today's crowded cities seems to be a promising way of reclaiming valuable public space, and a realization of the goal of balanced development through innovative methods of grafting greenery into the urban fabric. Cities whose populations are constantly growing are forced to adapt their urban spaces to new demographic conditions and to the growing needs of their residents. The longing for diverse „non-urban” landscapes is being satisfied with clearer tendencies to shape urban space as a „townscape” or „cityscape”. In addition to introducing greenery to cities, the approach to shaping urban space is undergoing a transformation.

Thanks to the efforts of skillful design projects the urban spaces of contemporary cities are becoming more multidimensional, not only in terms of the obvious coexistence of architecture, or the „furnishing” and extra decorations of so-called „small architecture”. The spaces themselves are becoming sculpture, reliefs, multilayered structures, as well increasingly articulating their existence and role in the shaping of the urban landscape.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Eisinger A., Seifert J., *Urban Reset. How to Activate Immanent Potential of Urban Spaces*, Wyd. Birkhäuser, Bazylea, 2012.
- [2] Kochanowski M. (red.), *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2002.
- [3] Kosiński W., *Miasto i piękno miasta*, wydanie, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków, 2011.
- [4] Shannon K., Smets M., *The Landscape of Contemporary Infrastructure*, NAI Publishers 2010.
- [5] T?f, *The Vertical Cities*, Wyd. NAI Publishers, Rotterdam, 2012.

O AUTORZE

Autorka jest absolwentką Wydziału Architektury i Urbanistyki Politechniki Krakowskiej. Pod opieką naukową prof. dr hab. inż. arch. Wojciecha Kosińskiego (WAIU PK) pracuje nad rozprawą doktorską dotyczącą zagadnienia hybrydyzacji i polimorficzności współczesnych przestrzeni miejskich.

AUTHOR'S NOTE

The author graduated from the Faculty of Architecture and Urban Design, University of Cracow. Under the supervision of prof. dr hab. inż. arch. Wojciech Kosiński (Faculty of Architecture and Urban Design, University of Cracow) she is working on her doctoral thesis related to the question of hybridization and polymorphology of contemporary urban spaces.

¹⁰ op.cit., s.111-112.