

Wiesława Gadomska (wiga@uwm.edu.pl)

 orcid.org/0000-0002-0456-4837

Katedra Architektury Krajobrazu, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

Współczesny park jako efekt *recyklingu* przestrzeni miejskiej – przegląd nowojorskich realizacji

Modern park as a result of urban space *recycling* – a review of new york city's developments

Streszczenie

Rozwój terenów urządzonej zieleni miejskiej w szczególnych uwarunkowaniach „kultury zagęszczenia” Nowego Jorku¹ odbywa się między innymi w obszarach, których pierwotna funkcja wygasła lub znalazła nową, peryferyjną lokalizację. W wielu zrealizowanych przypadkach wykorzystano tereny poprzemysłowe, związane z transportem, magazynowaniem i spedycją. Problematyka *recyklingu* przestrzeni miejskiej, poza podstawowym zagadnieniem adaptacji terenu do nowej funkcji, wymaga szczególnego odniesienia się do kulturowego dziedzictwa miejsca – w tym jego materialnej spuścizny, niejednokrotnie trudnej w zachowaniu i ekspozycji. Artykuł prezentuje charakterystyczne przykłady miejskiego *recyklingu* realizowanego w poszczególnych dzielnicach Nowego Jorku, prowadzącego do wpisania nowej funkcji parku miejskiego w zdevaluowaną przestrzeń z zachowaniem jej charakterystycznych środowiskowych uwarunkowań i kulturowej tożsamości.

Słowa kluczowe: recykling przestrzeni, rewitalizacja, gentryfikacja, park miejski, uwarunkowania kulturowe i środowiskowe

Abstract

The development of organized green areas in the specific circumstances of New York's „culture of concentration”¹ takes place, among others, in areas whose original function has changed or found a new peripheral location. Many projects related to transport, storage, or freight forwarding have been completed in post-industrial areas. The issue of urban space recycling, besides the basic question of adapting the area to a new function, requires a particular reference to the cultural heritage of the place, including its material legacy, which is sometimes difficult to preserve and expose. This article presents characteristic examples of urban recycling in particular districts of New York where the new function of a city park has been overlaid on unused areas, while preserving their characteristic environmental circumstances and cultural identities.

Keywords: space recycling, revitalization, gentrification, city park, cultural circumstances environmental circumstances

1. WSTĘP

Symptomatyczny, czytelny w skali urbanistycznej ślad zjawiska nadawania nowych funkcji zdekapitalizowanym terenom miasta stanowi East River Park, zlokalizowany na wschodnim wybrzeżu dolnego Manhattanu. Park, realizowany równoległe z dużym przedsięwzięciem komunikacyjnym, budową East River Driver, został otwarty w 1939 roku – obszar o powierzchni 20 hektarów wchłonął między innymi tereny XIX-wiecznych doków portowych i magazynów zlokalizowanych wzdłuż brzegów East River². Przedsięwzięcie, finansowane z budżetu federalnego, mimo ambitnego programu funkcjonalnego pozbawione było jakichkolwiek odniesień i nawiązań do pierwotnej funkcji miejsca, istotnej w życiu dzielnicy i miasta. W wyniku działań inwestycyjnych nastąpiło skuteczne zatarcie skali, układu przestrzennego i charakterystycznych artefaktów nadbrzeżnego fragmentu Lower East Side, czytelnych dzisiaj jedynie w drodze analizy historycznych map i materiałów ikonograficznych³. Z perspektywy początku XX wieku takie działanie wpisywało się w strategię rozwoju miasta⁴, refleksja nad jego skutkami pojawiła się znacznie później⁵.

Współczesna analiza porównawcza wschodniego i zachodniego wybrzeża dolnego Manhattanu pozwala łatwo określić różnice w podejściu do zagadnienia *recyclingu* zdekapitalizowanej przestrzeni miejskiej, jakie nastąpiły w przedziale blisko wiekowej cezury. Realizacja Hudson River Park, blisko 10-kilometrowego liniowego parku prowadzonego wzdłuż zachodniego wybrzeża dolnego i środkowego Manhattanu, wyznaczyła swoisty wzorzec ponownego wykorzystania wyeksploatowanej, zdegradowanej przestrzeni miejskiej, uwzględniającego jej kulturową genezę. Opracowany w 1997 roku Master Plan zakładał podział całości przedsięwzięcia na siedem segmentów tworzących spójną całość, uwzględniającą jednak lokalną, dzielnicową różnorodność i specyfikę⁶. W 2003 roku otwarto pierwszy segment parku, w latach następnych awansowano następne etapy. W wyniku konsekwentnie prowadzonej inwestycji zdekapitalizowane, nieczynne obszary portowo-magazynowe uzyskały nową, atrakcyjną funkcję parkową, komplementarnie uzupełniającą lokalną tkankę miejską⁷. W całości przedsięwzięcia niezwykle istotne było uwzględnienie kulturowego dziedzictwa miejsca i jego tożsamości w przestrzeni miasta – uwarunkowania te współtworzył między innymi charakterystyczny układ przestrzenny, zawierający sekwencję blisko stu portowych pirsów nabrzeżnych. Część z nich uzyskała nowe funkcje związane z rekreacją i wypoczynkiem, część została poddana procesowi kontrolowanej entropii wprowadzającej wymiar czasu w nową, miejską przestrzeń. W roku 2015 całość przedsięwzięcia była ukończona w blisko 70 procentach, tworząc niekwestionowany wzorzec postępowania w procesie rozwoju terenów zielonych i *recyclingu* przestrzeni miejskiej⁸.

2. RECYKLING, REWITALIZACJA I GENTRYFIKACJA PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

W wyniku *recyclingu* nieczynnych obszarów miasta jego przestrzeń uzyskuje nowe funkcje i formy zapisu⁹. Znaczące realizacje przekształcania przemysłowych terenów Nowego Jorku w przestrzeń parkową pojawiły się w krajobrazie miasta pod koniec XX wieku¹⁰. Skala zjawiska *recyclingu* nowojorskiej przestrzeni miejskiej jest znacząca. Zaobserwowanym, udanym procesom *recyclingu* przestrzeni dokonywanym na rzecz publicznych terenów zielonych Nowego Jorku w konsekwencji towarzyszyło zjawisko intensywnej rewitalizacji nieczynnych obszarów miasta, połączone z wyraźną gentryfikacją otoczenia¹¹ oraz poprawą środowiskowych warunków funkcjonowania¹². Wysoka ocena zrealizowanych przedsięwzięć pozostaje w ścisłym związku z aprecjacją poziomu przestrzeni miejskiej uzyskującej nową atrakcyjną funkcję i wizerunek oparty na kulturowej tożsamości miejsca oraz lepsze warunki funkcjonowania¹³, zauważyć jednak należy również wysoki poziom projektów opracowywanych przez architektów z sektora publicznego¹⁴.

3. PARK W PROCESIE RECYKLINGU PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – CHARAKTERYSTYCZNE PRZYKŁADY REALIZOWANE W PRZESTRZENI MANHATTANU I NAJBLIŻSZEGO SĄSIĘDZTWA

- MANHATTAN, *Governors Island* – park na terenie byłej strefy militarnej

Wyspa *Governors Island*, odległa o blisko kilometr od południowego brzegu Manhattanu¹⁵, historycznie stanowiła strategiczny punkt militarnej obrony Nowego Jorku. Od 1800 do 1996 roku¹⁶, blisko 70-hektarowy obszar wyspy stanowił zamkniętą strefę funkcjonującą jako fort obronny, zaplecze administracyjno-logistyczne armii amerykańskiej i finalnie jako lokalna baza Straży Wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Interesujące nawarstwienia kulturowe, obejmujące przede wszystkim dawne fortyfikacje i historyczny układ przestrzenny zaplecza kwaterunkowego, stanowiły podstawę do objęcia znacznego obszaru wyspy statusem *National Historic Landmark*.

W końcu XX wieku nastąpiło ostateczne wygaśnięcie dotychczasowych defensywnych funkcji wyspy oraz rozśrodkowanie struktur administracyjnych funkcjonujących w ramach zamkniętego, niedostępnego publicznie terenu. Atrakcyjnie położony w skali miasta obszar¹⁷ i sprawnie działające połączenie promowe (il. 1) otwierały interesujące możliwości inwestycyjne¹⁸. Ostateczny charakter zagospodarowania wyspy został określony w wyniku zamkniętego konkursu projektowego ogłoszonego w 2006 roku przez organizację non-profit *The Trust for Governors Island*¹⁹ oraz opracowanego w 2010 roku Master Planu obejmującego swoim zakresem południową część wyspy wolną od historycznych zabudowań i cennych kulturowych nawarstwień²⁰. Ustaleniami planu objęto ponad 35 hektarów, a więc niemalże

połowę powierzchni wyspy. W obszarze tym blisko połowę terenu przeznaczono na park, pozostała część uzyskała status strefy developerskiej przeznaczonej na rozwój funkcji hotelowych, konferencyjnych i edukacyjnych. Kluczowym zagadnieniem projektowym było syntetyczne wpisanie planowanej funkcji parkowej w istniejącą przestrzeń kulturową wyspy z uwzględnieniem szeregu uwarunkowań wynikających z jej położenia, w tym potencjalnych zagrożeń zalewania wodami Zatoki Nowojorskiej²¹.

Kompozycję parku oparto o węzłowy punkt stanowiący geometryczny środek obszaru wyspy, czytelnie ogniskujący przenikanie historycznego wnętrza urbanistycznego z projektowanym terenem współczesnego parku. W sposób symptomatyczny dla współcześnie kreowanych miejskich krajobrazów Nowego Jorku²² synergicznie potraktowano kluczowe zagadnienia naturalnych i kulturowych uwarunkowań kształtowanej przestrzeni. Silna ingerencja w pierwotne, płaskie ukształtowanie wyspy doprowadziła do podniesienia rzędnych terenowych²³ – zapewniło to ochronę przed silnymi wiatrami i potencjalnym zalewaniem parku, tworząc jednocześnie wyjątkowo dogodne warunki percepcji otaczającego krajobrazu (il. 2).

Dwuetaпова realizacja parku została ukończona w połowie 2016 roku. Dotychczasowa frekwencja odwiedzin wykazuje wysoką akceptację idei utworzenia nowej przestrzeni publicznej w specyficznym, satelitarnym w stosunku do zurbanizowanej kontekście rdzenia miasta²⁴. Finalnie proces rewitalizacji całego obszaru wyspy zakończy się po zrealizowaniu inwestycji lokalizowanych w przewidzianych strefach developerskich.

- BROOKLYN, *Brooklyn Bridge Park* – adaptacja nabrzeża i nieczynnych doków portowych

Zachodnie wybrzeże Brooklynu w historycznym ujęciu współtworzyło ważny element funkcjonalnej struktury nowojorskiej metropolii jako ważnego portu obsługującego na wielką skalę transatlantyczny oraz kontynentalny ruch towarowy. Logistyczne walory miejsca wynikały między innymi ze sprzyjających warunków geograficznych – ujścia dwóch ważnych rzek (Hudson River i East River) do wód Zatoki Nowojorskiej i otwartego oceanu. Szczególnie predysponowanymi obszarami rozwoju funkcji portowo-składowych były tereny brooklyńskiego nabrzeża położone w sąsiedztwie południowego krańca Manhattanu – od 1814 roku funkcjonowało w tym miejscu regularne połączenie promowe łączące Manhattan z Brooklynem, natomiast w 1883 roku obydwie brzegi połączył Most Brookliński. Przełom XIX i XX wieku stanowił okres intensywnego rozwoju infrastruktury portowej oraz lokalizowanego od strony lądu zaplecza obejmującego magazyny, chłodnie, zabudowania fabryczne itp., silnie kształtującego charakterystyczną linię brzegową, lokalny krajobraz oraz ulotną specyfikę miejsca²⁵.

Stopniowe wygaszanie funkcji portowo-magazynowych nowojorskich nabrzeży rozpoczęło się na początku lat 80. ubiegłego wieku i wiązało się między innymi z konsekwentnym rozwojem infrastruktury portowo-przeładunkowej²⁶ w obszarze sąsiadującego stanu New

Jersey. W 1984 roku zarządzająca portami międzystanowa agencja Port Authority²⁷ zdecydowała o sprzedaży fragmentu nabrzeża wraz z sześcioma pirsami i szeregiem zabudowań. Atrakcyjny teren przed komercyjnym, developerskim przeznaczeniem wybroniła grupa lokalnej społeczności tworząca Friends of Fulton Ferry Landing, późniejszą organizację Brooklyn Bridge Park Conservancy.

Idea parku wypełniającego uwolnioną przestrzeń krystalizowała się²⁸ do końca XX wieku – Master Plan opracowano w 1998 roku. Projekt parku zakładał adaptację 6 pirsów portowych oraz połączenie ich szerokim pasmem zieleni wraz z nadbrzeżną promenadą o meandrujących ciągach pieszej i rowerowej komunikacji²⁹. W konsekwencji powstał atrakcyjny park liniowy o długości ponad 2 kilometrów i powierzchni 34 hektarów³⁰, zawierający ciekawe rozwiązania formalne oraz bogaty program użytkowy.

Brooklyn Bridge Park prezentuje holistyczne podejście do miejskiego *recyclingu*, operując różnymi skalami i technikami ochrony wartości kulturowych unikatowego miejsca. Poza podstawowym wykorzystaniem zdekapitalizowanej przestrzeni w pierwotnej, dokowej konfiguracji wyeksponowano oryginalną sylwetę portowego nabrzeża wykreowaną przez charakterystyczne, szedowe dachy. Na jednym z pirsów zaadaptowano istniejące zadaszania, tworząc przestrzeń przeznaczoną do gier zespołowych, na dwóch pozostałych pirsach wykorzystano elementy słupowe stalowych konstrukcji, tworząc stelaże do współczesnych zadasznień przeciwsłonecznych. W realizacji szeregu detali architektonicznych stanowiących indywidualne wyposażenie parku powtórnie wykorzystano oryginalne drewno konstrukcyjne pochodzące z rozbiórki budynków zaplecza magazynowego ówczesnego portu³¹, natomiast w wyselekcjonowanych fragmentach zagospodarowania terenu wbudowano bloki kamienne pozyskane w trakcie prac modernizacyjnych prowadzonych przy jednym z nowojorskich mostów. Zaprojektowaną, wtórną konfigurację terenu lądowej części parku zrealizowano dzięki masom ziemnym wydobywanym w trakcie prac inżynierskich prowadzonych w różnych częściach miasta.

Nowa przestrzeń publiczna Brooklynu staje się jednocześnie miejscem współtworzącym nowe relacje krajobrazowe w obrębie miasta. Aranżacja przestrzeni parku oraz wtórne ukształtowanie jego terenu pozwalają na odbiór niezwyklej sylwety dolnego Manhattanu z nowej, do tej pory nieeksploatowanej perspektywy³² (il. 3). Znaczenie parku jako nowego punktu ekspozycji krajobrazowej podlega ciągłej aprecjacji w związku z czytelnymi zmianami zachodzącymi w panoramie miasta, w tym między innymi w obszarze World Trade Center³³. Z kolei obszar brooklyńskiego parku stanowi nowy, istotny element krajobrazu miasta obserwowany między innymi z południowego Manhattanu³⁴, wnoszący w miejską przestrzeń zapis rewitalizowanej na dużą skalę portowej przestrzeni.

Poza ochroną i wyeksponowaniem istotnego kulturowo fragmentu Nowego Jorku w konsekwencji realizowanego projektu uzyskano nowy typ krajobrazu miejskiego o dużej sprawności zrównoważonego funkcjonowania w wielkomiejskiej przestrzeni. Poza podstawową opieką nad bogatą lokalną biocenozą (il. 4) park jest obszarem racjonalnej gospodarki

wodami opadowymi, pozyskiwania energii słonecznej na własne potrzeby oraz niwelowania negatywnych skutków rozwoju cywilizacyjnego miasta³⁵.

- QUEENS, *Gantry Plaza State Park* – adaptacja przestrzeni dawnego węzła przeładunkowego

Okolice Hunters Point³⁶, zachodniego krańca Queensu położonego nad East River, tworzyły w XIX wieku dogodną przestrzeń industrialnego rozwoju dzielnicy. Dobrze rozwinięta linia brzegowa East River, połączenie z Manhattanem zbudowanym w roku 1909 Queensboro Bridge³⁷ oraz bliskie sąsiedztwo przemysłowo rozwiniętego Brooklynu czyniły miejsce predysponowanym do rozwoju funkcji składowych, magazynowych oraz wytwórczych. Rozwój linii kolejowej Long Island Rail Road³⁸ czyniły jednocześnie z miejsca ważny punkt spedycyjny. Sprzyjające warunki stymulowały rozwój dzielnicy przez dziesięciolecia, w trakcie których powstawały wielobranżowe manufaktury, fabryki i magazyny. Zmiana charakteru dzielnicy zaczęła następować w ostatnich dekadach XX wieku i wiązała się z globalną zmianą geografii ekonomicznej oraz konsekwentną dyslokacją przemysłowego i logistycznego zaplecza miast amerykańskich poza ich granicę³⁹. Przemysłowe wybrzeże Queensu traciło swoją dotychczasową industrialną funkcję. Za symptomatyczne wydarzenia w lokalnej przestrzeni należy uznać pojawienie się zaprojektowanego w 1989 roku administracyjnego wysokościowca Citicorp At Court Square⁴⁰ oraz nowojorskiej siedziby PS1 Contemporary Art. Center (obecnie MoMA PS1)⁴¹ w nieczynnym z powodu wyludnienia dzielnicy gmachu szkoły publicznej. Równocześnie bliskie sąsiedztwo Manhattanu i dobre skomunikowanie z obszarem miasta otwierały nowe perspektywy rozwoju biznesu developerskiego o dużej skali.

Czytelne sygnały mówiące o poszukiwaniu nowej funkcji mogącej ponownie zdefiniować charakter przestrzenny zachodniego brzegu Queensu pojawiły się w ostatniej dekadzie ubiegłego wieku. W latach 1993–1995 powstał Master Plan, a następnie projekt parku Gantry Plaza State Park, stanowiącego pierwszą fazę zagospodarowania blisko 8-hektarowego terenu położonego wzdłuż brzegu East River⁴². Pierwsza sekcja parku została ukończona w 1998 roku, a interesujący program użytkowy⁴³ i atencja, z jaką został uwzględniony kulturowy kontekst miejsca, określiły wysoki poziom nowej przestrzeni publicznej.

Kompozycję parku determinowały dwa zasadnicze kierunki czytelne w lokalnej przestrzeni: kierunek równoległy do linii brzegowej, wyznaczający przebieg wielośladowej, pieszej promenady oraz kierunek prostopadły do linii brzegowej, wyznaczony przez ślady torowiska dawnej bocznic kolejowej. Centralna strefa parku adaptowała przestrzeń dawnego placu przeładunkowego funkcjonującego na styku lądu i rzeki wraz z jego historyczną infrastrukturą techniczną – tworzyły ją przede wszystkim dwie dominujące wysokością suwnice bramowe z 1925 roku, umożliwiające transfer towarów z wagonów kolejowych na barki rzeczne (il. 5). Artefakty dawnych suwnic zostały wykorzystane do budowania nowych

relacji krajobrazowych miejsca – ich ramowa konstrukcja kadruje atrakcyjne widoki w kierunku sylwety środkowego Manhattanu wraz z ikonicznymi dominantami architektonicznymi (il. 6). Poza konserwatorską rolę adaptacji dawnej przemysłowej przestrzeni na potrzeby współczesnego parku w sposób symboliczny utrzymana została dawna funkcja miejsca – na jednym z czterech pirsów flankujących masywne podpory suwnic funkcjonuje terminal taksówek wodnych i promów, kontynuujących tradycję ruchu wodnego w obrębie miasta.

W wyniku rozpoczętego u schyłku XX wieku procesu *recyclingu* poprzemysłowych nabrzeży Queensu nastąpiła strukturalna wymiana podstawowych lokalnych funkcji, oddziałujących w szerokim przestrzennym kontekście. W 2013 roku otwarty został nowy park Hunter's Point South tworzący naturalną, liniową kontynuację Gantry Plaza State Park. Nowo powstały teren zielony stanowi podstawę kompozycji przestrzennej 30-hektarowej wielofunkcyjnej strefy sąsiedzkiej, zawierającej tereny mieszkaniowe uzupełnione funkcjami oświatowymi, handlowymi i usługowymi⁴⁴.

4. RECYCLING W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – REALIZACJE DRUGIEGO PLANU

Interesujące efekty procesu przekształcania nieczynnych terenów miasta w aktywną przestrzeń parkową zauważalne są również poza jego centrum⁴⁵, w dawnych rejonach przemysłowych. W przypadku prezentowanych drugoplanowych przedsięwzięć wyjściowe uwarunkowania tworzyły: peryferyjna lokalizacja, zdecydowanie gorsze skomunikowanie z obszarem miasta oraz częsta degradacja i marginalizacja terenu, wywołana wygasającą przemysłową funkcją. Kluczową kwestię stanowił jednak kontekst krajobrazowy, silnie zarysowany w lokalnej przestrzeni i zdominowany poprzez postindustrialne formy oraz techniczne artefakty o czytelnej skali⁴⁶. Poprzemysłowe obszary o trudniejszych adaptacyjnie lokalizacjach w drodze *recyclingu* przestrzeni miejskiej uzyskały nową, pożądaną w warunkach wielkomiejskich funkcję parkową, zachowując i eksponując silnie zdefiniowany kulturowy krajobraz.

- BROOKLYN, *Erie Basin Park* – rewitalizacja historycznych terenów stoczniowych

Otwarty w 2008 roku park został zlokalizowany w historycznym basenie portowym brooklyńskiego portu – stanowiącego do początku XX wieku najważniejszy punkt przewozów frachtowych na wschodnim wybrzeżu USA. Okolice półwyspu *Red Hook*, leżącego nad wodami Zatoki Nowojorskiej, poza funkcją portową mieściły zakłady stoczniowe, obiekty magazynowe, powierzchnie składowe oraz osiedla pracowników portowych. Żywiotowo rozwijający się fragment Brooklynu zaczął tracić na znaczeniu w drugiej połowie XX wieku – wiodącą funkcję portową zmarginalizowała między innymi konteneryzacja przewozów towarowych, narzucająca nowe standardy w zakresie powierzchni i technicznego uzbrojenia portów. Niedługo obszar intensywnego życia portowo-przemysłowego miasta stopniowo uległ

degradacji gospodarczej, przestrzennej i społecznej. Wśród marginalizowanych funkcji ocalała między innymi stocznia remontowa z cennym XIX-wiecznym suchym dokiem i dobrze zachowaną infrastrukturą stoczniową⁴⁷. Jej teren okazał się atrakcyjny dla dużego inwestora, planującego budowę wielkopowierzchniowego obiektu handlowego jednej z globalnych sieci handlowych.

Projekt parku⁴⁸ został zainicjowany w 2002 roku i był niezbędnym załącznikiem do negocjacji i zmian miejscowego planu, umożliwiających realizację kontrowersyjnego zamierzenia inwestycyjnego o dominującej w lokalnym krajobrazie skali. Z blisko 9 hektarów przeznaczonych do zagospodarowania niemal 30 procent powierzchni stanowiło obszar przyszłego parku, w zamierzeniu realizowanego w ramach publiczno-prywatnego przedsięwzięcia. Na tak określonych warunkach miasto w 2005 roku sprzedało grunt do niedawna czynnej stoczni prywatnemu inwestorowi⁴⁹.

Kompozycję parku oparto o industrialnie ukształtowaną krawędź nabrzeża, zawierającą charakterystyczne reminiscencje stoczniowej przeszłości: pirsy techniczne, bramę doku remontowego, infrastrukturę cumowniczą. Zagospodarowane nabrzeże o długości niespełna dwóch kilometrów wykreowało charakterystyczny park liniowy, przestrzennie zdefiniowany przez cztery dominujące wysokością żurawie portowe (il. 7). W czytelnej skali zostały wyeksponowane artefakty technicznego uzbrojenia nabrzeża, zgrupowane w bloki tematyczne: takielunek portowy, narzędzia stoczniove, liny cumownicze. Przestrzeń parku dopełnia interesujący współczesny detal parkowy: indywidualnie zaprojektowane stalowe szelongi (il. 8), zestawy ławek, liternictwo zawierające nazwę parku oraz oświetlenie. Reminiscencyjny charakter parku uzupełnia warstwa narracyjna, wpisana w jego kontekst przestrzenny: materiały ikonograficzne, wspomnienia pracowników stoczni, nazwy remontowanych statków zostały utrwalone w formie czytelnych tablic i reliefów. Charakterystycznym motywem wyróżniającym przestrzeń parku są skośne linie ryflowane w płaszczyznach komunikacyjnych i pionowych płaszczyznach balustrad biegnących wzdłuż zachowanych pirsów – stanowią czytelne nawiązanie do siatki światłocieniowej, jaką w latach prosperowania stoczni rzucało olinowanie remontowanych statków.

W projekcie zagospodarowania parku uwzględniono istotne zagadnienia krajobrazowe, związane z jego położeniem w przestrzeni nowojorskiej metropolii oraz w lokalnym sąsiedztwie. Północno-zachodni fragment parku zaprojektowano w formie prostokątnej, zazielenionej płaszczyzny o podniesionych rzędnych terenowych – tworzy ona atrakcyjny element czynnej ekspozycji krajobrazowej, eksponującej unikatową panoramę industrialnego krajobrazu *Red Hook* na tle charakterystycznej sylwety południowego Manhattanu. Z kolei konsekwentnie zaprojektowana zieleń oraz sekwencje ekranów, wydzielających przestrzeń parku, tworzą swoisty filtr widokowy ograniczający wglądy w strefę zabudowy wielkogabarytowego obiektu handlowego.

Funkcjonujący od ośmiu lat park w sposób czytelny podniósł poziom marginalizowanej dotychczas strefy postindustrialnej, przyczyniając się do jej rewitalizacji i gentryfikacji.

Istotnym czynnikiem było stworzenie alternatywnej komunikacji drogą wodną, łączącej południowy Manhattan z pirssem cumowniczym będącym elementem parku. W autorskim zamierzeniu park miał stanowić przyczynek do refleksji nad globalnymi zmianami wywołującymi nieodwracalną dyslokację produkcji poza obręb rodzimego kraju – w konsekwencji prowadzącą do unicestwienia tradycyjnych dziedzin amerykańskiego przemysłu. Poza konsumentami nabywającymi dobra materialne w pobliskim centrum handlowym park służył lokalnej społeczności⁵⁰ oraz stanowił atrakcyjne miejsce wizyt nowojorczyków i turystów ceniących kulturowy aspekt przedsięwzięcia.

- BRONX, *Concrete Plant Park* – *recycling* zdegradowanej przestrzeni wytwórni betonu

Lokalizacja głównych parków dzielnicy Bronx koncentruje się w jej północnych⁵¹ i centralnych obszarach⁵², zarysowując wyraźną dysproporcję w ilości, powierzchni oraz w dostępie do urządzonych terenów zielonych w obszarach południowych. Zmianie tej tendencji, w oczywisty sposób, służyć ma pojawianie się nowych parków, lokalizowanych na południu Bronxu⁵³. Synergicznym natomiast działaniem jest tworzenie spójnego systemu parków i łączących je zielonych korytarzy, poprawiających dostępność i wyrównujących potencjał terenów parkowych północnej i południowej części dzielnicy. Naturalnym korytarzem tworzącym *greenway* jest koryto Bronx River – rzeki o ważnym niegdyś znaczeniu dla rozwoju nowojorskiego przemysłu. Bezpośrednio przy jej zachodnim brzegu w 2009 roku został otwarty Concrete Plant Park.

Teren nowego parku przez dziesięciolecia wykorzystywany był przemysłowo, do 1987 roku funkcjonując jako wytwórnia betonu, w konsekwencji jej bankructwa stając się własnością miasta. Przeszłość miejsca, nie licząc silnej degradacji terenu⁵⁴, zapisała się w sposób szczególnie w lokalnym krajobrazie poprzez dominujące w miejscowej skali charakterystyczne elementy technicznej infrastruktury dawnego węzła betoniarskiego. W wyniku skutecznych działań dobrze zorganizowanych lokalnych społeczności⁵⁵ powstał współczesny park konserwujący surowe dziedzictwo poprzemysłowych rejonów Bronx River.

Projekt ponad półkilometrowego liniowego parku⁵⁶ o powierzchni blisko 3 hektarów wprowadził w adaptowaną przestrzeń miękko zarysowaną pieszo-rowerową promenadę, biegnącą z północy na południe, równoległe do koryta rzeki. Na znacznym odcinku odtworzono geometryczną krawędź styku lądu i wody, tworząc bulwarowe nabrzeże, pozwalające na bliski kontakt z rzeką (il. 9). W środkowym sektorze parku wyeksponowano dominujące wysokością artefakty dawnej infrastruktury technicznej: silosy na cement, zasobniki na kruszywa, fragmenty instalacji technologicznych – całość w monochromatycznej miniowej barwie (il. 10) z widocznymi śladami wieloletniej eksploatacji. Czytelnym nawiązaniem do tradycji miejsca było świadome zastosowanie betonu jako podstawowego materiału tworzącego detale architektoniczne: konstrukcje murów oporowych na styku z rzeką oraz płaszczyzny komunikacyjne wprowadzane w przestrzeń parku. Całość terenu intensywnie zazieleniono

– trawniki otoczono skupiskami lokalnej roślinności i trawami ozdobnymi, ponadto wprowadzono zwarte zadrzewienia, które w przyszłości stworzą pożądane strefy cienia.

Park od siedmiu lat dobrze funkcjonuje w lokalnej przestrzeni – stanowi miejsce odpoczynku i kontaktu z rzeką, służące mieszkańcom pobliskiej, intensywnej zabudowy mieszkaniowej ubogiej w zieloną infrastrukturę. Potencjalna rola parku znacznie jednak wykracza poza obszar sąsiedzki – jego teren stanie się interesującym elementem planowanego na dużą skalę ciągu terenów zielonych Bronx River Greenway. Opracowany w 2005 roku Master Plan zakłada spójność i ciągłość terenów zielonych na odcinku blisko 40 km, biegnących z północy na południe wzdłuż Bronx River, włączających w swoją strukturę parki o różnej skali i charakterze⁵⁷.

5. PODSUMOWANIE

Obserwowany rozwój urządzonych terenów zielonych prowadzony w szczególnych warunkach „kultury zagęszczenia” Nowego Jorku odbywa się między innymi w drodze *recyclingu* nieczynnych, zdewaluowanych obszarów miejskich. Przeprowadzone inwestycje poza poprawą bilansu powierzchni zieleni miejskiej w konsekwencji prowadzą do rewitalizacji i gentryfikacji znacznych obszarów sąsiedzkich oraz poprawy środowiskowych warunków ich funkcjonowania. Równoczesnym zjawiskiem jest aprecjacja poziomu przestrzeni publicznej, osiągnięta między innymi poprzez wysoki poziom realizowanych projektów, indywidualne rozwiązania formalne oraz czytelne nawiązanie do kulturowej przeszłości i tożsamości miejsca. Zasada poszanowania kulturowego kontekstu ponownie zagospodarowywanej przestrzeni miejskiej jest obecna zarówno w dobrze eksponowanych, śródmiejskich lokalizacjach, jak również w realizacjach peryferyjnych o trudnych, lokalnych uwarunkowaniach kulturowo-przestrzennych.



Il. 1. Przystań promowa na Governors Island (źródło: fot. autora)



Il. 2. Ukształtowane wzniesienia terenowe (źródło: fot. autora)



Il. 3. Rekreacyjny trawnik z widokiem na Manhattan (źródło: fot. autora)



Il. 4. Bioróżnorodność strefy nadbrzeżnej parku (źródło: fot. autora)



Il. 5. Historyczne suwnice będące świadectwem tradycji miejsca (źródło: fot. autora)



Il. 6. Sylweta Manhattanu eksponowana z pirsów rekreacyjnych (źródło: fot. autora)



Il. 7. Żurawie portowe dawnej stoczni remontowej (źródło: fot. autora)



Il. 8. Stalowe szezlongi (źródło: fot. autora)



Il. 9. Nabrzeże Bronx River z elementami małej architektury (źródło: fot. autora)



Il. 10. Infrastruktura techniczna wyeksponowana w przestrzeni parku (źródło: fot. autora)

PRZYPISY

- ¹ R. Koolhaas, *Deliryczny Nowy Jork*, Karakter, Kraków 2013, s. 10.
- ² H. Ballon, K. Jackson, *Robert Moses and the modern city: the transformation of New York*, W.W. Norton & Company, New York–London 2007, s. 187.
- ³ E. Homberger, *The historical atlas of New York City*, St. Martin's Griffin, New York 2016, s. 132.
- ⁴ H. Ballon, op. cit.
- ⁵ Wszechstronną krytykę działań w skali urbanistycznej, między innymi zacierających lokalną specyfikę miejsc, zawarła Jane Jacobs w swoim traktacie z roku 1961 – też, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2014.
- ⁶ A. Ulam, *New west side story*, Landscape Architecture, 8, 2007, s. 88–99.
- ⁷ W. Gadomska, *Hudson River Park – współczesny park nad rzeką* [w:] *Horyzonty architektury krajobrazu – język architektury krajobrazu*, Wydawnictwo „Wieś Jutra”, Warszawa 2010, s. 116–121.
- ⁸ J. Reut, *The leading edge*, Landscape Architecture Magazine, 4, 2015, s. 119–125.
- ⁹ Poza częstymi inwestycjami komercyjnymi: mieszkaniówka, handel itp., jest nią również park miejski – zob. R. Greenstein, Y. Sungu-Eryilmaz, *Recycling the City*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Massachusetts 2004.
- ¹⁰ T. Balsley, H. Muschamp, *Thomas Balsley: the urban landscape*, Spacemaker Press, Berkeley CA 2000.
- ¹¹ W. Gadomska, W. Gadomski, *The High Line Park – public space as a result of post-industrial heritage of western Manhattan revitalisation*, *Przestrzeń i Forma*, 21, 2014, s. 273–284.
- ¹² W tym między innymi poprawą stanu czystości wód, gleby, obniżeniem poziomu hałasu, retencją wód opadowych.
- ¹³ Rozwiązania projektowe nowych przestrzeni parkowych bardzo często są wynikiem rozstrzygnięć konkursowych, stosowaną praktyką jest również powierzanie prac projektowych architektom krajobrazu o uznanym dorobku twórczym – zob. Thomas Balsley Associates, *Thomas Balsley Uncommon Ground*, ORO Editions 2015.
- ¹⁴ J.W. Thompson, *Land matters*, Landscape Architecture, 12, 2006, s. 11.
- ¹⁵ Administracyjnie Governors Island należy do Manhattanu.
- ¹⁶ W 1800 roku stan Nowy Jork dokonał cesji wyspy na rzecz rządu federalnego, w latach następnych na jej obszarze lokalizowano istotne obiekty militarne oraz bazę struktur amerykańskiej administracji wojskowej. W okresie I wojny światowej wyspa pełniła rolę zaplecza logistycznego związanego z formowaniem oddziałów wojskowych wysyłanych do Europy. W latach II wojny światowej funkcjonowała między innymi jako centrum administracyjne

i punkt rekrutacyjny. W 1966 roku militarne przeznaczenie wyspy wygasło w związku z decyzją Departamentu Obrony USA o redukcji instalacji wojskowych. Szczególna lokalizacja miejsca była jednak nadal wykorzystywana – tym razem jako baza Straży Wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Po 30 latach funkcjonowania, w 1996 roku baza ta została zamknięta – zob. W. Gadomska, *Governors Island: a new park in New York*, Technical Transactions, 4, 2017, s. 15–26.

¹⁷ W 2005 roku Santiago Calatrava na prośbę zastępcy burmistrza Nowego Jorku podjął się przygotowania ideowej koncepcji połączenia Governors Island z Manhattanem i Brooklynem gondolową kolejką linową zapewniającą sprawne skomunikowanie terenu wyspy z obszarem miasta; lekka optycznie konstrukcja opierająca się na trzech strukturalnych pylonach w założeniu miała wprowadzić w krajobraz wód zatoki nowojorskiej interesującą, lapidarną formę przestrzenną – śmiała propozycja nie została zrealizowana, między innymi ze względu na przewidywany wysoki koszt realizacji przedsięwzięcia – P. Jodidio, *Calatrava Complete Works 1979–2007*, Taschen, Köln 2007, s. 501–509.

¹⁸ W 1996 roku Van Alen Institute ogłosił otwarty ideowy konkurs pod hasłem „Publiczna Własność”, którego celem było zbadanie potencjału wyspy w jej szerokim kontekście urbanistycznym, kulturowym i ekofizjograficznym. Propozycje zgłoszone przez ponad 200 uczestników z 14 krajów wykazały niezwykłą chłonność miejsca i elastyczność kształtowania jego przyszłej funkcji. Podstawową wartością ogłoszonego konkursu było jednak wywołanie szerokiej społecznej dyskusji koncentrującej się wokół otwartego, publicznego dostępu do terenu wyspy i nadania jej charakteru miejsca aktywnego w zakresie rekreacji, kultury, sztuki i innowacyjności – W. Gadomska, *Governors Island...* op. cit.

¹⁹ Listę finalistów tworzyli: Field Operation / Wilkinson Eyre Architects *New York, USA / London, United Kingdom*; Hargreaves Associates / Michael Maltzan Architecture, Inc. *New York, USA / Los Angeles, USA*; Ramus Ella Architects (REX) / Michel Desvigne Paysagistes (MPD) *New York, USA / Paris, France*; West 8 Urban Design Landscape Architecture b.v. / Rogers Marvel Architects / Diller Scofidio + Renfro *Rotterdam, The Netherlands / New York, USA*; WRT LLC / Weiss / Manfredi / Urban Strategies. Inc. *Philadelphia, USA / New York, USA / Toronto, Kanada* – zob. W. Gadomska, op. cit.

W grudniu 2007 roku ogłoszono zwycięzcę konkursu – zostało nim działające od 1987 międzynarodowe biuro projektowe West 8 Urban Design Landscape Architecture. Jest to międzynarodowe biuro tworzące w polu interferencji zagadnień planowania przestrzennego i architektury krajobrazu; poza siedzibą w Holandii prowadzi oddział w Belgii, a po wygranym konkursie również w Nowym Jorku. Spośród wielu realizacji dokonanych między innymi w Europie warto zwrócić uwagę na udział West 8 w odbywającej się w 2001 roku w Malmö wystawie „City of Tomorrow”, kładącej silny akcent na zagadnienia ekologii i zrównoważonego rozwoju oraz tożsamości lokalnego krajobrazu – zob. A. Betsky, *Landscrapers: Building with the Land*, Thames & Hudson, London 2002, s. 46–47.

- ²⁰ W 2001 roku północna, blisko 9-hektarowa część wyspy zawierająca najcenniejsze zabudowania historyczne (miedzy innymi Fort Jay oraz Castle Williams) została objęta statusem Governors Island National Monument, podlegając federalnej administracji National Park Serwis.
- ²¹ Nowy Jork położony jest w strefie narażonej na huraganowe wiatry i związane z tym reperkusje polegające miedzy innymi na zalewaniu nisko położonych, nadbrzeżnych terenów; rejestrowane od XVII wieku kataklizmy nawiedzały wybrzeża Nowego Jorku ponad 80 razy, ostatni huragan Sandy z 2012 roku dokonał katastrofalnych zniszczeń, zalewając między innymi obszar dolnego Manhattanu, zagrożenie ma charakter nawracający i nasilający się.
- ²² D. Jost, *Gotham goes green*, *Landscape Architecture*, 7, 2010, s. 54–59.
- ²³ W wyniku działań makroniwelacyjnych podniesiono rzędne wysokościowe centralnej części parku i wykształcono wyraźne spadki terenu w kierunku linii brzegowej (il. 3). W południowej części parku wykształcono serię kontrolowanych terenów zalewowych uzupełnionych roślinnością zwiększającą ich naturalną retencję, ochronę przed silnymi wiatrami powinny zapewnić cztery sztucznie ukształtowane wzgórza zlokalizowane w nawietrznym obszarze wyspy – pasmo wzgórz o rozległych podstawach i wysokościach sięgających od ponad 7 do blisko 21 metrów tworzy jednocześnie rodzaj naturalnego falochronu osłaniającego teren parku i wewnątrz wyspy – zob. J. Lerner, *Treasure Island*, *Landscape Architecture Magazine*, 6, 2015, s. 102–123.
- ²⁴ Po wygaśnięciu funkcji militarnej szersze udostępnienie wyspy dla zwiedzających miało miejsce w 2005 roku, odwiedziło ją wówczas około 8 tysięcy osób. Otwarcie parku dla publiczności w maju 2014 roku (pierwszego etapu) spowodowało napływ w 2015 roku 450 tysięcy odwiedzających – <https://govisland.com/history> (dostęp: 10.11.2017).
- ²⁵ Przykład poezji Harvey’a Shapiro (1924–2013) „*National Cold Storage Company*” 1966.
- ²⁶ Kontenerowy System Transportu – zob. *Wielka Encyklopedia PWN*, t. 14, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003, s. 310–311.
- ²⁷ <https://www.panynj.gov/about/history-port-authority.html> (dostęp: 10.11.2017).
- ²⁸ R. Lynn, F. Morrone, *Guide to New York City Urban Landscapes*, W.W. Norton & Company, New York–London 2013, s. 100–102.
- ²⁹ K. Larsen, *Wood that could and should*, *Landscape Architecture Magazine*, 8, 2013, s. 102–111.
- ³⁰ Realizacja parku była największym przedsięwzięciem w skali Brooklynu od czasu powstania Prospekt Parku – największego parku dzielnicy, o powierzchni 215 ha, otwartego w 1867 roku – N. Berner, S. Lowry, *Garden Guide: New York City*, W.W. Norton & Company, New York–London 2010, s. 286.
- ³¹ K. Larsen, op. cit.
- ³² Widoki z wysokich rządnych terenowych umożliwiła od połowy ubiegłego wieku rozległa promenada Brooklyn–Heights Promenade, biegnąca powyżej arterii Brooklyn–Queens

Expressway, natomiast widok z perspektywy brzegu był trudny w odbiorze ze względu na ograniczoną dostępność linii brzegowej.

- ³³ K. Pawłowska, *Wieżowiec i park publiczny – relacje funkcjonalne i krajobrazowe*, cz. I, *Architektura krajobrazu*, 2, 2009, s. 4–10.
- ³⁴ Doskonałe warunki percepcji zapewnia między innymi obszar parku Elevated Acre.
- ³⁵ Można do nich zaliczyć między innymi negatywny wpływ rozbudowanego w pierwszej połowie ubiegłego wieku układu komunikacyjnego w obszarze Nowego Jorku generującego poważne skutki przestrzenne oraz środowiskowe – w tym hałas; ukształtowanie terenu parku w formie wysokiego wału ziemnego zorientowanego równolegle do trójpoziomowej arterii Brooklyn–Queens Expressway pozwala odczuwalnie zniwelować poziom emitowanego przez nią hałasu.
- ³⁶ Hunters Point historycznie stanowił fragment Long Island City, do 1898 roku stanowiącego autonomiczną w stosunku do Nowego Jorku jednostkę osiedleńczą.
- ³⁷ Od 2011 roku oficjalna nazwa mostu – Ed Koch (Edward Irwin Koch w latach 1978–1989 był burmistrzem Nowego Jorku).
- ³⁸ Linia kolejowa Long Island Rail Road z wieloma modyfikacjami funkcjonuje od 1834 roku do czasów obecnych.
- ³⁹ Genezę, skalę i konsekwencje zjawiska scharakteryzował A. Toffler w swojej twórczości, np. „Trzecia Fala”.
- ⁴⁰ S. Sirefman, *New York. A guide to recent architecture*, Ellipsis, London 2001.
- ⁴¹ I. Luna, *New New York. Architecture of the City*, Rizzoli, New York 2004, s. 293.
- ⁴² T. Balsley, H. Muschamp, op. cit., s. 17–27.
- ⁴³ Na czterech pirsach zaprojektowano charakterystyczne siedziska, stanowisko do połowów krabów, stół do czyszczenia ryb itp.
- ⁴⁴ J. Lerner, *The amphibious edge*, *Landscape Architecture Magazine*, 2, 2014, s. 88–106.
- ⁴⁵ W przypadku Nowego Jorku zdefiniowanie tradycyjnego obszaru śródmiejskiego jest trudne – „Manhattan has no center... if you asked a New Yorker for directions to ‘the center of town’ He would be bewildered” – James Traub, 2011.
- ⁴⁶ Odważnej adaptacji przemysłowego krajobrazu do potrzeb współczesnego parku dokonał Richard Haag, *Gas Works Park*, Seattle 1975 – zob. P. Nicolini, F. Repishti, *Dictionary of Today’s landscape Designers*, Skira Editore S.p.A, Milano 2003, s. 139.
- ⁴⁷ A. Ulam, *The Park IKEA Built*, *Landscape Architecture*, 11, 2008, s. 110–117.
- ⁴⁸ Autorzy projektu: Lee Weintraub Landscape Architecture LLC, New York – ibidem.
- ⁴⁹ Ibidem.
- ⁵⁰ Park umożliwił między innymi akces mieszkańcom pobliskich dzielnic mieszkaniowych do niedostępnej przez dziesięciolecia linii brzegowej – ibidem.
- ⁵¹ Pelham Bay Park o powierzchni 1122 ha, największy park Nowego Jorku (ponad trzykrotnie większy od Central Parku) – zob. N. Berner, S. Lowry, op. cit.

- ⁵² Centralnie położony Bronx Park o powierzchni 290 ha, zawiera między innymi obszar New York Botanical Garden oraz Bronx Zoo International Wildlife Conservation Park.
- ⁵³ Np. zaprojektowany w 2008 roku Ferry Point Waterfront Park, uzupełniający tereny założonego w 1937 roku parku Ferry Point Park – zob. D. Wantuch-Matla, *Under the bridge*, Architektura & Biznes, 7/8, 2011, s. 62.
- ⁵⁴ Usunięto między innymi 10 tysięcy opon z brzegów rzeki, wymiana skażonego ropą naftową gruntu (nieszczelne zbiorniki podziemne) objęła niemal 32 tysiące ton – zob. L. McIntyre, *The Bronx blooming*, Landscape Architecture, 11, 2010, s. 66–77.
- ⁵⁵ Cyt.: „...an example of what happens when the community leads and the government is smart enough to follow” – N. Berner, S. Lowry, op. cit., s. 123.
- ⁵⁶ Autor projektu: James Mituzas, New York City Department of Parks and Recreation – zob. ibidem, s. 126.
- ⁵⁷ http://www.bronxriver.org/puma/images/usersubmitted/greenway_plan/ (dostęp: 05.01.2018).

BIBLIOGRAFIA

- Ballou H., Jackson K., *Robert Moses and the modern city: the transformation of New York*, W.W. Norton & Company, New York–London 2007.
- Balsley T., Muschamp H., *Thomas Balsley: the urban landscape*, Spacemaker Press, Berkeley CA 2000.
- Berner N., Lowry S., *Garden Guide: New York City*, W.W. Norton & Company, New York–London 2010.
- Betsky A., *Landscapers: Building with the Land*, Thames & Hudson, London 2002, 46–47.
- Gadomska W., *Governors Island: a new park in New York*, Technical Transactions, 4, 2017, 15–26.
- Gadomska W., *Hudson River Park – współczesny park nad rzeką* [w:] Horyzonty architektury krajobrazu – język architektury krajobrazu, Wydawnictwo „Wieś Jutra”, Warszawa 2010, 116–121.
- Gadomska W., Gadomski W., *The High Line Park – public space as a result of post-industrial heritage of western Manhattan revitalisation*, *Przestrzeń i Forma*, 21, 2014, 273–284.
- Greenstein R., Sungu-Eryilmaz Y., *Recycling the City*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Massachusetts 2004.
- Homberger E., *The historical atlas of New York City*, St. Martin’s Griffin, New York 2016.
<https://govisland.com/history> (dostęp: 10.11.2017).
- http://www.bronxriver.org/puma/images/usersubmitted/greenway_plan/ (dostęp: 05.01.2018).
- <https://www.panynj.gov/about/history-port-authority.html> (dostęp: 10.11.2017).

- Jacobs J., *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa 2014.
- Jodidio P., *Calatrava Complete Works 1979–2007*, Taschen, Köln 2007, 501–509.
- Jost D., *Gotham goes green*, *Landscape Architecture*, 7, 2010, 54–59.
- Koolhaas R., *Deliryczny Nowy Jork*, Karakter, Kraków 2013.
- Larsen K., *Wood that could and should*, *Landscape Architecture Magazine*, 8, 2013, 102–111.
- Lerner J., *The amphibious edge*, *Landscape Architecture Magazine*, 2, 2014, 88–106.
- Lerner J., *Treasure Island*, *Landscape Architecture Magazine*, 6, 2015, 102–123.
- Luna I., *New New York. Architecture of the City*, Rizzoli, New York 2004, 292–296.
- Lynn R., Morrone F., *Guide to New York City Urban Landscapes*, W.W. Norton & Company, New York–London 2013, 100–102.
- McIntyre L., *The Bronx blooming*, *Landscape Architecture*, 11, 2010, 66–77.
- Nicolin P., Repishti F., *Dictionary of Today's landscape Designers*, Skira Editore S.p.A, Milano 2003, 139.
- Pawłowska K., *Wieżowiec i park publiczny – relacje funkcjonalne i krajobrazowe*, cz. I, *Architektura krajobrazu*, 2, 2009, 4–10.
- Reut J., *The leading edge*, *Landscape Architecture Magazine*, 4, 2015, 119–125.
- Sirefman S., *New York. A guide to recent architecture*, Ellipsis, London 2001.
- Thomas Balsley Associates, *Thomas Balsley Uncommon Ground*, ORO Editions 2015.
- Thompson J.W., *Land matters*, *Landscape Architecture*, 12, 2006, s. 11.
- Ulam A., *New west side story*, *Landscape Architecture*, 8, 2007, 88–99.
- Ulam A., *The Park IKEA Built*, *Landscape Architecture*, 11, 2008, 110–117.
- Wantuch-Matla D., *Under the bridge*, *Architektura & Biznes*, 7/8, 2011, 50–65.
- Wielka Encyklopedia PWN*, t. 14, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2003.

Artykuł w polskiej wersji stanowi przedruk angielskiego oryginału: Gadomska W., *Modern park as a result of urban space recycling – a review of new york city's developments*, *Technical Transactions*, 10/2010, pp. 5–22.

ADRES BIBLIOGRAFICZNY ARTYKUŁU: Gadomska W., *Współczesny park jako efekt recyklingu przestrzeni miejskiej – przegląd nowojorskich realizacji*, *Przestrzeń/Urbanistyka/Architektura*, 1/2019, s. 17–38.

DATA AKCEPTACJI OSTATECZNEJ WERSJI DO OPUBLIKOWANIA: 20.05.2019.

