

ARCHITECTURE

ARCHITEKTURA

EWA ANNA WĘCŁAWOWICZ-GYURKOVICH

Prof. DSc PhD Eng. Arch.
Silesian Academy
Faculty of Architecture Building and Applied Arts
e-mail: ewaannagyur@o2.pl
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3920-445X>

IWONA DUDEK-BLAISE

PhD Eng. Arch..
UMR/MAP
National Centre for Scientific Research
France
e-mail: iwona.dudek@map.cnrs.fr
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3149-7745>

MATYLDA WDOWIARZ-BILSKA

DSc PhD Eng. Arch., Prof. PK
Krakow University of Technology
Faculty of Architecture,
ICGOZ PK
e-mail: matyllda.wdowiarz-bilska@pk.edu.pl
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7832-3550>

21ST-CENTURY ARCHITECTURE IN THE CONTEXT OF THE TRANSFORMATION OF HISTORIC EUROPEAN PORTS IN LYON AND MARSEILLE

ARCHITEKTURA XXI WIEKU W KONTEKŚCIE TRANSFORMACJI HISTORYCZNYCH PORTÓW EUROPEJSKICH W LYONIE I MARSYLII

ABSTRACT

This paper presents contemporary architectural interventions in the surroundings of historic buildings created in the process of port redevelopment in selected European cities — Lyon and Marseille. The examples are shown against the background of transformations and the development processes of the cities under analysis. A broad selection of contemporary completed projects at historic sites located in the former harbour fabric near historic buildings are discussed. Attitudes that shape approaches to interventions in the process of introducing modern buildings into historic fabric are presented. The research was based primarily on in situ studies, as well as online studies via Google Earth Pro, as well as on literature research and a review of planning documents. The sites analysed were key element of urban interventions. Their avant-garde form and style, characteristic of New Decorationism, creates a contemporary and innovative image of the city.

Keywords: 21st-century architecture, European cities, historical context, revitalization of selected post-port areas

STRESZCZENIE

W artykule skupiono się na problemie współczesnych interwencji architektonicznych w otoczeniu historycznych obiektów powstających w procesie przebudowy portów w wybranych miastach europejskich — w Lyonie i Marsylii. Przykłady ukazano na tle transformacji, a także procesów rozwojowych analizowanych miast europejskich. Omówiono szeroko wybrane współczesne realizacje zlokalizowane w dawnej tkance portowej przy historycznych obiektach. Odniesiono się do postaw kształtujących podejścia do interwencji w procesie wprowadzania nowoczesnych obiektów w zabytkową tkankę. Badania oparto przede wszystkim na studiach *in*



situ, a także online — za pośrednictwem aplikacji Google Earth Pro oraz na badaniach literatury przedmiotu i przeglądzie dokumentów planistycznych oraz studium przypadku. Przeanalizowane obiekty stanowią kluczowy element interwencji urbanistycznych. Ich awangardowe formy i stylistyka charakterystyczna dla nurtu nowego dekoracjonizmu tworzą współczesne innowacyjne wizerunki miast.

Słowa kluczowe: architektura XXI wieku, miasta europejskie, kontekst historyczny, rewitalizacja wybranych obszarów poportowych

1. INTRODUCTION

The territorial development of European cities in the 20th century meant that areas of former industry, technical infrastructure and port facilities, once located on the outskirts, are now located in central urban areas. The presence of these uses in a downtown location is disruptive. It becomes necessary to shut them down and relocate them, and then rehabilitate and renew abandoned and unused spaces. In the process of transforming the city, on the one hand existing buildings are subjected to adaptive reuse, while historic fabric sees the incorporation of new buildings or the transformation and extension of pre-existing structures (Paszkowski, 2003).

The transformation of urban spaces, considered against the background of cultural processes, can be among the most important conditions for heritage conservation. Zygmunt Bauman, citing the writings of contemporary German philosopher Hans Georg Gadamer, concludes that the greatest gift Europe can pass on to the world and to future generations of humanity is the cultural diversity of its residents (Bauman, 2011). Along with this comes a diversity of urban and architectural forms. Highlighting this diversity through outstanding works of modern architecture creates the identity of the contemporary city.

In European cities, there are ample opportunities to carry out research into the adaptive reuse of both historic buildings from different eras, and post-industrial areas, including ports. In doing so, attention should be paid to the key individuality of the features and unique character of the urban complexes and buildings subjected to these processes.

The layering of successive architectural eras and aesthetic concepts creates the wealth and attractiveness of individual city structures and areas. Interventions in historic environments become safer and gain greater acceptance when modern forms are implemented at an appropriate distance from valuable buildings. More often than not, extensions or additions to significant historic buildings are entrusted to only a few architects whose authority can be considered proven (e.g., Pritzker Prize winners), or winners of prestigious architectural competitions.

In highly prestigious architectural interventions, there is an evident respect for historical heritage and an attention to preserving the identity of the place through contemporary adaptations, of public buildings and post-industrial buildings and complexes (Węclawowicz-Gyurkovich, 2018).

1.1. Objective and methodology

The objective of this study was to identify the role of contemporary architectural developments in transformed post-port spaces in the two European cities selected for analysis. The main focus was to determine the relationship between contemporary form and historic surroundings and the potential to create new city identity points. Two French port areas were selected for detailed study: the riverside La Confluence in Lyon and the coastal Old Port of Marseille. Both cities have a rich history that dates back to Roman times, with numerous relics of the past. Other European examples of revitalization provide the background to the analysis. The research was based primarily on in situ studies, as well as online studies via Google Earth Pro, as well as on literature research and a review of planning documents. The second direction of study was to search for new buildings that represent one of the latest trends in architecture, dubbed New Decorationism. New Decorationism has been observed in architecture since the first decade of the 21st century, and projects that exhibit it are few, mostly being singular buildings in various European cities. They display a distinctive approach to designing the aesthetic atmosphere of architectural form. Buildings erected in this style are characterised by the use of decorative external textures in their envelopes, the so-called 'skin' of the building, created using various materials such as metal, glass, stone cladding, various species of wood, ceramics and technologically new types of concrete. The buildings clearly stand out from the austere, simple, minimalist forms labelled as Late Modernism that were widely used earlier in late-20th-century projects and currently. A descriptive analysis of selected cases was also performed, which allowed a characterization of this new trend by presenting its fundamental assumptions (Węclawowicz-Gyurkovich, 2024). Particular attention was devoted to urban action programmes

carried out in the 2010s and 20s and the associated new avant-garde buildings with uses tied to culture and advanced technologies, which are representative of contemporary architectural trends. The research presented focused on architectural interventions that entailed the introduction of new buildings into the historic fabric of post-port areas, which, in the authors' opinion, can be linked to New Decorationism. A detailed analysis covered both the development of post-port areas and new avant-garde buildings constructed in the 21st century. In both of the French cities of Marseille and Lyon, these buildings became icons and very distinct points of this revitalised spaces. This paper is part of a stream of research by authors who investigate the placement the latest contemporary development in the historical fabric of European cities and the revitalization and transformation of post-industrial and post-port areas into innovative districts and technology centres.

2. REVITALIZATIONS OF SELECTED POST-PORT SPACES IN EUROPEAN CITIES

In major European cities, revitalization and redevelopment programmes for port areas cover urban layouts of significant size. Their transformation affects the image of the whole city. . In many European cities, as part of the revitalization of post-industrial areas, including post-port areas, significant facilities with public functions were realized as so-called 'flagship projects'. Their marketing role as 'catalysts' of urban transformation (Zuziak, 1998) usually facilitated the transformation of the area in spatial, social and economic terms.

Up to the mid-20th century, London was Europe's largest port. The period of prosperity of the historic docks, located on both banks of the River Thames, lasted until the 1960s. A decision was then made to move the port 12 km downstream. The shutting down of London's docks lasted from 1967/68 (East India and St Catherine's docks), until 1981 (West India, Millwall and Royal docks). At the turn of the 20th century the area was transformed into modern residential, office and cultural districts such as Canary Wharf and London Docklands. Wharf regeneration was also engaged in in other cities such as Liverpool, Manchester, Barcelona, Genoa, Antwerp, Amsterdam and Hamburg (Lorens and Bugalski, 2021). In Barcelona, the port was moved westwards before the 1992 Olympics. This has allowed for the development of the city centre and the creation of 6 km of public urban beaches, promenades, parks and new commercial

and residential development, and the rehabilitation of the Barceloneta district, located on the headland was performed. The most spectacular realization of this type was erected in Bilbao in 1997 to a design by F.O. Gehry's extremely avant-garde Guggenheim Museum. Its construction contributed not only to the revitalization of post-industrial areas along the Nervion River, but also to the transformation of the entire city and a complete change in its direction. Although the 'Bilbao effect'. widely discussed in the literature, has never been replicated on such a large scale (Lorens 2013; Gyurkovich, 2013), city officials of subsequent cities continue to opt for 'flagship projects' or 'new architectural icons' (Dyckoff, 2018) as magnets to attract investors, residents and tourists to revitalized, unwanted brownfields.

In Hamburg, the revitalization of the former port area (155 ha) located on the River Elbe in the current city centre and its transformation into the modern HafenCity district was undertaken in the years 2000–2020. Warehouses and goods depots dating from the 19th and 20th centuries were rehabilitated and subjected to adaptive reuse (Gyurkovich, 2013). The hybrid New Philharmonics building, by Swiss architects Jacques Herzog and Pierre de Meuron, is notable among the buildings (Nowacka-Rejzner and Rejzner, 2012). The glass elements introduced here and which form the crowning element of the mass can, in the authors' opinion, be considered New Decorationism. In recent decades (2000–2015), the old post-port areas of Oslo saw a redevelopment of a large complex (225 ha) that covered the Oslo-Fjordbyen wharf. The authors of the competition design that was selected in 2008 were Dark Arkitekter and A-Lab of Oslo, and MVRDV of Rotterdam. From the side of the western district of Bjørvika, twelve buildings of varied height and narrow width were constructed (height of 70, 78, 81 or even 100 m). These are long buildings that reach deep into the city centre. The buildings, mostly offices (a combined area of 145,000 m²) and housing (450 residential units for 2000 people) separated from each other by a minimum of 12 m. They also included gastronomic establishments, commercial units and recreational functions (Petryshyn, 2012). Of note is the high variety of the facades of the buildings in terms of forms. Some of the tall buildings are glazed and appear traditional, aligned with the aesthetic of Modernist architecture. Others surprise us with the diversity and complexity of the abstract compositions of their facades, created by combining triangular, trapezoid or square glazed openings and opaque elements of varied height and dynamic interrelationships. When the facade is not flat, but has a rich spatial tectonics, the authors find that it may

bring to mind associations with New Decorationism. In Oslo, analogously to the other analysed spaces of old ports, new cultural buildings were also built, ones that altered the skyline of the waterfront. Here we should mention the opera designed by Norwegian company Snøhetta in 2008, whose slanted roof with an area of 18,000 m² that gently descends with its slope towards the wharf, was converted into an enormous public square. The opera building, with a floor area of 38,500 m², is the largest building to be built in Norway in the last 700 years, and has become an important icon of Oslo since its construction. The diagonal lines of the edges of white, slanted planes that form the building's mass, intended by the designers to bring to mind a gigantic iceberg that emerges from the water (*Opera w Oslo...*). Nearby, also at the Bjørvika waterfront, saw the opening of the Munch Museum in 2021 (designed by the Spanish company Herreros Arquitectos), whose facade is filled by horizontal, convex metal strips that form a geometric decoration (*Oslo: Muzeum Muncha...*). In Cologne, the years 1989–2014 saw the revitalization of the former Rheinauhafen port area, located south of the city centre and Cologne Cathedral (Gyurkovich J., 2011). In this project, new landmarks took on special significance — tall buildings with masses that resemble port cranes, forming attractive interrelations with the city's historic centre. In this project, new landmarks took on special significance- tall buildings with masses that resemble port cranes, forming attractive interrelations with the city's historic centre. The creative interpretation of the historical environment of the designed new buildings in the realization of the development of post-industrial and post-port spaces is extremely important. These architectural interventions are an added value, enriching the found environment with new qualities that harmonize with the surroundings. Often it is necessary to look for a solution in which the newly introduced volume does not obscure the monument. Such a problem arose during the construction of the Danish Maritime Museum on the Sound in Helsingør (designed in 2002, built in 2013). Architects from the BIG (Bjarke Ingels Group) team decided to locate the museum in a disused, abandoned dry dock where ships were once built. In this way, the entire museum was placed below ground level, without obscuring the view of the legendary Kronborg Castle, located nearby and close to the people of Denmark, which is a UNESCO heritage site (*Narodowe Muzeum Morza w Danii*).

In Poland, the revitalization of the former site of the legendary Gdańsk Shipyard, located in the inner city area, is underway in Gdańsk. The emerging mixed-use Młode Miasto contributes to creating

a new image of contemporary Gdańsk by referencing its latest history. The first to be built were two significant cultural buildings — the European Solidarity Centre and the Second World War Museum (Matusik, 2018). In the Tri-city area of note is also the Sea Towers project, built in the years 2006–2009 (designed by Architekturbüro Andrzej Kapuścik) and located in Gdynia. The city, with a population of 250 thousand, leveraged its development in the interwar years on its port, which was built in 1922, the Paris Commune Shipyards and the Dalmar marine fishing company. The Sea Towers were built right near the sea shore, on a multiple-hectare site that used to belong to Dalmar. The tallest Sea Tower rises to 140 m, and has become the main landmark on the marine waterfront at the base of Molo Rybackie, near Waszyngtona Street and Nabrzeże Prezydenckie, directly near a revitalized post-port area (Musiał, 2012).

In the very center of the port of Gdynia, the Emigration Museum has opened in the 1933-dated building of the former Marine Station. The project for the adaptation of the historic building was carried out by the Cracow-based ae Fusion Studio (Alicja Kiszczuk, Dirk Pheifer, Andrzej Lubicz-Lisowski) between 2012 and 2015 (*Muzeum Emigracji w Gdyni...*, accessed: 7.09.2025). For a number of years, discussions and competitions have also been taking place in Szczecin regarding the revaluation of the post-port space on the islands in the city center. In May 2023, a magnificent 100 m long new facility of the Professor Jerzy Stelmach Marine Science Center was opened on Lasztownia Island. The elongated 8,000 m² mass is clearly associated with the hull of a ship. The exterior facades, initially covered with yellow-orange panels of sharp colors, were banded with dark, industrially manufactured expanded metal grids. An electronic system of their lighting synchronized with music causes the facility to produce varying effects depending on the distance of the observer. A terrace located on the flat roof provides a vantage point overlooking the Chrobry Embankment, the marina and the harbor. The designer is Płaskowski & Partners (*Morskie Centrum Nauki...*, accessed: 10.07.2025).

3. LYON — LA CONFLUENCES — CUBE ORANGE OFFICE BUILDING

Lyon, capital of the Auvergne-Rhône-Alpes region, the third largest city in France with more than half a million inhabitants, was founded by the Romans in 43 BC as Lugdunum. In Roman times it served as the capital of the province of Gallia Lugdunensis. The incorporation into France in 1312, the granting

of municipal rights, the flourishing of trade and, from the 16th century onwards, during the Renaissance, silk production, printing, and banking contributed to the city's development. The modern city is a strong university and research centre, as a technopolis (Wdowiarz-Bilska, 2017) that uses Tech France, where advanced chemical, biotechnological and IT industries and environmental technologies are developing. The latter support the metropolis' ambitions for transformation into a climate-neutral city by 2030.

The 427 ha historic part of Lyon, surrounded by a 323 ha buffer zone, was declared a World Heritage Site by UNESCO in 1998 (UNESCO, 2024). The city's surviving historical centre, considered Europe's second-largest Renaissance old town district after Venice's, is notable. Two rivers, the Saône and the Rhône, wind through Lyon and merge in the southern part of the city to form an elongated peninsula, the Presqu'île, which has been developed since the 19th century. In its southern part called La Confluence, a port was opened in 1926, (Chalabi, Ducouret and Halitim-Dubois, 2000) in whose docks stood the warehouses of la Sucrière, les Douanes, les Salins, la Capitainerie. It was also occupied with a freight railway station and cranes of various scales characteristic of ports. The whole area was an industrial and logistics hub until the 1990s. In 1998, the Lyon authorities launched a large-scale and multi-year urban regeneration project here, (Barbin, 2018) aiming to expand the city centre for 30,000 users. The redevelopment of La Confluence, conducted over an area of 150 ha in two phases (2003–2018 Saône coast) and (2010–2025 Rhône coast — to an urban design (by Herzog and de Meuron) is emerging as a model district of a smart, sustainable, climate-resilient city with a modern spatial and architectural expression, (Lyon, 2019) a place for the development of creative and digital industries with the headquarters of Lyon's Totem Tech France. The employment of famous architect-artists was a fundamental premise of the renewal project as a necessary element to achieve high craftsmanship and an attractive contemporary form. Such activities are necessary to create a modern district that responds to the design and image challenges of the city as a center of knowledge and technology. Construction work on the Rambaud waterfront along the River Saône began in 2005, according to a ZAC plan covering 41 ha and proposing a mixed-use development for 4,000 residents and 7,500 employees (Lyon, 2019). The result has been a number of interesting new buildings. One of the most interesting, with the best exposed location on peninsula's narrow tip, at the mouth of the rivers,

is the Musée de Confluences, completed in the years 2010–2014, with its iconic yet dramatic Deconstructivist architecture by Coop Himmelblau. Among the new and adapted buildings on Rambaud Boulevard, two office buildings attract particular attention with their form and contemporary aesthetics: The Orange Cube and the Green Cube by a team of avant-garde contemporary architects from Paris: Dominique Jakob and Brendan MacFarlane, designed as a result of a single competition organized by SCI Rhône Saône Développement (Euronews, 2015).

The Orange Cube was built between 2005 and 2010 at the Rambaud strolling waterfront along the River Saône. A set of low-rise 20th-century salt storage buildings made of concrete, each with three chambers and covered with flattened barrel vaults, were retained. They were turned into a spacious, original and exquisite restaurant (Popiel-Muszyńska, 2012; Barbin, 2018, p. 85). On the side of the pedestrian walkway on the riverside, the restaurant's facades are closed with ash-coloured blinds. The new five-storey glass-and-concrete mass of the office building was attached directly to the preserved salt warehouses and its facades were clad in perforated metal sheeting, painted in an unusually vivid orange colour. The colour of the building, as well as the large scale of the massing (29 × 33 m), provide a contrast to the existing post-industrial substance and set it apart from its surroundings. Orange, according to the design's authors, has traditionally accompanied harbour spaces, as lead paint in this colour has been used for years to protect steel structures and used as a highly visible warning colour. Perforations — cut-out polygonal (similar to octagons, twelve-sided), oval or irregularly shaped openings of various sizes — were introduced in these external openwork facades. On the river side, in reference to the salt warehouses, two arched spatial cut-outs were introduced at the corners of the office building. One of these appeared on the ground floor, accentuating the entrance to the building at the point of contact with the former concrete salt store. Perhaps this arched cut-out is a contemporary interpretation of the arched vaults of the surviving warehouses. At the corner of the facade, an immense opening four storeys high was cut into the entire mass, going deep into the centre of the building. When viewed up close, we can see four tiers of solid metal balustrade balconies inside, in the same orange colour of course. On these balconies, office building employees can spend their recreational breaks (Jodidio, 2006). A small orange sphere also appeared in this immense cut-out, representing, as it were, the punchline of the empty and full space. Carved into a geometric cube, the immense void

meets the needs of light, air movement and views. As the French philosopher, literary critic Roland Barthes once argued (Hoffmann, 2011), the orange cube is an object to be looked at, but one can also look from it at the surrounding landscape (Ryan, 2011). The entire massing surprises us with the boldness of its contemporary design. Each of the building's four facades is covered with a perforated, openwork metal skin. It was attached to an outer membrane of translucent glass and solid metals panels in the same orange colour. The architects' idea was, especially concerning the metal decoration applied to the building, to refer to the current of a flowing river. On the top two floors, a recreational roof terrace was designed for employees, shaded by a balustrade covered with perforated cladding throughout the building.

In close proximity (500 m) to the Cube Orange is the second six-storey building the Green Cube, an office building occupied by Euronews Television Headquarters.

The facility, located on the River Saône at the Rambaud waterfront, opened in 2015 and houses multimedia offices and television studios. This time, the architects also repeated the principle of double walls, but the outer metal openwork was painted in a sharp light green colour. According to Fabrice Hyber, the designer of the external facade, the openwork metal walls in bright green were inspired by the waves of the river flowing nearby and the undulating hills on the opposite bank (ArchDaily, 2015). The front facade has also been broken up by two large oval openings, which look like two eyes or cameras turned towards the world. This harmonizes with the role of the observer, which is the television channel (Euronews, 2015). By means of aesthetic expression in the solution of the facade, through an architectural measure, its identity was built and manifested, and thus, meaning was given to the transformed area. By introducing a void into the interior of the two masses, architects Jakob and MacFarlane bring light and air into the office interiors and balconies, allowing natural ventilation for the different levels of the building, and by using vivid colours they proclaim a manifesto of contemporaneity that breaks with existing standards and promotes modern renewal, in line with the idea of creating innovative urban space.

4. THE OLD PORT OF MARSEILLE AND THE MUSEUM OF EUROPEAN AND MEDITERRANEAN CIVILIZATIONS

Marseille, capital of the Provence-Alpes-Côte d'Azur region, the second largest city in France with 870,000 inhabitants, was founded at the turn of the

7th and 6th centuries BC by the Greeks as a port settlement called Massalia. In turn, a Roman colony, known as Massilia, was established on the site in the 1st century AD. From the 6th century onwards, it belonged to the Frankish State. Marseille was annexed by France in 1481 as a major port on the Mediterranean. Two forts built in the second half of the 17th century — St John's Fort and St Nicholas Fort, built at the same time, located on both sides of the bay, were an important military element of the port. Their construction was initiated by King Louis XIV, who wished to enhance the city's defences from the sea with them (Hesnard, Bernardi and Maurel, 1999). Partially destroyed during the Second World War, the Fort of St John is one of Marseille's most valuable monuments, and especially of the Old Port area. Like many European cities, Marseille was plagued by various wars and epidemics. One of the most dramatic was the Great Plague of Marseille of 1720, in which half of the population died, stunting the city's development for a long time. The next period of the city's accelerated development came in the second half of the 19th century, which was also associated with the expansion of the port.

The Old Port is located in a long narrow bay that cuts deeply into the fabric of the city. To this day, we can distinguish three parts in it: the north, the south and the east. The expansion in antiquity mainly concerned the northern quay of the harbour, which was walled off on this side. Just beyond the northern quay, the Old Town has developed with the famous Le Panier, Marseille's oldest district, which is currently abuzz with a multinational crowd of residents. There we can find winding streets and staircases running in different directions, typical of the atmosphere of Mediterranean cities.

The eastern part's main attraction is Quai des Belges, where a fish market is hosted every morning. It is here that locals and tourists alike can buy fresh fish and seafood from local fishermen straight from the boats anchored at the marina. In the central square of the marina at the exit of the Vieux Port metro station, a structure designed by Foster + Partners called the Vieux Port Shadow Pavilion has been sited as a showcase for the contemporary. This 46 m long mirrored extensive roof was made of polished stainless steel. Six narrow columns support the thin canopy, in which, as if in a mirror, the entire traffic and the life of the waterfront underneath is reflected. On the north side of the harbour one will find the Augustinian church of Eglise Saint-Ferréol les Augustins, partly demolished during the French Revolution with a distinctive white Baroque Revival facade rebuilt in 1875. At the entrance to the Old Port from the south,

our attention is drawn to the 19th century Pharo Palace, which was founded by Emperor Napoleon III for Empress Eugénie.

A completely different function was designated for the southern part. This is because an operational quarry and cemetery were located there. The Abbey of St Victor, which brings to mind a fortified castle, was sited in this part of the port in the 5th century, near the site of the saint's burial. Archaeological research has shown that the abbey was founded by St John Cassian on the site of a former Greek temple. It quickly became a place of worship for Christians and recognized as one of the first in Romanesque Europe. The Romanesque church of St Victor, dating from the 10th century, has survived, as well as the immense crypts with the tombs of many saints from the area. In later centuries, further development of this part of the harbour began, analogous to the northern part.

In the years 2011–2013, a 12,000 m² Old Port renovation project was carried out by a consortium of companies: Michel Desvigne Paysagiste MDP, Foster + Partners, Tangram, INGEROP (Gnich, 2014), which is the first stage of the still ongoing transformation of the urban structure. The plan proposed restricting car traffic and making the harbour's three quaysides walkable, building the Shadow Pavilion described above and the nautical wooden pavilions on the water, as well as renewing public spaces and developing urban greenery. The driving force behind the transformation, for which €45 million was spent, was the award of the title of European Capital of Culture 2013 to Marseille-Provence. A number of projects were built on this occasion, including the astonishingly shaped MUCEM Museum built on Esplanade J4, designed by Rudy Ricciotti and Roland Carta, and the Villa La Mediterranee by Stefano Boeri with its two docks. In 2013, the renovation of the Old Port of Marseille was completed and the project was awarded the European Prize for Urban Public Space 2014. The renovation of the Old Port waterfront has created tourist-friendly spaces where we can find most of the city's attractions. In order to open up sea views, connect new projects, introduce green routes and pedestrian boulevards, a viaduct was demolished and the Joliette Tunnel was built as an extension of the pre-existing underground route.

The MUCEM Museum of European and Mediterranean Civilizations (under construction in the years 2009–2013), consisting of three parts with a total area of 44,000 m², was opened by French President François Hollande on 7 June 2013. The design for the building was created in 2002 (Lewandowski, 2014). The mass of the museum is located right on

the Mediterranean Sea and is an extremely interesting example of the juxtaposition of a very modern, avant-garde building with the historic form of the 17th century Fort of St John. The third building, designed by Corinne Vezzoni et Associés, housing the Conservation and Resource Centre, was built on the site of a former tobacco factory in the Belle de Mai district. Most interesting is the new museum building, which is a three-storey glazed structure that fits perfectly into the existing context. It connects to the fortified stone Fort of St John via a concrete footbridge that is 115 m long and 2 m wide, suspended high above the new dock. This footbridge was made of high-strength reinforced concrete. This backsetting of the new geometric, box-like glass mass from the historic fabric became important, as it allowed for the use of lace-like concrete decoration, which was externally applied to the two glass curtain walls most exposed to the sun on the south and west sides. The new mass, similar to a fragment of a cube in shape and sporting a steel and glass structure, was based on a square-shaped plan measuring 72 × 72 m and a height of 18 m. The main structure of the external walls consists of 380 columns with circular cross-sections and made of fibre concrete, with a height of up to 9 m and a diameter of 40 cm. Resembling a fishing net or giant spider's web, the decorations, set up as self-supporting fibre concrete elements on the outside, also break over the spacious 16,000 m² terrace on the roof of the museum's main building, designed for recreation. They build up a wide variety of openwork, soft shapes, each of which is different, surprising with a smooth grey surface. Only in places do fragments of glass appear behind them, in which dark blue sea waves or the blue sky are reflected. They are designed to create shimmering shadows, seen from the outside, but especially in the interiors. This is one way of seeking shade and escaping the hot Mediterranean sun. The authors of the design point to the inspiration of the marine environment, and the rays penetrating into the interior should be associated by the viewers with the light we encounter at the bottom of the seas of southern Europe (Lewandowski, 2014). The outer surface of the concrete wall decoration is smooth, resembling stone rather than concrete, but thus more in keeping with the neighbouring stone-built historic Fort of St John. This technology is innovative, having previously been used in the chemical industry and, like the planks on the upper terrace made of white ash wood, is resistant to the effects of moisture, seawater and air. The use of stainless steel ropes ensured good stability, designed over the terrace sections of the overhanging pergola. The

building interacts in contrast with the neighbouring Villa La Mediterranee building, partially suspended over a pool of water with facades of glass panes and bright concrete panels.

5. RESULTS

The buildings presented are important elements of the redevelopment of port spaces implemented since the second decade of the 21st century. In both French cities of Marseille and Lyon, new decoration style projects have become icons, characteristic points of these revitalized spaces, giving them a new identity. The waterfront transformations discussed here were related to the creation of a contemporary image for the city centre resulting from municipal policy and influencing its global recognition. The Orange and Green Cube buildings in Lyon are part of the city's new downtown district and are listed among the its most distinctive and attractive buildings (Tripadvisor, 2024). They attract attention with the vivid colours of the openwork metal mesh, which entwines the cubic masses of the office buildings, and the surprising cutouts in these geometric forms. Situated directly along the waterfront, their distinctive colour and form catch the eye of travellers who sail down the river on ships and, through good exposure, contribute to the contemporary landscape of a city that wants to present itself as innovative and smart. Their architecture supports this objective, giving the rebuilt waterfront a new function, form and identity. In turn, the museums built on J4 in Marseille, especially the MUCEM, as well as the renovation of the Old Port carried out for the 2013 European Capital of Culture, exemplify the shaping of a positive city brand and a significant touristic offer. MUCEM is considered one of the city's most important attractions (Made in Marseille, 2024). Its siting opposite the entrance to the avant-port and between the entrance to the Old Port and Grand Joliette Basin makes it so that, despite its modest and austere form, it is highly exposed and creates a contemporary symbol of the city. The concrete mesh placed on the western side onto the south and western glazed wall of the cuboid mass became a novelty. On the one hand, the ornaments of this reinforced concrete structure protect the interior of the museum from the hot sun of Southern Europe, and on the other introduce a wonderful interplay of light and shadow. The extraordinary fragility of the structure of the MUCEM Museum, which aligns with New Decorationism, is an essential asset of the revitalization of this area. The analysis of contemporary architecture in a historic or post-industrial environment allows us to conclude that it is possible to erect new contemporary

architectural forms to existing spaces, thanks to the creation of correct relations with the existing objects, while allowing better exposure of their qualities. The perforated walls that cover the facades of the buildings presented are also a climate-friendly solution that responds to the challenges of the 21st century and enhance the shading of transportation and common spaces both inside and outside buildings. The analysis and many years of research by the authors consistently show the problems associated with the adaptation of post-port spaces to new needs and uses. At the same time, they showcase the problems of aesthetic transformation. It was also found that the introduction of new shapes into the urban fabric of existing cities is both possible and necessary to create a new meaning of their space, adequate to the shaped vision of development. Contemporary architecture, by creating new values, intrigues and surprises us. Thanks to this, non-standard facilities become a destination for visitors, which should contribute to the development of tourism and bring significant profits to cities.

6. DISCUSSION

In the last few decades, there has been an increasing trend towards the uniformity of culture, which has been met with widespread criticism. The identity and distinctiveness of cities, as well as their individual neighbourhoods, had already been highlighted by Kevin Lynch (Lynch, 2011). The differences in location, landscape and cultural traditions influence the attitudes towards and level of acceptance of architectural forms and the created atmosphere, which forms the basis for the development of individual regions, cities and neighbourhoods in Europe. Architecture is changing, as are philosophical and aesthetic concepts. Some architects favour simple, geometric forms, while others opt for complex, sculptural shapes that they believe are likely to evoke stronger emotions in their audiences. It is difficult to judge what trends and directions will emerge in the future. The contemporary, avant-garde buildings selected for analysis were built boldly and with conviction that new, unprecedented architecture should be used in both historic and post-industrial environments.

Convictions that have been promoted for many years by a conservative approach to architectural interventions in historic environments that postulate for the architecture proposed for them to be simple, delicate, toned down or even mimetic, have become entrenched in the public conscious. However, architects and conservators have argued that new buildings that are now introduced into historic fabric should represent contemporary styles.

Architects who design previously unknown forms are aware that this is an exceedingly difficult task. Everyone must face critics, as novelty is difficult to accept by the public. Experimentation in the construction of new masses resembles the efforts that accompanied the introduction of abstract, avant-garde art in the early 20th century. Years ago, Robert Moses believed that the designer's courage, based on designing new forms and spaces in the fabric of existing cities, is like... hacking one's way through with a cleaver (Rewers, 2005). Gaston Bachelard, in turn, believed that the architect-artist, to create a reality different from what is now is forced to seek dreams and the unreal world. *The essence of dreaming is to release oneself from the function of reality, it is thus a triumph of non-reality over reality* (Kamińska, 2003). The philosopher Roman Ingarden claimed long ago that architecture that engages in the pursuit of new compositions draws on the world that surrounds us, searching for difference from those that have been created in a given period (Szczepańska, 1989).

The provisions of the Charter of Cracow 2000 which state that *The reconstruction of entire parts in the style of the building should be avoided. Reconstruction of very small parts having architectural significance can be acceptable as an exception on condition that it is based on precise and indisputable documentation* (Cantacuzino, 2000). The year 2024 marks the sixtieth anniversary of the introduction of the Venice Charter and the fifty-ninth anniversary of the founding of ICOMOS. The 1987 Washington Charter (International Council on Monuments and Cities) published by ICOMOS draws attention to the need to protect heritage at the city scale, as do the 2011 ICOMOS Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas (Araoz, 2015). After so many years, there seems to be a general awareness of the need for dynamic, creative conservation of cultural heritage and the preservation of the amenities of historic buildings and their surrounding spaces for their contemporary functioning.

Several decades ago, the eminent conservator, Professor of Architecture Andrzej Tomaszewski, wrote that: *The introduction of new architecture with neutral forms into historic complexes is derived from conservation doctrine. However, architecture devoid of ambition ceases to be architecture. It tends to degrade itself into either bad modern architecture or bad pastiche* (Tomaszewski, 1988).

Changes in architecture are linked to changes in the visual arts. In recent years, many contemporary architects have cited inspiration from abstract art. In it, we can distinguish two currents that we encounter

in the 20th century — the geometric abstraction current, derived from Cubism, which results in austere, simplified, minimalist shapes. The second current, which emerged after the Second World War, is that of organic, expressionist, colourist and lyrical abstraction, whose origins we can look for in Impressionism, Expressionism and Fauvism. Then the intuition and idea of the creator of the architectural form becomes the fundamental and most important value (Porębski, 1989; Giżycki, 2002).

Introducing new trends in architecture is an extremely difficult task. It is not easy to convince all recipients of contemporary forms and decorations. Increasingly, designers and conservators approach heritage conservation and the preservation of artworks of different scales in a creative way. This is linked to the awareness that the historical heritage preserved in European cities can be described as dynamic, subject to change and transformation over the years (Kadłuczka, 2015). The most important task of society as a whole and city residents is to protect and preserve historic buildings from different periods for future generations in a functional, living urban fabric, that meets contemporary needs and user expectations.

7. CONCLUSIONS

This paper discusses two examples of the implementation of avant-garde, contemporary architectural forms in the revitalized dock areas of the former ports of Marseille and Lyon. The design courage of the architects, combined with respect for the existing historical context, means that these projects, despite their form and scale being debatable to many, have become important signs of a contemporary innovative and sustainable urban policy. In the first two decades of the 21st century, the latest trend in architectural aesthetics known as New Decorationism has seen a marked shift away from the austere, minimalist forms of concrete, glass or steel towards the articulation of the shells that finish the exterior walls of architectural forms (Węclawowicz-Gyurkovich, 2024). The fragmented, contemporary decoration and individualized building forms contribute to the ongoing construction of their distinct identities, which continue to contribute to the European architectural and urban heritage. The spatial diversity of cities is an important value that should be protected. It is certainly related to the different conditions of location and the economic and geopolitical processes accompanying their history. An important filter shaping their unique atmosphere and identity was the culture and prosperity of the local community.

The urban structure of cities is the most durable and is less subject to transformation than the urban fabric that fills it. The urban structure that is often encountered requires a variety of contemporary interventions. These can be implemented according to the accepted principle of harmony or contrast. Objects that complement the revitalised or adapted urban fabric should bring significant new values to the deserving environment, shaping his new identity.

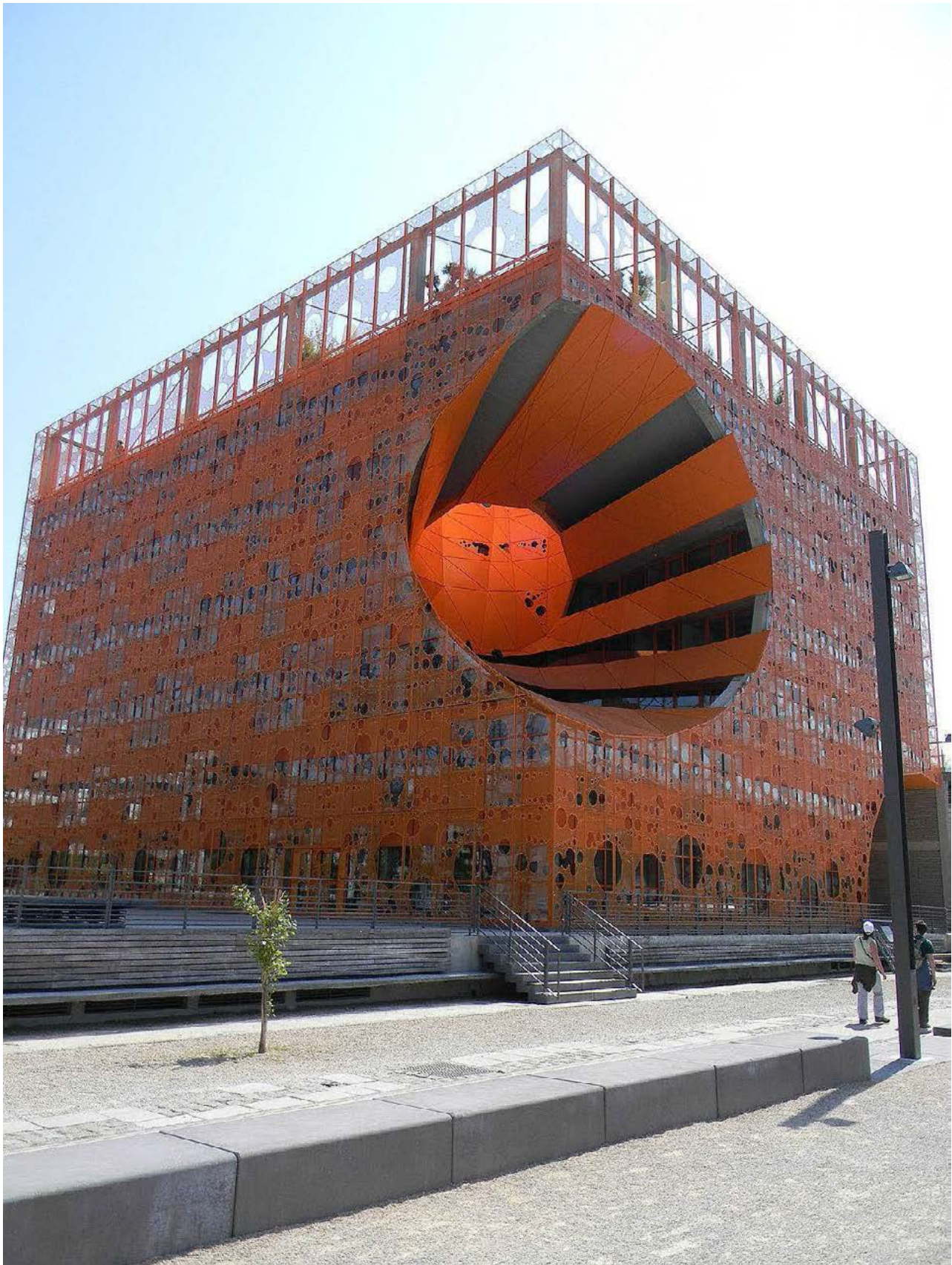
The constant discussions among philosophers on the introduction of new forms into the existing

context are interesting. Leszek Kołakowski argues that human nature is compliant with the existing order and accepts it, but also that *there is need for novelty as novelty within us, independent of any other considerations, novelty in and of itself attracts us. That novelty attracts us is probably tied to our specifically human experience of time. We would always like to be at the beginning, to feel that the world is open to us, that it has just begun, and the very experience of novelty gives us this sensation* (Kołakowski, 2009).



III. 1. Lyon — The Cube Orange office and retail facility. Photo by W. Kosiński, 2017.

II. 1. Lyon — obiekt biurowo-handlowy Cube Orange. Fot. W. Kosiński, 2017.



Ill. 2. The Cube Orange building — view from the river. Photo by Jean Bono, 2011.

Il. 2. Budynek Cube Orange — widok od strony rzeki. Fot. Jean Bono, 2011.

Source/Źródło: Wikipedia, CC-BY-SA, GFDL.



Ill. 3. The Cube Orange building — detail of the metal exterior shell. Photo by W. Kosiński, 2017.

Il. 3. Budynek Cube Orange — detal metalowej powłoki zewnętrznej. Fot. W. Kosiński, 2017.



III. 4. Marseille, Old Port, the MUCEM museum — view of the Fort of St John. Photo by I. Dudek-Blaise, 2024.

II. 4. Marsylia, Stary Port, muzeum MUCEM — widok na Fort św. Jana. Fot. I. Dudek-Blaise, 2024.



III. 5. View of the MUCEM museum from the entrance. Photo by I. Dudek-Blaise, 2024.

II. 5. Widok na muzeum MUCEM od strony wejścia. Fot. I. Dudek-Blaise, 2024.



III. 6. MUCEM — view of the two facades of the new building and the footbridge connecting the massing of the new museum building with the 17th-century fort. Photo by I. Dudek-Blaise, 2024.

II. 6. MUCEM — widok na dwie elewacje nowego budynku oraz kładka piesza łącząca nową bryłę muzeum z XVII-wiecznym fortem. Fot. I. Dudek-Blaise, 2024.



III. 7. MUCEM — view of the former port from the museum. Photo by I. Dudek-Blaise, 2024.

II. 7. MUCEM — widok z muzeum na dawny port. Fot. I. Dudek-Blaise, 2024.



III. 8. MUCEM — interior, pedestrian walkway near the outer wall. Photo by I. Dudek-Blaise, 2024.

II. 8. MUCEM — wnętrze, ciąg pieszy przy ścianie zewnętrznej. Fot. I. Dudek-Blaise, 2024.



III. 9. MUCEM interior — a play of light and shadow. Photo by I. Dudek-Blaise, 2024.

II. 9. Wnętrze MUCEM — gra światła i cienia. Fot. I. Dudek-Blaise, 2024.



III. 10. MUCEM — recreational terrace on the roof. Photo by I. Dudek-Blaise, 2024.

II. 10. MUCEM — taras rekreacyjny. Fot. I. Dudek-Blaise, 2024.

1. WPROWADZENIE

Rozwój terytorialny miast europejskich w XX wieku spowodował, że tereny dawnego przemysłu, infrastruktury technicznej i założeń portowych, lokalizowane niegdyś na obrzeżach, znajdują się obecnie w ich centralnych rejonach. Obecność tego typu funkcji w lokalizacji śródmiejskiej jest uciążliwa. Zachodzi konieczność jej likwidacji i relokacji, a następnie rehabilitacji i odnowy opuszczonych i nieużytkowanych przestrzeni. W procesie transformacji miasta z jednej strony adaptuje się istniejące budynki do współczesnych potrzeb, ale równocześnie w tkankę historyczną wprowadza się nowe obiekty bądź przekształca lub rozbudowuje zastane struktury (Paszowski, 2003).

Przemiany przestrzeni urbanistycznych rozpatrywane na tle procesów kulturowych mogą należeć do najważniejszych warunków ochrony dziedzictwa. Zygmunt Bauman, powołując się na pisma współczesnego niemieckiego filozofa, Hansa Georga Gadamera, wnioskuje, że największym darem, jaki Europa może przekazać światu i kolejnym pokoleniom ludzkości jest różnorodność kulturowa jej mieszkańców (Bauman, 2011). Wraz z nią występuje różnorodność form urbanistycznych i architektonicznych. Podkreślanie tej różnorodności poprzez wybitne dzieła architektury nowoczesnej tworzy tożsamość współczesnych miast.

W miastach europejskich istnieją dogodne możliwości prowadzenia badań nad problematyką adaptacji zarówno historycznych obiektów, pochodzących z różnych epok, jak i obszarów przemysłowych, w tym portowych, do nowych funkcji. Należy przy tym zwracać uwagę na kluczową indywidualność cech i unikalny charakter poddawanych tym procesom zespołów urbanistycznych i budynków.

Nawarstwianie się kolejnych epok architektonicznych i koncepcji estetycznych tworzy bogactwo i atrakcyjność poszczególnych struktur i obszarów miast. Działania w środowisku zabytkowym stają się bezpieczniejsze i zyskują większą akceptację wówczas, gdy nowoczesne formy są implementowane w odpowiedniej odległości od cennych obiektów. Najczęściej rozbudowy lub uzupełnienia znaczących obiektów historycznych powierza się tylko nielicznym architektom o sprawdzonym autorytecie (np. laureatom Pritzker Prize) albo zwycięzcom prestiżowych konkursów architektonicznych. W interwencjach architektonicznych wysokiego lotu obserwuje się czytelny szacunek do dziedzictwa historycznego i dbałość o zachowanie tożsamości miejsca poprzez współczesne adaptacje

budynków użyteczności publicznej oraz obiektów i zespołów przemysłowych (Węclawowicz-Gyurkovich, 2018).

1.1. Cel i metoda badań

Celem badań było zidentyfikowanie roli społecznych realizacji architektonicznych w przekształcanych przestrzeniach portowych w wybranych do szczegółowej analizy dwóch miastach europejskich. Zasadniczym problemem badań jest określenie związku współczesnej formy z historycznym otoczeniem oraz możliwości wykreowania nowych punktów tożsamości miasta. Do szczegółowych badań wybrano dwa francuskie obszary portowe: nadrzeczny La Confluence w Lyonie i nadmorski Stary Port w Marsylii. Oba miasta posiadają bogatą historię, pamiętającą czasy rzymskie, z licznymi relikami przeszłości. Tło analizy stanowią inne europejskie przykłady rewitalizacji. Badania oparto przede wszystkim na studiach *in situ*, a także online za pośrednictwem aplikacji Google Earth Pro oraz na badaniach literatury przedmiotu i przeglądzie dokumentów planistycznych. Drugim nurtem badań było poszukiwanie obiektów, które reprezentują najnowszy kierunek w architekturze zwany „nowym dekoracjonizmem”. Nurt nowego dekoracjonizmu w architekturze obserwujemy od połowy pierwszej dekady XXI wieku, choć realizacji jest niewiele, spotykamy pojedyncze budynki w różnych miastach europejskich. Charakterystyczne dla nich jest odmienne podejście do kształtowania klimatu estetycznego formy architektonicznej. Wznoszone w ramach tego nurtu obiekty architektury wyróżniają się stosowaniem dekoracyjnych faktur powłok zewnętrznych, tzw. „skóry” budynku, tworzonej z różnorodnych materiałów, takich jak metal, szkło, okładziny z kamienia, różnych gatunków drewna, ceramiki, a także nowych technologicznie betonów. Wyraźnie odróżniają się od form surowych, prostych, minimalistycznych czy zaliczanych do późnego modernizmu, dość powszechnie stosowanych wcześniej w realizacjach z końcem XX wieku i obecnie. Przeprowadzono także analizę opisową wybranych przykładów, która pozwala na charakterystykę tego nowego nurtu poprzez ukazanie podstawowych jego założeń (Węclawowicz-Gyurkovich, 2024). Szczególną uwagę zwrócono zatem nie tylko na realizowane w 2. i 3. dekadzie XXI wieku programy działań urbanistycznych, ale także pojawiające się w związku z tym nowe, awangardowe budynki o funkcjach związanych z kulturą i zaawansowanymi technologiami, reprezentatywne dla współczesnych kierunków architektury. W badaniach skupiono się na interwencjach architektonicznych związanych

z wprowadzaniem w tkankę historyczną terenów poportowych nowych obiektów, które — w opinii autorek — związane są z nurtem nowego dekoracjonizmu. Szczegółowej analizie zostało poddane zarówno zagospodarowanie przestrzeni poportowych, jak i zrealizowane awangardowe obiekty architektoniczne, które powstały w XXI wieku. W obu francuskich miastach — Marsylii i Lyonie — owe obiekty stały się ikonami i bardzo charakterystycznymi punktami tych rewitalizowanych przestrzeni. Artykuł wpisuje się w nurt badań autorów, którzy zajmują się problematyką sytuowania najnowszej współczesnej zabudowy w historycznej tkance miast europejskich oraz rewitalizacji i transformacji terenów przemysłowych i poportowych w innowacyjne dzielnice oraz ośrodki technologiczne.

2. REWITALIZACJE WYBRANYCH PRZESTRZENI POPORTOWYCH W MIASTACH EUROPY

W dużych miastach europejskich programy rewitalizacyjne i rewaloryzacyjne terenów portowych obejmują znaczne obszarowo założenia urbanistyczne. Ich transformacja wpływa na zmianę wizerunku całego miasta. W wielu miastach europejskich w ramach rewitalizacji terenów przemysłowych, w tym poportowych, zrealizowano znaczące obiekty o funkcjach publicznych, jako tzw. „projekty flagowe”. Ich marketingowa rola „katalizatorów” przemian urbanistycznych (Zuziak, 1998) ułatwiała zazwyczaj przemianę obszaru w wymiarze przestrzennym, społecznym i ekonomicznym.

Londyn, do połowy XX wieku, był największym portem Europy. Okres prosperity historycznych doków, zlokalizowanych na obu brzegach Tamizy trwał do lat 60. XX wieku. Wtedy podjęto decyzję o przesunięciu portu o 12 km w dół rzeki. Wygaszanie londyńskich doków trwało od 1967/1968 (doki Indii Wschodnich i św. Katarzyny) do 1981 roku (baseny Indii Zachodnich, Millwall i Królewskie). Na przełomie XX i XXI wieku obszar przekształcono w nowoczesne dzielnice mieszkalne, biurowe i kulturalne, takie jak Canary Wharf i London Docklands.

Regenerację nabrzeży podjęto także w innych miastach, takich jak Liverpool, Manchester, Barcelona, Genua, Antwerpia, Amsterdam i Hamburg (Lorens, Bugalski, 2021).

W Barcelonie przed olimpiadą w 1992 roku przeniesiono port w kierunku zachodnim. Pozwoliło to na rozwój centrum miasta i powstanie 6 km publicznych plaż miejskich, promenad, parków i nowej zabudowy usługowej i mieszkaniowej oraz

przeprowadzono rehabilitację ulokowanej na cyplu dzielnicy Barceloneta.

Najbardziej spektakularną realizacją tego typu było wzniesienie w Bilbao w 1997 roku według projektu F.O. Gehry’ego niezwykle awangardowego Muzeum Guggenheima. Jego realizacja przyczyniła się nie tylko do rewitalizacji terenów poprzemysłowych nad rzeką Nervion, ale także do przemian w całym mieście i całkowitej zmiany jego kierunku rozwoju. Pomimo że szeroko dyskutowanego w literaturze przedmiotu „efektu Bilbao” nie udało się nigdy powtórzyć na tak wielką skalę (Lorens, 2013; Gyurkovich, 2013).

Włodarze kolejnych miast wciąż decydują się na „projekty flagowe” czy „nowe ikony architektoniczne” (Dyckoff, 2018) jako magnesy przyciągające do rewitalizowanych, niechcianych obszarów przemysłowych inwestorów, mieszkańców i turystów.

W Hamburgu w latach 2000–2020 podjęto się rewitalizacji obszaru dawnego portu (155 ha) zlokalizowanego nad Łabą w obecnym centrum miasta i przekształcenia go w nowoczesną dzielnicę Hafencity. Rehabilitacją objęto pochodzące z XIX i XX wieku magazyny i składy towarowe, adaptując je do nowych funkcji (Gyurkovich, 2013). Wśród nowych budynków na uwagę zasługuje hybrydowy budynek Nowej Filharmonii autorstwa szwajcarskich architektów Jacques’a Herzoga i Pierra de Meurona (Nowacka-Rejzner, Rejzner, 2012). Wprowadzone tutaj szklane elementy stanowiące zwieńczenie bryły — zdaniem autorek artykułu — można również zakwalifikować do nurtu nowego dekoracjonizmu.

W ostatnich latach (2000–2015) na dawnych terenach poportowych w Oslo przeprowadzono w ramach procesu rewitalizacji przekształcenie obszaru dużego założenia (225 ha), obejmującego nadbrzeże Oslo-Fjordbyen. Autorami zatwierdzonego w 2008 roku konkursowego projektu są firmy Dark Arkitekter i A-Lab z Oslo oraz MVRDV z Rotterdamu. Od strony zachodniej dzielnicy Bjørvika zrealizowano 12 budynków o zróżnicowanej wysokości i wąskich traktach (wys. 70, 78, 81, a nawet 100 m). Są to budynki długie, sięgające daleko w głąb centrum miasta. Poszczególne obiekty, o funkcjach głównie biurowych (łącznie 145 000 m²) oraz mieszkalnych (450 mieszkań dla 2000 osób), oddalone są od siebie o minimum 12 metrów. Znalazły się tam także funkcje gastronomiczne, handlowe i rekreacyjne (Petryshyn, 2012). Zwraca uwagę duża różnorodność form elewacji budynków. Niektóre obiekty wysokie są przeszklone, wyglądają tradycyjnie, wpisują się w estetykę architektury modernistycznej. Inne zaskakują różnorodnością i złożonością abstrakcyjnej

kompozycji fasady, utworzonej z zestawienia trójkątnych, trapezowych lub kwadratowych przeszkleń i pełnych elementów o zróżnicowanej wielkości i dynamicznych relacjach. Kiedy elewacja nie jest płaska, ale o bogatej przestrzennej tektonice, to — zdaniem autorek — mogą także nasuwać się skojarzenia z nurtem nowego dekoracjonizmu. W Oslo, analogicznie jak w innych analizowanych przestrzeniach dawnych portów, znalazły się również ważne nowe obiekty kultury, zmieniające sylwetę nabrzeża. Należy tutaj wspomnieć o zrealizowanej w 2008 roku operze projektu norweskiej firmy Snøhetta, gdzie skośny dach o powierzchni 18 000 m², opadający łagodną pochyłością w stronę nadbrzeża, zamieniony został na olbrzymi plac publiczny. Opera o powierzchni 38 500 m² jest największym budynkiem wzniesionym w Norwegii w ciągu ostatnich 700 lat, a od czasu realizacji stała się ważną ikoną miasta. Biegące w różnych kierunkach skośne linie krawędzi białych, pochyłych płaszczyzn tworzących bryłę obiektu, w zamysle projektantów winny kojarzyć się z olbrzymią białą górą lodową, wyłaniającą się bezpośrednio z wody (Opera w Oslo... dostępne: 27.05.2025). W pobliżu, także na nabrzeżu Bjørvika, w 2021 roku otwarto Muzeum Muncha projektu hiszpańskiego zespołu Herreros Arquitectos, którego elewację wypełniają poziome wypukłe metalowe pasy, stanowiące geometryczną dekorację (Oslo: Muzeum Muncha... dostępne: 27.05.2025).

Z kolei w Kolonii w latach 1989–2014 przeprowadzona została rewitalizacja dawnych terenów portowych Rheinauhafen, położonych na południe od centrum miasta, a także kolońskiej katedry (Gyurkovich, J., 2011). W tej realizacji szczególnego znaczenia nabrały nowe dominanty — budynki wysokie o bryłach nawiązujących do dźwigów portowych, tworzące atrakcyjne relacje z historycznym centrum miasta. Twórcza interpretacja historycznego otoczenia projektowanych nowych obiektów w realizacjach zagospodarowania przestrzeni przemysłowych i portowych jest niezwykle istotna. Te interwencje architektoniczne są wartością dodaną, wzbogacającą zastane środowisko o nowe walory, współgrające z otoczeniem. Często konieczne jest szukanie rozwiązania, w którym nowo wprowadzana bryła nie zasłania zabytku. Taki problem pojawił się przy realizacji Duńskiego Muzeum Morskiego nad cieśniną Sund w Helsingør (projekt — 2002, realizacja — 2013). Architekci z zespołu BIG (Bjarke Ingels Group) podjęli decyzję, aby muzeum usytuować w nieczynnym, opuszczonym, suchym doku, w którym budowano niegdyś statki. W ten sposób całe muzeum znalazło się pod poziomem terenu, nie przysłaniając widoku na usytuowany nieopo-

dal, bliski mieszkańcom Danii, legendarny zamek Kronborg, który został wpisany na listę dziedzictwa UNESCO (Narodowe Muzeum Morza w Danii).

W Polsce trwa rewitalizacja terenów po legendarnej Stoczni Gdańskiej, położonej w obszarze śródmiejskim. Powstające wielofunkcyjne Młode Miasto, tworzy nowy wizerunek współczesnego Gdańska w nawiązaniu do jego najnowszej historii. Jako pierwsze zostały zrealizowane dwa znaczące obiekty kultury — Europejskie Centrum Solidarności oraz Muzeum II Wojny Światowej (Matusik, 2018).

Na uwagę zasługuje także realizacja zespołu wysokich budynków Sea Towers (proj. Architekturbüro Andrzej Kapuścik) w Gdyni w latach 2006–2009. Liczące obecnie 250 tysięcy mieszkańców miasto rozwijało się w okresie międzywojennym w oparciu o port, który powstał w 1922 roku, stocznice Komuny Paryskiej oraz przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Dalmar”. Sea Towers wybudowano tuż przy morskim brzegu na wielohektarowych terenach po niedziałającym już przedsiębiorstwie „Dalmar”. Najwyższa wieża tego zespołu, mierząca 140 m, stała się główną dominantą przy morskim nabrzeżu u nasady mola Rybackiego, pomiędzy ulicą Waszyngtona a Nabrzeżem Prezydenckim, bezpośrednio przy zrewitalizowanych terenach portowych (Musiał, 2012). W samym centrum portu w Gdyni, w pochodzącym z 1933 roku obiekcie dawnego Dworca Morskiego otwarto Muzeum Emigracji. Projekt adaptacji zabytkowego budynku wykonało w latach 2012–2015 krakowskie biuro ae Fusion Studio (Alicja Kiszczuk, Dirk Pfeifer, Andrzej Lubicz-Lisowski) (Muzeum Emigracji w Gdyni..., dostępne: 7.09.2025).

Od lat także w Szczecinie trwają dyskusje i konkursy dotyczące rewaloryzacji przestrzeni portowej na wyspach w centrum miasta. W maju 2023 roku na wyspie Łasztownia został otwarty okazały, nowy obiekt Morskiego Centrum Nauki im. prof. Jerzego Stelmacha, zaprojektowany przez zespół Płaskowicki & Partnerzy (Morskie Centrum Nauki..., dostępne: 10.07.2025). Podłużna bryła o długości 100 m i powierzchni 8000 m² wyraźnie kojarzy się z kadłubem statku. Zewnętrzne elewacje początkowo pokryte żółto-pomarańczowymi panelami o ostrych kolorach, zostały opasane ciemnymi, przemysłowo produkowanymi cięto-ciągnionymi metalowymi siatkami. Elektroniczny system ich oświetlenia zsynchronizowany z muzyką powoduje, że obiekt, w zależności od odległości obserwatora, daje zmienne efekty. Na tarasie usytuowanym na płaskim dachu przewidziano punkt widokowy na Wały Chrobrego, marinę i port.

3. LYON — LA CONFLUENCES — BIUROWIEC CUBE ORANGE

Lyon, stolica regionu Owernia-Rodan-Alpy, trzecie pod względem wielkości miasto we Francji, liczące ponad pół miliona mieszkańców, zostało założone przez Rzymian w 43 r. p.n.e. jako osada Lugdunum. W czasach rzymskich pełniło funkcję stolicy prowincji Galia Lyońska. Przyłączenie do Francji w 1312 roku, przyznanie praw miejskich, rozkwit handlu, a od XVI wieku — w okresie renesansu — produkcja jedwabiu, drukarstwo i bankowość przyczyniły się do rozwoju miasta. Współczesne miasto stanowi silny ośrodek uniwersytecko-badawczy jako technopolia (Wdowiarz-Bilska, 2017) oznaczona marką Tech France, w której rozwija się zaawansowany przemysł chemiczny, biotechnologiczny i informatyczny oraz technologie środowiskowe. Te ostatnie wspierają ambicje metropolii dla transformacji w neutralny klimatycznie ośrodek do roku 2030.

Historyczna część Lyonu o powierzchni 427 ha otoczona przez 323-hektarową strefę buforową w 1998 roku została wpisana listę światowego dziedzictwa kulturalnego (UNESCO, 2024). W mieście na uwagę zasługuje zachowane centrum historyczne, zaliczane do drugiej, po Wenecji, największej renesansowej starówki w Europie. Przez Lyon wiją się dwie rzeki — Saona i Rodan — które łączą się w południowej części miasta tworząc wydłużony półwysep — Presqu'île, zagospodarowywany od XIX wieku. W jego południowej części, zwanej La Confluence, otwarto w 1926 roku port (Chalabi, Ducouret, Halitim-Dubois, 2000), w którego dokach stały magazyny la Sucrière, les Douanes, les Salins, la Capitainerie. Wypełniały je także charakterystyczne dla portów dźwigi w różnej skali. Znajdował się tam także towarowy dworzec kolejowy. Cały obszar do lat 90. XX wieku stanowił węzeł przemysłowo-logistyczny. W 1998 roku władze Lyonu rozpoczęły tu wielkoskalowy i wieloletni projekt rewitalizacji urbanistycznej (Barbin, 2018), zmierzający do rozbudowy centrum miasta dla 30 tysięcy użytkowników. Przebudowa Confluence, realizowana w obszarze o powierzchni 150 ha w dwóch fazach: 2003–2018 — wybrzeże Saony i 2010–2025 — wybrzeże Rodanu, według projektu urbanistycznego biura Herzog i de Meuron, powstaje jako modelowa dzielnica miasta inteligentnego, zrównoważonego, odpornego klimatycznie o nowoczesnym wyrazie przestrzennym i architektonicznym (Lyon, 2019), miejsce rozwoju przemysłu kreatywnego i cyfrowego z siedzibą lionńskiego Totem Tech France. Zatrudnienie słynnych architektów-artystów było podstawowym założeniem projektu odnowy jako elementu niezbędnego dla osiągnięcia

realizacji o wysokim kunszcie i atrakcyjnej współczesnej formie. Działanie takie są niezbędne dla kreacji dzielnicy nowoczesnej odpowiadającej na wyzwania projektowe i wizerunkowe miasta jako ośrodka wiedzy i technologii. Prace budowlane na nabrzeżu Rambaud wzdłuż rzeki Saony zaczęto w 2005 roku, zgodnie z planem ZAC obejmującym 41 ha i zakładającym realizację zabudowy mieszanej dla 4 tysięcy mieszkańców i 7,5 tysiąca pracowników (Lyon, 2019). W efekcie powstało wiele interesujących nowych budynków. Jednym z najciekawszych, o najlepiej eksponowanej lokalizacji — na wąskim cyplu półwyspu u ujścia rzek, jest zrealizowany w latach 2010–2014 obiekt Musée de Confluences o ikonicznej, a zarazem dramatycznej, architekturze dekonstruktywistycznej autorstwa biura Coop Himmelblau. Wśród nowych i adaptowanych obiektów na bulwarze Rambaud szczególną uwagę swoją formą i współczesną estetyką zwracają dwa budynki biurowe: Orange Cube i Green Cube autorstwa zespołu awangardowych współczesnych architektów z Paryża — Dominique Jakob & Brendan MacFarlane, zaprojektowane w wyniku jednego konkursu zorganizowanego przez SCI Rhône Saône Développement (Euronews, 2015).

Orange Cube został zrealizowany w latach 2005–2010 przy spacerowym nadbrzeżu Rambaud wzdłuż rzeki Saony. Zachowano niewysokie, betonowe, trzykomorowe, przykryte spłaszczonymi kolebkami, pochodzące z początku XX wieku dawne magazyny soli. Zamieniono je w przestronną, oryginalną i wykwinną restaurację (Popiel-Muszyńska, 2012; Barbin, 2018, s. 85). Od strony ciągu pieszego na nadbrzeżu rzeki elewacje restauracji zamknięto popielatymi żaluzjami. Nową pięciokondygnacyjną szklano-betonową bryłę biurowca dostawiono bezpośrednio do zachowanych magazynów soli, a jej elewacje zostały obłożone perforowaną siatką metalową, pomalowaną na niezwykle ostry pomarańczowy kolor. Kolor budynku, jak i duża skala bryły (29 × 33 m), stanowią kontrast w stosunku do zastanej poprzemysłowej substancji i wyróżniają go z otoczenia. Barwa pomarańczowa, zdaniem autorów projektu, tradycyjnie towarzyszy przestrzeniom portowym, gdyż farba ołowiowa w tym kolorze od lat wykorzystywana była do zabezpieczania stalowych konstrukcji oraz stosowana jako dobrze widoczny kolor ostrzegawczy. W tych zewnętrznych, ażurowych elewacjach wprowadzone zostały perforacje — powycinane wieloboczne (zbliżone do ośmioboków, dwunastoboków), owalne lub o nieregularnych kształtach otwory o różnej wielkości. Od strony rzeki, w nawiązaniu do magazynów soli, wprowadzono w budynku biurowym dwa łukowe przestrzenne wycięcia w narożnikach. Jeden z nich pojawił się na parterze, akcentując

wejście do obiektu przy styku z dawnym betonowym magazynem soli. Być może, że to łukowe wycięcie jest współczesną interpretacją łukowych sklepień zachowanych magazynów. Natomiast w narożniku elewacji wycięto w całej bryle olbrzymi otwór wysokości czterech kondygnacji, wchodzący głęboko do środka budynku. W oglądzie z bliska możemy w jego wnętrzu dostrzec cztery poziomy pełnych metalowych balustrad balkonów, oczywiście w tym samym pomarańczowym kolorze. Na tych balkonach pracownicy biurowca mogą spędzać przerwy rekreacyjne (Jodidio, 2006). W tym ogromnym wycięciu pojawiła się również niewielka, pomarańczowa kula, stanowiąca niejako puentę przestrzeni pustej i pełnej. Wyrzeźbiona w geometrycznym sześcianie olbrzymia dziura odpowiada potrzebom światła, ruchu powietrza i widoków. Jak twierdził niegdyś francuski filozof, krytyk literacki Roland Barthes (Hoffmann, 2011), pomarańczowy sześcian jest przedmiotem, na który należy patrzeć, ale można także z niego patrzeć na otaczający krajobraz (Ryan, 2011). Cała bryła zaskakuje odwagą współczesnej kreacji. Każda z czterech elewacji budynku pokryta jest perforowaną, ażurową, metalową powłoką. Została ona przymocowana do zewnętrznej membrany z półprzeźroczystego szkła i pełnych metalowych paneli w tym samym, pomarańczowym kolorze. Ideą architektów było, zwłaszcza w nałożonej na budynek metalowej dekoracji, nawiązanie to nurtu przepływającej rzeki. Dla pracowników dwóch ostatnich kondygnacji zaprojektowano na dachu rekreacyjny taras, zacieniony balustradą pokrytą perforowaną powłoką całej budowli.

W niedalekim sąsiedztwie (około 500 m) od Cube Orange mieści się drugi, sześciokondygnacyjny budynek biurowy — Green Cube, zajmowany przez Euronews Television Headquarters. Obiekt, położony nad rzeką Saoną przy nabrzeżu Rambaud, otwarty w 2015 roku, mieści biura multimedialne oraz studia telewizyjne. Tym razem architekci również powtórzyli zasadę podwójnych ścian, ale zewnętrzna metalowa ażurowa powłoka została pomalowana ostrym jasnozielonym kolorem. Według Fabrice Hyber'a, projektanta zewnętrznej elewacji, ażurowe metalowe ściany o jaskrawym zielonym kolorze inspirowane zostały falami przepływającej tuż obok rzeki oraz pofalowanymi wzgórzami na przeciwległym brzegu (ArchDaily, 2015). Elewacja frontowa także została rozerwana dwoma dużymi owalnymi otworami, które wyglądają jak dwoje oczu lub dwie kamery skierowane na świat, co współgra z rolą obserwatora, jakim jest kanał telewizyjny (Euronews, 2015). Za pomocą wyrazu estetycznego w rozwiązaniu elewacji, poprzez zabieg architektoniczny zbudowano i zamianowano jego tożsamość, a tym samym nadano znaczenie

przekształcanemu terenowi. Wprowadzając pustkę do wnętrza obu brył, architekci Jakob & MacFarlane doprowadzają światło i powietrze do wnętrza biurowych i balkonów, umożliwiając naturalną wentylację dla różnych poziomów obiektu. A dzięki zastosowaniu ostrych kolorów głoszą manifest współczesności, łamiący istniejące standardy i propagujący nowoczesną rewitalizację, zgodną z założeniem kreowania innowacyjnej przestrzeni miasta.

4. STARY PORT W MARSYLII I MUZEUM CYWILIZACJI EUROPEJSKICH I ŚRÓDZIEMNOMORSKICH

Marsylia, stolica regionu Prowansja-Alpy-Lazurowe Wybrzeże, drugie pod względem wielkości miasto we Francji, liczące 870 tysięcy mieszkańców, zostało założone na przełomie VII i VI wieku p.n.e. przez Greków jako osada portowa zwana Massalia. Z kolei w I wieku n.e. powstała w tym miejscu kolonia rzymska, zwana Massilia. Od VI wieku należała do Państwa Franków. Marsylia została dołączona do Francji w roku 1481 jako główny port na Morzu Śródziemnym. Ważnym elementem militarnym portu były powstałe w drugiej połowie XVII wieku dwa forty: św. Jana oraz — wzniesiony w tym samym czasie — św. Mikołaja, zlokalizowane po obu stronach zatoki. Inicjatorem ich budowy był król Ludwik XIV, który dzięki nim pragnął zwiększyć obronność miasta od strony morza (Hesnard, Bernardi, Maurel, 1999). Fort św. Jana, częściowo zniszczony w czasie II wojny światowej, to jeden z najbardziej wartościowych zabytków Marsylii, a zwłaszcza rejonu Starego Portu. Jak wiele miast europejskich, Marsylię nękały rozmaite działania wojenne i epidemie. Jedną z najbardziej dramatycznych była epidemia dżumy w 1720 roku, w której zmarła połowa mieszkańców, co spowolniło rozwój miasta na dłuższy czas. Kolejny okres przyspieszonego rozwoju miasta przypadł na drugą połowę XIX wieku, co wiązało się także z rozbudową portu.

Stary port ulokowano w długiej, wąskiej zatoce, która głęboko wbija się w strukturę miasta. Do dzisiaj możemy wyróżnić w nim trzy części: północną, południową i wschodnią. Rozbudowa w czasach antycznych dotyczyła przede wszystkim północnego nabrzeża portu, który z tej strony został otoczony murem. Zaraz za nabrzeżem północnym rozwinęło się stare miasto ze znaną najstarszą dzielnicą Marsylii — Le Panier, która stale tętni życiem typowym dla wielonarodowego tłumu jej mieszkańców. Możemy tam spotkać kręte uliczki, biegnące w różnych kierunkach schody, charakterystyczne dla atmosfery miast basenu Morza Śródziemnego.

Atrakcją części wschodniej jest przystań Quai des Belges, gdzie każdego ranka odbywa się targ rybny. To tutaj zarówno mieszkańcy, jak i turyści mogą zakupić od miejscowych rybaków świeże ryby i owoce morza prosto z zacumowanych w przystani łodzi. Na centralnym placu przystani przy wyjściu ze stacji metra Vieux Port zlokalizowano strukturę, według projektu biura Norman Foster and Partners, nazwaną Pawilonem Cienia Vieux Port, która stanowi wizytówkę współczesności. Ten lustrzany, obszerny dach o długości 46 m został wykonany z wypolerowanej stali nierdzewnej. Sześć wąskich słupów podpira cienką płytę zadaszenia, w której niczym w lustrze odbija się cały znajdujący się pod spodem ruch oraz życie nadbrzeża. Od strony północnej przystani odnajdziemy kościół Augustianów Eglise Saint-Ferréol les Augustins, częściowo zburzony w czasie rewolucji francuskiej z charakterystyczną białą neobarokową fasadą odbudowaną w 1875 roku. Przy wejściu do Starego Portu od strony południowej zwraca uwagę XIX-wieczny Pałac Pharo, który został ufundowany przez cesarza Napoleona III dla cesarzowej Eugonii.

Zupełnie inna funkcja była wyznaczona dla części południowej. Znajdowały się tam eksploatowane kamieniołom oraz cmentarz. W tej części portu w V wieku zlokalizowano, kojarzące się z warownym zamkiem, Opactwo św. Wiktora, ulokowane w pobliżu miejsca spoczynku świętego. Badania archeologiczne wykazały, że opactwo zostało założone przez św. Jana Kasjana w miejscu dawnej świątyni greckiej. Szybko stało się miejscem kultu religii chrześcijańskiej, uznawane za jedno z pierwszych w romańskiej Europie. Zachował się pochodzący z X wieku romański kościół św. Wiktora oraz olbrzymie krypty z grobami wielu świętych pochodzących z okolicy. W późniejszych wiekach rozpoczął się dalszy rozwój tej części portu, analogicznie jak w części północnej.

W latach 2011–2013 zrealizowano projekt odnowy Starego Portu na powierzchni 12 000 m², autorstwa konsorcjum firm: Michael Desvigne Paysagiste MDP, Foster and Partners, Tangram, INGEROP (Gnich, 2014), będący pierwszym etapem nadal trwającej transformacji struktury miejskiej. Plan przewidywał ograniczenie ruchu samochodowego i udostępnienie pieszym trzech nabrzeży portu, budowę opisywanego powyżej Pawilonu Cienia oraz żeglarskich drewnianych pawilonów na wodzie, a także odnowę przestrzeni publicznych i rozwój zieleni miejskiej. Motorem przekształceń, na które wydane zostało 45 milionów euro było przyznanie Marsylii-Prowansji tytułu Stolicy Kultury Europejskiej w 2013 roku. Z tej okazji powstał szereg

inwestycji, między innymi, zadziwiające swą formą, zbudowane na Esplanadzie J4, Muzeum MUCEM projektu pracowni Rudy'ego Riccottiego i Rolanda Carta oraz Willa Śródziemnomorska wraz z dwoma dokami autorstwa Stefano Boeriego. W 2013 roku została zakończona renowacja Starego Portu w Marsylii, a projekt został wyróżniony Europejską Nagrodą za Miejską Przestrzeń Publiczną 2014. Renowacja nadbrzeży Starego Portu stworzyła przestrzenie przyjazne dla turystów, gdzie spotykamy większość atrakcji miasta. W celu otwarcia widoku na morze, powiązania nowych inwestycji, wprowadzenia ciągów zieleni i bulwarów dla pieszych zburzono wiadukt i zbudowano tunel Joliette jako przedłużenie istniejącej wcześniej trasy podziemnej.

Muzeum Cywilizacji Europejskich i Śródziemnomorskich MUCEM (realizowane w latach 2009–2013) składające się z trzech części o łącznej powierzchni 44 000 m² zostało otwarte przez prezydenta Francji François Hollande'a w dniu 7 czerwca 2013. Projekt powstał w 2002 roku (Lewandowski, 2014). Bryła muzeum zlokalizowana tuż nad Morzem Śródziemnym jest niezwykle ciekawym przykładem zestawienia bardzo nowoczesnej bryły o awangardowej stylistyce z historyczną formą siedemnastowiecznego fortu św. Jana. Trzeci obiekt, projektu Corinne Vezzoni et Associés, mieszczący Centrum Konserwacji i Zasobów, został zbudowany na terenie dawnej fabryki tytoniu w dzielnicy Belle de Mai. Najbardziej interesująca jest nowa bryła muzeum, stanowiąca trzykondygnacyjną przeszkloną budowlę, która doskonale wpisała się w istniejący kontekst. Łączy się ona z warownym kamiennym fortem św. Jana poprzez betonową pieszą kładkę o wymiarach 115 m długości i 2 m szerokości wysoko nadwieszoną nad nowym dokiem. Kładka ta została wykonana z wysokowytrzymałego betonu zbrojonego. Owo odsunięcie nowej, szklanej, geometrycznej, pudełkowej bryły od tkanki historycznej stało się istotne, bowiem pozwoliło na zastosowanie koronkowej betonowej dekoracji, która została od zewnątrz nałożona na najbardziej narażone na ekspozycję na słońce dwie szklane ściany kurtynowe od strony południowej i zachodniej. Zbliżoną do fragmentu sześcianu nową bryłę o stalowo-szklanej konstrukcji oparto na kwadratowym rzucie o wymiarach 72 × 72 m i wysokości 18 m. Główną konstrukcję ścian zewnętrznych stanowi 380 słupów o okrągłym przekroju, wykonanych z fibrobetonu, o wysokości do 9 m i średnicy 40 cm. Przypominające sieć rybacką lub olbrzymią pajęczynę, ustawione na zewnątrz jako samonośne elementy z fibrobetonu, dekoracje załamują się także nad przeznaczonym do rekreacji obszernym tarasem o powierzchni 16 000 m², zlokalizowanym na dachu

głównej bryły muzeum. Budują one bardzo zróżnicowane, ażurowe miękkie kształty, z których każdy jest odmienny, zaskakując gładką powierzchnią szarości. Tylko gdzieś ukazują się ulokowane za nimi fragmenty szkła, w których odbijają się granatowe fale morskie lub błękitne niebo. Mają one za zadanie tworzyć migoczące cienie, dostrzegane od zewnątrz, ale także, przede wszystkim, we wnętrzach. To jedna z metod poszukiwania cienia i ucieczki od gorącego słońca basenu Morza Śródziemnego. Autorzy projektu wskazują na inspirację środowiskiem morskim, a przenikające do wnętrza promienie powinny kojarzyć się odbiorcom ze światłem, które spotykamy na dnie mórz południa Europy (Lewandowski, 2014). Zewnętrzna powierzchnia betonowej dekoracji ścian jest gładka, przypomina bardziej kamień niż beton, ale przez to bardziej pasuje do sąsiedniego, kamiennego, historycznego fortu św. Jana. Owa technologia jest nowatorska, wcześniej była stosowana w przemyśle chemicznym i — podobnie jak deski na górnym tarasie wykonane z amerykańskiego jesionu — jest odporna na działanie wilgoci, na słoną morską wodę i powietrze. Dzięki zastosowaniu lin ze stali nierdzewnej zapewniono dobrą stabilność zaprojektowanej nad fragmentami tarasu nadwieszanej pergoli. Obiekt współgra na zasadzie kontrastu z sąsiadującym budynkiem Willi Śródziemnomorskiej, częściowo zawieszonym nad zbiornikiem wodnym o elewacjach z tafli szkła i jasnych płyt betonowych.

5. WYNIKI BADAŃ

Przedstawione obiekty stanowią ważne elementy przebudowy przestrzeni portowych, realizowanych od drugiej dekady XXI wieku. W obu francuskich miastach — Marsylii i Lyonie — realizacje w stylu nowego dekoracjonizmu stały się ikonami, charakterystycznymi punktami tych rewitalizowanych przestrzeni, nadającymi im nową tożsamość. Omawiane transformacje nadbrzeży związane były z kreowaniem współczesnego wizerunku centrum miasta, wynikającego z polityki miejskiej i wpływającego na jego rozpoznawalność globalną. Obiekty Orange i Green Cube wchodziły w skład nowej dzielnicy śródmiejskiej Lyonu i wymieniane są wśród najbardziej charakterystycznych i atrakcyjnych obiektów miasta (Tripadvisor, 2024). Zwracają uwagę swoimi ostrymi barwami ażurowych siatek metalowych, które oplatają kubistyczne bryły budynków biurowych, a także zaskakującymi wycięciami tych geometrycznych form. Zlokalizowane bezpośrednio wzdłuż nadbrzeża, swoim wyróżniającym się kolorem i formą przyciągają wzrok podróżnych płynących statkami

po rzece, a poprzez dobrą ekspozycję współtworzą współczesny krajobraz miasta, które chce prezentować się jako innowacyjne i inteligentne. Ich architektura wspiera ten cel, nadając przebudowywanemu nadbrzeżu nową funkcję, formę i tożsamość. Z kolei muzea zbudowane na J4 w Marsylii, a szczególnie MUCEM, jak i odnowa Starego Portu, realizowane dla Europejskiej Stolicy Kultury 2013 stanowią przykład kształtowania pozytywnej marki miasta i znaczącą ofertę turystyczną. MUCEM uważany jest za jedną z ważniejszych atrakcji miasta (Made in Marseille, 2024). Jego lokalizacja na wprost wejścia do awanportu i pomiędzy wejściem do Starego Portu i Basenu Grand Joliette sprawia, iż pomimo swojej skromnej i surowej formy, jest bardzo mocno ekspozycyjny i tworzy współczesny symbol miasta. Nowością tutaj stała się betonowa siatka nałożona od strony zewnętrznej na południową i zachodnią szklaną ścianę sześciennej bryły. Z jednej strony ornamenty tej żelbetowej struktury chronią wnętrze muzeum przed mocnym słońcem południa Europy, a równocześnie wprowadzają wspaniałą grę światła i cienia. Niezwykła delikatność struktury tej wpisującej się w nurt nowego dekoracjonizmu koncepcji formy budynku MUCEM jest jedną z istotnych wartości osiągniętych w procesie rewitalizacji tego obszaru.

Analiza współczesnej architektury w zabytkowym czy poprzemysłowym środowisku pozwala na stwierdzenie, że możliwe jest wznoszenie nowych, współczesnych form architektonicznych w istniejących przestrzeniach, dzięki tworzeniu poprawnych relacji z zastanymi obiektami, umożliwiając jednocześnie lepsze eksponowanie ich walorów. Wprowadzane w badanych obiektach perforowane ściany okalające elewacje stanowią także rozwiązania proklimatyczne, odpowiadające na wyzwania XXI wieku i zwiększające zacienianie przestrzeni komunikacyjno-społecznych zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz budynków.

Przeprowadzone przez autorki artykułu analizy i wieloletnie badania konsekwentnie ukazują problemy związane z adaptacją poportowych przestrzeni do nowych, określanых przez odbiorców potrzeb i funkcji. Równocześnie przedstawiają problemy przemian estetycznych. Potwierdzono także, że wprowadzanie nowych kształtów w tkankę istniejących miast jest możliwe i konieczne dla tworzenia nowego znaczenia ich przestrzeni, adekwatnie do kształtowanej wizji rozwoju. Architektura współczesna kreując nowe wartości intryguje i zaciękuje. Dzięki temu niestandardowe obiekty stają się miejscami docelowymi dla zwiedzających, co winno wiązać się z rozwojem turystyki, przynosząc miastom niebagatelne zyski.

6. DYSKUSJA

W ostatnich kilkudziesięciu latach obserwujemy nasilające się tendencje do uniformizacji kultury, co spotyka się z powszechną krytyką. Na tożsamość i odmienność miast, a także ich poszczególnych dzielnic zwracał uwagę już Kevin Lynch (Lynch, 2011). Odmienność lokalizacji, krajobrazu i tradycji kulturowej wpływa na nastroje i poziom akceptacji dla form architektury i kreowanej atmosfery, które stanowią podstawę dla rozwoju poszczególnych regionów, miast i dzielnic w Europie. Architektura zmienia się, tak jak i pojęcia filozoficzno-estetyczne. Jedni architekci są zwolennikami form prostych, geometrycznych, inni wybierają kształty skomplikowane, rzeźbiarskie, które w ich przekonaniu mogą u odbiorców wywołać silniejsze emocje. Trudno wyrokować, jakie powstaną w przyszłości nurty i kierunki. Wybrane do analizy budynki współczesne, awangardowe, były realizowane z dużą odwagą i przekonaniem, że w środowisku historycznym miast, w tym także przemysłowym, winno się stosować nową, niespotykaną wcześniej architekturę. W świadomości społecznej utrwaliły się przekonania, lansowane przez wiele lat przez zachowawcze podejście do możliwości interwencji architektonicznych w środowisku zabytkowym, aby realizowana tam architektura była prosta, delikatna, nie krzykliwa, wręcz nawet mimetyczna. Jednak od lat wybitni architekci i światli konserwatorzy twierdzą, że nowe obiekty wznoszone obecnie w tkance historycznej winny reprezentować współczesną stylistykę. Architekci projektujący nowe, wcześniej nieznane formy, zdają sobie sprawę, że jest to zadanie niezwykle trudne. Wszyscy muszą stawiać czoło krytykom, bowiem nowości są trudne do zaakceptowania przez ogół społeczeństwa. Eksperymentatorstwo w budowaniu nowych brył przypomina działania, jakie towarzyszyły wprowadzaniu abstrakcyjnej sztuki awangardowej na początku XX wieku. Przed laty Robert Moses uważał, że odwaga projektanta, polegająca na kształtowaniu nowych form i przestrzeni w tkankach istniejących miast, to (...) *wyrąbywanie sobie drogi tasakiem* (...) (Rewers, 2005). Z kolei Gaston Bachelard uważał, że architekt-artysta, aby stworzyć odmienną od istniejącej rzeczywistość, zmuszony jest do sięgania do marzeń i świata nierealnego. (...) *Istotą marzenia jest wyzwalanie z funkcji realności, jest ono więc tryumfem irrealności nad realnością* (...) (Kamińska, 2003). Inny filozof — Roman Ingarden — już dawno twierdził, że architektura zajmująca się poszukiwaniem nowych kompozycji czerpie z otaczającego nas świata, poszukując

odmienności od tych, jakie w danej epoce zostały stworzone (Szczepańska, 1989).

Stale aktualne są ustalenia zawarte w Krakowskiej Karcie Konserwatorskiej z 2000 roku, mówiące, że (...) *Nowe prace, które mogą być konieczne dla restauracji budynku, zapewniającej jego prawidłowe funkcjonowanie oraz dla nowych budynków w zabytkowym otoczeniu, nigdy nie powinny być przeprowadzane w stylu istniejących budynków, ale współcześnie i według projektów najwyższej jakości.* (...) (Cantacuzino, 2000). W 2024 roku minęło 60 lat od wprowadzenia Karty Weneckiej oraz 59 lat od założenia ICOMOS-u. Karta Waszyngtońska (International Council on Monuments and Cities) z 1987 roku, opublikowana przez ICOMOS, zwraca uwagę na konieczność ochrony dziedzictwa w skali miasta, podobnie jak Zasady ICOMOS z La Valletty z 2011 roku, dotyczące Ochrony i zarządzania historycznymi miastami, miasteczkami i terenami miejskimi (Araoz, 2015).

Po tylu latach wydaje się, że świadomość konieczności dynamicznej, kreatywnej ochrony dziedzictwa kultury oraz zachowania walorów użytkowych obiektów zabytkowych i otaczających je przestrzeni dla współczesnego ich funkcjonowania jest powszechna.

Kilkadziesiąt lat temu wybitny konserwator zabytków, profesor architektury Andrzej Tomaszewski, tak pisał: (...) *Wprowadzanie nowej architektury o formach neutralnych do zabytkowych zespołów wywodzi się z doktryny konserwatorskiej. Jednak architektura pozbawiona ambicji przestaje być architekturą. Z reguły degraduje się ona sama albo do złej architektury nowoczesnej, albo też złego pastiszu.* (...) (Tomaszewski, 1988).

Przemiany w architekturze wiążą się ze zmianami w sztukach plastycznych. W ostatnich latach wielu współczesnych architektów powołuje się na inspirację sztuką abstrakcyjną. W niej możemy wyróżnić dwa nurty, które spotykamy w XX wieku. Pierwszy z nich to nurt abstrakcji geometrycznej, wywodzący się z kubizmu, w wyniku którego powstają kształty surowe, uproszczone, minimalistyczne. Drugi nurt, który pojawił się po II wojnie światowej, to nurt abstrakcji organicznej, ekspresjonistycznej, kolorystycznej i lirycznej, którego rodowodu możemy szukać w impresjonizmie, ekspresjonizmie i fowizmie. Wówczas intuicja i pomysł twórcy formy architektonicznej staje się wartością podstawową i najważniejszą (Porębski, 1989; Giżycki, 2002). Wprowadzanie nowych nurtów w architekturze jest zadaniem niezwykle trudnym. Ciężko jest przekonać do współczesnych form i dekoracji wszystkich odbiorców. Coraz częściej projektanci i konserwato-

rzy podchodzą do ochrony dziedzictwa i konserwacji dzieł sztuki różnej skali w sposób kreatywny. Wiąże się to ze świadomością, że dziedzictwo historyczne, zachowane w miastach europejskich, można określić jako dynamiczne, które przez lata podlega zmianom i przekształceniom (Kadłuczka, 2015). Najważniejszym zadaniem społeczeństwa i mieszkańców miast jest ochrona i zachowanie dla przyszłych pokoleń obiektów historycznych z różnych okresów, w funkcjonującej, żywej tkance miejskiej, spełniającej współczesne wymogi i oczekiwania użytkowników.

7. PODSUMOWANIE

W artykule omówiono dwa przykłady implementacji awangardowych, współczesnych form architektonicznych w obszarach rewitalizowanych doków dawnych portów w Marsylii i Lyonie. Odwaga kreatywna architektów w połączeniu z szacunkiem dla zastanego kontekstu historycznego sprawia, że te realizacje, pomimo dyskusyjnej dla wielu formy i skali, wpisały się w zastaną strukturę, stając się ważnymi znakami współczesnej, innowacyjnej i zrównoważonej polityki miast. W pierwszym dwudziestolecu XXI wieku w najnowszej nurcie estetyki architektonicznej, zwanym nowym dekoracjonizmem, obserwujemy wyraźne odejście od oszczędnych, minimalistycznych form z betonu, szkła czy stali w kierunku rozrzeźbienia powłok wykańczających ściany zewnętrzne form architektonicznych. (Węclawowicz-Gyurkovich, 2024). Rozdrobniona współczesna dekoracja i zindywiduowane formy obiektów architektonicznych przyczyniają się do ciągłego budowania ich odmiennych tożsamości, które nadal współtworzą europejskie dziedzictwo architektoniczno-urbanistyczne. Przestrzenna różnorodność miast jest istotną wartością, która powinna być chroniona. Z pewnością wiąże się ona z odmiennymi warunkami usytuowania oraz procesami gospodarczymi i geopolitycznymi, towarzyszącymi ich historii. Ważnymi filtrami kształtującymi niepowtarzalną atmosferę i tożsamość miast były kultura i dobrobyt lokalnej społeczności.

Struktura urbanistyczna miast jest najtrwalsza i w mniejszym stopniu ulega przekształceniom niż wypełniająca ją miejska tkanka. Spotykane niejednokrotnie ubytki w strukturze miejskiej zabudowy wymagają różnorodnych współczesnych interwencji. Mogą one być realizowane zgodnie z przyjętą zasadą harmonii lub kontrastu. Obiekty stanowiące uzupełnienie rewitalizowanej lub adaptowanej miejskiej tkanki, powinny wnosić istotne nowe wartości do zastanego środowiska, kształtujące jego nową tożsamość.

Interesujące są stale trwające dyskusje filozofów na temat wprowadzania nowych form w istniejący kontekst. Leszek Kołakowski twierdzi, że natura człowieka zgadza się z istniejącym porządkiem i akceptuje go, ale jednocześnie (...) *Żyje w nas potrzeba nowości jako nowości, niezależna od jakichkolwiek względów, nowość sama w sobie nas wabi. Że zaś nowość nas wabi jest to bodaj związane z naszym swoiście ludzkim przeżywaniem czasu. Chcielibyśmy zawsze być u początku, mieć poczucie, że świat jest dla nas otwarty, że się zaczyna właśnie, a samo przeżycie nowości w takie poczucie nas wprowadza.* (...) (Kołakowski, 2009).

REFERENCES

- Araoz, G.F. (2015), 'Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji' / 'Heritage trends today and tomorrow as seen from evolving conservation philosophy and practice', *Wiadomości Konserwatorskie / Journal of Heritage Conservation*, 43, pp. 9–18.
- Barbin, A. (2018), *Le Confluent et le port Rambaud à Lyon: d'une histoire industrielle à un renouveau patrimonial*. Mémoire de Master 1, Histoire - Spécialité d'Histoire contemporaine. Université Lumière Lyon 2, UFR Temps et territoires. Available at: <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01938209v1> (accessed 22.11.2024).
- Bauman, Z. (2011), *Kultura w płynnej nowoczesności*, Warszawa: Narodowy Instytut Audiowizualny & Agora, pp. 102–103.
- Bâtiments architecturaux à Lyon (2024). Available at: https://www.tripadvisor.fr/Attractions-g187265-Activities-c-47-t3-Lyon_Rhone_Auvergne_Rhone_Alpes.html (accessed: 2.12.2024).
- Cantacuzino, Sh. (2000), 'Jaka konserwacja' [in:] Kadłuczka, A. (ed.) *Materiały Konferencyjne Międzynarodowa Konferencja Konserwatorska KRAKÓW 2000 – Europejskie Miasto Kultury*. Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
- Chalabi, M., Ducouret, B., Halitim-Dubois, N. (2000), *Port Rambaud – Dossier d'œuvre architecture IA69000245*. Dossier d'œuvre architecture IA69000245. Lyon: Inventaire de la Ville de Lyon. Available at: <https://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/dossier/IA69000245> (accessed: 22.11.2024).
- Dyckoff, T. (2018), *Epoka Spektaklu. Peryferie architektury i miasta XXI wieku*, Kraków: Karakter.
- Euronews (2015), *Architecture du bâtiment*. Available at: <https://cdn.archilovers.com/projects/8b742ef4-9a6c-41f5-bcb8-4cf91fcb1f14.pdf> (accessed: 2.12.2024).
- Giżycki, M. (2002), *Słownik kierunków, ruchów i kluczowych pojęć sztuki drugiej połowy XX wieku*. Gdańsk: słowo/obraz terytoria.
- Gnich, T. (2014), *Przemiana Starego Portu w Marsylii*. Available at: <https://urbnews.pl/przemiana-starego-portu-marsylii/> (accessed: 9.06.2024).

- Gyurkovich, J. (2011), 'Kolonja – rewitalizacja dawnego portu Rheinuhafen', *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 12, 3A, pp. 25–46.
- Gyurkovich, M. (2013), *Hybrydowe przestrzenie kultury we współczesnym mieście europejskim*, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
- Euronews / Jakob + Macfarlane Architects (2015). Available at: <https://www.archdaily.com/775643/euronews-jakob-plus-macfarlane-architects> (accessed: 10.05.2024).
- Hesnard, A., Bernardi, P., Maurel, C. (1999), 'La topographie du port de Marseille de la fondation de la cité à la fin du Moyen Âge' [in:] *Marseille. Trame et paysages urbains de Gyptis au Roi René, Actes du colloque international d'archéologie (Marseille, 3–5 novembre 1999)*, *Etudes Massaliètes*, Aix-en-Provence, pp. 159–202.
- Hoffman, K. (2011), *Agronauta Roland Barthes*, translated by T. Swoboda, Gdańsk: słowo/obraz terytoria.
- Jodidio, Ph. (2006), *Architecture in France*, Köln: Taschen, pp. 84–89.
- Kadłuczka, A. (2015), 'Conservatio est continua creatio – czyli doktryna ochrony dziedzictwa jako komponentu przestrzeni egzystencjonalnej', *Journal of Heritage Conservation*, 44, pp. 69–77.
- Kamińska, A. (2003), 'Rzeczywistość wyobraźni. Gaston Bachelard o źródłach twórczości', *Ulica Wszystkich Świętych*, Lublin-Bensheim: Central European Press Corporation of Regiopolis.
- Kołąkowski, L. (2009), *Mini wykłady o maxi sprawach*, Kraków: Znak.
- Lewandowski, M. (2014), 'Muzeum Cywilizacji w Marsylii', *Architektura-murator*, pp. 084–095.
- Lorens, P. (2013), *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*, Szczecin: Fundacja Instytut Studiów Regionalnych.
- Lorens, P., Bugalski, Ł. (2021), 'Reshaping the Gdańsk Shipyard — The Birthplace of the Solidarity Movement. The Complexity of Adaptive Reuse in the Heritage Context', *Sustainability*, 13(13). Available at: <https://doi.org/10.3390/su13137183> (accessed: 15.07.2025).
- Lynch, K. (2011), *Obraz miasta*, translated by T. Jeleński, Kraków: Wydawnictwo Archivolta Michał Stępień.
- Lyon Confluence (2019). Available at: www.lyon-confluence.fr/fr/publication/la-confluence-laboratoire-urbain-de-la-ville-de-demain-2019 (accessed: 2.12.2024).
- Made in Marseille (2024). Available at: <https://madeinmarseille.net/20501-batiment-architecture-emblematique/> (accessed: 2.12.2024).
- Matusik, A. (2018), 'Tożsamość stoczni – nowe obiekty kultury w przemysłowym krajobrazie Gdańska', *Journal of Heritage Conservation*, 55, pp. 16–23.
- Musiał, R. (2012), 'Współczesne budynki wysokie – znaki zrewitalizowanej przestrzeni', *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 12, 3-A(5), pp. 63–68.
- Narodowe Muzeum Morza w Danii (2013). Available at: https://architektura.info/architektura/polska_i_swiat/narodowe_muzeum_morza_w_danii (accessed: 29.05.2025).
- Nowacka-Rejzner, U., Rejzner, K.A. (2012), 'Przestrzeń publiczna w obszarach rewitalizowanych na przykładzie HafenCity', *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 12, 3-A(5), pp. 121–128.
- Opera w Oslo – jak wielka góra lodowa [IKONY ARCHITEKTURY] (2024). Available at: <https://bryla.pl/opera-w-oslo-jak-wielka-gora-lodowa-ikony-architektury> (accessed: 27.05.2025).
- Oslo: Muzeum Muncha [SZLAKIEM ARCHITEKTURY] (2017). Available at: <https://bryla.pl/bryla/7,85298,21447054,oslo-muzeum-muncha.html> (accessed: 27.05.2025).
- Paszkowski, Z. (2003), *Transformacja przestrzeni śródmiejskich na przykładach wybranych miast europejskich*, Szczecin: Walkowska Wydawnictwo.
- Petryshyn, H. (2012), 'Fjord City a rozwiązania rewitalizacji rejonów portowych Oslo', *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 12, 3-A(5), pp. 115–120.
- Popiel-Muszyńska, A. (2012), 'Skórka pomarańczowa', *Architektura & Biznes*, 01, pp. 34–47.
- Porębski, M. (1989), *Granica współczesności*, Warszawa-Kielce: Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe.
- Rewers, E. (2005), *Post-Polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Kraków: Universitas.
- Ryan, R. (2011), 'The Orange Cube by Jakob + MacFarlane, Lyon, France', *The Architectural Review*. Available at: <https://www.architectural-review.com/today/the-orange-cube-by-jakob-macfarlane-lyon-france> (accessed: 8.05.2024).
- Morskie Centrum Nauki w Szczecinie: Fascynująca nauka i atrakcje MCN (2025). Available at: szczecinportal.pl/morskie-centrum-nauki-w-szczecinie/ (accessed: 10.07.2025).
- Muzeum Emigracji w Gdyni; za chwilę otwarcie (2025). Available at: sztuka-architektury.pl/article/3057-muzeum-emigracji-w-gdyni (accessed: 7.09.2025).
- Szczepańska, A. (1989), *Estetyka Romana Ingardena*, Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Tomaszewski, A. (1988), 'Konservatorstwo pomiędzy „estetyką” i autentyzmem', *Ochrona Zabytków*, 3, pp. 147–153.
- UNESCO, *Historic Site of Lyon, UNESCO World Heritage Centre*. Available at: <https://whc.unesco.org/en/list/872/> (accessed: 3.05.2024).
- Wdowiarz-Bilska, M. (2017), *Techno-polis. Idea, Struktura, Przestrzeń*, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
- Węclawowicz-Gyurkovich, E. (2024), 'New Decorationism in 21st -century architecture. General characteristics and analysis of selected examples', *Architectus*, 3(79), pp. 35–44. Available at: <https://doi.org/10.37190/arc240304> (accessed: 15.07.2025).
- Węclawowicz-Gyurkovich, E. (2018), *Architektura najnowsza w środowisku miast europejskich*, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
- Zuziak, Z.K. (1998), *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskich*, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.