

Jarosław Kazimierczak
Uniwersytet Łódzki
Instytut Geografii Miast i Turyzmu
j.kazimierczak@geo.uni.lodz.pl

WPŁYW REWITALIZACJI TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH NA KSZTAŁTOWANIE NOWEJ MIEJSKIEJ PRZESTRZENI TURYSTYCZNEJ. PRZYKŁAD MANCHESTERU I LYONU¹

Zarys treści: Celem autora artykułu jest identyfikacja zmian w miejskiej przestrzeni turystycznej w wyniku rewitalizacji terenów poprzemysłowych w wybranych miastach Europy Zachodniej. W części pierwszej zarysowano problematykę podjętego zagadnienia, a właściwą część pracy stanowią studia empiryczne. Objęły one dwa miasta: Lyon i Manchester, które charakteryzują się różną „biografią turystyczną”, zróżnicowaną strukturą przestrzenno-funkcjonalną oraz odmiennym sposobem realizacji procesu rewitalizacji wewnętrznych terenów poprzemysłowych, który ma istotne znaczenie dla kształtowania nowej przestrzeni turystycznej w obu miastach.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, tereny poprzemysłowe, miejska przestrzeń turystyczna, Lyon, Manchester.

1. PROBLEM BADAWCZY

W wieku XX w wyniku zmian technologii i organizacji produkcji oraz rozwoju środków transportu nastąpił w większości silnie uprzemysłowionych miast Europy Zachodniej proces relokacji przemysłu. Spowodował on powstanie ugorów poprzemysłowych w tkance wewnątrzmięskiej, które na długie lata stały się integralnym elementem struktury przestrzenno-funkcjonalnej miast. Obecność tego typu obszarów w mieście miała ogromny wpływ na degradację krajobrazu miejskiego, który jest istotnym walorem poznawczym przestrzeni miejskiej.

W Europie Zachodniej od lat 60. XX w. do dzisiaj jednym z narzędzi służących do naprawy zdegradowanych fragmentów miasta jest rewitalizacja. Jak uważa KACZMAREK (2010, s. 8): „istotą tego procesu przekształceń przestrzeni miejskiej jest sekwencja planowych działań, które mają na celu ożywienie gospodarcze oraz zmianę struktury przestrzennej i funkcjonalnej zdegradowanych obszarów miasta”. Podobnego zdania jest wielu innych badaczy zajmujących się tym zagadnieniem, m.in. DOMAŃSKI (2000), GASIDŁO (1998), LORENS (2005, 2007, 2010), LORENS, MARTYNIUK-PĘCZAK, red. (2009), MARKOWSKI, STAWASZ, red. (2007), MIRONOWICZ, OSSOWICZ (2005), ZIOBROWSKI, JERCZEWSKI (2009), ZIOBROWSKI i in. (2000). Rewitalizacja jako proces integrujący wymiar gospodarczy, społeczny, kulturowy i przestrzenny (KACZMAREK 2001) ma znaczący wpływ na poprawę wizerunku miasta

wśród jego mieszkańców oraz *image* miasta na zewnątrz, m.in. poprzez związane z nim działania promocyjne i marketingowe. Konsekwencją całego zespołu zintegrowanych działań o charakterze urbanistycznym i marketingowym jest wzrost atrakcyjności turystycznej miasta. Tym samym proces rewitalizacji wewnętrznych terenów poprzemysłowych może prowadzić do przekształcenia miejskiej przestrzeni turystycznej.

Przestrzeń turystyczna była przedmiotem licznych rozważań w literaturze (m.in. DEWAILLY 1996, KOWALCZYK-ANIOŁ 2006, LATOSIŃSKA 2006, LISOWSKI 2003, LISZEWSKI 1995, 1999, 2005, 2006a, 2006b, 2009a, 2009b, 2009c, 2009d, LISZEWSKI, BACHVAROV 1998, LOZATO-GIOTART 2003, MEYER 2004, MIOSSEC 1976, OPPERMANN 1993, STALSKI 1984, WARSZYŃSKA, JACKOWSKI 1978, WŁODARCZYK, KACZMAREK, STASIAK 2005, WŁODARCZYK 2006a, 2006b, 2007, 2009). Część z nich dotyczyła rewitalizacji przestrzeni przez turystykę (m. in. BRADBURY 1993, IMRIE, THOMAS 1993, GIBSON 1997, KACZMAREK, LISZEWSKI 1997, PRZYBYSZEWSKA-GUDELIS 1997). Przestrzeń miejska i przestrzeń turystyczna są podprzestrzemią geograficzną. Zdaniem LISZEWSKIEGO (1999), pierwsza z nich odznacza się specyficzną organizacją, natomiast druga jest rozpoznawana głównie na podstawie kryterium funkcjonalnego. Oznacza to, że obie identyfikowane są na podstawie innego kryterium i mogą zajmować tę samą część ogólnej przestrze-

ni geograficznej. Cechą przestrzeni turystycznej i miejskiej jest zmienność w czasie. Rewitalizacja jako proces przyczyniający się do przekształceń przestrzennych i funkcjonalnych również jest dynamiczna. Wynika z tego, że w zależności od przedmiotu i zakresu zmian realizowanych w ramach rewitalizacji proces ten może wpływać na kształtowanie nowej i modyfikowanie istniejącej już miejskiej przestrzeni turystycznej.

Manchester i Lyon były potężnymi ośrodkami przemysłu włókienniczego. W wyniku upadku przemysłu w tych miastach tereny poprzemysłowe znajdowały się w samym centrum. Ich lokalizacja była ogromnym problemem dla władz municypalnych, gdyż zajmowały one najbardziej reprezentacyjne fragmenty obu miast. Powszechne sąsiedztwo ugorów poprzemysłowych i historycznych centrów, które z racji swoich wartości kulturowych i historycznych stanowi potencjalnie największy walor turystyczny tych miast, prowadziło do dewaloryzacji² materialnej i wizerunkowej centrum i całego miasta. Z drugiej strony, niezagospodarowane przestrzenie w centrum miasta mogą stanowić szansę na wygenerowanie atrakcyjnej przestrzeni miejskiej podnoszącej wartość użytkową, estetyczną i krajobrazową obszarów sąsiednich. Ich przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne umożliwiają także poszerzenie i wzmocnienie oferty turystycznej historycznego centrum miasta.

Lyon i Manchester to miasta, w których przemysł odgrywał zdecydowaną rolę w historycznej strukturze społeczno-ekonomicznej. Stąd materialne dziedzictwo epoki industrialnej, współtworzące tożsamość tych miast, jest współcześnie inaczej eksponowane w przestrzeni miejskiej. Znaczenie obiektów pofabrycznych w krajobrazie zrewitalizowanych terenów zależy od nowego profilu funkcjonalnego nadanego tym rejonom. Podobnie rzecz się ma z powstającymi współczesnymi budynkami współtworzącymi nowy wyraz architektoniczno-urbanistyczny. Rodzaj dokonanych przekształceń zdegradowanych fragmentów miasta determinuje więc typ przestrzeni turystycznej zarówno nowych, jak i starych części centrum miasta.

Podjęte rozważania pozwalają implikować tezę, że poziom złożoności przestrzeni miejskiej, ale również nowy algorytm urządzenia terenów poprzemysłowych ma kluczowy wpływ na sposób użytkowania nowej przestrzeni miejskiej przez ruch turystyczny. Zrewitalizowany wewnątrzmijski teren postindustrialny wyposażony w oryginalne obiekty architektoniczne oraz zaadaptowane na nowe cele dawne budynki industrialne i jednocześnie wykorzystywane współcześnie przez ruch turystyczny można uznać za nową miejską przestrzeń turystyczną. Jej typ zależy natomiast od długofalowej polityki miejskiej.

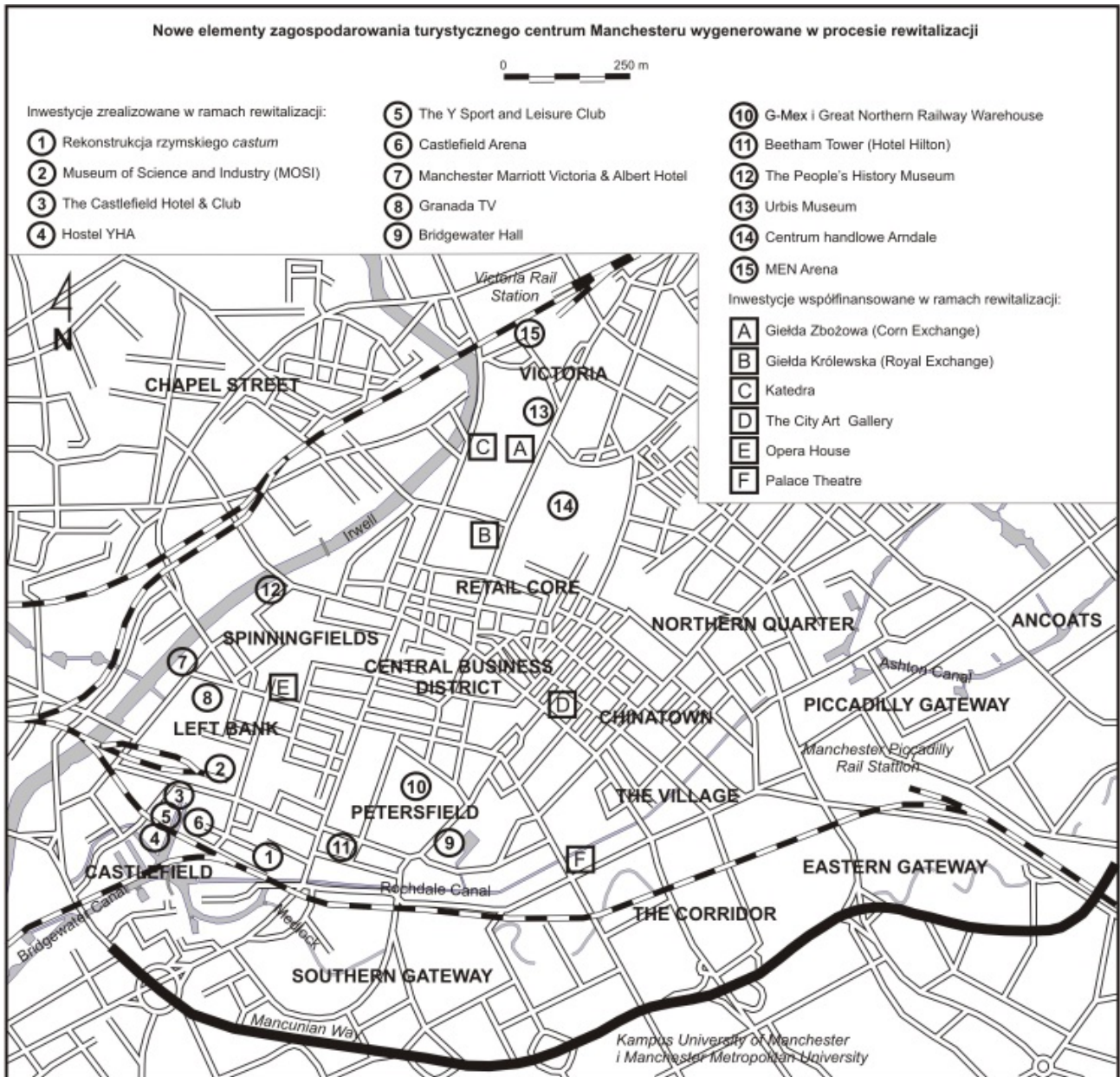
Celem autora niniejszej pracy nie jest bynajmniej identyfikacja każdego typu przestrzeni turystycznej w badanych ośrodkach, a jedynie wskazanie roli rewi-

talizacji zdegradowanych terenów miejskich w kształtowaniu nowej miejskiej przestrzeni turystycznej i tym samym przekształcenia już istniejącej. Tak przedstawiony problem badawczy mieści się w nurcie badań nad przestrzenią turystyczną (LISZEWSKI 2005, WŁODARCZYK 2007). Zgodnie z definicją zaproponowaną przez WŁODARCZYKA (2007), za warunek konieczny i wystarczający do zaklasyfikowania części przestrzeni geograficznej jako przestrzeni turystycznej jest występowanie ruchu turystycznego. Natomiast wielkość i charakter zagospodarowania turystycznego pozwala bliżej określić typ tej przestrzeni (LISZEWSKI 1995, WŁODARCZYK 2006, 2007).

2. STUDIUM PRZYPADKU MANCHESTERU

Manchester to miasto o rodowodzie rzymskim. Jego geneza sięga 79 r. n.e., kiedy w widłach rzek Irwell i Medlock założono *castrum* o nazwie Mancunium bądź Mamucium (historycy używają obu wersji). Osada rzymska upadła do V w. i wówczas główny rdzeń miasta przesunął się na północ w okolice zbiegu rzek Irwell i Irk. Średniowieczne miasto rozwinęło się na prawym brzegu Irwell, gdzie od XV w. wznoszono katedrę (rys. 1) oraz wzdłuż ulicy Deansgate, będącej reliktem rzymskiego traktu handlowego wiodącego na północ i stanowiącej główną oś urbanistyczną łączącą pierwotne i średniowieczne założenie miasta. Wraz z intensywną industrializacją od wieku XVII głównie handlowe centrum Manchesteru „obrosło” terenami przemysłowymi, położonymi przede wszystkim na południe od średniowiecznego rdzenia (rys. 1).

Choć Manchester jest nazywany „pierwszym przemysłowym miastem świata” i „przemysłowym klejnotem w koronie brytyjskiej” nie był on typowym miastem o charakterze produkcyjnym (KIDD 1993). Był natomiast światowym ośrodkiem handlu wyrobami przemysłu włókienniczego, co wiązało się z obecnością w tkance miejskiej licznych obiektów składowych i składowo-magazynowych. W XX w. miasto pogrążyło się w kryzysie ekonomicznym i społecznym związanym z upadkiem przemysłu. Jego pierwsze symptomy pojawiły się w latach 30. (KIDD 1993), a jego kulminacja nastąpiła w latach 60. (LISZEWSKI, YOUNG, red. 1997, KACZMAREK 2001). Liczne obiekty poprzemysłowe zlokalizowane mozaikowo w centrum miasta oraz na jego skraju podlegały szybkiej degradacji. Procesowi temu towarzyszyła dewaloryzacja³ całego obszaru centralnego Manchesteru. Pierwsze programy naprawcze podjęto w latach 80., a intensywne procesy rewitalizacji terenów poprzemysłowych skoordynowane z działaniami modernizacyjnymi w całym centrum miasta rozpoczęły się w ostatniej dekadzie XX w. (KACZMAREK 2001, PECK, WARD, red. 2002).



Rys. 1. Zagospodarowanie turystyczne centrum Manchesteru

Źródło: opracowanie własne

W procesie przekształceń przestrzenno-funkcyjnych w centrum Manchesteru materialne dziedzictwo epoki industrialnej zostało bardzo mocno zaakcentowane w zmodernizowanej przestrzeni miejskiej. Obiekty poprzemysłowe poddane zostały renowacji i adaptacji do nowych funkcji, w tym z przeznaczeniem na cele turystyczne. Stanowią one bardzo istotny walor nowego krajobrazu miejskiego. Zrewitalizowane obiekty pofabryczne odznaczają się różnym stopniem koncentracji. Najwięcej z nich zlokalizowanych jest wzdłuż kanałów w południowej części centrum miasta w rejonie Castlefield, City Centre, Gaythorn, Whitworth i Piccadilly. Na pierwszym z tych obsza-

rów licznie zachowane obiekty postindustrialne są wkomponowane w nowe typy zabudowy miejskiej. Ze względu na wartości poznawcze tego rejonu, w którym dodatkowo znajduje się zrekonstruowane rzymskie *castrum*, nazwany został „kolebką Manchesteru” (KACZMAREK 2001). Wiodącą funkcją tego obszaru miała być turystyka, rozszerzona o funkcję rezydencjonalną oraz wypoczynkową. W Castlefield rewitalizacji poddane zostały wszystkie budynki postindustrialne mające wartość historyczną, a w 1982 r. utworzono na nim pierwszy w Wielkiej Brytanii (GIBSON 1997) Park Dziedzictwa Miejskiego (Urban Heritage Park). W kontekście rozwoju turystyki poznawczej na

tym obszarze, największe znaczenie miała adaptacja pierwszej na świecie kolejowej stacji pasażerskiej (z 1830 r.) Liverpool Road na Muzeum Nauki i Przemysłu (Museum of Science and Industry, w skrócie MOSI) (nr 2 na rys. 1). Można w nim zdobyć wiedzę na temat rewolucji przemysłowej, poznać budowę i działanie silników parowych, lokomotyw, młynów, pierwszych maszyn elektrycznych oraz drukarni. Lokalizację wybrano przez wzgląd na bogatą historię związaną z rewolucją przemysłową oraz mając na uwadze unikatową architekturę rejonu. W sąsiedztwie muzeum znajdują się także obiekty zagospodarowania turystycznego, takie jak: The Castlefield Hotel & Club (nr 3 na rys. 1), hostel (YHA) (nr 4), centrum sportowe i wypoczynkowe (The Y Sport and Leisure Club) (nr 5) oraz Castlefield Arena (nr 6) wzorowana na rzymskim amfiteatrze. Tuż za nim, na wschód, znajdują się fundamenty rzymskiego *castrum*, które otoczone są zrekonstruowanymi murami obronnymi (nr 1). Na zachodnim krańcu Castlefield, nad rzeką Irwell wybudowano czterogwiazdkowy Manchester Marriott Victoria and Albert Hotel (nr 7), finansowany przez regionalny koncern medialny Granada TV (nr 8), której studia nagraniowe są dostępne do zwiedzania (rys. 1).

Elementem integrującym wszystkie poprzemysłowe obszary poddane rewitalizacji jest kanał Bridgewater i Rochdale, wzdłuż którego powstały tereny spacerowe z licznymi ławkami i tereny zielone, zachęcające do wypoczynku. Stworzono w ten sposób atrakcyjną przestrzeń publiczną w miejscu kontaktu miasta z wodą, czyli tzw. waterfrontach (ang. *waterfronts*). Ponadto wzdłuż brzegów kanału (w Castlefield, nazwane Castle Quays) znajdują się liczne kawiarnie i restauracje, zlokalizowane w byłych magazynach i składach związanych z drogami wodnymi. Służyły one do przechowywania importowanego surowca oraz gotowych wyrobów, które następnie eksportowano do portu w Liverpoolu, a w późniejszym okresie do portu w Salford. Inne obiekty gastronomiczne powstały w nowych budynkach, których styl architektoniczny nawiązuje do obiektów poprzemysłowych, lub we wnętrzu licznych wiaduktów kolejowych. Stanowią one dominantę krajobrazową i kolejny walor turystyki poznawczej tego fragmentu Manchesteru. Wraz z procesem rewitalizacji kanał został oczyszczony i współcześnie jest wykorzystywany jako popularny wśród turystów szlak wodny. Na jego brzegu cumują liczne łódki, którymi podróżują turyści indywidualni posiadający tego typu środek transportu. Bridgewater Canal i Manchester Ship Canal (na zachód od Manchesteru i mający swoje ujście w porcie w Liverpoolu) jest istotnym elementem jednego z najdłuższych systemów kanałów w Północno-Zachodniej Anglii, na który składa się w północnym wariacie – Rochdale Canal, a w południowym – Ashton Canal.

Kanały Ashton i Rochdale łączą się w rejonie Piccadilly w okolicach dworca kolejowego Manchester Piccadilly Rail Station i biegną równoleżnikowo przez całą południową część centrum Manchesteru. Współcześnie wszystkie z nich są żeglowne.

Opisany system kanałów wraz z niewielką rzeką Medlock jest liniowym elementem urbanistycznym łączącym odnowione tereny poprzemysłowe. Elementy pierwotnego zagospodarowania obszarów industrialnych nie dominują w krajobrazie zurbanizowanym, ale stanowią jego ważną i integralną część. Rewitalizacja tych obszarów łączyła się z lokalizacją tzw. „projektów flagowych” (ang. *Flagship projects*), których celem było nadanie impulsu do kolejnych przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych w ramach wydzielonych jednostek urbanistycznych (BIANCHINI, DAWSON, EVANS 1992, PECK, WARD, red. 2002). W latach 90. XX w. w ramach rewitalizacji wybudowano filharmonię Bridgewater Hall (1996 r.) (nr 9) w rejonie City Centre, w którym miały dominować funkcje metropolitalne. Ponadto dawny dworzec główny adaptowano na centrum konferencyjno-wystawiennicze G-Mex (1986 r.) (nr 10). W jego pobliżu znajduje się także dawny magazyn kolejowy (Great Northern Railway Warehouse) (nr 10), w którym dzisiaj mieści się kilkukondygnacyjny parking i centrum rozrywkowe. W ich bezpośrednim sąsiedztwie wzniesiono najwyższy wieżowiec w mieście z apartamentami i hotel Hilton (nr 11). Jest to najwyższy (169 m) budynek rezydencyjny w Wielkiej Brytanii poza Londynem i stanowi nierozłączny element krajobrazu miasta. Wieżowiec jest znakiem rozpoznawczym Manchesteru i jego nowego metropolitalnego wizerunku. Niewątpliwie stanowi także jedną z atrakcji turystycznych miasta, a hotel Hilton w istotnym stopniu podnosi standard bazy noclegowej Manchesteru (rys. 1).

Kolejnymi projektami flagowymi o charakterze kulturalnym, zrealizowanymi w ramach przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych podnoszących atrakcyjność turystyczną Manchesteru, są The People's History Museum (uprzednio – National Museum of Labour History) na obszarze Spinningfields (nr 12) oraz Urbis (Manchester Centre for Urban Culture) (nr 13) w okolicach katedry (symbol C na rys. 1), Giełdy Zbożowej (Corn Exchange) (A), centrum handlowego Arndale (nr 14) oraz dworca kolejowego Victoria Rail Station (rys. 1). Zlokalizowane są one na terenach, które nie były bezpośrednio zajęte przez przemysł, w związku z czym ich architektura nie nawiązuje do industrialnej przeszłości miasta. W muzeum Urbis prezentowana jest historia rozwoju Manchesteru. Jednak główną misją tej instytucji jest edukacja dotyczące przemian urbanistycznych dokonanych w okresie po upadku przemysłu włókienniczego w mieście i branż z nim powiązanych. Wśród innych ważnych jednostek kulturalnych miasta należy wymienić The Manchester

Museum, w którym znajduje się znacząca kolekcja egipskich dzieł sztuki oraz The City Art Gallery (D). Obie instytucje otrzymały wsparcie finansowe w ramach procesu rewitalizacji centrum Manchesteru (z tzw. National Lotery) na dokonanie remontów budynków. Wymienione instytucje, wraz z The Gallery of English Costume at Platt Hall, The Police Museum, The Museum of Transport, Palace Theatre (F), Opera House (E) i innymi, tworzą niezwykle szeroką kulturalną ofertę miasta.

W ramach projektów flagowych zrealizowano także inwestycje sportowe obejmujące budowę hali sportowo-widowiskowej (Manchester Evening News Arena, w skrócie MEN Arena; pierwotnie – Nynex Arena, patrz nr 15 na rys. 1), „welodromu” w National Cycling Centre oraz stadionu piłkarskiego – City of Manchester Stadium, który został zaprojektowany na Igrzyska Olimpijskie w 2000 r., których ostatecznie miastu nie przyznano. Odbyły się jednak na nim Igrzyska Narodów Zjednoczonych Commonwealth 2002. Obiekty te i wydarzenia mające miejsce w ich wnętrzach (np. koncerty, wystawy i zawody sportowe) w znaczący sposób urozmaiciły turystyczną ofertę miasta. Ponadto Manchester był gospodarzem m.in. Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 1996 oraz uzyskał prestiżowy tytuł City of Drama w 1994 r. Wydarzenia te i inne wpisały się w proces tworzenia nowej marki Manchesteru.

Innym typem przestrzeni miejskiej poddawanej współcześnie przekształceniom przestrzennym i funkcjonalnym jest Northern Quarter, położona na północny wschód od handlowego rdzenia miasta (rys 1).

Jest to dzielnica, która zachowała najbardziej pierwotny krajobraz przemysłowego Manchesteru. Dominował tu mozaikowy układ różnych typów zabudowy i funkcji, który w pewnym stopniu zachował się do czasów współczesnych. Dziś jednak intensywnie wprowadzana jest do niego funkcja rezydencjonalna, która odzwierciedla się we wzrastającej liczbie apartamentowców. Ze względu na peryferyjne położenie w stosunku do centrum oraz brak wielkomiejskiego wyposażenia rejon ten nie jest popularnym obszarem turystycznym. Ze względu na oryginalną architekturę oraz atmosferę miejsca jest natomiast odwiedzany przez artystów, młodzież oraz indywidualnych turystów szukających *novum* – typ „odkrywców”.

Podsumowując zauważyć można, że obiekty poprzemysłowe, które skoncentrowane są na niewielkim obszarze zostały niemal całkowicie podporządkowane funkcji turystycznej *sensu stricte*, jak np. MOSI, lub *sensu largo* – kanały wodne i cały obszar Castlefield. Rewitalizacja tego rejonu wiązała się z lokalizacją terenów wypoczynkowych, spacerowych i licznych obiektów uzupełniających profil turystyczny. Jednocześnie nie wprowadzono tu elementów struktury wielkomiejskiej, takich jak handel czy masowa rozrywka, które zdominowałyby funkcję poznawczą Castlefield. Turystyka w tym rejonie wiąże się z możliwością obcowania z zachowaną architekturą przemysłową, która poddana została współczesnej aranżacji oraz z urządzeniami techniczno-komunikacyjnymi, takimi jak kanały i wiadukty kolejowe.

W innych fragmentach centrum Manchesteru, gdzie obiekty poprzemysłowe rozmieszczone są punktowo,

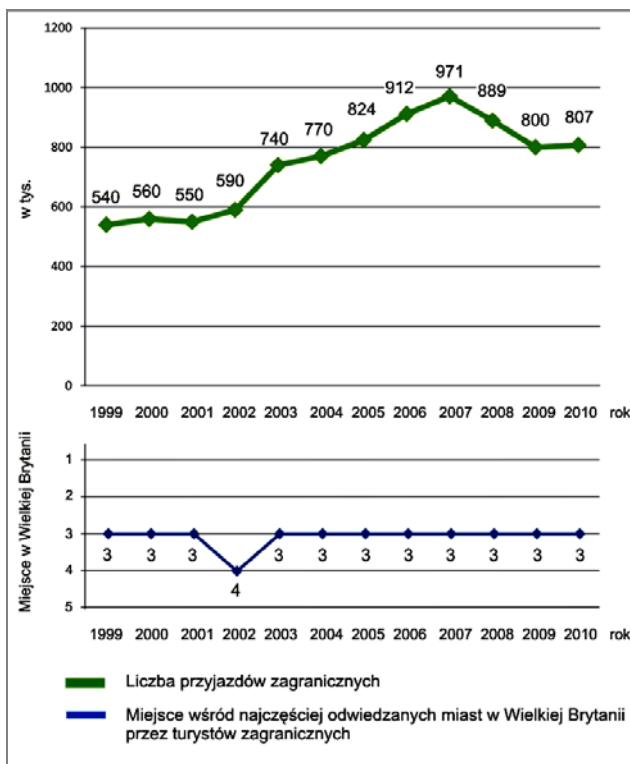
T a b e l a 1. Największe atrakcje turystyczne Wielkiego Manchesteru w latach 2004–2009 wg liczby gości

Atrakcja turystyczna	Liczba odwiedzających w roku					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
The Lowry (R)	330 000 (2)	850 000 (1)	850 000 (1)	800 000 (1)	841 496 (2)	843 035
MOSI (R) (2)	469 399 (1)	430 794 (2)	392 361 (2)	704 975 (2)	852 262 (1)	532 763
Chill Factore	-	-	-	-	-	484 722
Manchester Art Gallery (RF) (D)	291 066 (3)	262 961 (4)	345 850 (3)	393 650 (3)	394 205 (3)	408 539
Bolton Museum, Aquarium and Archive	227 289 (7)	271 462 (3)	257 343 (4)	267 483 (4)	309 865 (5)	374 079
Manchester Museum (R)	166 525 (9)	196 200 (8)	224 952 (8)	234 648 (7)	244 265 (7)	329 752
Manchester United FC Museum	232 831 (6)	219 332 (7)	219 496 (9)	263 325 (6)	326 654 (4)	309 397
Urbis (R) (13)	193 798 (8)	173 905 (10)	256 240 (5)	251 540 (6)	262 114 (6)	253 041
Runway Visitor Park	264 743 (4)	248 514 (5)	250 000 (6)	226 087 (8)	228 000 (9)	241 000
IMWN (R)	249 875 (5)	229 968 (6)	235 991 (7)	222 791 (9)	238 794 (8)	236 529

O b j a ś n i e n i a: R – nowy obiekt powstały w wyniku rewitalizacji, RF – istniejący obiekt wsparty finansowo w ramach rewitalizacji terenów poprzemysłowych, (2) – symbol obiektu na rys. 1, (2) – miejsce zajmowane w danym roku wśród najczęściej odwiedzanych atrakcji turystycznych (kolumny z latami).

Ź r ó d ł o: opracowanie własne na podstawie Greater Manchester Tourism Facts & Figures.

przekształcenia przestrzenno-funkcjonalne wiązały się z adaptacją tych obiektów zgodnie z kontekstem urbanistycznym konkretnego rejonu. Niemniej jednak nie ingerowano znacząco w ich formę architektoniczną, dzięki czemu historyczne budynki pofabryczne nadal stanowią ważny element krajobrazu miasta. Są one trwałym świadectwem tożsamości mieszkańców Manchesteru, a część z nich stała się jednymi z najważniejszych atrakcji turystycznych miasta, podobnie jak inne obiekty wybudowane w ramach rewitalizacji terenów poprzemysłowych (tab. 1). Ich lokalizacja na wcześniej odizolowanych terenach miejskich oraz nowo powstała towarzysząca im baza turystyczna i paraturystyczna przyczyniła się do wygenerowania nowej przestrzeni turystycznej w Manchesterze.



Rys. 2. Przyjazdy zagraniczne do Manchesteru w latach 1999–2010
Źródło: opracowanie własne na podstawie International Passenger Survey, Office for National Statistics

Wagę procesu rewitalizacji dla kształtowania nowych atrakcji turystycznych w tym mieście odzwierciedla ruch turystyczny wzrastający od lat 90. XX w. przez niemal całą pierwszą dekadę wieku XXI (rys. 2). Przykład Manchesteru potwierdza tezę, że rewitalizacja terenów poprzemysłowych wpływa na kształtowanie nowej przestrzeni turystycznej oraz modyfikację już istniejącej, gdyż przy okazji przekształcenia zdegradowanych terenów miejskich lokowano nowe obiekty o charakterze turystycznym (rys. 1) w starym rdzeniu centrum miasta zdominowanym przez handel (m.in.

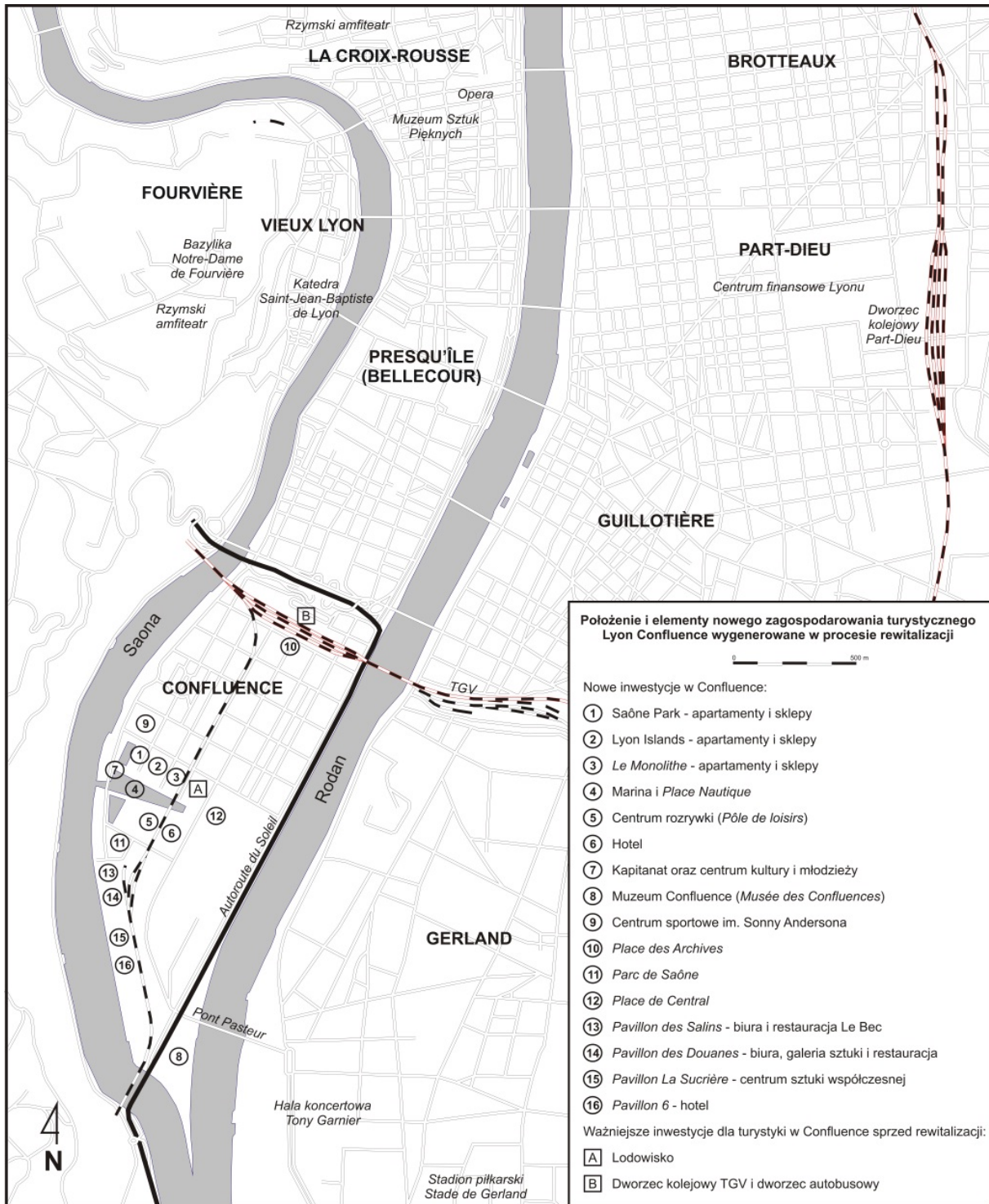
Arndale, Urbis i MEN Arena) i usługi wielkomijskie (np. The Poples History Museum na obszarze Spinningfields).

3. STUDIUM PRZYPADKU LYONU

Lyon – podobnie jak Manchester – ma rzymską genezę. Pierwsza osada Lugdunum była lokowana na wzgórzu Fourvière w 43 r. p.n.e. (rys. 3.). Po upadku Cesarstwa Rzymskiego osada została opuszczona, a kolejne nowe założenia zajmowały obszar położony niżej – nad rzeką Saoną, a następnie na półwyspie pomiędzy Saoną i Rodanem. Rozwój XIX-wiecznego ośrodka związany był z ekspansją na lewym brzegu Rodanu. Wówczas przypadał okres największej industrializacji miasta.

Lyon jest tradycyjnym ośrodkiem włókienniczym, największym we Francji. Nazywany był często w przeszłości i w literaturze „światową stolicą jedwabiu”. W przeciwieństwie do Manchesteru, przemysł włókienniczy w Lyonie nigdy jednak nie zdominował struktury społeczno-gospodarczej miasta (STRASZEWICZ 1987). Obiekty pofabryczne są także znacznie mniej widoczne we współczesnym krajobrazie miejskim. Największym obszarem poprzemysłowym w centrum miasta jest Confluence o powierzchni 150 ha. Zajmuje on południową część półwyspu Presqu'île, na południe od placu Bellecour, pomiędzy rzekami Rodan i Saona, które łączą się w jego południowym krańcu (rys. 3). Obszar ten nie był zajęty *stricte* przez przemysł włókienniczy, podobnie jak omówione wcześniej zrewitalizowane tereny post-industrialne w Manchesterze. Confluence miał jednak kluczowy wpływ na rozwój przemysłu włókienniczego w Lyonie, bowiem od lat 30. XIX w. stworzono tu multimodalny obszar komunikacyjny. Składały się na niego porty rzeczne, linia kolejowa i stacja rozładunkowa dla węgla importowanego z Loary, który stanowił główny surowiec energetyczny dla lyońskich fabryk. Budowa linii kolejowej pozwoliła obniżyć koszt importu węgla z odleglejszych regionów Francji, co przełożyło się na obniżenie kosztów produkcji i zwiększyło konkurencyjność lyońskich wyrobów przemysłu włókienniczego. Oprócz składów węgla na terenie Confluence znajdowały się zakłady produkujące lokomotywy, zakłady chemiczne, tytoniowe i energetyczne. Ponadto zlokalizowano tu dwa domy aresztu śledczego i pocztowe centrum logistyczne. Północna część obszaru była przeznaczona na funkcje mieszkaniową i handlową. Zajmuje ją secesyjna dzielnica Saint-Blandine o powierzchni 40 ha.

Obszar Confluence powstał dopiero w latach 70. XVIII w., w wyniku uregulowania brzegów Rodanu i Saony. Do tego czasu istniała w tym miejscu wyspa



Rys. 3. Położenie i zagospodarowanie turystyczne Lyon Confluence

Źródło: opracowanie własne

Mogniat i kilka mniejszych. Istnienie Confluence, nowego niezabudowanego terenu w samym centrum miasta, było wyzwaniem dla kolejnych urbanistów. Wraz z epoką industrialną obszar ten przeznaczono na funkcję przemysłową – jako egzogeniczną i miastotwórczą. Na początku XIX w. dominował w tym

miejsu krajobraz industrialny. Jednak wraz z upadkiem przemysłu w II połowie XX w. przestrzeń ta zaczęła tracić na znaczeniu. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na odizolowanie tego obszaru od społecznej przestrzeni miejskiej była lokalizacja dworca Perrache (Gare de Lyon-Perrache) w 1855 r. „Odciał”

on Confluence od północnej części Presqu'île, a sami mieszkańcy Lyonu nazywali ten teren „derrière les voûtes”, czyli „za wiaduktami” i traktowali, jako odległy, nieznan, nieprzyjazny i nawet niebezpieczny (COUDROY DE LILLE 2003). Ponadto odczucie to spotęgowała lokalizacja wielkiego węzła komunikacyjnego w latach 70. XX w., rozszerzającego funkcje dworca kolejowego o komunikację autobusową, oraz budowa śródmiejskiej autostrady (rys. 3). Wiązało się to z wyburzeniami tkanki miejskiej i całkowitym odizolowaniem Confluence pod względem urbanistycznym od reszty miasta. Obszar ten w południowej części łączy z miastem jeden wiadukt drogowy (autostrada) i jeden wiadukt kolejowy. Obydwa są niedostępne dla pieszych. Współcześnie istnieje tylko jedna przeprawa tego typu – przez Rodan, do dzielnicy Gerland – Pont Pasteur (rys. 3).

Proces rewitalizacji ma na celu przywrócenie dostępności do tego terenu oraz zagospodarowanie jego przestrzeni atrakcyjnym profilem usługowym. Ma on rozszerzyć funkcje historycznego centrum miasta w Presqu'île (Bellecour), które w całości zostało wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego Ludzkości UNESCO w 1998 r. To właśnie ten obszar miasta, wraz z dzielnicą Croix-Rousse oraz wzgórzem Fourvière (gdzie lokowano rzymskie *castrum*, a do dziś zachował się rzymski amfiteatr), stanowi najważniejszy cel penetracji turystycznej (rys. 3). Dziedzictwo przemysłowe w Lyonie stanowi natomiast znacznie mniejszy walor turystyczny, co potwierdzają działania władz miasta wyrażone sposobem prowadzonej rewitalizacji terenu postindustrialnego w Confluence. Przekształcenia przestrzenno-funkcjonalne w tej dzielnicy wiążą się najczęściej z zastępowaniem obiektów pofabrycznych nową zabudową. Dodatkowo – w odróżnieniu od działań w Manchesterze – są one tylko sporadycznie przeznaczone na cele turystyczne. Na terenie Confluence planowane jest wybudowanie m.in.:

- apartamentowców (Saône Park, Lyon Islands, Le Monolithe) (nr 1, 2, 3, na rys. 3);
- mariny (w porcie Rambdaud) (nr 4);
- centrum handlowo-rozrywkowego (Pôle de loisirs
- projekt flagowy nazywany we Francji – latarnią morską – *projets phares*) (nr 5);
- galerii sztuki i muzeum (Musée des Confluences
- projekt flagowy) (nr 8);
- ośrodka sportowego i rekreacyjnego (nr 9);
- kilku hoteli o różnym standardzie (nr 6, 16);
- stworzenie nowych przestrzeni publicznych, w skład których wejdą nowe ulice, park (Parc Saône), dwa place (Place des Archives i Place Nautique) oraz tereny spacerowe w marinie (nr 4, 10, 11, 12 na rys. 3).

Wymienione inwestycje zlokalizowane są w południowo-zachodniej części Confluence, która przeznaczona była na funkcje przemysłowe. Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne tego obszaru wiązały się

z wyburzeniem niemal całej zabudowy industrialnej. Współcześnie na półwyspie pozostały tylko tereny kolejowe przebiegające przez środek tego obszaru oraz tereny składowe na wschód od nich. W wyniku rewitalizacji niemal całe nabrzeże Saony uzyskało nowy wyraz architektoniczno-urbanistyczny, podczas gdy brzeg Rodanu nadal pozostanie niedostępny ze względu na biegnącą tędy autostradę (sławna Autostrada Słońca – Autoroute du Soleil). Przekształcenia urbanistyczne tego obszaru wiążą się także z wybudowaniem kilku przepraw pieszych nad rzekami, zwiększając dostępność Confluence z innych części miasta.

Przekształcenia przestrzenno-funkcjonalne Confluence zmieniają całkowicie krajobraz tej części Lyonu. Pozbawią go architektury industrialnej, a zastąpione zostaną nowoczesnymi budynkami nawiązującymi do metropolitalnej pozycji miasta. Ponadto obiekty poprzemysłowe są praktycznie niewidoczne w innych fragmentach przestrzeni miejskiej Lyonu. Rewitalizacja tej części miasta nie wiąże się jednocześnie z działaniami modernizacyjnymi w innych częściach centrum Lyonu, jak miało to miejsce w Manchesterze (rozproszenie po historycznym centrum projektów flagowych). Przekształcenia Confluence nadadzą temu obszarowi charakteru Urban Entertainment Center, łączącego ofertę kulturalno-rozrywkową, gastronomiczną i handlowo-usługową. Według TÖLLE (2006), centra tego typu są produktem wzrostu znaczenia rynku rozrywkowego i spadku znaczenia tradycyjnych domów handlowych w krajach zachodnich.

Wydaje się, że podstawowym czynnikiem decydującym o niewielkim zainteresowaniu promowaniem dziedzictwa przemysłowego we współczesnej polityce miejskiej Lyonu jest obecność historycznego centrum miasta na liście UNESCO. Zapewnia to miastu prestiż i niepodważalne miejsce na turystycznej mapie Francji. W przeciwieństwie do procesu odnowy tkanki miejskiej w Manchesterze, rewitalizacja terenów poprzemysłowych w Lyonie niemal całkowicie wyeliminowała z krajobrazu miejskiego materialne świadectwa epoki industrialnej. Jedyne jego pozostałości w południowo-wschodniej części Confluence oraz w Gerland ulegają degradacji, są sukcesywnie zastępowane współczesną zabudową wielkomiejską i tylko nieliczne zaadaptowane na nowe funkcje. W ten sposób odebrano mieszkańcom Lyonu fragment ich własnej tożsamości, a nowo kreowany turystyczny wizerunek miasta jest niepełny i świadomie pobawiony istotnej części swojej historii.

Obszar Confluence został wyposażony w funkcje zaspokajające głównie potrzeby mieszkańców, co miało poprawić ich jakość życia w mieście. Lokalizację instytucji o charakterze kulturalnym, rozrywkowym i handlowym można jednak uznać także za działanie, którego celem było rozszerzenie przestrzeni turystycznej koncentrującej się dotychczas w centrum miasta.

Natomiast ulokowanie dużego hotelu przy budowanym centrum handlowo-rozrywkowym i kilku mniejszych w Confluence powiększa wielkość bazy noclegowej występującej w centrum, które jest silnie zabudowane i chronione wpisem na listę UNESCO, przez co trudno o nowe inwestycje hotelarskie na tym obszarze. Niewątpliwie obiekty wygenerowane w ramach rewitalizacji terenów poprzemysłowych przyczynią się do zwiększenia penetracji turystycznej w Confluence mimo wyeliminowania ze struktury przestrzenno-funkcjonalnej tego obszaru obiektów świadczących o industrialnej genezie tego fragmentu miasta. Rewitalizację w Lyonie można uznać za proces potencjalnego rozszerzenia istniejącej przestrzeni turystycznej, o czym świadczą liczne inwestycje w zagospodarowanie turystyczne i paraturystyczne. Dotychczas nie przeprowadzono badań ruchu turystycznego w Confluence, trudno jest zatem współcześnie oszacować wielkość tego zjawiska i jego udział w skali całego Lyonu.

4. ZAKOŃCZENIE

Przeprowadzone studia porównawcze w dwóch ośrodkach poprzemysłowych wykazały, że stopień zachowania i eksponowania materialnych elementów spuścizny industrialnej w krajobrazie miasta oraz ich przeznaczenie na cele turystyczne zależy od poziomu wykształcenia struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta kształtowanej przez cały okres istnienia danej jednostki osadniczej. Na podstawie analizy stwierdzono również, że rewitalizacja terenów użytkowanych uprzednio przez przemysł ma różny wpływ na kształtowanie miejskiej przestrzeni turystycznej i zależy od roli, jaką władze miasta przypisują turystyce (szczególnie związanej z dziedzictwem przemysłowym i poprzemysłowym) w polityce miejskiej, a tym samym od sposobu wyposażenia nowych, „odzyskanych” przestrzeni miejskich w funkcje turystyczne.

W Lyonie, czyli mieście historycznym, które miało bogatą biografię „turystyczną” oraz rozbudowany wachlarz funkcji wielkomiejskich stanowiących motywy przyjazdu do tego miasta, przekształcenia przestrzenno-funkcjonalne centrum miasta nie przyczyniły się w znaczący sposób do ukształtowania nowej i modyfikacji istniejącej miejskiej przestrzeni turystycznej. Manchester natomiast to miasto, które ze względu na materialny wyraz dominacji funkcji przemysłowej w przestrzeni miejskiej oraz słabo rozwinięte historyczne centrum miasta nie miało przez długi okres swego istnienia wykształconej przestrzeni turystycznej. Powstała ona wraz z rosnącym na świecie zainteresowaniem epoką industrialną jako ważnym okresem w rozwoju cywilizacji i w konsekwencji poja-

wieniem się ruchu turystycznego. Tym samym jakoby „przebudzono drzemiący” potencjał turystyczny w mieście, który należało odpowiednio przystosować, głównie dla turystyki poznawczej, m.in. poprzez adaptację obiektów pofabrycznych na cele zaspokajające potrzeby współczesnego turysty. Procesowi temu towarzyszyły także znacznie szerzej rozumiane przekształcenia o charakterze ekonomicznym i społecznym, których wyrazem jest współczesny krajobraz miejski, typowy dla metropolii.

Rewitalizacja terenów poprzemysłowych, modernizacja centrum miejskiego i inne działania z nimi związane (promocja nowej marki, realizacja projektów flagowych oraz goszczenie wielkich imprez) były dla Manchesteru być może jedyną szansą na zbudowanie turystycznej marki miasta. Źródłem renty wizerunkowej⁴ była w tym przypadku konsekwentnie prowadzona przez władze miasta polityka miejska i powiązana z nią działalność marketingowa i jest to tzw. renta wizerunkowa kreowana⁵. W przypadku Lyonu mamy natomiast do czynienia z tzw. rentą wizerunkową dziedziczną⁶. Zgodnie z twierdzeniem KACZMARKA (2010), który uważa, że negatywny wizerunek jest progami rozwojowym miasta (konsepca kształtowania układów osadniczych i teoria progów rozwojowych Bolesława Malisza), można uznać, że władze Manchesteru poprzez realizację procesów rewitalizacji terenów poprzemysłowych poniosły niezbędne nakłady na pokonanie tego proggu, co wpłynęło pozytywnie na rozwój społeczno-gospodarczy miasta. Jednocześnie można sądzić, że rozwój ten przyczynił się do poprawy tzw. miękkich czynników lokalizacyjnych przyciągających do miasta nowe inwestycje. Na czynniki te składa się m.in. jakość środowiska miejskiego, jakość życia w mieście oraz interesująca oferta kulturalna i turystyczna. Wszystkie wymienione działania decydują o zwiększeniu atrakcyjności turystycznej miasta i przekształceniu miejskiej przestrzeni turystycznej. Rewitalizacja jest czynnikiem kreującym miejską przestrzeń turystyczną w Manchesterze, natomiast w Lyonie proces ten modyfikuje istniejącą współcześnie przestrzeń poprzez rozszerzenie miejskiej oferty turystycznej o nowe instytucje i urzędnia stymulujące podobne do już obecnych lub nowatorskie zachowania (np. marina) turystów i odwiedzających.

Przedstawiony problem badawczy jest niezwykle frapujący nie tylko w kontekście zachodnioeuropejskim, lecz także ze względu na ogromną skalę degradacji polskich miast (ZIOBROWSKI, JERCZEWSKI 2009) oraz coraz intensywniejsze procesy rewitalizacji wewnątrzmijskich (ang. *inner city*) terenów poprzemysłowych. Bardzo często sąsiadują one z historycznym centrum miasta, czyli tradycyjną przestrzenią turystyczną. Z tej przyczyny zależności, jakie zachodzą między procesami rewitalizacji i rozwojem oraz przekształcaniem miejskiej przestrzeni turystycznej, wy-

magają kolejnych studiów o charakterze empirycznym. Opracowanie to można natomiast uznać za przyczynkowe do dalszej dyskusji i traktować jako próbę poszerzenia współczesnych studiów nad przestrzenią turystyczną o nurt badań nad jej przekształcaniami w aspekcie rewitalizacji terenów przemysłowych.

PRZYPISY

¹ Publikacja współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego i Budżetu Państwa w ramach Podziałania 8.2.1. Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, w związku z realizacją Projektu „Doktoranci – Regionalna Inwestycja w Młodych naukowców – Akronim D-RIM”.

² „Dewaloryzacja” – obniżenie się wartości czegoś (*Słownik języka polskiego*, pod red. M. Szymczak, t. 1, PWN, Warszawa 1978).

³ Patrz przypis 2.

⁴ Renta wizerunkowa – wartość ekonomiczna wizerunku miasta, rozumiana przez korzyści, jakie otrzymuje miasto ze względu na posiadane bądź kreowane pozytywne o nim wyobrażenia. Powinna ona stanowić źródło dodatkowych dochodów mieszkańców miasta i inwestorów z racji użytkowania obszaru pozytywnie postrzeganych (KACZMAREK 2010, s. 36).

⁵ Renta wizerunkowa kreowana – konsekwentnie prowadzona przez władze miejskie działalność marketingowa zmierzająca do powstania pozytywnego wizerunku miasta (*ibidem*).

⁶ Renta wizerunkowa dziedziczona – dodatkowa wartość dobra miejskiego, jaką osiąga się z racji historycznie ukształtowanego pozytywnego wizerunku miasta (*ibidem*).

BIBLIOGRAFIA

- BIANCHINI F., DAWSON N., EVANS P., 1992, *Flagship Projects in Urban Regeneration*, [w:] P. Healy, S. Davoudi, M. O'Toole, S. Tavsanoglu, D. Usher (red.), *Rebuilding the City: Property-led Urban Regeneration*, E. & F. N. Spon, London.
- BRADBURY N., 1993, *The Role of Tourism in Urban Regeneration: Castlefield, Manchester U.K., Materiały pokonferencyjne, I.N.T.A Conference*, Fort Lauderdale, USA.
- COUDROY DE LILLE L., 2003, *Lyon Confluence – metropolitalny projekt w widłach Rodanu i Saony w Lyonie*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, XVI Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 267–275.
- DEWAILLY J. M., 1996, *L'espacetouristique: du réel au virtuel*, 28^e Congrès de la Géographie, La Haye (Pay-Bas).
- DOMAŃSKI B., 2000, *Restrukturyzacja terenów przemysłowych w miastach*, [w:] Z. Ziobrowski, D. Ptaszycka-Jackowska, A. Rębowska, A. Geissler (red.), *Odnowa miast. Rewitalizacja, rehabilitacja, restrukturyzacja*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- GASIDŁO K., 1998, *Problemy przekształceń terenów przemysłowych*, Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- GIBSON CH., 1997, *The Role of Tourism in Restructuring Region and the Creation of a New Image of the City in Manchester*, [w:] S. Liszewski, C. Young (red.), *A Comparative Study of Łódź and Manchester. Geographies of European Cities in Transition*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 263–277.
- IMRIE R., THOMAS T., 1993, *British Urban Policy and the Urban Development Corporations*, Paul Chapman Publishing, London.
- KACZMAREK J., 2010, *Zarządzanie wizerunkiem miasta – uwagi heurystyczne*, [w:] J. Słodczyk, E. Szafranek (red.), *Studia Miejskie 1. Koncepcje i instrumenty zarządzania procesami rozwoju i rewitalizacji miast*, Wyd. Uniwersytet Opolski, Opole, s. 29–38.
- KACZMAREK S., LISZEWSKI S., 1997, *The Role of Tourism in the Restructuring of the Łódź region and in Creating a New Image of the City*, [w:] S. Liszewski, C. Young (red.), *A Comparative Study of Łódź and Manchester. Geographies of European Cities in Transition*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 249–261.
- KACZMAREK S., 1997, *Kreowanie wizerunku miasta przemysłowego na przykładzie Glasgow i Łodzi*, [w:] T. Domański (red.), *Marketing terytorialny. Strategiczne wyzwania dla miast i regionów*, Wyd. Centrum Badań i Studiów Francuskich UŁ, Łódź, s. 167–174.
- KACZMAREK S., 2001, *Rewitalizacja obszarów przemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miast*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- KACZMAREK J., STASIAK A., WŁODARCZYK B., 2005, *Produkt turystyczny*, Wyd. PWE, Warszawa.
- KIDD A., 1993, *Manchester*, Ryburn Publishing, Keele University Press, Manchester.
- KOWALCZYK-ANIOL J., 2006, *Rozwój przestrzeni urlopowo-wakacyjnej łódzkich rodzin na przykładzie studentów Uniwersytetu Łódzkiego i ich rodzin*, ŁTN, Łódź.
- LATOSIŃSKA J., 2006, *Przestrzeń turystyczna – jedno pojęcie dwa znaczenia. Rozważania na temat indywidualnej przestrzeni turystycznej*, *Turyzm*, 16/2, s. 93–98.
- LISOWSKI A., 2003, *Koncepcje przestrzeni w geografii człowieka*, Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa.
- LISZEWSKI S., 1995, *Przestrzeń turystyczna*, *Turyzm*, 5/2, s. 87–103.
- LISZEWSKI S., 1999, *Przestrzeń turystyczna miasta (przykład Łodzi)*, *Turyzm*, 9/1, s. 51–72.
- LISZEWSKI S., 2005, *Przestrzeń turystyczna w ujęciu podmiotowym. Przyczynek do dyskusji o przestrzeni w geografii*, [w:] *Podstawowe idee i koncepcje w geografii*, t. 1 – *Geografia jako nauka o przestrzeni, środowisku i krajobrazie*, ŁTN, Łódź, s. 50–60.
- LISZEWSKI S., 2006a, *Nowe przestrzenie turystyczne i rekreacyjne w Polsce i ich rola w rozwoju kraju i regionu*, [w:] G. Gołębski (red.), *Turystyka w ujęciu podmiotowym i przestrzennym. Człowiek – Przestrzeń – Przedsiębiorstwo*, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2006, s. 113–125.
- LISZEWSKI S., 2006b, *Przestrzenie turystyki i transformacja we współczesnym świecie*, *Turyzm*, 16/2, s. 7–19.
- LISZEWSKI S., 2009a, *Przestrzeń turystyczna Polski. Koncepcja regionalizacji turystycznej*, [w:] I. Jażewicz (red.), *Współczesne problemy przemian strukturalnych przestrzeni geograficznej*, Wyd. Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk, s. 59–69.
- LISZEWSKI S., 2009b, *Przestrzeń turystyczna parków narodowych w Polsce*, [w:] B. Domański, W. Kurek (red.), *Gospodarka i Przestrzeń*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków, s. 187–201.
- LISZEWSKI S., 2009c, *Przestrzenie turystyki i osadnictwo turystyczne*, [w:] G. Gołębski (red.), *Kompendium wiedzy o turystyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, s. 95–128.
- LISZEWSKI S., 2009d, *Miejska przestrzeń eksploracji turystycznej. Przykład Łodzi (Urban 'Tourism Exploration Space': The Example of Łódź)*, *Turyzm*, 19/1–2, s. 59–65 (57–62).
- LISZEWSKI S., BACHVAROV M., 1998, *Istota i właściwości przestrzeni rekreacyjno-turystycznej*, *Turyzm*, 8/1, s. 39–67.
- LISZEWSKI S., YOUNG C. (red.), 1997, *A Comparative Study of Łódź and Manchester. Geographies of European Cities in Transition*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

- LORENS P., 2005, *Wstępna typologia obszarów zdegradowanych o funkcjach i potencjale metropolitalnym*, [w:] T. Parteka (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, KPZK PAN, Warszawa, s. 57-74.
- LORENS P., 2007, *Rewitalizacja miast w Polsce: pierwsze doświadczenia*, Wyd. Urbanista, Warszawa.
- LORENS P., 2010, *Rewitalizacja miast. Planowanie i realizacja*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- LORENS P., MARTYNIUK-PĘCZAK J., (red.), 2009, *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, ser. „Miasto. Metropolia. Region”, Wyd. Urbanista, Gdańsk.
- LOZATO-GIOTART J. P., 2003, *Géographie du tourisme, De l'espace consommé à l'espace maîtrisé*, Pearson Education.
- MARKOWSKI T., STAWASZ D. (red.), 2007, *Rewitalizacja a rozwój funkcji metropolitalnych miasta Łodzi*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- MEYER B., 2004, *Turystyka jako ekonomiczny czynnik kształtowania przestrzeni*, Uniwersytet Szczeciński, Rozprawy i Studia (DCXIX) 545, Szczecin.
- MIOSSECJ. M., 1976, *Elements pour uneteorie de l'espacetouristique*, Centre des Hautes Etudes Touristiques, serie C, 36, Aix-en-Provence.
- MIRONOWICZ I., OSSOWICZ T., 2005, *Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych*, [w:] T. Parteka (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, KPZK PAN, Warszawa, s. 36-56.
- OPPERMANN M., 1993, *Tourism space in developing countries*, *Annals of Tourism Research*, 20(3), s. 535-556.
- PECK J., WARD K. (red.), 2002, *City of Revolution. Restructuring Manchester*, Manchester University Press, Manchester.
- PRZYBYSZEWSKA-GUDELIS R., 1997, *Problemy rewitalizacji miast przez turystykę*, [w:] *Kulturowe aspekty turystyki i gospodarki turystycznej*, Polskie Stowarzyszenie Turystyki, Warszawa, s. 17-26.
- STALSKI M., 1984, *Użytkowanie ziemi w turystyce*, *Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej*, 2, s. 139-148.
- STRASZEWICZ L., 1987, *Lyon – przemiany wielkiej metropolii regionalnej Europy Zachodniej*, *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica*, 8, s. 131-163.
- TÖLLE A., 2006, *Kształt i funkcje nowych kwartałów śródmiejskich na obszarach nadwodnych. Francusko-niemiecko-polskie porównanie*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 193-200.
- VIRÁNYI Z. G., 2010, *Urban Renewal in Lyon Confluence. How to transform an unused industrial area into the new eco-quarer?*, VIA University College, Horsens, Danmark.
- WARSZYŃSKA J., JACKOWSKI A., 1978, *Podstawy geografii turystyki*, PWN, Warszawa.
- WŁODARCZYK B., 2006a, *Cycle of Development of the tourism space*, [w:] *Tourism and regional development*, Smolensk, s. 225-234.
- WŁODARCZYK B., 2006b, *Przestrzeń turystyczna – cykliczność, „aktorzy”, determinanty rozwoju*, *Turyzm*, 16/2, s. 41-64.
- WŁODARCZYK B., 2007, *Przestrzeń turystyczna – pojęcie, wymiary, cechy*, *Turyzm*, 17/1-2, s. 145-158.
- WŁODARCZYK B., 2009, *Przestrzeń turystyczna – istota, koncepcje, determinanty rozwoju*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- ZIOBROWSKI Z. i in., 2000, *Rewitalizacja. Rehabilitacja. Restrukturyzacja. Odnowa miasta*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Kraków.
- ZIOBROWSKI Z., JERCZEWSKI W., 2009, *Rewitalizacja miast polskich – diagnoza*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków.

