Rzeka w mieście – atrakcja przyrodnicza czy kulturowa?

Tomasz Grzyb
t.grzyb@student.uw.edu.pl
Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych
Katedra Geografii Turystyki i Rekreacji

Abstrakt:
Rzeki, będące dawniej jednym z najważniejszych czynników miastotwórczych, współcześnie odgrywają coraz większą rolę jako istotny impuls wzmacniający atrakcyjność turystyczną miasta. Jednocześnie w ostatnich latach w Polsce zyskuje popularność trend ponownego „odwracania się" miast ku terenom nadrzecznym. Proces ten przejawia się m.in. poprzez odnowę powiązań przestrzennych i funkcjonalnych. Poprawa dostępności terenów nadrzecznych, rewitalizacja zdegradowanych i kreowanie nowych przestrzeni publicznych, oprócz stymulowania zachowań rekreacyjnych mieszkańców, może mieć jednocześnie za cel stworzenie nowej (spójnej z *genius loci* otaczającej tkanki miejskiej lub tematyzowanej) atrakcji turystycznej. O atrakcyjności przyrody terenów nadrzecznych może z kolei przesądzać stopień jej naturalności; o ile wiele polskich rzek zostało w różnym stopniu uregulowanych, to kanalizacji poddano jedynie nieliczne odcinki.
Przedmiotem badania były wybrane wymiary atrakcyjności terenów nadrzecznych w miastach w kontekście turystyki. Przytoczone zostały przykłady z trzech istotnych ośrodków turystyki miejskiej o zróżnicowanym charakterze terenów nadrzecznych – Warszawy, Wrocławia i Bydgoszczy. Analizie poddano m.in. miejsce przyrodniczych i kulturowych walorów rzek w ofercie turystycznej miast oraz ich obecność jako składowych wizerunku miasta.
Słowa kluczowe: rzeka, turystyka miejska, waterfront, atrakcja turystyczna

Wprowadzenie

Chociaż od wieków ośrodki miejskie stanowiły najważniejszy cel podróży, dopiero w ostatnich dziesięcioleciach, wraz z postępem deindustrializacji, a w konsekwencji poprawą ogólnej jakości życia, miasta zaczęły przyciągać turystów na masową skalę [Urry 2007]. W ślad za tymi przemianami jako subdyscyplina badawcza wykształciła się turystyka miejska [Law 1993; Kowalczyk 2005; Sharpley, Roberts 2008; Ashworth, Page 2011]. W zależności od rodzaju aktywności podejmowanych przez odwiedzającego oraz jego nastawienia emocjonalnego w stosunku do miasta, w literaturze można napotkać dwa terminy: „turystyka w mieście" oraz „turystyka miejska", zawierające się w szerszym pojęciu „turystyki na obszarach miejskich" [Kowalczyk 2001, 2005; Madurowicz 2008]. Turystyka w mieście jest postrzegana jako jedna z wielu funkcji gospodarczo-społecznych danego ośrodka i odnosi się do wszystkich form turystyki wynikających z istniejących w danym mieście walorów i zagospodarowania turystycznego (m.in. turystyka wypoczynkowa, handlowa, kulturalno-rozrywkowa, religijna, kongresowa etc.) [Ashworth 1989]. Turystyka miejska *sensu stricto* dotyczy z kolei poznawania miasta w sposób całościowy, jako niepodzielny element krajobrazu; bardzo często turysta odkrywa miasto w sposób emocjonalny, tuanowsko „oswajając"

przestrzeń, poruszając się w warstwie symboli i ukrytych wymiarów oraz poszukując *genius loci* miasta [Tuan 1987, Kowalczyk 2005].

Niezależnie od zaprezentowanych powyżej podejść, położenie ośrodka miejskiego u brzegu rzeki, jeziora, czy morza pozytywnie wpływa na jego atrakcyjność w oczach potencjalnych odwiedzających [Preisler 2012]. Należy jednak podkreślić, że zdaniem wielu badaczy współczesna turystyka (w tym turystyka miejska) w niewielkim stopniu wiąże się z zasobami i walorami przyrodniczymi miasta, a o atrakcyjności turystycznej danego ośrodka, w tym terenów zieleni i wód, decydują przede wszystkim walory antropogeniczne [Ashworth 1989]. Reprezentanci pierwszego z przywołanych nurtów potraktują spacer odnowioną promenadą z widokiem na starówkę, kawę w nadrzecznej knajpce, zrobienie *selfie* czy rejs tramwajem wodnym jako kolejny element do „odhaczenia" na swojej checkliście; „turyści miejscy" z kolei, podziwiając panoramę waterfrontu lub klucząc uliczkami nadrzecznych kwartałów, mogą dostrzec naznaczenie odwiedzanych miejsc duchem czasu, analizować charakter przemian tkanki miejskiej czy doszukiwać się (nie)spójności i (nie)ciągłości między miejscami historycznymi i kreowanymi współcześnie [Pancewicz 2004, Madurowicz 2008].

Skuteczna działalność promocyjna miasta, realizowana w ramach polityki turystycznej danego ośrodka, powinna przyciągać uwagę zarówno „turystów w mieście", jak i „turystów miejskich". A. Kowalczyk [2003] za jeden z kluczowych elementów miejskiej polityki turystycznej uznaje możliwość kreowania i modyfikowania wizerunku – ukształtowanego zbiorowo, umotywowanego kulturowo, nierzadko przesiąkniętego stereotypami zestawu informacji i sposobów percepcji danego miasta. Działania promocyjne miasta kierowane są zarówno do wewnątrz (mieszkańcy, odwiedzający znajdujący się w konkretnym momencie w danym mieście), jak i na zewnątrz (potencjalni inwestorzy, turyści) [Florek 2007]; obu zwrotom wektorów promocji powinny odpowiadać oddzielne, dopasowane do założeń polityki turystycznej, instrumenty i narzędzia. Trwająca od pierwszych miesięcy 2020 pandemia koronawirusa oraz związane z nią ograniczenia przemieszczania i gromadzenia się ludzi spowodowały, że dalece bardziej niż dotychczas istotne stały się internetowe instrumenty promocji turystycznej. Portal turystyczny miasta, mimo stale rosnącej roli serwisów społecznościowych (przede wszystkim Facebooka i Instagrama), nadal postrzegany jest jako standardowe narzędzie internetowego segmentu promocji turystycznej [Maciejowski 2003, Łopacińska 2014]; artykuł Wikipedii i portal miasta są zazwyczaj jednymi z pierwszych wyników wyszukiwania przeglądarki, a więc

prawdopodobnie pierwszymi źródłami, z jakich może skorzystać potencjalny odwiedzający. Wraz z rozwojem mediów społecznościowych urzędnicy odpowiadający za promocję miasta zakładali konta w różnych serwisach, starając się z jednej strony integrować mieszkańców i pobudzać ich tożsamość lokalną, z drugiej zaś budować zewnętrzny wizerunek swoich miast. Za wykorzystaniem tej formy komunikacji przemawiają m.in. niemal powszechność, szybkość reakcji i informacji zwrotnej, płynność treści, niska kosztochłonność oraz możliwość adresowania docelowej grupy odbiorców. Wykorzystanie Facebooka czy Instagrama pozwoliło także na przejście od klasycznej reakcji do aktywnego uczestnictwa użytkowników w promocji danego miasta (m.in. poprzez wykorzystanie wybranych zdjęć mieszkańców i turystów i udostępnienie ich na „miejskim" profilu).

Podstawowym problemem poruszonym w artykule jest wpływ walorów rzek i terenów nadrzecznych na kształt bazującej na nich internetowej promocji turystycznej miast. Poszukiwano odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

- Jakie znaczenie mają przyrodnicze i kulturowe walory rzek w internetowej promocji turystycznej miasta?
- Jaki wizerunek miejskich rzek kreowany jest w mediach społecznościowych skierowanych do potencjalnych turystów?

Zestawiono ze sobą dane pochodzące z dwóch źródeł – miejskich portali turystycznych oraz serwisu Instagram. O ile każde z tych narzędzi jest dość często wykorzystywane w badaniach z zakresu turystyki miejskiej, to prace o charakterze porównawczym, pozwalające na ocenę spójności prowadzonej promocji turystycznej, są stosunkowo rzadkie. Uzyskane wyniki, mimo eksploracyjnego charakteru badań, mogą zatem mieć wpływ na uporządkowanie, ukierunkowanie i skoordynowanie strategii kreowania wizerunku i promocji miast w Internecie.

W pierwszej części artykułu przedstawiono wybrane ujęcia teoretyczne odnoszące się do kształtowania rzek i terenów nadrzecznych jako atrakcyjnych przestrzeni publicznych, zarówno przyciągających mieszkańców, jak i stanowiących silny składnik atrakcyjności turystycznej miast. Następnie przybliżono założenia przeprowadzonych badań. W kolejnych trzech częściach opisano znaczenie walorów rzek i ich najbliższego otoczenia w ofercie turystycznej Warszawy, Wrocławia i Bydgoszczy, a następnie dla każdego z tych miast poddano analizie ich wizerunek wykreowany w mediach społecznościowych. W zakończeniu, bazując na uzyskanych wynikach, odniesiono

się do postawionych pytań badawczych w świetle przedstawionych wcześniej koncepcji.

Dobór miast wynikał z kilku czynników. Po pierwsze, są one regularnie zaliczane do pierwszej dziesiątki najchętniej odwiedzanych przez turystów miast polskich, a znaczny odsetek odwiedzających te ośrodki stanowią turyści zagraniczni [www.polskatimes.pl, 11.08.2020]. Co więcej, różnią się między sobą pod względem historycznego znaczenia rzeki (zarówno w kontekście kompozycji urbanistycznej miasta, jak i pełnionych funkcji gospodarczych), a także – co po części wynika z historycznej przynależności państwowej oraz przeszłości gospodarczej miast – stopniem naturalności i rodzajem zagospodarowania terenów nadrzecznych.

Współczesne przemiany funkcjonalne terenów nadrzecznych – ujęcie teoretyczne

Rzeki od zarania dziejów stanowiły jeden z najważniejszych czynników sprzyjających zakładaniu miast. W starożytności stały się symbolem życia i nieśmiertelności – dostęp do wody pitnej, możliwość nawodnienia gruntów uprawnych i użyźnienia ich nanosami rzecznymi sprawiły, że egzystencja społeczeństw miast egipskich czy mezopotamskich była całkowicie uzależniona od rzek. W średniowieczu równie istotna stała się funkcja obronna (naturalna bariera przed najeźdźcami), zaś w późnych wiekach średnich i czasach nowożytnych rozwinęła się ich funkcja handlowa i transportowa, przynosząc bogactwo i prestiż położonym nad rzekami miastom [Pancewicz 2004]. Rewolucja industrialna, a w konsekwencji rozwój nowych środków transportu (m.in. kolejowego) wpłynęły na stopniową marginalizację funkcji komunikacyjnej rzek. Nowe rozwiązania transportowe w połączeniu z intensywnym wykorzystaniem terenów nadrzecznych (lokowanie fabryk i dzielnic robotniczych, budowa portów śródlądowych, regulacja i kanalizacja koryt) skutkowały ich zaniedbaniem i degradacją; spadek atrakcyjności rzeki, a w efekcie jej znaczenia w życiu miasta spowodował „odwracanie się" miasta od tego, co było w wielu przypadkach podstawowym czynnikiem jego powstania [Szwed 2012, Gzell 2015].

W II połowie XX wieku, wraz z deindustrializacją miast zachodnich, zaczęto na nowo odkrywać wartość terenów nadrzecznych. Przez lata intensywnie wykorzystywane, a w konsekwencji przemian gospodarczych zaniedbane i częściowo opuszczone dzielnice portowo-przemysłowe i nabrzeża okazały się cenne z uwagi na ich położenie w niewielkiej odległości od centrów miast oraz istniejące zagospodarowanie

(m.in. budynki, uzbrojenie terenu) [Warren, Taylor 2003]. Rewitalizacja przestrzeni nadrzecznych stała się więc jednym z największych wyzwań polityki przestrzennej miast poprzemysłowych [Duda-Gromada 2018]. Nowe formy zagospodarowania wprowadzane na nadwodnych terenach poprzemysłowych są odpowiedzią na współczesne wyzwania społeczne i kulturowe stojące przed miastami; obok funkcji handlowo-usługowej i szeroko rozumianej kulturalno-rozrywkowej, kluczową funkcją nadawaną rewitalizowanym przestrzeniom nadrzecznym jest funkcja rekreacyjna [Clark 2003, Kowalczyk 2012, Szafranek 2014]. Oprócz wprowadzania nowych funkcji do budynków pofabrycznych lub portowych, szczególne znaczenie ma projektowanie nowych lub odnowa zdegradowanych otwartych przestrzeni publicznych. Bulwary, mariny i dawne pirsy, poddane estetyzacji oraz wzbogacone o elementy zagospodarowania (m.in. mała gastronomia, meble miejskie, mini-plaże, niewielkie obiekty sportowe), w połączeniu z „miękkimi działaniami" (promocja wypoczynku nad wodą, organizowanie wydarzeń kulturalnych i sportowych, kampanie społeczne) stają się zarówno popularnym miejscem codziennego i weekendowego odpoczynku mieszkańców miasta, jak i jedną z jego atrakcji turystycznych. Dodatkowym czynnikiem, podnoszącym jakość terenów nadrzecznych i zarazem zwiększającym bezpieczeństwo powodziowe, są działania mające na celu przynajmniej częściowe przywrócenie naturalnego charakteru rzekom (tzw. renaturyzacja); z uwagi na wysokie koszty projekty renaturyzacyjne są podejmowane głównie w krajach Europy Zachodniej.

Problematyka „przywracania rzeki miastu" przewija się w wielu koncepcjach teoretycznych opisujących postindustrialne przemiany funkcjonalne przestrzeni miejskiej. W kontekście atrakcyjności turystycznej walorów rzek i przestrzeni nadrzecznej szczególne znaczenie można przypisać trzem: koncepcji waterfrontu, miejsca handlowo-rozrywkowego oraz idei miasta jako maszyny rozrywki.

Powszechnie mianem waterfrontu określa się obszar między rzeką a stałym lądem, którego zasięg przestrzenny wyznacza widoczność z poziomu lustra wody rzeki, jeziora lub morza [Zegar 2015]. Geografowie i urbaniści uściślają tę definicję, zwracając uwagę na poddanie tych obszarów działaniom rewitalizacyjnych, w wyniku których nastąpiło wprowadzenie nowych, innych od pierwotnych, funkcji [Kowalczyk 2012]. Waterfronty, nazywane też przez A. Tölle [2010] miejskimi obszarami nawodnymi, powinny płynnie łączyć się z sąsiadującymi częściami miasta, a nowe funkcje, obok stymulowania rozwoju gospodarczego i podnoszenia jakości życia w mieście,

nawiązywać do tradycji danego ośrodka i wpływać na tożsamość przestrzenną jego mieszkańców [Bruttomesso 2001]. Znaczenie waterfrontów jako istotnego elementu miejskiego produktu turystycznego podkreślała już M. Jansen-Verbeke w swoim modelu turystyki miejskiej [1986], zaliczając je do grupy podstawowych czynników determinujących atrakcyjność turystyczną miasta. Za najważniejsze cechy waterfrontu świadczące o jego atrakcyjności z punktu widzenia turystyki uznaje się m.in. dostępność (zwłaszcza pieszą), wielofunkcyjne zagospodarowanie rekreacyjne czy jakość wody akwenu, do którego przylega [Jansen-Verbeke, Lievois 1999]. Trzeba jednak zauważyć, że funkcja turystyczna waterfrontów jest niejako „efektem ubocznym" procesów rewitalizacyjnych nabrzeży, a jej znaczenie wzrasta z upływem czasu [Warren, Taylor 2003]. Do grupy najważniejszych realizacji koncepcji waterfrontu zalicza się m.in. Inner Harbour w Baltimore, The Quays (Manchester), Darling Harbour w Sydney, nabrzeże rzeki Nervion w Bilbao, londyńskie Docklands, Fjordbyen w Oslo, Koulun w Hongkongu czy projekty w Dubaju i Abu Zabi [Kowalczyk 2012, Zegar 2015]

Wiele punktów wspólnych z koncepcją waterfrontu ma koncepcja miejsca handlowo-rozrywkowego (ang. *festiwal market place*). W literaturze można odnaleźć sugestie, że obie koncepcje, a zwłaszcza wczesne realizacje (m.in. Boston, San Francisco, Baltimore), mają wspólne korzenie [Shaw 2001]. Idea miejsca handlowo-rozrywkowego powstała w środowisku planistów amerykańskich w latach 70. i 80. XX wieku jako narzędzie odgórnej odnowy miasta; rozpoczęto wyburzanie starych, zdegradowanych i zdekapitalizowanych kwartałów dzielnic śródmiejskich, wprowadzając na ich miejsce budynki i przestrzenie użyteczności publicznej [Law 1992; Kowalczyk, Derek 2010]. Podstawowym założeniem koncepcji *festiwal market place* jest wyjście nadanych w ramach rewitalizacji funkcji poza budynki, na przylegające do nich tereny, co ma upodabniać je do wzorców starożytnych agory/forum i średniowiecznego rynku miejskiego [Kowalczyk, Derek 2010]. Do udanych rewitalizacji obszarów nawodnych wykorzystujących koncepcję miejsca handlowo-rozrywkowego zalicza się m.in. Miami (Bayside Market), Nowy Jork (South Street), Nowy Orlean (Riverwalk) czy San Francisco (Pier 39); poza Stanami Zjednoczonymi elementy *festival market place* wykorzystano m.in. w watefrontach londyńskiego Docklands czy Koulun w Hongkongu [Kowalczyk 2012].

Miejskie obszary nawodne stanowią także znakomitą przestrzeń do implementacji koncepcji miasta jako maszyny rozrywki. Zdaniem T. Clarka [2003],

w miastach postindustrialnych ma miejsce wielowymiarowa zmiana społeczna, polegająca na negacji i stopniowym zaniku klasowości społeczeństwa miejskiego, za czym powinna postępować zmiana polityki miejskiej. W mieście przemysłowym istotne było zaspokajanie podstawowych potrzeb jego mieszkańców, a rekreacja miała charakter marginalny i była podporządkowana temu celowi [Bartkowski 2016]. Za zmianą społeczną następuje wzrost znaczenia rozrywki w życiu miasta; tytułowa maszyna ma charakter systemowy i powszechny, przekładając się poprzez nową politykę miejską i oddolne ruchy społeczne na wzrost jakości życia mieszkańców. W tym ujęciu za podstawowe impulsy rozwojowe miast Clark [2003] uznaje tzw. „udogodnienia" (*amenities*), miejskie atrakcje przyciągające określone grupy przybyszów (w tym przedstawicieli tzw. klasy kreatywnej) [Florida 2010]. „Udogodnieniami" są zarówno specyficzne obiekty będące wytworem danej społeczności, jak i naturalne cechy ekosystemu miejskiego; jako jeden z najważniejszych czynników wymieniany jest dostęp do rzeki lub akwenu [Bartkowski 2016]. Im silniejsza jest kulturowa „dźwignia" rozwoju gospodarczego (liczba i różnorodność udogodnień zlokalizowanych w danym mieście), tym atrakcyjniejsze ono jest w oczach potencjalnych nowych mieszkańców i odwiedzających; „przyciąganie" turystów staje się zaś jednym z celów polityki miejskiej [Swianiewicz 2005]. Jednym z przejawów *entertainment machine* na obszarach nadrzecznych są plaże miejskie. Po pierwsze, spełniają one kryteria stawiane przez R. Floridę [2010] atrakcjom przyciągającym klasę kreatywną do miast (kreowanie stylu życia, moda, rozrywka na świeżym powietrzu, alternatywne miejsce pracy). Co więcej, stanowią one komplementarną odpowiedź na trwające zmiany modelu aktywności turystycznej; naturalne walory plaż miejskich odpowiadają potrzebom tzw. turysty 3S (*sun, sand, sea*), zaś w połączeniu z ofertą rekreacyjną, gastronomiczną oraz kulturalno-rozrywkową miejskich waterfrontów wychodzą naprzeciw oczekiwaniom tzw. turystów 3E (*entertainment, excitement, education*).

Źródła i metody

Przeprowadzone badanie miało charakter dwuetapowy. Biorąc pod uwagę znaczną popularność wybranych miast wśród turystów zagranicznych, na wstępie posłużono się anglojęzycznymi wersjami portali turystycznych wybranych miast

(*Warsaw – official tourist website*[1], *Visit Bydgoszcz*[2], *Visit Wroclaw*[3]), w znacznej mierze odpowiadającymi strukturą i zakresem prezentowanych treści ich polskojęzycznym odpowiednikom. Przeanalizowane zostały zamieszczone w serwisach opisy atrakcji turystycznych, charakterystyki szlaków i tras wycieczkowych oraz informacje o wydarzeniach i imprezach. Na podstawie tych treści określono znaczenie rzek i terenów nadrzecznych w ofercie turystycznej miast, zwracając uwagę na rozłożenie akcentów pomiędzy cztery istotne wymiary atrakcyjności miejskiej rzeki:

- Wymiar przyrodniczy (fauna i flora doliny rzecznej, tereny nadrzeczne jako płuca miasta, odskocznia od zgiełku codzienności);
- Wymiar społeczny (rzeka i tereny nadrzeczne jako przestrzeń spędzania wolnego czasu, aktywnej i biernej rekreacji, rozrywki, socjalizacji…)
- Wymiar techniczny (atrakcyjne, niekiedy zabytkowe obiekty antropogeniczne, m.in. urządzenia i konstrukcje hydrotechniczne, studnie i ujęcia wody, mosty i kładki);
- Wymiar krajobrazowy (dolina rzeczna jako składowa panoramy miasta lub jego części, w tym historycznych lub nowoczesnych (m.in. tło dla tzw. skyline)).

W drugim etapie zidentyfikowano i opisano wizerunek rzeki oraz terenów nadrzecznych w wybranych miastach. W serwisie Instagram odnaleziono konta prowadzone przez jednostki urzędów miast, następnie dla Warszawy, Bydgoszczy i Wrocławia wybrano jedno z nich, w największym stopniu odpowiadające za zewnętrzną promocję miasta (odpowiednio @go2warsaw[4], @visitbydgoszcz[5], @visitwro[6]). Wykorzystując narzędzia oferowane przez aplikację 4K Stogram, pobrano wszystkie posty (zdjęcia, filmy) zamieszczone na tych kontach przed 31 lipca 2020. Następnie przeanalizowano ich treść, dzieląc je wstępnie na dwie główne grupy z uwagi na skalę przestrzenną ujęcia: (1) panoramy miejskie; (2) zdjęcia/filmy przedstawiające konkretne obiekty, miejsca lub fragmenty tkanki urbanistycznej miasta. Na kolejnym poziomie panoramy podzielono na trzy podgrupy: zabytkowe (przedstawiające zabytkową część miasta), skyline (przedstawiające współczesną zabudowę wysokościową) oraz ogólne (całościowe przedstawienia miast, łączące

[1] https://warsawtour.pl/en/main-page/ [dostęp: 16.08.2020]
[2] https://visitbydgoszcz.pl/en/ [dostęp: 19.08.2020]
[3] https://visitwroclaw.eu/en [dostęp: 20.08.2020]
[4] https://www.instagram.com/go2warsaw/ [dostęp: 3.08.2020]
[5] https://www.instagram.com/visitbydgoszcz/ [dostęp: 4.08.2020]
[6] https://www.instagram.com/visitwro/ [dostęp: 9.08.2020]

w sobie obie opisane podgrupy); pozostałym treściom przypisano zaś obiekt, miejsce lub fragment miasta, które przedstawiają. Równolegle, na podstawie ogólnej znajomości topografii badanych miast, określono przynależność (lub nie) treści zdjęcia lub filmu do terenów nadrzecznych i każdemu z postów przyporządkowano wynikający z jego treści dominujący wymiar atrakcyjności miejskiej rzeki.

Dzielnica Wisła na fali

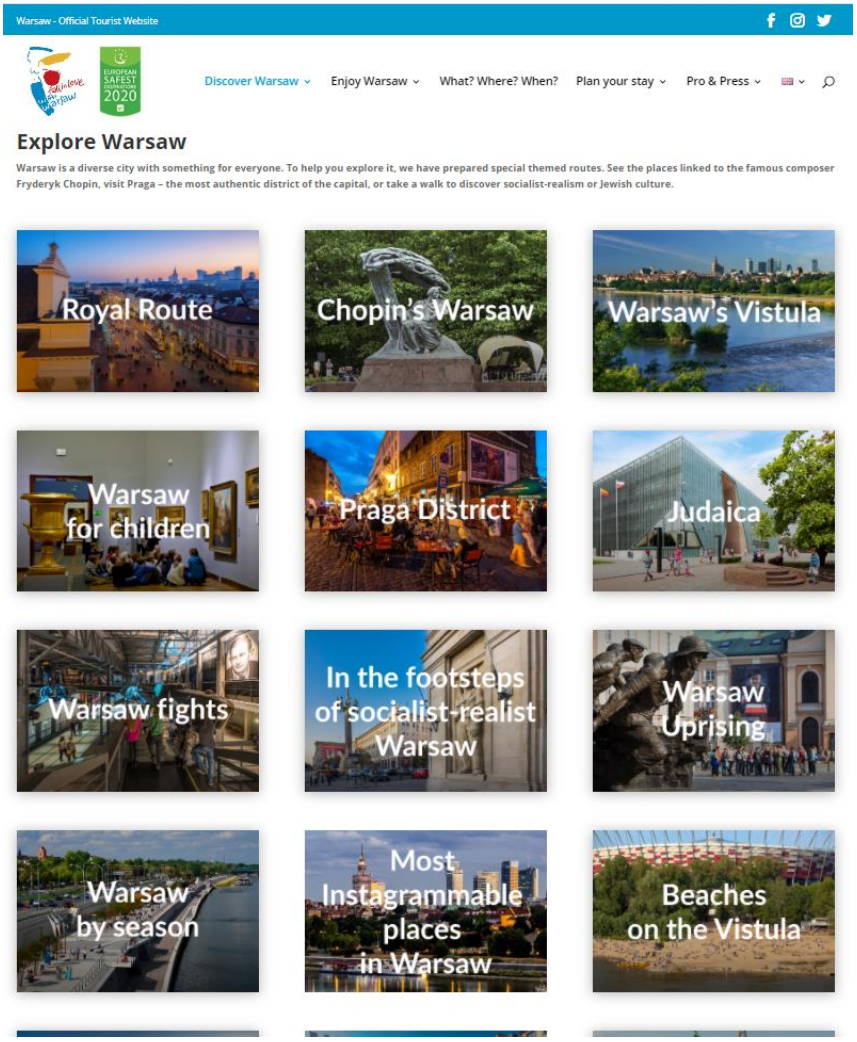
W obrębie obecnych granic administracyjnych Warszawy znajduje się 28-kilometrowy odcinek Wisły. Zaliczany do środkowego biegu rzeki, cechuje się spokojnym prowadzeniem wód, a ciągłe meandrowanie pozwoliło na ukształtowanie się piaszczystych plaż, łach oraz wysokich brzegów warszawskiej skarpy [Piskozub 1982, Andruszkiewicz 2007]. Sprzyjająca warunkom obronnym asymetryczność doliny rzecznej oraz pobliskie przewężenie koryta rzeki ułatwiające jej przekraczanie w celach handlowych były prawdopodobnie decydującymi czynnikami średniowiecznej lokacji miasta [Drozdowski, Zahorski 1972]. W kolejnych wiekach Warszawa rozwijała się zwrócona w kierunku rzeki, co zostało uwiecznione na licznych panoramach (m.in. osiemnastowiecznych dziełach Canaletta). Negatywne zmiany zostały zapoczątkowane w I połowie XIX wieku i związane były z rozwojem przemysłu w dzielnicach nadrzecznych (m.in. Praga, Powiśle); postępowało zanieczyszczenie rzeki, a zaniedbane nabrzeże robotniczego Powiśla, u podnóża ulokowanych na skarpie zabytkowych pałaców i kościołów Traktu Królewskiego, zaburzało dotychczas malowniczą panoramę miasta [Derek, Dudek-Mańkowska 2015]. Pierwsze udane próby rewitalizacji nadwiślańskich brzegów miały miejsce dopiero w dwudziestoleciu międzywojennym, a w latach 30. XX wieku Stefan Starzyński rozpoczął realizację długofalowego planu „Frontem do Wisły", wzmacniając wały przeciwpowodziowe i rozpoczynając budowę bulwarów na wysokości Starego Miasta. [Drozdowski, Zahorski 1972, Stefanowska 2012]. Jednocześnie dynamicznie rozwijała się rekreacja nad Wisłą, mająca swoje początki już w XIX-wiecznych klubach sportowych (m.in. wioślarskich). Trend ten miał swoją kontynuację także w latach powojennych – kursowały statki wycieczkowe, tysiące warszawiaków wypoczywało na plażach, a do lat 80. XX wieku na rzece organizowano liczne zawody sportowe (w tym o randze międzynarodowej) [Andruszkiewicz 2007]. Przedwojenne bulwary, mimo częściowej rekonstrukcji i renowacji, nie odzyskały wówczas swojego blasku [Skalimowski, Tucholski 2013]. Przemiany społeczno-polityczne lat dziewięćdziesiątych wprowadziły

nad Wisłę marazm; narastające od dziesięcioleci zaniedbania zostały przełamane dopiero w ostatniej dekadzie dzięki skutecznym interwencjom planistycznym. Rewitalizacja nabrzeży (m.in. powstanie i rozbudowa Centrum Nauki Kopernik, budowa Stadionu Narodowego, Multimedialnego Parku Fontann czy otwarcie zmodernizowanych odcinków bulwarów), połączona z licznymi „miękkimi" inicjatywami mającymi na celu aktywizację mieszkańców i promocję obszaru (m.in. projekt *Dzielnica Wisła*) skutecznie przywróciły rzekę mieszkańcom Warszawy [Derek i in. 2013].

Rewitalizacja istniejących i stworzenie nowych przestrzeni publicznych nad Wisłą przyczyniło się do wzmocnienia funkcji turystycznej tych obszarów. Mimo licznych inwestycji przemysłowych, rzeka na warszawskim odcinku nie została w przeszłości skanalizowana oraz jedynie częściowo uregulowana (odcinek śródmiejski), przez co w niewielkim stopniu różni się od odcinków położonych kilkanaście kilometrów od granic miasta w górę i dół rzeki [Duda-Gromada 2018]. Porastające starorzecza lasy łęgowe prawobrzeżnej Warszawy są istotnym korytarzem ekologicznym, a cała dolina jest objęta ochroną jako obszar chronionego krajobrazu oraz w ramach programu Natura 2000 [Andruszkiewicz 2007]. Wymienione walory przyrodnicze są unikatowe w skali Europy, a w połączeniu z przemyślanymi przestrzeniami publicznymi oraz walorami krajobrazowymi podnoszą atrakcyjność turystyczną warszawskich obszarów nadrzecznych.

Wspomniane powyżej współczesne przemiany terenów nadrzecznych w Warszawie są z sukcesem wykorzystywane w polityce turystycznej miasta. Promocja Warszawy przebiega wielokanałowo, a jednym z podstawowych narzędzi jest Warsaw Tour – oficjalny portal turystyczny Warszawy. Biorąc pod uwagę zamieszczone tam treści, Wisła oraz tereny nadwiślańskie są prezentowane jako jedna z najważniejszych atrakcji turystycznych miasta. Nowe inwestycje, takie jak Bulwary Wiślane oraz Centrum Nauki Kopernik, znalazły się na krótkiej liście „TOP10" warszawskich atrakcji turystycznych. Szeroko rozumiana Wisła stanowi także filar ramowych programów wycieczek przygotowanych z myślą o mającej coraz większe znaczenie turystyce *city break* (*Warsaw in 1, 2 or 3 Days*). Rzece w całości poświęcono także dwie spośród 21 tras tematycznych (*Warsaw's Vistula*, *Beaches on the Vistula*), a obiekty powiązane z Wisłą są częścią dalszych czterech (Ryc. 1.). Mimo wielowymiarowego ujęcia atrakcyjności terenów nadwiślańskich, szczególny nacisk kładziony jest na promocję społecznego wymiaru warszawskiego waterfrontu. Dobry przykład stanowi

konstrukcja trasy „Warszawska Wisła", gdzie obok walorów *stricte* przyrodniczych (podkreślenie roli doliny Wisły jako korytarza ekologicznego objętego ochroną w ramach programu Natura 2000) i antropogenicznych (Centrum Nauki Kopernik, Muzeum Sztuki Współczesnej) dominujące znaczenie ma synergiczne wykorzystanie tych walorów w celach rekreacyjnych. Tereny nadrzeczne przedstawione są zarówno jako przestrzeń sprzyjająca aktywnym formom spędzania wolnego czasu (nadwiślańskie ścieżki biegowo-rowerowe, Port Czerniakowski), jak i spacerowaniu czy opalaniu się (plaże miejskie, Bulwary Wiślane). Szczególne miejsce w kształtowaniu wizerunku Wisły jako przestrzeni rekreacji i rozrywki ma ścieżka „Warszawskie Plaże", eksponując zarówno najpopularniejsze lokalizacje (m.in. Plaża Poniatówka czy mini-plaże w ramach Bulwarów Wiślanych), jak i zdecydowanie bardziej kameralne i naturalne miejsca (np. Plaża Żoliborz).



Ryc. 1. Warszawskie ścieżki tematyczne powiązane z Wisłą

Źródło: https://warsawtour.pl/en/sightseeing-routes, 23.08.2020

Podobne wnioski można wysnuć analizując wizerunek Warszawy kreowany na Instagramie. Spośród 2319 postów zamieszczonych na koncie @go2warsaw, 352 (15,2%) bezpośrednio dotyczyło rzeki lub terenów nadrzecznych. Obok licznych nadwiślańskich panoram, zdecydowanie najczęściej pojawiały się fotografie Bulwarów Wiślanych (3,3%), Mostu Świętokrzyskiego (1,5%), samej Wisły (1,3%), Multimedialnego Parku Fontann (1,2%) czy Stadionu Narodowego (1,1%); pozostałe nadwiślańskie lokalizacje mają dość marginalne znaczenie w kształtowaniu wizerunku turystycznego Warszawy (Tab. 1.).

Tab.1. Kluczowe elementy wizerunku turystycznego Warszawy (wyróżniono obiekty i miejsca związane z Wisłą)

L.p.	Nazwa obiektu/miejsca	%	n
1	Panorama miasta (bez Wisły)	7,93	184
2	Pałac Kultury i Nauki	7,37	171
3	**Panorama miasta (Wisła)**	**6,68**	**155**
4	Łazienki Królewskie	6,25	145
5	Plac Zamkowy	4,40	102
6	Rynek Starego Miasta	3,88	90
7	Śródmieście	3,71	86
8	Stare Miasto	3,54	82
9	**Bulwary Wiślane**	**3,32**	**77**
10	Trakt Królewski	2,89	67
11	Nowe Miasto	2,85	66
12	Zamek Królewski	2,80	65
13	Pałac w Wilanowie	2,03	47
14	Plac Piłsudskiego	1,98	46
15	Ogród Saski	1,94	45
17	***Most Świętokrzyski***	***1,51***	***35***
21	***Wisła***	***1,34***	***31***
25	***Multimedialny Park Fontann***	***1,21***	***28***
26	***Stadion Narodowy***	***1,08***	***25***
30	***Plaża Poniatówka***	***0,86***	***20***
32	***Most Gdański***	***0,82***	***19***
	Inne obiekty związane z Wisłą	***1,55***	***36***
	Pozostałe	30,06	697

Źródło: opracowanie własne

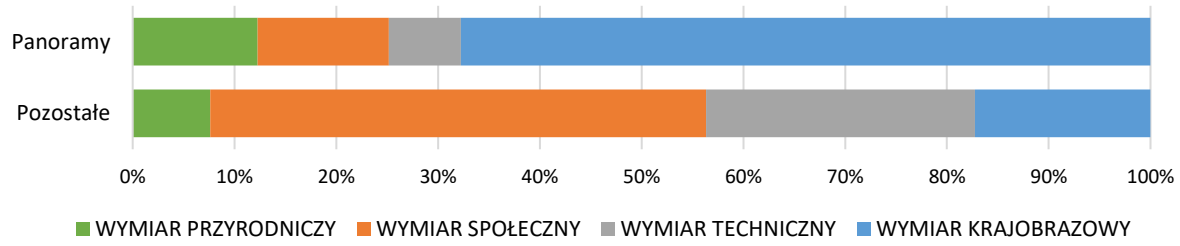


Ryc. 2. Wiślane panoramy warszawskie: widok ogólny na lewobrzeżną część miasta (po lewej), stołeczny *skyline* (po prawej)
Źródło: konto użytkownika @go2warsaw

Wśród panoram, z uwagi na specyficzne szerokie ujęcie, szczególnie dostrzegalny jest krajobrazowy wymiar atrakcyjności rzeki. Na większości zdjęć wykonanych z ziemi lub za pomocą dronu pod różnymi kątami została uchwycona śródmiejska panorama Warszawy, prezentująca zarówno genetyczny i funkcjonalny związek miasta i rzeki, jak i unikalny eklektyzm architektoniczny stolicy. Najpopularniejszy pejzaż warszawski wykonywany jest z prawego brzegu Wisły, w okolicach Mostu Śląsko-Dąbrowskiego lub Gdańskiego. Na pierwszym planie ujmowane jest koryto rzeki, często z uwzględnieniem przyrodniczych walorów prawego brzegu Wisły. Rzeka (oraz niekiedy fragment przerzuconego przez nią mostu) stanowią przedpole dla współczesnej architektury Powiśla, saskiej elewacji Zamku Królewskiego lub dachów Starego i Nowego Miasta. W zależności od miejsca i wysokości wykonania zdjęcia, w oddali rysuje się mniej lub bardziej rozbudowana sylweta warszawskiego *city*, tworzona przez śródmiejskie i wolskie niebotyki (Ryc. 2.). Najlepszy widok na warszawski *skyline* rozciąga się z kolei z obrzeży śródmiejskiego odcinka rzeki, z okolic mostów: Siekierkowskiego i Gdańskiego. W tych samych miejscach najczęściej powstawały panoramy eksponujące przyrodnicze walory Wisły (przede wszystkim roślinność porastającą prawy brzeg rzeki), zaś zdjęcia wykonane z dronu podkreślały atrakcyjność mostów warszawskich w nadrzecznym pejzażu stolicy. Biorąc pod uwagę

liczbę zdjęć, prawobrzeżna panorama miasta wydaje się zdecydowanie mniej atrakcyjna; nieliczne ujęcia wykonywano przede wszystkim z punktu widokowego w ogrodach warszawskiej Biblioteki Uniwersyteckiej, mieszcząc w kadrze Most Świętokrzyski, Stadion Narodowy, nadwiślańskie plaże oraz porastające starorzecza łęgi.

W przypadku zdjęć lub filmów przedstawiających konkretne obiekty lub miejsca akcenty między poszczególnymi wymiarami atrakcyjności rzeki rozkładają się nieco inaczej niż pośród panoram (Ryc. 3.). Wizerunek Wisły jest zbliżony do obrazu kształtowanego przez warszawski portal turystyczny; blisko połowa z opublikowanych postów ukazuje silnie społeczny wymiar warszawskich przestrzeni nadrzecznych. Obraz wiślanego waterfrontu jako miejsca spotkań, rozrywki i rekreacji bazuje przede wszystkim na dwu lokalizacjach: Bulwarach Wiślanych oraz Plaży Poniatówce. O ile lewobrzeżna promenada ukazana jest przede wszystkim jako miejsce będące w ciągłym ruchu, pełne przemieszczających się w obu kierunkach spacerowiczów, biegaczy, rolkarzy i rowerzystów, to zarówno na stykających się z rzeką betonowych schodkach, jak i położonej na prawym brzegu plaży, życie toczy się zdecydowanie wolniej. Działania w ramach programu *Dzielnica Wisła* w dużym stopniu wpłynęły na wzrost atrakcyjności plaż miejskich przede wszystkim z uwagi na poprawę bezpieczeństwa oraz rozwój zagospodarowania rekreacyjnego. W miesiącach letnich m.in. na Poniatówce działa wypożyczalnia leżaków, a w wyznaczonych miejscach istnieje możliwość rozpalenia grilla. W ciągu dnia nadwiślańskie schodki i plaże są przede wszystkim popularnym miejscem rodzinnego wypoczynku, po zachodzie słońca przekształcając się w tętniącą życiem przestrzeń rozrywki i spotkań towarzyskich.



Ryc. 3. Wymiary atrakcyjności warszawskich terenów nadrzecznych
Źródło: opracowanie własne

Techniczny wymiar atrakcyjności rzeki związany jest przede wszystkim z przerzuconymi przez nią mostami. Z uwagi na swoją konstrukcję, szczególną

popularnością cieszą się dwa obiekty: Most Gdański oraz Most Świętokrzyski. Pomalowana na zielono stalowa kratownica dwupoziomowego Mostu Gdańskiego w połączeniu z drewnianymi podkładami torowisk stanowi atrakcyjne tło wykonywanych tam zdjęć. Oprócz położenia w samym sercu miasta, Most Świętokrzyski wyróżnia jego wantowa konstrukcja; dzięki podświetleniu lin i pylonu, przeprawa przyciąga wzrok również w nocy. W połączeniu z walorami przyrodniczymi i społecznymi nadwiślańskich plaż eksponowane są także kratownice przęseł Mostu Poniatowskiego czy Średnicowego. Podobnie jak w przypadku panoram, przyrodniczy wymiar atrakcyjności rzeki odnosi się przede wszystkim do porastających prawy brzeg rzeki lasów łęgowych oraz piaszczystych wiślańskich łach.



Ryc. 4. Przyrodniczy (w środku), społeczny (po lewej) i techniczny (po prawej) wymiar atrakcyjności Wisły w Warszawie

Źródło: konto użytkownika @go2warsaw

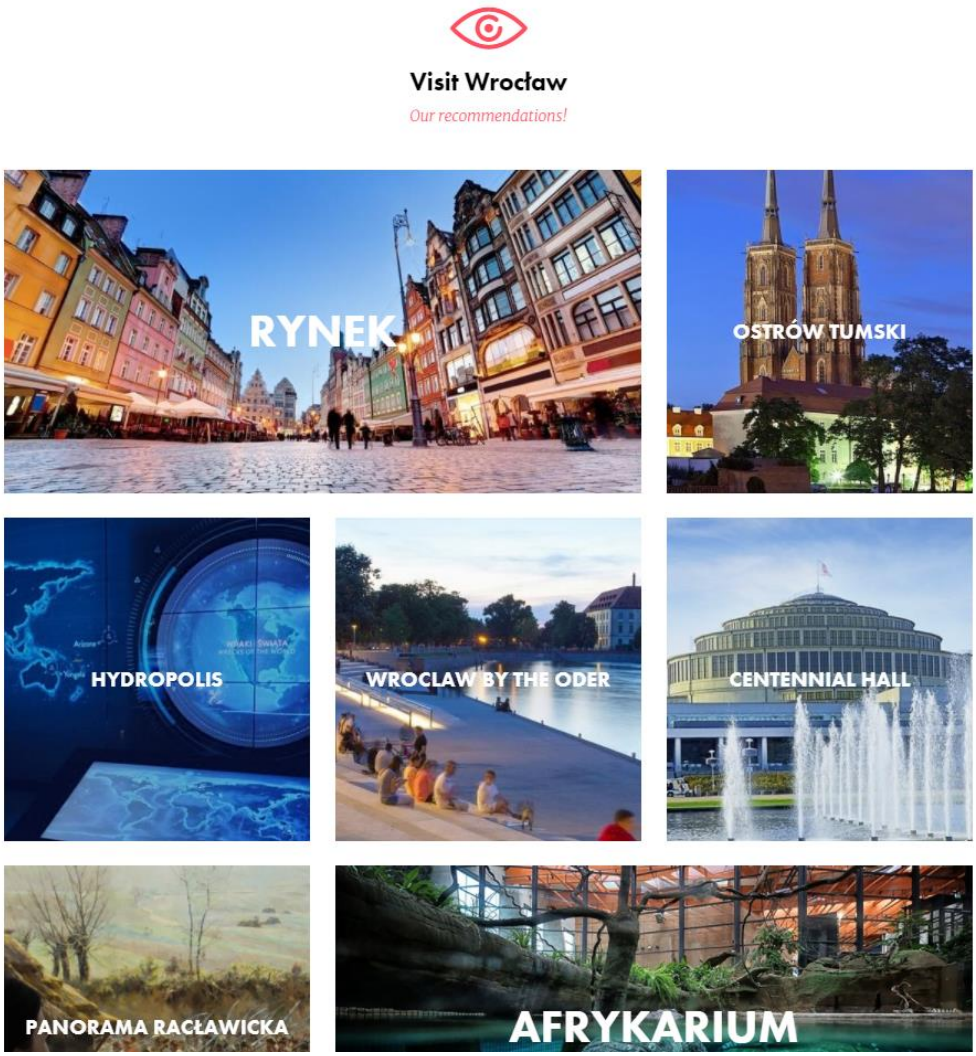
Wenecja Północy

Z uwagi na położenie zabytkowej części miasta na wyspach i liczne łączące je mosty, Wrocław nazywany jest „Wenecją Północy". Założenie grodu na Ostrowie Tumskim wiązało się z wieloma korzyściami: rozwidlenia Odry, wraz z uchodzącymi do niej Oławą, Widawą, Ślęzą i Bystrzycą, stworzyły warunki do wykorzystania tych cieków jako dróg komunikacyjnych, a wyspiarski charakter osady znacząco zwiększał potencjał obronny Wrocławia [Pancewicz 2004, Czyżewska i in. 2017]. Dzięki przywilejom handlowym nadanym w czasach luksemburskich, przyjęty do Hanzy Wrocław

wykorzystywał walory swojego położenia, a nad rzeką znajdowały się liczne młyny. Rządy Habsburgów wiązały się ze spadkiem znaczenia Odry w życiu gospodarczym miasta; paradoksalnie, właśnie wtedy rozpoczął się proces ingerencji w naturalny bieg rzeki – powstawały pierwsze przekopy i spiętrzenia [Łach, Rozenkiewicz 2011]. Dopiero w II połowie XVIII wieku, wraz z przeprowadzoną przez władze pruskie renowacją późnośredniowiecznych i budową nowych urządzeń hydrotechnicznych, rzeka wróciła do łask, coraz wyraźniej nabierając handlowo-komunikacyjnego charakteru. Dynamiczny rozwój miasta w XIX wieku wiązał się także ze znacznymi zmianami przestrzeni nadrzecznych – rozwój transportu kolejowego wpłynął na modernizację Odry jako drogi wodnej poprzez jej kanalizację, a ukształtowana na przełomie XIX i XX wieku sieć jazów i kanałów tworzy bez większych zmian współczesny Wrocławski Węzeł Wodny [Łach, Włostowski 2013]. W tym samym czasie nad Odrą powstał nowoczesny port rzeczny, a wrocławska biała flota przeżywała okres swojej świetności [Łach, Rozenkiewicz 2011]. Kształtująca się od średniowiecza malownicza nadrzeczna panorama Wrocławia została obrócona w ruinę zimą 1945, a w latach powojennych zabudowa wysp została jedynie częściowo odtworzona (głównie zabudowa wyspy Piasek). Zabytkową panoramę Odry uzupełniają atrakcyjne z punktu widzenia turystyki industrialnej jazy, mosty i kładki, zarówno zabytkowe (m.in. Tumski, Piaskowy, Młyński, Grunwaldzki, Zwierzyniecki), jak i współczesne konstrukcje (m.in. Pokoju, Rędziński) [von Rohrscheidt, Ochmański 2012].

Współcześnie tereny położone nad rzeką stają się przestrzeniami przyjaznymi mieszkańcom i odwiedzającym. W 2016 oddano do użytku po gruntowej renowacji bulwary: Dunikowskiego (w miejscu wspomnianego portu) oraz Marii i Lecha Kaczyńskich [Czyżewska i in. 2017]. Licznymi mostkami i kładkami można dotrzeć na wyspy odrzańskie, stanowiące obecnie w znacznej mierze tereny rekreacyjne. Walory przyrodnicze Wyspy Młyńskiej, Słodowej czy Bielarskiej powodują, że są one popularnym miejscem spędzania czasu młodych wrocławian, zaś malownicza panorama Ostrowa Tumskiego i północnych części Starego Miasta przyciąga licznych turystów. Rosnące znaczenie w ofercie turystycznej Wrocławia ma także transport pasażerski na wodach Wrocławskiego Węzła Wodnego; oprócz działalności licznych łodzi wycieczkowych, z których można podziwiać panoramę Wrocławia od Kępy Mieszczańskiej po Most Zwierzyniecki, planowane jest uruchomienie sieci tramwajów wodnych [Łach, Włostowski 2013]. W przypadku Wrocławia transport wodny jest atrakcyjną alternatywą wobec klasycznych form zagospodarowania turystyczno-

rekreacyjnego (m.in. bulwarów) z uwagi na możliwość spojrzenia na krajobraz miasta z innej perspektywy, a także możliwość dostrzeżenia miejsc niewidocznych z brzegu (np. obiektów hydrotechnicznych) [Miszewska, Szmytkie 2008]. Na obrzeżach śródmiejskiego odcinka rzeki w ostatnich latach powstały plaże miejskie, stanowiące popularne miejsce odpoczynku wrocławian w sezonie letnim (m.in. w pobliżu Jazu Szczytnickiego oraz Mostu Milenijnego). Należy ponadto podkreślić, że w dotychczasowych badaniach walory przyrodnicze Odry nie były postrzegane jako atrakcyjne z punktu widzenia turystyki na obszarach miejskich [von Rohrscheidt, Ochmański 2012].



Ryc. 5. *Wroclaw by the Oder* jako jedna z rekomendacji turystycznych portalu *Visit Wroclaw*
Źródło: https://visitwroclaw.eu/en, 20.08.2020

Wspomniane powyżej przemiany wrocławskiego waterfrontu mają przełożenie na wizerunek miasta kreowany przez portal *Visit Wroclaw*. Odra i związane z nią atrakcje

stanowią filar oferty turystycznej miasta; blok *Wroclaw by the Oder* jest rekomendowany jako jedno z siedmiu najważniejszych miejsc do zobaczenia przez turystę (Ryc. 5.). Wrocławski portal turystyczny kształtuje wizerunek terenów nadodrzańskich jako miejsca, w którym stulecia historii tego miasta harmonicznie współgrają z współczesnymi obiektami powstałymi z myślą o mieszkańcach Wrocławia i turystach. Między monumentalnymi pomnikami przeszłości przypominającymi o kolejnych okresach świetności miasta turysta odnajdzie zadbane skwery, bulwary i promenady będące nie tylko świetnym punktem widokowym na tysiącletnie dziedzictwo Wrocławia, jak i miejscem odpoczynku czy spotkań. Krajobrazowy wymiar atrakcyjności śródmiejskiego odcinka rzeki podkreślany jest poprzez możliwość podziwiania panoramy miasta z różnych perspektyw; turysta ma zarówno możliwość przespacerować się staromiejskimi bulwarami, jak i wybrać się w rejs łodzią lub katamaranem, opływającymi wrocławski archipelag. Rzeka „dla ludzi" na portalu *Visit Wroclaw* to jednak nie schodzące ku rzece betonowe schody czy ścieżki Wyspy Słodowej, lecz przede wszystkim położone na obrzeżach śródmieścia beach bary. Zdecydowanie mniejsze znaczenie w turystycznym wizerunku Wrocławia mają mosty; techniczny wymiar atrakcyjności miasta bazuje przede wszystkim na licznych mostkach i kładkach łączących odrzańskie wyspy ze Starym Miastem i Ostrowem Tumskim (m.in. Piaskowy, Tumski), a także najbardziej znanych konstrukcjach (Grunwaldzki, Rędziński).

Na instagramowy wizerunek Odry we Wrocławiu złożyło się 16,3% postów zamieszczonych na koncie @visitwro. Co ciekawe, najczęściej pojawiały się fotografie samej rzeki, zarówno jako główny obiekt zainteresowania (3,7%), jak i składowej szerszej panoramy (2,4%). Zdecydowanie rzadziej fotografowano inne charakterystyczne obiekty czy przestrzenie nadrzeczne: Ostrów Tumski (2,4%), pozostałe odrzańskie wyspy (2,2%), Most Tumski (1,2%) czy Most Rędziński (0,9%) (Tab. 2.). Niemal wszystkie wrocławskie pejzaże rzeczne wykonano z dronu. Z wysokości kilkudziesięciu metrów rozciąga się malownicza panorama staromiejskiego odcinka Odry; w centrum kadru najczęściej znajdowały się wyspy (zwłaszcza Piasek oraz Wyspa Słodowa), dla których tło stanowiły wieże Ostrowa Tumskiego, gęsta zabudowa Nadodrza lub północne fragmenty Starego Miasta (Ryc. 6.). Walor krajobrazowy nadrzecznych panoram Wrocławia bazuje w znacznej mierze na malowniczym kontraście ceglanych murów i dachów zabytkowej zabudowy

wrocławskiego waterfrontu oraz ciemnej, głębokiej barwy prowadzonych przez rzekę wód.

Tab. 2. Kluczowe elementy wizerunku turystycznego Wrocławia (wyróżniono obiekty i miejsca związane z Odrą)

Lp.	Nazwa obiektu/miejsca	%	n
1	Stary Rynek	15,74	85
2	Panorama (bez Odry)	4,07	22
3	**Odra**	**3,70**	**20**
4	Stare Miasto	3,33	18
5	Kościół archikatedralny pw. św. Jana Chrzciciela	2,96	16
6	Ratusz	2,78	15
7	**Panorama (Odra)**	**2,41**	**13**
8	**Ostrów Tumski**	**2,41**	**13**
9	Hala Stulecia	2,22	12
10	**Wyspy na Odrze**	**2,22**	**12**
11	Hala Stulecia	2,04	11
12	Kino Nowe Horyzonty	1,85	10
13	Dworzec Główny	1,67	9
14	Galeria Neonów	1,67	9
15	Uniwersytet Wrocławski	1,67	9
19	***Most Tumski***	***1,19***	***6***
21	***Most Rędziński***	***0,93***	***5***
	Inne związane z Odrą	***3,70***	20
	Pozostałe	44,63	241

Źródło: opracowanie własne



Ryc. 6. Panorama staromiejskiego odcinka Odry we Wrocławiu
Źródło: konto użytkownika @visitwro

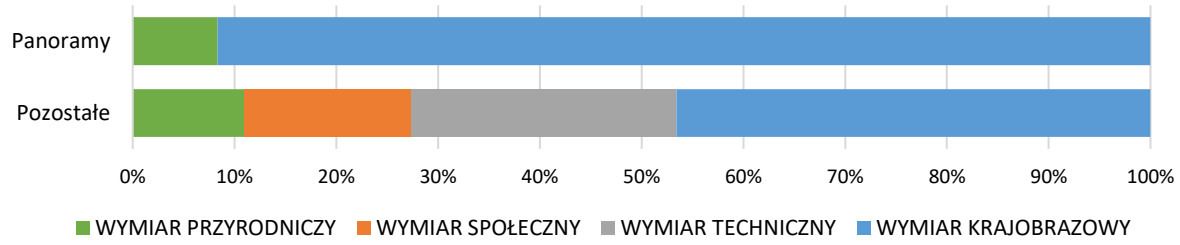
Inaczej niż w przypadku Warszawy, krajobrazowy wymiar atrakcyjności przestrzeni nadrzecznych jest bardzo silny również w mniejszej skali. Ważne miejsce zajmuje Ostrów Tumski, najstarsza część miasta; zdecydowaną dominantą są tu wieże kościołów – archikatedry i kolegiaty. Długa, barokowa fasada gmachu uniwersyteckiego przyciąga wzrok zwłaszcza w nocy, gdy jego iluminacja odbija się w wodach Odry. Spośród wysp najczęściej fotografowano Piasek i znajdujący się na nim kościół oraz współczesną rzeźbę Oskara Zięty na Wyspie Daliowej, natomiast niewiele uwagi poświęcono walorom wizualnym pozostałych wysp; może to wynikać z faktu, że są one w znacznej mierze niezabudowane i oddalone od Ostrowa Tumskiego, stanowiącego kluczową atrakcję wrocławskiego waterfrontu.

Duże znaczenie dla wizerunku Odry we Wrocławiu mają przerzucone przez nią mosty i kładki. Techniczny wymiar atrakcyjności bazuje niemal wyłącznie na nich, zupełnie pomijając portowe tradycje miasta oraz obiekty hydrotechniczne związane z kanalizacją rzeki. Fotografowano przede wszystkim zabytkowe przeprawy, zarówno przez współczesne koryto rzeki (m.in. Most Tumski, Most Grunwaldzki), jak i Starą Odrę (Mosty Trzebnickie, Most Zwierzyniecki). Podobnie jak w Warszawie, za atrakcyjny uznano nowoczesny most wantowy – zlokalizowany w śladzie autostradowej obwodnicy Wrocławia Most Rędziński.



Ryc. 7. Techniczny (po prawej), społeczny (po lewej, u dołu) i przyrodniczy (po lewej, u góry) wymiar atrakcyjności Odry we Wrocławiu
Źródło: konto użytkownika @visitwro

Na portalu *Visit Wroclaw* silnie eksponowana jest synergia krajobrazowego i społecznego wymiaru atrakcyjności zagospodarowania terenów nadrzecznych. Zdecydowanie odmienny obraz wrocławskiego nabrzeża trafia do potencjalnych odwiedzających poprzez wrocławskie konto na Instagramie; na fotografiach nadodrzańskie promenady są zazwyczaj niemal wymarłe i stanowią jedynie estetyczną oprawę znajdujących się za nimi budynków. Co więcej, zaskakuje nikła rola Wyspy Słodowej, niemal na stałe „zaanektowanej" przez wrocławskich licealistów i studentów, a w miesiącach letnich popularnego miejsca rodzinnych pikników i wydarzeń kulturalnych. Społeczny wymiar atrakcyjności Odry dochodzi jednak do głosu poza jej śródmiejskim odcinkiem; życie nad wodą toczy się na wspomnianych powyżej niewielkich plażach miejskich. W sezonie letnim, z dala od śródmiejskiego zgiełku, wokół beach barów pojawiają się leżaki, a na zaimprowizowanych scenach występują lokalne zespoły muzyczne. Podobne wzorce przestrzenne można zaobserwować w przypadku przyrodniczego wymiaru atrakcyjności Odry. Piękno nadrzecznej przyrody zostało utrwalone przede wszystkim w zimowych kadrach, przedstawiających styk ośnieżonych traw i skutej lodem rzeki; na nielicznych wykonanych latem zdjęciach znalazły się przede wszystkim malownicze zjawiska efemeryczne (m.in. mgła unosząca się nad rzeką o wschodzie słońca).



Ryc. 8. Wymiary atrakcyjności wrocławskich terenów nadrzecznych
Źródło: opracowanie własne

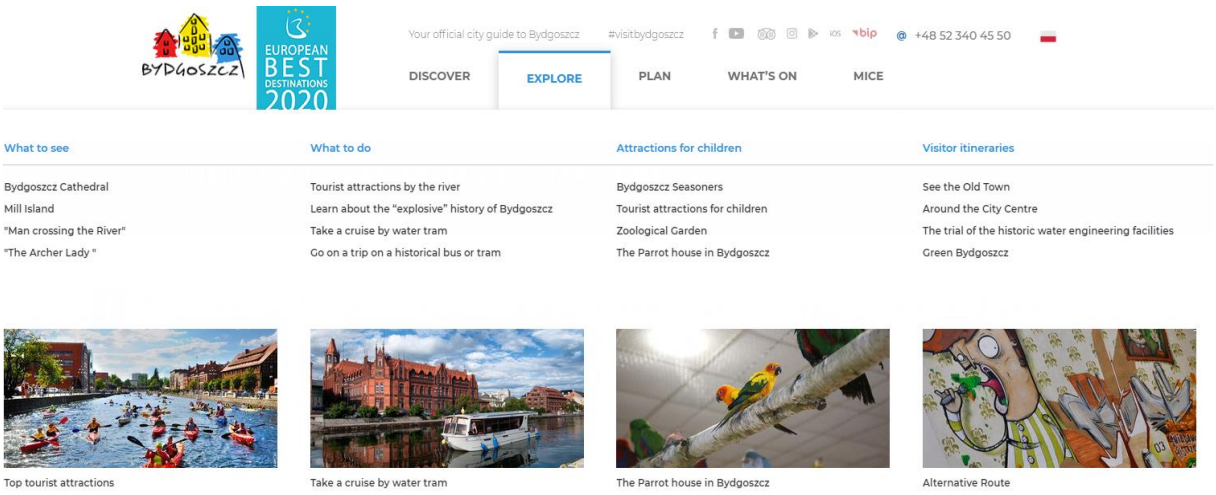
Miasto w symbiozie z rzeką

Do XV wieku położona nad rzeką bydgoska warownia stanowiła kluczowe ogniwo systemu obronnego Kujaw, wielokrotnie zmagając się z krzyżackimi oblężeniami. Od samego początku życie gospodarcze miasta było silnie związane z Brdą; już w XIII wieku powstał most, przy którym znajdowała się komora celna. W XV i XVI wieku w Bydgoszczy przecinały się lądowe i rzeczne szlaki transportowe, co wzmocniło pozycję miasta jako istotnego ośrodka handlu (przede wszystkim zbożem i solą) [Jeleniewski 2014, Zyglewski 2017]. W kolejnym stuleciu, w wyniku licznych najazdów (m.in. szwedzkich) Bydgoszcz znacząco podupadła, pogrążając się w kilkudziesięcioletniej stagnacji gospodarczej. Ożywienie nastąpiło dopiero w czasach pruskich; kiełkująca od dziesięcioleci idea przekopania Kanału Bydgoskiego stała się faktem w latach 70. XVIII wieku. Nowa droga wodna połączyła bezpośrednio Noteć i Brdę (a w szerszej skali dorzecze Odry i Wisły), otwierając przed miastem nowe perspektywy rozwoju jako śródlądowy port handlowy. Początkowo niedochodowy i nieustannie udoskonalany, Kanał z czasem stał się podstawą utrzymania nawet kilkunastu procent ludności miasta [Zyglewski 2017]. W pierwszej połowie XX wieku bydgoskie przedsiębiorstwa transportu rzecznego stały się jednymi z najważniejszych graczy na polskim rynku żeglugi śródlądowej), a nad Brdą znajdowały się liczne spichrze, młyny, tartaki i stocznie [Jeleniewski 2014]. Od XIX wieku nabrzeża Brdy pełniły także funkcję salonu towarzyskiego Bydgoszczy; na tle malowniczej zabudowy staromiejskiej, wzdłuż bulwarów lokalizowano restauracje i bary. Do wybuchu II wojny światowej po rzece chętnie pływano łódkami i kajakami, a w dół rzeki kursowały statki wycieczkowe. W latach powojennych funkcja transportowa Bydgoskiego Węzła Wodnego stopniowo zamierała; jednocześnie zanikał potencjał rekreacyjny zaniedbanego waterfrontu.

Współcześnie Bydgoszcz coraz śmielej odwraca się ku rzece, zarówno na jej śródmiejskim, skanalizowanym odcinku, jak i zachowującym pewne cechy naturalne odcinku w górę rzeki od ujścia Kanału Bydgoskiego [Ratyńska i in. 2015]. Jak zauważyły H. Michniewicz-Ankiersztajn i I. Józefowicz [2019], połączenie naturalnych i antropogenicznych walorów bydgoskich cieków może sprzyjać rozwojowi ekoturystyki, a zaproponowany przez autorki projekt miejskiego szlaku zielonego mógłby z powodzeniem stać się przestrzenią rekreacji lokalnych społeczności. Śródmiejskie bulwary odzyskują swój blask, stając się wizytówką miasta i areną licznych wydarzeń kulturalnych. Szczególne znaczenie przypisywane jest prowadzonym od kilkunastu lat działaniom rewitalizacyjnym na Wyspie Młyńskiej. Udane adaptacje poddanych renowacji obiektów poprzemysłowych (m.in. Europejskie Centrum Pieniądza, Galeria Sztuki Nowoczesnej, Dom Leona Wyczółkowskiego), stworzenie bulwarów, terenów rekreacyjnych i sportowych, a także poprawa dostępności wyspy (budowa kładek pieszych i rowerowych) sprawiły, że Wyspa Młyńska stała się popularną przestrzenią codziennej rekreacji Bydgoszczan, jak i jedną z najważniejszych atrakcji turystycznych miasta [Muszyńska-Jeleszyńska 2015]. Na rzece kursują tramwaje wodne, pojawiają się kajaki i żaglówki, a także odbywają się zawody sportowe (m.in. regaty czy zawody pływackie). Aktywności te mają jednak charakter rozproszony; w literaturze podkreślana jest konieczność stworzenia jednolitego produktu turystycznego mającego za zadanie obsługę wodnego ruchu turystycznego [Muszyńska-Jeleszyńska 2015].

Efekty rewitalizacji bydgoskiego waterfrontu niewątpliwie stały się solidnym filarem oferty turystycznej miasta prezentowanej na portalu *Visit Bydgoszcz*. Wyspa Młyńska jest określana mianem „zielonego serca miasta", a jej walory rekreacyjne są stawiane na równi ze zlokalizowanymi na wyspie obiektami. Co trzecia atrakcja zaliczona do bydgoskiego TOP15 powiązana jest z terenami nadrzecznymi – obok wspomnianej już Wyspy Młyńskiej i Kanału Bydgoskiego, turyści są zachęcani do odwiedzenia gotyckich murów bygdoskiej katedry, podziwiania zawieszonej nad nurtem Brdy rzeźby *Przechodzący przez rzekę* czy rejsu tramwajem wodnym. Podobnie jak w przypadku Warszawy, wizerunek Bydgoskiego Węzła Wodnego kształtowany jest zdecydowanie wielowymiarowo. Przeglądając portal turystyczny, potencjalny odwiedzający odnajdzie zgromadzone w bloku *Tourist attractions by the river* informacje dotyczące atrakcji bydgoskiego waterfrontu; tak jak we Wrocławiu, szczególnie silnie dostrzegalne jest przenikanie się społecznego i krajobrazowego

wymiaru atrakcyjności rzeki. Brda i towarzyszące jej kanały są prezentowane jako miejsce licznych wydarzeń o charakterze sportowym (m.in. wodniacki festiwal *Ster na Bydgoszcz*, regaty, zawody pływackie i triathlonowe) i kulturalnym (m.in. koncerty *Rzeka muzyki*), a także przestrzeń sprzyjająca rekreacyjnemu uprawianiu sportu (możliwość wypożyczenia kajaków i rowerów wodnych, odnowione bulwary z myślą o spacerowiczach i rowerzystach). Jako podstawowy produkt turystyczny, integrujący krajobrazowy i techniczny (w mniejszym stopniu przyrodniczy) wymiar atrakcyjności Bydgoskiego Węzła Wodnego proponowany jest rejs bydgoskim tramwajem wodnym; obok obejrzenia najbardziej znanych obiektów (m.in. Spichrze, Poczta Główna, Opera Nova, Marina) z pokładu stateczku, odwiedzający ma szansę „na własnej skórze" doświadczyć działania bydgoskiej śluzy miejskiej podczas dziesięciominutowej zmiany poziomów. Hydrotechnicznym atrakcjom miasta poświęcona jest oddzielna ścieżka turystyczna; wśród 22 obiektów ujęto zarówno liczne śluzy i jazy, jak i obiekty położone bliżej centrum, na Wyspie Młyńskiej (Międzywodzie, Marina, Mała Elektrownia Wodna „Kujawska").



Ryc. 9. Miejsce rzeki w ofercie turystycznej miasta prezentowanej na portalu *Visit Bydgoszcz*
Źródło: https://visitbydgoszcz.pl/en/, 19.08.2020

Symbiotyczna relacja miasta i rzeki szczególnie zauważalna jest w jego wizerunku kreowanym na Instagramie. Niemal co czwarte zamieszczone zdjęcie (24,91%) przedstawia Brdę lub nadrzeczną zabudowę. Podobnie jak w przypadku portalu turystycznego, zdecydowanie największą popularnością cieszy się zrewitalizowana Wyspa Młyńska oraz znajdujące się na niej obiekty (8,6%), a także sama rzeka (8,0%). Istotny wkład w kształtowanie wizerunku bydgoskiego waterfrontu mają także: Opera

Nova (3,8%), nadrzeczne Spichrze (3,1%), Barka Lemara (1,8%) oraz Kanał Bydgoski (1,8%) (Tab. 3.). Z uwagi na zdecydowanie mniejszą szerokość koryta rzeki niż w przypadku Wisły w Warszawie czy Odry we Wrocławiu, utrudniającą uzyskanie szerokie ujęcia, niezbyt licznie występowały panoramy; do tej grupy zaliczono jedynie dziewięć fotografii. Na większości z nich Brda płynnie komponuje się z nadrzeczną zabudową; treść pojedynczych fotografii odwołuje się do społecznego i przyrodniczego wymiaru rzeki.

Tab. 3. Kluczowe elementy wizerunku turystycznego Bydgoszczy (wyróżniono obiekty i miejsca związane z Brdą)

Lp.	Nazwa obiektu/miejsca	%	n
1	**Wyspa Młyńska**	**8,55**	**47**
2	**Brda**	**8,00**	**44**
3	Stary Rynek	5,45	30
4	Park Myślęcinek	4,00	22
5	**Opera Nova**	**3,82**	**21**
6	Park Kazimierza Wielkiego	3,64	20
7	Śródmieście	3,27	18
8	**Spichrze nad Brdą**	**3,09**	**17**
9	Filharmonia Pomorska	2,91	16
10	Kościół katedralny im. Św.. Marcina i Mikołaja	2,00	11
11	**Barka Lemara**	**1,82**	**10**
12	**Kanał Bydgoski**	**1,82**	**10**
13	Ogród Botaniczny	1,82	10
14	Łuczniczka	1,64	9
15	**Panorama (Brda)**	**1,64**	**9**
17	***Rzeźba "Przechodzący przez rzekę"***	***1,45***	**8**
	Inne obiekty związane z Brdą	***2,00***	**11**
	Pozostałe	43,09	237

Źródło: opracowanie własne

Schodząc na poziom konkretnych obiektów, podobnie jak w przypadku panoram, wyraźnie dostrzegalna jest dominacja krajobrazowego wymiaru atrakcyjności Brdy (Ryc. 11.). Największą popularnością cieszą się okolice Spichrzów; ikona miasta jest

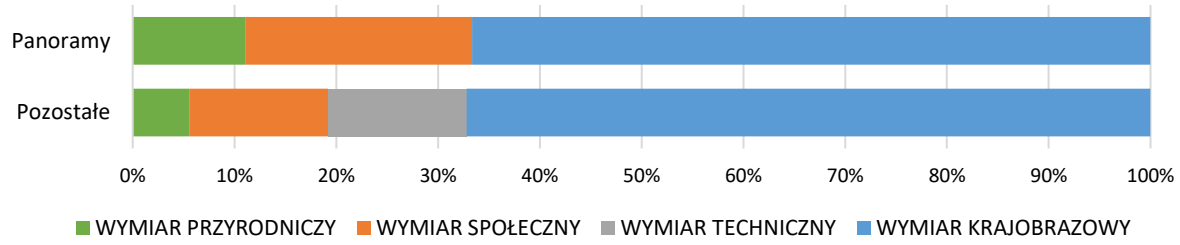
chętnie fotografowana zarówno z Mostu Staromiejskiego, jak i bulwarów. Na tle bydgoskiego landmarku nierzadko kadrowany jest *Przechodzący przez rzekę* – zawieszona nad Brdą współczesna rzeźba przedstawiająca linoskoczka, uznawanego za adoratora słynnej *Łuczniczki*. W tle zazwyczaj dostrzec można Pałacyk Lloyda oraz tzw. szklane spichrze – zespół budynków zbudowanych pod koniec lat 90. XX wieku, które mimo wykorzystania współczesnych materiałów (szkło, cegła klinkierowa) udanie wpisują się w krajobraz bydgoskiego waterfrontu (Ryc. 10.). Na wysokości Spichrzów cumuje Barka Lemara; pierwotnie służyła celom transportowym, obecnie zaś, obok ekspozycji dokumentującej wodniackie tradycje miasta, jest ona areną wydarzeń kulturalnych. Wizerunek śródmiejskiego odcinka Brdy dopełniają: masywny gmach Poczty Głównej, bydgoska katedra oraz kulturalne serce miasta – Opera Nova. Za szczególnie malowniczą uznano Wenecję Bydgoską – nadrzeczną zabudowę po obu brzegach opływającej wyspę od południa Młynówki wraz z licznymi przerzuconymi nad nią kładkami i mostkami. Z wcinającego się w Wyspę Młyńską kanału Międzywodzie oraz okolicy Mariny chętnie kadrowano walcowatą bryłę Opery Nova, zaś z zakola Brdy – szczyt katedry.



Ryc. 10. Widok z Mostu Staromiejskiego na okolice Spichrzów

Źródło: konto użytkownika @visitbydgoszcz

Społeczny wymiar wizerunku Bydgoskiego Węzła Wodnego, choć niezbyt silnie zarysowany, w znacznym stopniu koresponduje z obrazem obecnym na portalu turystycznym miasta. W przeciwieństwie do Warszawy, mimo daleko posuniętej rewitalizacji bulwarów nad Brdą, w małym stopniu zauważalne jest toczące się na nich życie społeczne; nad rzeką widać niewielu spacerowiczów, a jedynie na kilku zdjęciach pojawiają się piaszczyste nadrzeczne ogródki. Zdecydowanie większy nacisk został położony na wykreowanie wizerunku Brdy jako miejsca sprzyjającego uprawianiu sportów wodnych – na Instagramie znalazły się relacje z odbywających się na Brdzie zawodów pływackich i wioślarskich, a także fotografie przedstawiające licznych amatorów kajakarstwa czy wycieczek po rzece motorówką lub tramwajem wodnym.



Ryc. 11. Wymiary atrakcyjności bydgoskich terenów nadrzecznych
Źródło: opracowanie własne

Na techniczny wymiar atrakcyjności turystycznej Brdy w Bydgoszczy składają się przede wszystkim liczne urządzenia hydrotechniczne związane z funkcjonowaniem Kanału Bydgoskiego. Najchętniej fotografowano zlokalizowaną w pobliżu Opery Nova dwudziestowieczną śluzę miejską; nieco mniejszym zainteresowaniem cieszyły się również inne, położone bardziej peryferyjnie, śluzy, a także towarzyszące im jazy. Obiekty te fotografowano przede wszystkim z poziomu rzeki, co (podobnie jak w przypadku wizerunku kreowanego przez portal turystyczny) zachęca do skorzystania z bydgoskiego tramwaju wodnego. Na *stricte* antropogeniczny wizerunek bydgoskich cieków silnie wpływają także przerzucone przez nie mosty i kładki; warto jednak podkreślić, że w przeciwieństwie do Wrocławia, zdecydowanie więcej uwagi poświęcono niewielkim kładkom i mostkom Wenecji Bydgoskiej niż dużym mostom spinającym kołowy, tramwajowy i kolejowy ruch między brzegami Brdy. Wyjątek stanowi położony w sercu śródmiejskiego odcinka rzeki Most Staromiejski, przystosowany w znacznej mierze do ruchu pieszych.



Ryc. 12. Techniczny (po prawej), społeczny (po lewej, u góry) i przyrodniczy (po lewej, u dołu) wymiar atrakcyjności Brdy w Bydgoszczy

Źródło: konto użytkownika @visitbydgoszcz

Przyrodniczych walorów bydgoskiego odcinka Brdy, podobnie jak w przypadku wrocławskiej Odry, należy szukać poza jej śródmiejskim odcinkiem. Turyści spragnieni bezpośredniego kontaktu z naturą znajdą zdjęcia ukazujące południkowo meandrującą Brdę w zachodniej części miasta, peryferyjne odcinki Kanału Bydgoskiego czy leniwie toczące swe wody ku Wiśle Brdyujście. Przy odrobinie szczęścia, płynąc kajakiem, można napotkać zamieszkujące rzekę kaczki.

Zakończenie

Mimo upływu ponad trzydziestu lat od publikacji, słowa G.J. Ashwortha [1989] odnoszące się do dysproporcji znaczenia przyrodniczych i kulturowych walorów miasta w kontekście turystyki nie straciły na znaczeniu. Z przeprowadzonych badań wynika, że *stricte* przyrodnicze walory rzeki i terenów bezpośrednio z nią sąsiadujących są dość istotnym elementem jedynie w ofercie turystycznej Warszawy. Wydaje się, że jest to związane przede wszystkim z o wiele mniejszą skalą antropogenicznej ingerencji w przebieg rzeki niż w przypadku Bydgoszczy i Wrocławia, gdzie śródmiejskie odcinki rzek zostały w pełni uregulowane i skanalizowane. W obu wspomnianych miastach przyrodnicze walory rzeki są wykorzystywane w promocji turystycznej głównie w wymiarze krajobrazowym, jako harmonijne tło zabudowy nadrzecznej. Podnoszona

przez Ashwortha rola zagospodarowania terenów nadrzecznych jako czynnika mającego za zadanie przyciągnąć turystów doskonale widoczna jest w przypadku Bydgoszczy, gdzie obok aspektu widokowego śródmiejskiego odcinka Brdy nacisk kładziony jest na promocję szlaku urządzeń hydrotechnicznych związanych z Kanałem Bydgoskim oraz efektów rewitalizacji Wyspy Młyńskiej. Notabene, to właśnie bydgoska wyspa oraz znajdujące się na niej obiekty w największym stopniu można powiązać z ideą waterfrontu *sensu stricto*. Wrocław z kolei przykłada zdecydowanie mniejszą wagę do promowania rzeki jako atrakcji turystycznej; o ile historia Wrocławia rozpoczęła się nad Odrą, to turystyczne serce miasta bije obecnie przede wszystkim na Starym Mieście. Estetyzacja bulwarów oraz poprawa zagospodarowania odrzańskich wysp, w kontraście do wzorców zachowań rekreacyjnych wrocławian, miała na celu w znacznej mierze zwiększenie w oczach turystów atrakcyjności krajobrazowej rzeki. Potencjalny odwiedzający na portalu *Visit Wroclaw* jest zachęcany przede wszystkim do podziwiania z bulwarów malowniczej panoramy Ostrowa Tumskiego, wyspy Piasek czy elewacji rzecznej gmachu Uniwersytetu, natomiast zdecydowanie minimalizowany jest rekreacyjny aspekt Wyspy Słodowej; jako miejsca spotkań i rozrywki proponowane są beach bary położone na obrzeżach śródmieścia.

Badane miasta zdecydowanie różnią się także pod względem turystycznego wizerunku rzeki w mediach społecznościowych. Warszawski odcinek Wisły tętni życiem zarówno na lewobrzeżnych bulwarach, jak i znajdujących się na drugim brzegu rzeki piaszczystych plażach. Rozwój zagospodarowania rekreacyjnego oraz coraz bogatsza oferta kulturalna i rozrywkowa *Dzielnicy Wisła* sprawia, że położony w sercu miasta odcinek rzeki jest ważnym trybikiem w warszawskiej „maszynie rozrywki". Społeczny wymiar atrakcyjności rzeki jest silnie eksponowany także w przypadku Bydgoszczy; Brda oraz Kanał Bydgoski są miejscem licznych zawodów sportowych, a zacumowana w najbardziej ikonicznym punkcie miasta Barka Lemara staje się równoprawną wobec Opery Nova czy Filharmonii Pomorskiej sceną muzyczną. Bydgoszcz, podobnie jak Wrocław, najlepiej jest zwiedzać z pokładu tramwaju wodnego lub kajaka; oprócz lepszego widoku na miasto, płynąc rzeką turysta ma możliwość spojrzenia na rzekę z innej perspektywy, dostrzegając jej techniczne walory (m.in. śluzy czy mosty).

Przedstawione wyniki, z uwagi na eksploracyjny charakter badania, można uznać za wstęp do szerszej refleksji nad pozycją walorów rzek w ofercie turystycznej miast

polskich. Warszawa, Wrocław i Bydgoszcz zostały wykorzystane jako przykłady w kontekście zauważalnych różnic w stopniu ingerencji człowieka w bieg przepływającej przez miasto rzeki; warto jednak przyjrzeć się temu zagadnieniu w sposób kompleksowy, analizując dane z większej liczby ośrodków. Interesującym zagadnieniem są także zmiany znaczenia poszczególnych wymiarów atrakcyjności rzeki w ciągu roku; z uwagi na niewielką liczebność próby, w prezentowanym badaniu zostały jedynie zasygnalizowane wybrane zależności. Wychodząc poza obszary nadrzeczne, warty pogłębionych analiz wydaje się także zarysowany w artykule problem spójności przekazu internetowych narzędzi promocji turystycznej (portal turystyczny *versus* media społecznościowe), jak również sprawdzenie „siły" wizerunku miasta wykreowanego w mediach społecznościowych w kontekście zachowań odwiedzających dane miasto (m.in. poprzez analizę treści zamieszczanych przed turystów opatrzonych hashtagami stosowanymi przez miasta w promocji turystycznej).

Bibliografia

Andruszkiewicz A., 2007, *Wisła – ściek czy skarb przyrody? Szanse dla rozwoju turystyki i rekreacji na warszawskim odcinku Wisły*, „Turystyka i Rekreacja", 3, s. 50-55

Ashworth G.J., Page S.J., 2011, *Urban tourism research: Recent progres and current paradoxes*, „Tourism Management", 32, s. 1-15

Ashworth G.J., 1989, *Urban tourism: an inbalance in attention*, (w:) Cooper C.P. (red.) *Progress in tourism, recreation and hospitality management*, vol. 1, Belhaven, London, s. 33-54

Bartkowski J., 2016, *City as an entertainment machine (Miasto jako maszyna rozrywki) – koncepcje rozwoju miejskiego i polityki miejskiej Terry'ego Nicholasa Clarka*, „Studia miejskie", 21, s. 117-133

Bruttomesso R., 2001, *Complexity on the urban waterfront*, (w:) Marshall R. (red.) *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London&New York, s. 39-51

Clark T.N., 2003, *Introduction* (w:) Clark T.N. (red.) *City as an entertainment machine*, Elsevier, Oxford, s. 1-17

Czyżewska E., Wolski J., Chopkowicz E., 2017, *Wrocław*, Helion, Gliwice

Derek M., Duda-Gromada K., Kosowska P. i in., 2013, *Problemowe i problematyczne ABC turystyki w Warszawie*, „Prace Geograficzne", 134, s. 7-36

Derek M., Dudek-Mańkowska S., 2015, *Rozwój turystyczny Powiśla*, „Prace i Studia Geograficzne", 60, s. 7-23

Drozdowski M., Zahorski A., 1972, *Historia Warszawy*, PWN, Warszawa

Duda-Gromada K., 2018, *Tereny nad Wisłą w Warszawie jako miejsce spotkań (w opinii mieszkańców wybranych osiedli*, „Prace Geograficzne", 152, s. 67-81

Florek M., 2007, *Podstawy marketingu terytorialnego*, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań

Florida R., 2010, *Narodziny klasy kreatywnej*, Narodowe Centrum Kultury, Warszawa

Gzell S., 2015, *Nawodna lokalizacja – co to dziś oznacza dla miasta?*, „Przestrzeń i forma", 24(1), s. 113-128

Jansen-Verbeke M., 1986, *Inner-city tourism: Resources, tourists and promoters*, „Annals of Tourism Research", 13(1), s. 79-100

Jansen-Verbeke M., Lievois E., 1999, *Analysing heritage resources for urban tourism in European cities*, (w:) Butler R., Pearce D. (red.) *Contemporary issues in tourism development*, Routledge, New York, s. 81-107

Jeleniewski M.K., 2014, *Rola Brdy i Kanału Bydgoskiego w powstaniu i rozwoju Bydgoszczy*, „Geography and Tourism", 2(2), s. 7-18

Kowalczyk A., 2001, *Geografia turyzmu*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa

Kowalczyk A., 2003, *Rozwój funkcji turystycznej jako cel polityki miejskiej*, (w:) Gołębski G. (red.) *Kierunki rozwoju badań naukowych w turystyce*, AEP-WN PWN, Warszawa, s. 185-186

Kowalczyk A., 2005, *Nowe formy turystyki miejskiej*, „Prace i Studia Geograficzne", 35, s. 155-197

Kowalczyk A., 2012, *Recepta na sukces? Znaczenie koncepcji waterfrontu dla rozwoju turystyki w miastach – przykład z Hongkongu*, „Warsztaty z Geografii Turyzmu", 2, s. 21-47

Kowalczyk A., Derek M., 2010, *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa

Law C.M., 1992, *Urban tourism and its contribution to economic regeneration*, „Urban Studies", 29(3-4), s. 599-618

Law C.M., 1993, *Urban Tourism: Attracting Visitors to Large Cities*, Mansell, London

Łach J., Rozenkiewicz A., 2011, *Wrocławski Węzeł Wodny jako potencjał dla rozwoju turystyki miejskiej Wrocławia*, Widawski K. (red.) *Turystyka kulturowa na Dolnym Śląsku – wybrane aspekty*, t. II, Wrocław, s. 151-170

Łach J., Włostowski B., 2013, *Uwarunkowania, stan obecny i perspektywy rozwoju żeglugi turystycznej na Odrze we Wrocławiu*, „Geography and Tourism", 1(1), s. 23-30

Łopacińska K., 2014, *Social media w zintegrowanej komunikacji marketingowej*, „Marketing i rynek", 12/2014, s. 2-6

Maciejowski T., 2003, *Narzędzia skutecznej promocji w internecie*, Kraków

Madurowicz M., 2008, *Kto jest turystą w wielkim mieście? Poszukiwania badawcze*, (w:) Kowalczyk A. (red.) *Turystyka kulturowa – spojrzenie geograficzne*, WGiSR UW, Warszawa, s. 59-84

Michniewicz-Ankiersztajn H., Józefowicz I., 2019, *Kanał Bydgoski i jego potencjał w kreowaniu zrównoważonych produktów turystycznych i ekoturystycznych na przykładzie miejskiego szlaku zielonego Greenway*, „Czasopismo Geograficzne", 90(1), s. 105-122

Miszewska B., Szmytkie R., 2008, *Odra walorem turystycznym Wrocławia*, (w:) Jażdżewska I. (red.) *Funkcja turystyczna miast. XXI Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, WUŁ, Łódź, s. 175-190

Muszyńska-Jeleszyńska D., 2015, *Tereny nadrzeczne w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. Problemy rozwoju i rewitalizacji*, (w:) Skowronek J. (red.) *Innowacyjne rozwiązania rewitalizacji terenów zdegradowanych,* Białystok, s. 245-257

Pancewicz A., 2004, *Rzeka w krajobrazie miasta*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice

Piskozub A., 1982 (red.) *Wisła. Monografia rzeki*, WKŁ, Warszawa

Preisler M., 2012, *Uwarunkowania atrakcyjności turystycznej miasta*, „Studia Periegetica. Zeszyty Naukowe Wielkopolskiej Wyższej Szkoły Turystyki i Zarządzania w Poznaniu", 8, s. 133-153

Ratyńska H., Waldon-Rudzionek B., Hoffmann R., Wachowiak E., 2015, *Walory przyrodnicze Brdy w Bydgoszczy*, (w:) Załuski T., Krasicka-Korczyńska E., Ratyńska H., Sawilska A.K. (red.) *Cenne składniki flory i roślinności na obszarze Pomorza i Kujaw*, PTB, Bydgoszcz, s. 21-45

Sharpley R., Robert L., 2008, *Zarządzanie turystyką miejską*, (w:) Pender L., Sharpley R. (red.) *Zarządzanie turystyką*, PWE, Warszawa, s. 203-219

Shaw B., 2001, *History at the water's edge,* (w:) Marshall R. (red.) *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London&New York, s. 160-172

Skalimowski A., Tucholski Z., 2013, *Zabytkowe bulwary wiślane na Wybrzeżu Kościuszkowskim i Gdańskim w Warszawie*, „Ochrona Zabytków", 1-4, s. 75-84

Stefanowska A., 2012, *Zagospodarowanie rekreacyjne Wisły na jej warszawskim odcinku – historia i perspektywy*, „Problemy Turystyki i Rekreacji", 1, s. 69-78

Stefanowska A., 2014, *Rola rzeki w rozwoju turystyki miejskiej na przykładzie Warszawy i wybranych miast europejskich*, „Turystyka Kulturowa", 8/2014, s. 6-19

Swianiewicz P., 2005, *Nowe interpretacje teoretyczne polityki miejskiej*, „Studia Regionalne i Lokalne", 4(22), s. 5-25

Szafranek E., 2014, *Społeczne funkcje terenów nadrzecznych*, (w:) Śliwa M. (red.) *Problemy i wyzwania w zagospodarowaniu przestrzennym terenów nadrzecznych miast*, Uniwersytet Opolski, Opole, s. 61-72

Szwed J., 2012, *Współczesna rola bulwarów w mieście*, „Przestrzeń i forma", 16, s. 443-457

Tölle A., 2010, *Restrukturyzacja miejskich obszarów nawodnych. Aspekty urbanistyczne, zarządzające i społeczno-kulturowe*, „Biuletyn Instytutu Geografii Społecznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna", Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań

Tuan Y-F., 1987, *Przestrzeń i miejsce*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa

Urry J., 2007, *Spojrzenie turysty*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa

von Rohrscheidt A. M., Ochmański A., 2012, *Raport z analizy potencjału turystyczno-kulturowego Miasta Wrocławia i powiatu ziemskiego wrocławskiego*, „Turystyka Kulturowa", 2, s. 55-82

Warren J.A.N., Taylor C.N., 2003, *Developing urban tourism in New Zealand*, Centre for Research, Evaluation and Social Assessment, Wellington

Zegar T., 2015, *Rzeka w mieście – perspektywy rozwoju terenów nawodnych w Warszawie*, „Prace i Studia Geograficzne", 60, s. 139-152

Zyglewski Z., 2017, *Bydgoszcz – miasto nad wodą*, „Kronika bydgoska", s. 33-61

Netografia

https://polskatimes.pl/10-polskich-miast-do-ktorych-najchetniej-podrozuja-turysci-ranking-top-10/ar/c1-14577097 [1.08.2020]
https://warsawtour.pl/en/main-page/ [16.08.2020]
https://warsawtour.pl/en/sightseeing-routes [23.08.2020]
https://visitbydgoszcz.pl/en/ [19.08.2020]
https://visitwroclaw.eu/en [20.08.2020]
www.instagram.com/go2warsaw/ [3.08.2020]
www.instagram.com/visitbydgoszcz/ [4.08.2020]
www.instagram.com/visitwro/ [9.08.2020]

River in a city – a natural or cultural attraction?

Abstract:
Rivers were formerly one of the fundamental factors of city location; nowadays their growing role as an impulse enhancing cities' attractivity for tourism is discovered. In recent years, the global trend of 'turning back' to the river also gained its popularity in several Polish cities. The mentioned process manifests itself e.g. through the revival of spatial, structural and functional ties between waterfronts and the urban fabric they adjoin. Apart from stimulating recreational behaviours of urban dwellers, improvement of rivers' accessibility, revitalisation of neglected open public spaces as well as building the new ones aim to create new, coherent with city's *genius loci* or intentionally thematised, attractions for tourism in cities. However, the attractivity of river's natural surroundings may be led by the level of its naturalness; while numerous Polish rivers have been more or less regulated, only limited sections of them were canalised.
In the article the selected dimensions of urban waterfronts' attractivity were discussed in the context of tourism in cities. The examples were delivered from three major centres of Polish urban tourism (Warsaw, Wroclaw, Bydgoszcz) that significantly differ according to the character of their waterfronts. The position of natural and cultural attractions of rivers in cities' tourist offer was analysed as well as the presence of river itself and its waterfront as an element of the Instagram's image of the city.
Keywords: river, urban tourism, waterfront, tourist attraction