

## Wielofunkcyjność turystyczno-rekreacyjna miejskich waterfrontów

Andrzej Kowalczyk

akowalc1@uw.edu.pl

*Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych,  
Katedra Geografii Turystyki i Rekreacji*

### Abstrakt:

Pod pojęciem waterfront na ogół rozumie się obszary w mieście położone nad zbiornikiem wodnym (morze, jezioro) bądź nad rzeką lub kanałem. W przeszłości były to z reguły obszary stykowe pomiędzy portem a sąsiadującymi z nimi częściami miasta, jednak obecnie termin ten odnosi się głównie do obszarów miejskich, które zostały poddane rewitalizacji, na ogół tracąc (lub ograniczając) dotychczasową funkcję portową. W zamian, w ramach procesów rewitalizacyjnych i restrukturyzacyjnych, tereny te (w polskiej literaturze nazywane również terenami przywodnymi) zaczęły pełnić inne funkcje, stając się jednocześnie atrakcjami turystycznymi. Przykłady z Barcelony, Londynu, Lizbony, Baltimore, Bostonu, Toronto, Melbourne, Szanghaju, czy z Bratysławy, jak również z Gdynia, Gdańska, Warszawy, czy z Bydgoszczy wskazują, że znaczna część turystów przybywających do tych miast chętnie odwiedza tereny przywodne, przy czym powody tych odwiedzin są różne. Wynika to ze zróżnicowania funkcji, jakie pełnią waterfronty, gdyż występują na nich zarówno zabytki architektoniczne, placówki kulturalne i rozrywkowe, lokale gastronomiczne, hotele i tereny rekreacyjno-sportowe, ale także galerie handlowe, siedziby korporacji itp. To zróżnicowanie funkcjonalne waterfrontów sprawia, że są one odwiedzane w ramach turystyki kulturalnej, wypoczynkowej, konferencyjnej, czy biznesowej. Mają one również istotne znaczenie dla wypoczynku mieszkańców danego miasta. Celem artykułu jest zaprezentowanie przykładów różnego zagospodarowania i użytkowania waterfrontów, ze szczególnym zwróceniem uwagi na Victoria & Alfred Waterfront w Kapsztadzie. Artykuł kończy dyskusja poświęcona konfliktom przestrzenno-funkcjonalnym, które często współtowarzyszą wielofunkcyjności waterfrontów

**Słowa kluczowe:** waterfront, miasto, funkcja turystyczna, Kapsztad, rewitalizacja

### Wprowadzenie

Jednym z ważniejszych problemów związanych z szeroko rozumianą funkcją turystyczną miast jest kwestia zróżnicowania ich atrakcyjności. Dotyczy to nie tylko turystyki, ale również kultury, rozrywki, sportu i rekreacji, możliwości dokonywania zakupów itp. Chociaż dawniej uważano, iż o atrakcyjności turystycznej danego miasta decydują jego walory turystyczne (zwłaszcza położenie geograficzne i zabytki), a co najwyżej istniejące w nim zagospodarowanie turystyczne, obecnie przyjmuje się, że ważnym elementem mającym wpływ na atrakcyjność turystyczną miasta jest sposób organizacji ruchu turystycznego, zachodzące w nich wydarzenia, a także promocja i obsługa turystów. Nic więc dziwnego, że coraz częściej mówi i pisze się o mieście jako o produkcie turystycznym [Kowalczyk, Derek 2012, s. 17].

W ujęciu geograficznym kwestia zróżnicowania atrakcyjności turystycznej może dotyczyć całego miasta, jak również jego fragmentów. Rozróżnienie to związane jest z doborem skali, w jakiej dokonywana jest analiza. W przypadku mniejszych miast problem atrakcyjności jest zazwyczaj rozpatrywany w odniesieniu do ich całego terytorium lub jego znacznej części. Tak są spostrzegane Carcassone (Francja),

Dubrownik (Chorwacja), czy Avila (Hiszpania), a z miast polskich Kazimierz Dolny, czy Paczków. Na ogół w miastach tych funkcja turystyczna jest dominująca. Inaczej jest w przypadku dużych aglomeracji, w których funkcja turystyczna jest jedynie jedną z wielu funkcji. Gdy atrakcje turystyczne występują w wielu punktach miasta, są one często uznawane za miasta atrakcyjne „traktowane jako całość” (w języku angielskim *taken as a whole*). Można sądzić, iż w taki sposób turyści spostrzegają Paryż, Wenecję, Barcelonę, czy Pragę, a z polskich miast Kraków, czy Gdańsk. Jednak wśród dużych miast można wyróżnić takie, w których atrakcyjne dla turystów są jedynie ich niektóre części. Porównując z przytoczonymi przykładami powszechnie uznawanymi za atrakcyjne, za miasta w Polsce, których atrakcyjność turystyczna dotyczy terenów stanowiących nieznaczną część ich powierzchni można uznać np. Łódź, czy Warszawę. Wśród czynników mających wpływ na to, czy miasto jest atrakcyjne „całościowo”, czy „w niektórych częściach” istotne znaczenie ma nie tylko jego wielkość, ale i położenie geograficzne. Miasta położone w górach, nad morzem, nad większymi rzekami i jeziorami, a także wśród lasów, z powodów krajobrazowych są z reguły spostrzegane jako bardziej atrakcyjne niż miasta leżące na terenach płaskich, bezleśnych oraz pozbawionych większych cieków i zbiorników wodnych.

Jak napisano w poprzednim akapicie, na spostrzeganie przez odwiedzających miasta jako atrakcyjnego pod względem turystycznym duży wpływ ma jego usytuowanie nad zbiornikami i ciekami wodnymi. O atrakcyjności Wenecji i Petersburga decydują w dużym stopniu ich nadmorskie położenie, liczne kanały i wyspy; na atrakcyjność turystyczną Paryża, Budapesztu i Londynu ma duży wpływ położenie nad Sekwaną, Dunajem i Tamizą; Rio de Janeiro, czy Miami są chętnie odwiedzane m.in. z racji obecności morza i piaszczystych plaż. Jednak w kontekście szeroko rozumianych turystyki i rekreacji tereny w mieście położone nad morzem, jeziorem, rzeką lub kanałem są atrakcyjne nie tylko ze względów krajobrazowych (czy też estetycznych), ale także poznawczych i wielu innych powodów. O atrakcyjności turystycznej, pociętych licznymi kanałami, Wenecji, Petersburga, Amsterdamu, czy Bangkoku decydują w znacznej mierze liczne zabytki i historia. Podobnie jest w przypadku leżącego między rzekami i kanałami oraz wśród jezior Berlina i położonych nad licznymi zatokami Helsinek, Sztokholmu, Oslo, czy Sydney. Z kolei atrakcyjność turystyczna Tokio, czy Rio de Janeiro wynika nie tylko z ich nadmorskiego położenia, ale również zlokalizowanych nad morzem i w częściach miasta pociętych rzekami i kanałami dzielnic rozrywki. Podobnie jest w przypadku wspomnianych

Amsterdamu i Bangkoku, a także Hamburga, czy Nowego Orleanu (w którym najchętniej odwiedzana przez turystów jest położona nad Mississippi dzielnica French Quarter). Natomiast dzielnice przywodne amerykańskich Baltimore i Bostonu oraz część Londynu nazywana London Docklands i dzielnica w Hamburgu nazywana HafenCity to przede wszystkim miejsca ważne dla tzw. turystyki biznesowej.

Przykłady potwierdzające znaczenie obecności nadmorskiego, nadrzecznego i nadjeziornego położenia dla atrakcyjności turystycznej miast można mnożyć, ale nie to jest celem piszącego te słowa. Celem poniższego artykułu jest przedstawienie problemu części nadwodnych miasta jako obszarów wielofunkcyjnych ze szczególnym uwzględnieniem funkcji turystyczno-rekreacyjnej. Po przedstawieniu różnych funkcji, jakie mogą pełnić i pełnią waterfronty (w historii i współcześnie), w artykule przedstawiono zarys koncepcji ich wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej, którą postanowiono zweryfikować na przykładzie Victoria & Alfred Waterfront w Kapsztadzie (Republika Południowej Afryki).

Przedstawiany artykuł składa się z pięciu zasadniczych części. W pierwszej, najkrótszej, przytoczono kilka definicji terminu „waterfront”. Druga część dotyczy wielofunkcyjności terenów nadwodnych: – jej genezy i ewolucji. W trzeciej części zajęto się przedstawieniem koncepcji wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej waterfrontów. Najdłuższa, czwarta, część artykułu poświęcona jest historii Victoria & Alfred Waterfront w Kapsztadzie, ze szczególnym uwzględnieniem jego funkcji turystyczno-rekreacyjnych. Piąta część, mająca postać dyskusji, jest omówieniem problemu dotyczącego wielu współczesnych waterfrontów, a mianowicie konfliktów przestrzenno-funkcjonalnych związanych z wielofunkcyjnością waterfrontów.

## **Definicja waterfrontu**

W literaturze przedmiotu dotyczącej położenia miast nad zbiornikami i ciekami wodnymi często jest używane pochodzące z języka angielskiego określenie „waterfront”, które często jest tłumaczone jako „nabrzeże”. Jednak w znaczeniu, jakie jest używane w dalszej części artykułu pojęcie to jest rozumiane nieco szerzej. Zgodnie z internetową stroną Cambridge Dictionary pod tym terminem należy rozumieć „część miasta, która sąsiaduje z obszarami wodnymi, jak rzeka lub morze” („a part of a town that is next to an area of water such as a river or the sea”).<sup>1</sup> Podobnie definiuje „waterfront” Merriam-Webster Dictionary podając, iż jest to „teren

---

<sup>1</sup> *Waterfront*, <https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/waterfront>.

z budynkami lub część miasta skierowana lub przylegająca do obszaru wodnego” („land with buildings, or a section of a town fronting or abutting on a body of water”).<sup>2</sup> Nieco szerzej „waterfront” definiuje Collins Dictionary, według którego „A waterfront is a street or piece of land which is [next](#) to an area of water, for example a harbour or the sea” (w wolnym tłumaczeniu „Nabrzeże to ulica lub kawałek terenu sąsiadujące z obszarem wodnym, np. zatoką morską”). Ten sam słownik wyróżnia inne znaczenie słowa „waterfront” w tzw. American English (1<sup>a</sup> „land at the edge of a stream, harbor, etc.”, 2<sup>a</sup> „the wharf or dock area of a city”) oraz w tzw. British English („the area of a town or city alongside a body of water, such as a harbour or dockyard”).<sup>3</sup>

W Polsce pojęcie „waterfront” jest używane głównie w terminologii eksperckiej i naukowej. Często jest rozumiane jako „...obszary ulokowane nad naturalnym zbiornikiem wodnym jeziorem, rzeką bądź morzem. Z reguły jednak termin ten odnosi się do obszarów stykowych znajdujących się pomiędzy strukturami miejskimi a portowymi”.<sup>4</sup> Podobnie rozumie termin ten Piotr Lorens, według którego są to „...dawne struktury portowe i przemysłowe, związane z transportem wodnym. W wielu miastach portowo-przemysłowych uległy one głębokiej transformacji, a ich obszary są absorbowane przez centra miast z dominującą działalnością handlowo-usługową stanowiącą kontynuację zagospodarowania ich przestrzeni na potrzeby nowej klasy średniej. Waterfronty (z uwagi na ich wielofunkcyjność i atrakcyjność dla mieszkańców i odwiedzających) są jednocześnie strukturami, które powodują, że dzielnice biznesowe miast stają się bardziej atrakcyjne” [Lorens 2013, s. 29].

W tym miejscu warto zwrócić uwagę na znamieny fakt, iż jeszcze kilka lat temu w polskiej edycji Wikipedii pojęcie „waterfront” było definiowane nieco inaczej niż w 2020 r. Było ono rozumiane (jak przez Piotra Lorensa) jako „...tereny w miastach ulokowane nad naturalnymi zbiornikami wodnymi (morze, jezioro, większa rzeka), które są obszarami stykowymi między strukturami miejskimi a terenami portowymi lub dawnymi terenami portowo-przemysłowymi”.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> *Waterfront*, <https://www.merriam-webster.com/dictionary/waterfront>.

<sup>3</sup> *Waterfront*, <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/waterfront>.

<sup>4</sup> *Waterfront*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Waterfront>. Taka definicja była w polskiej wersji Wikipedii w sierpniu 2020 r.

<sup>5</sup> *Waterfront*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Waterfront>. Przytoczona definicja była w polskiej edycji Wikipedii w październiku 2011 r.

## Wielofunkcyjność waterfrontu

Z tego co napisano w poprzednim zdaniu wynika, że w praktyce urbanistycznej termin „waterfront” jest często stosowany w odniesieniu do obszarów miejskich, które zostały poddane rewitalizacji i pełnią obecnie inne funkcje niż pierwotnie. Wśród projektów zrealizowanych w nawiązaniu do koncepcji waterfrontu wyróżnia się projekty:

- monofunkcyjne (np. Sydney Opera, 1973 r. , Osaka Suntory Museum, 1994 r.) – zwykle są to obiekty o funkcjach handlowych, biurowo-administracyjnych, kulturalnych, turystycznych, rekreacyjnych, sportowych, a także rozrywkowych;
- wielofunkcyjne (np. Vancouver Canada Place-Granville Island, 1979 r., Singapore Boat Quay-Clarke Quay-East Coast Park, 1985 r., Chicago Navy Pier, 1995 r.) – które, z racji większej powierzchni, poza podanymi wyżej funkcjami pełnią na ogół również funkcję mieszkaniową.

W tym miejscu należy zauważyć, że w wielu sytuacjach – gdy dotyczy to terenów położonych nad naturalnymi zbiornikami wodnymi lub kanałami (co często ma miejsce w miastach w Wielkiej Brytanii) – zagospodarowanie stref nadwodnych może być zgodne z założeniami opisywanej już w polskiej literaturze przedmiotu koncepcji *festival market place* (FMP) [Kowalczyk, Derek 2010, ss. 147, 356-371]. Tak stało się we wspomnianych już Baltimore (Harborplace) i Bostonie (choć obiekty Faneuil Hall Marketplace nie znajdują się bezpośrednio nad wodą, tworzące je zabudowania były pierwotnie ulokowane ze względu na bliskość portu), a także w Jacksonville (Jacksonville Landing), Nowym Jorku (South Street Seaport), Buffalo (Canalside), Honolulu (Aloha Tower Marketplace), Miami (Bayside Marketplace), San Francisco (Pier 39) i w Chicago (Navy Pier) w Stanach Zjednoczonych, jak również w miastach opisanych w pracy A. Tölle [2010], a zwłaszcza w Bilbao (Hiszpania) i w Hamburgu (wspomniana dzielnica HafenCity). Szczególnie wyraźne związki między koncepcjami waterfrontu oraz FMP widać w Bilbao, w którym w sąsiedztwie otwartego w 1997 r. Guggenheim Bilbao Museum (*Guggenheim Bilbao Museoa*, projekt Franka O. Gehry’ego) tak zorganizowano przestrzeń publiczną (m.in. dzięki terenom zieleni), że ten fragment miasta stał się jego główną atrakcją nie tylko dla turystów, ale i dla mieszkańców. Co prawda niektórzy autorzy [Rodriguez i in. 2001] zwracają uwagę na związany z tym wzrost cen nieruchomości, ale dzięki rewitalizacji i restrukturyzacji terenów obejmujących dawną stocznię i kolejowy dworzec towarowy w dzielnicy Abandoibarra, Bilbao stało się miastem znacznie częściej odwiedzanym przez

zagranicznych turystów niż miało to miejsce wcześniej. W tym kontekście warto przytoczyć opinię wyrażoną przez cytowanego już A. Tölle [2010, s. 46], który uważa, że „...przykład Bilbao pokazuje powodzenie strategicznego planowania na poziomie metropolitalnym, a także konieczność szybkiego działania w tych ramach oraz znaczenia skutecznych negocjacji w strukturach publiczno-prywatnych”.

Może pojawić się pytanie, czy zjawisko polegające na przekształcaniu przestrzenno-funkcjonalnym terenów nadwodnych występowało już wcześniej, czy jest fenomenem, jaki pojawił się w 2 połowie XX w.? Z badań prowadzonych przez urbanistów interesujących się starożytną Grecją nie wynika, aby tereny portowe były w niej wraz z upływem czasu przekształcane w części miast o szeroko rozumianych funkcjach kulturalnych, czy administracyjnych. W miastach nadmorskich agora, podobnie, jak akropol, stadion, czy teatr, były wznoszone w różnych częściach, przy czym często na terenach wyżej położonych [Doxiadis 1964, ss. 7-9]. Tym niemniej z często przytaczanego w literaturze urbanistycznej planu Miletu z V w. p. n. e. (przypisywanego Hippodamosowi) wynika, że obiekty publiczne były co prawda niedaleko linii brzegowej (zwłaszcza teatr), ale jej ukształtowanie nie wykazuje, aby była ona specjalnie regulowana przez człowieka i tworzyła nabrzeża. Jak w wielu innych miastach starożytnych, w Milecie wzdłuż morza ciągnęły się mury obronne, które w oczywisty sposób oddzielały miasto od morza. Mury oddzielały miasto nawet od portu, który znajdował się na północ od centrum, ale w niektórych miejscach obie części miasta były połączone. Jednym z obiektów, który można uznać za odpowiednik bliski współczesnym wyobrażeniom o waterfroncie, była tzw. Harbour Collonades (oddzielająca port (Lion Harbour) od targu nazywanego North Market) oraz prowadząca od portu do South Market główna ulica miasta nazywana Sacred Road, przy której znajdowała się główna świątynia Apollona (nazywana Delphinion), która praktycznie sąsiadowała w portem [Brückner i in. 2014; Müllenhoff i in. 2009].

Przez wiele stuleci jednym z głównych powodów dążenia do oddzielenia miasta od morza były względy związane z bezpieczeństwem, a mianowicie atakami piratów, jak również szkodami wywoływanymi przez sztormy. Opisany Milet był jednym z nielicznych dużych miast w starożytnej Grecji, w którym reprezentacyjna część miasta była stosunkowo blisko portu. Odizolowanie części portowej i centrum kulturalno-administracyjnego było charakterystyczne również dla miast nadmorskich starożytnego Rzymu. Jako przykład mogą służyć Ostia (Ostia Antica), Aleksandria, czy

Konstantynopol. Również pałac Dioklecjana w obecnym Splicie nie był najprawdopodobniej zwrócony frontem w stronę morza.

To „odwrócenie” od znajdujących się w granicach miasta lub w jego najbliższym sąsiedztwie wód powierzchniowych dotyczyło również rzek i wynikało głównie z zagrożenia powodzią. Przykładem może być dawny Rzym, w którym najważniejsze obiekty były w pewnym oddaleniu do Tybru.

Podobnie było w miastach średniowiecznych (za wyjątek można uznać plac Świętego Marka w Wenecji), co pozwala postawić tezę, że dopiero wraz z nadejściem epoki nowożytnej w urbanistyce zaczęto organizować przestrzeń miasta w taki sposób, aby była ona otwarta w stronę morza, rzeki lub innego zbiornika wodnego. Jako przykład może posłużyć Lizbona z końca XVI w. Na rycinie 1, przedstawiającej całe miasto, można zauważyć, że w położonej nad Tagiem centralnej części Lizbony był nie tylko port, ale i jej część reprezentacyjna. To współwystępowanie funkcji można lepiej dostrzec na powiększeniu panoramy Lizbony przedstawionej na rycinie 2. Widać na niej położony nad samym Tagiem duży plac (obecny Praça do Comércio, inaczej Terreiro do Paço, o pełnionej przez plac funkcji targowej świadczą stragany) i zacumowane przy nim statki handlowe, ale również pałac królewski (po lewej stronie placu, numer 65) Paço da Ribeira, budynki zarządu portu i więzienia (po prawej stronie placu, oznaczone numerem 16), jak również mennicę (północna pierzeja placu, numer 66). Natomiast na zachód od głównego placu miasta (lewa strona ryciny 2) można dostrzec stocznię. Odnosząc się do przedstawionej na obu rycinach panoramy Lizbony można zauważyć współwystępowanie w tej samej części miasta funkcji „produkcyjnych” (port, stocznia) z funkcjami administracyjnymi (pałac królewski, mennica, więzienie, zarząd portu). Stan przedstawiony na rycinach 1 i 2 trwał jeszcze kilkadziesiąt lat, ale potem doszło do istotnych zmiany. Zmiany zachodzące w sąsiedztwie pałacu Paço da Ribeira można dostrzec rycinie 3, na której przedstawiono obrazy tej części Lizbony z 1662 r. oraz połowy XVIII w. (przed trzęsienia ziemi w 1755 r.).



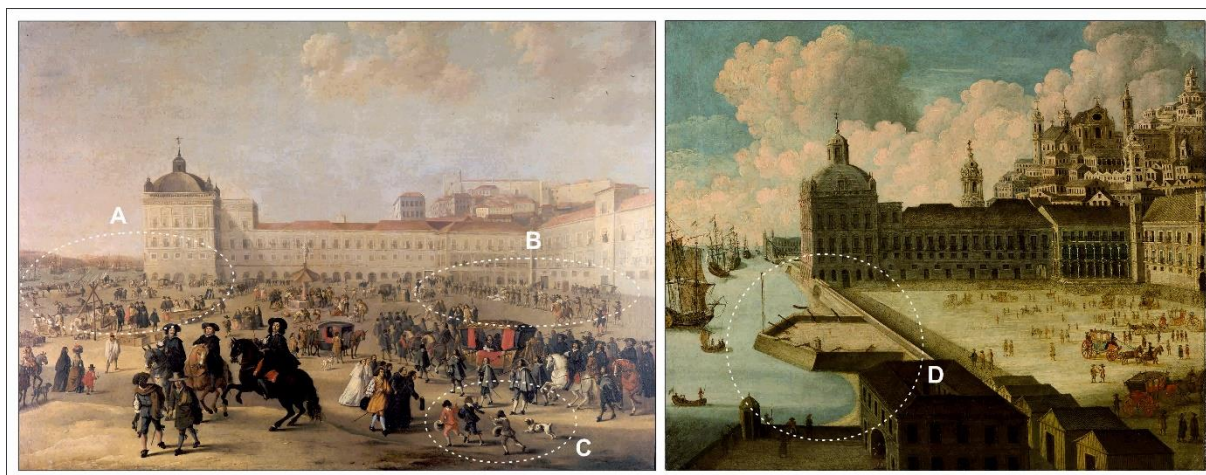
Ryc. 1. Panorama Lizbony (Portugalia) od strony Tagu na przełomie XVI i XVII w.

Źródło: opracowano na podstawie *Olissippo quæ nunc Lisboa ciuitas amplissima Lusitaniæ, ad Tagum, totius Orientis, et multarum insularum Africæque et Americæ emporium nobilissimum*, [w:] *Civitates orbis terrarum*/Georgius Braun et Franciscus Hohenbergius, Coloniae Agrippinae, Petrum à Brachel, 1612-1618, Bd. 5, Tvl. 2, [http://kb-images.kb.dk/DAMJP2%2Fonline\\_master\\_arkiv\\_6%2Fnon-archival%2FMaps%2FKORTSA%2F2008%2FBraunHogenberg%2Fbh500002/full/full/o/native.jpg](http://kb-images.kb.dk/DAMJP2%2Fonline_master_arkiv_6%2Fnon-archival%2FMaps%2FKORTSA%2F2008%2FBraunHogenberg%2Fbh500002/full/full/o/native.jpg)



Ryc. 2. Okolice położonego nad Tagiem placu Terreiro do Paço (obecnie Praça do Comércio) przedstawione na panoramie Lizbony (Portugalia) z przełomu XVI i XVII w.

Źródło: opracowano na podstawie *Olissippo quæ nunc Lisboa ciuitas amplissima Lusitaniæ, ad Tagum, totius Orientis, et multarum insularum Africæque et Americæ emporium nobilissimum*, [w:] *Civitates orbis terrarum*/Georgius Braun et Franciscus Hohenbergius, Coloniae Agrippinae, Petrum à Brachel, 1612-1618, Bd. 5, Tvl. 2, [http://kb-images.kb.dk/DAMJP2%2Fonline\\_master\\_arkiv\\_6%2Fnon-archival%2FMaps%2FKORTSA%2F2008%2FBraunHogenberg%2Fbh500002/full/full/o/native.jpg](http://kb-images.kb.dk/DAMJP2%2Fonline_master_arkiv_6%2Fnon-archival%2FMaps%2FKORTSA%2F2008%2FBraunHogenberg%2Fbh500002/full/full/o/native.jpg)



Ryc. 3. Porównanie widoku placu przed pałacem Paço da Ribeira w Lizbonie (Portugalia) na obrazach z połowy XVII w. oraz z połowy XVIII w.

Źródło: opracowano na podstawie Paço da Ribeira, [https://pt.wikipedia.org/wiki/Paço\\_da\\_Ribeira](https://pt.wikipedia.org/wiki/Paço_da_Ribeira)

Porównując obrazy przedstawiające plac przed pałacem Paço da Ribeira można zauważyć, że w połowie XVII w. pełnił on nadal funkcje portowe i handlowe (fragment obrazu oznaczony literą A), ale był także miejscem ćwiczeń wojskowych (fragment opisany literą B), a także zabawy (część obrazu zaznaczona jako C). Natomiast na obrazie z połowy XVIII w. można zauważyć całkowity zanik funkcji portowo-handlowej. We fragmencie obrazu oznaczonego literą D widać nabrzeża, na tyle wysokie, iż najprawdopodobniej uniemożliwiały przybijanie do nich statkom. W prawej części obrazu można zauważyć spacerujących ludzi i karoce, ale nie ma żadnego odniesienia do handlu. Reasumując, można przyjąć, iż o ile ryciny 1 i 2 przedstawiają stan, kiedy to tereny nad Tagiem w Lizbonie pełniły zarówno funkcje portowe, jak i reprezentacyjne, to na rycinie 3 widać wyraźnie stopniowy zanik tych pierwszych i postępujący rozwój tych drugich. Inaczej mówiąc – zaprezentowany na rycinach 1-3 obraz Lizbony pokazuje przejście od przestrzeni wielofunkcyjnej waterfrontu ze znacznym udziałem funkcji portowej, do przestrzeni monofunkcyjnej polegającej na pełnieniu przez obecny plac Praça do Comércio funkcji reprezentacyjnej.



Ryc. 4. Praça do Comércio w Lizbonie (Portugalia). Widok na pierzeję wschodnią placu (zdjęcie po lewej). W miejscu, gdzie stoi budynek w prawej części zdjęcia na panoramie przedstawionej na rycinie 2, mieścił się kapitanat portu, a w miejscu gdzie jest żółty budynek z podcieniami było więzienie. Zdjęcie po prawej stronie przedstawia fragment północnej pierzei Praça do Comércio z bramą Arco da Rua Augusta

*Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2014*

Kończąc refleksje dotyczące historii waterfrontów należy stwierdzić, że dopiero XVIII w., a może nawet XIX w., przyniosły wyraźną zmianę w podejściu urbanistów do kwestii zagospodarowania terenów nadwodnych. Co prawda już usytuowanie paryskiego Luwru w sąsiedztwie Sekwany może świadczyć, że tereny nadrzeczne przestały być uważane za zagrożenie i zaczęły być spostrzegane jako miejsce prestiżu, ale należy pamiętać, że główny wjazd do pałacu prowadził nie od strony rzeki, ale równoległe do niej. Podobnie było z Pałacem Westminsterskim w Londynie, Pałacem Zimowy w Petersburgu, czy parlamentem w Budapeszcie.

Upraszczając problem, dopiero w połowie XX w. tereny nadwodne w miastach zaczęły być spostrzegane jako miejsca godne uwagi nie tylko przez urbanistów i planistów (którzy już wcześniej dostrzegali to, chociażby proponując wybudowanie nad Tamizą parlamentu brytyjskiego), ale również przez tzw. opinię społeczną. Jako świadectwo akceptacji przez mieszkańców miast, reprezentujących ich polityków, przedsiębiorców itp., poglądu iż położenie w sąsiedztwie morza, rzeki, kanału, jeziora czy sztucznego zbiornika wodnego jest samo w sobie atrakcyjne, mogą posłużyć wspomniane już przykłady Baltimore, Bostonu, Londynu i wielu innych miast. W tym miejscu warto również zwrócić uwagę na fakt, iż w przypadku niektórych miast, jakie powstały w XX w., sprawa ich rozplanowania w kontekście sztucznych zbiorników wodnych, była zasadniczą kwestią. Jako przykład mogą służyć obecne stolice Australii (Canberra) i Brazylii (Brasília). Należy także dodać, że mniej więcej w tym samym czasie koncepcja wielofunkcyjnego waterfrontu była świadomie wprowadzana w życie

w niektórych miastach Azji. Zjawisko to szeroko opisał J. F. Taylor w kontekście miast Azji Wschodniej (głównie Szanghaju i Jokohamy) w artykule dotyczącym związanej z portem części nazywanej „bund” (najbardziej znanym toponimem jest Shanghai Bund), który to termin można uznać za odpowiednik pojęcia „waterfront”.<sup>6</sup> W cytowanym artykule autor skupił się na opisie trzech funkcji „bund”: handlowej, wojskowej i rekreacyjnej (funkcje to zostały opisane w rozdziale „Bunds as multifunctional space”) [Taylor 2002, ss. 135-140].

### **Koncepcja wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej waterfrontu**

Przechodząc do modelu koncepcji wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej miejskich terenów nadwodnych należy na samym wstępie zaznaczyć, że w pewnej mierze punktem wyjścia dla dalszych rozważań była opublikowana w 1978 r. przez T. Kocowskiego koncepcja systemowa potrzeb człowieka, zgodnie z którą na potrzeby wypoczynkowo-turystyczne składają się potrzeby: (a) wypoczynku, (b) swobody, (c) napędowe, (d) recepcji kultury, (e) estetyczne, (f) aktywnej rekreacji oraz (g) ludyczne [Kocowski 1978]. Oczywiście w swojej koncepcji T. Kocowski nie uwzględnił wielu innych czynników, które decydują o wielofunkcyjności turystycznej danego obiektu lub obszaru, gdyż jego koncepcja dotyczy kwestii psychologicznych, a nie gospodarczych, czy też *stricte* społecznych. Stąd też nie ma w niej bezpośrednich odniesień do spraw leżących u podstaw turystyki biznesowej, kongresowej, handlowej i innych form turystyki komercyjnej.

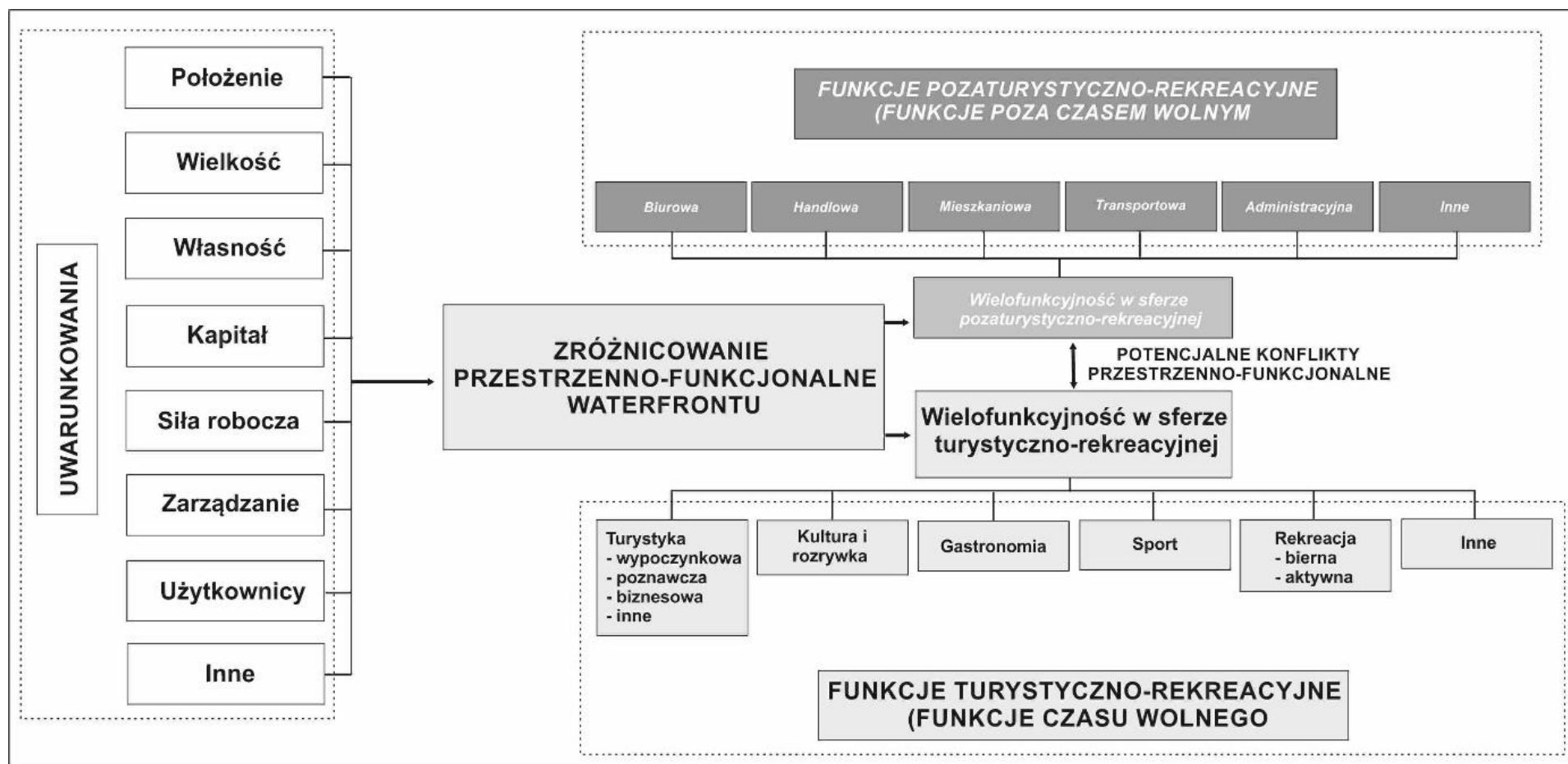
W polskiej literaturze przedmiotu można spotkać opinię, że niektóre waterfronty początkowo powstają jako projekty monofunkcyjne i dopiero po pewnym czasie zaczynają jednocześnie pełnić różne funkcje. Jak świadczy przykład dzielnicy Tsim Sha Tsui w Koulunie (Chiny, Specjalny Region Administracyjny Hongkong) proces ten zajął około 15 lat [Kowalczyk 2012, ss. 34-37]. Jednak znaczna część projektów rewitalizacji terenów portowo-przemysłowych od początku zakłada, że po ukończeniu rewitalizacji i restrukturyzacji będą one pełnić jednocześnie różne funkcje, w tym również funkcje związane z turystyką i rekreacją.

Problem wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej obszarów nadwodnych w miastach można przedstawić w postaci schematu zaprezentowanego na rycinie 5. Wynika z niego, że głównymi czynnikami mającymi wpływ na sposób

---

<sup>6</sup> Genezę słowa „bund” szczegółowo wyjaśnia J. F. Taylor [2002, s. 128], podając, iż zdaniem wielu lingwistów została ona zapożyczona przez język angielski z języka perskiego i z języków używanych w Indiach.

funkcjonowania waterfrontów są: położenie, własność, kapitał, siła robocza, zarządzanie i użytkownicy.



Ryc. 5. Schemat wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej waterfrontów

Źródło: opracowanie własne

W przypadku pierwszego z podanych czynników istotne znaczenia ma zarówno położenie geograficzne (w skali świata, kontynentu, kraju itd.), jak i lokalizacja w obrębie danego miasta. Sukces projektów wynikających z przyjęcia koncepcji waterfrontu w planach rozwoju urbanistycznego w Nowym Jorku, Singapurze, czy Koulun i Victorii (Chiny, Specjalny Region Administracyjny Hongkong) wynika nie tylko z przyjętych rozwiązań, ale również z położenia geograficznego tych aglomeracji, dzięki któremu są one jednymi z najczęściej odwiedzanych przez turystów miast świata. Przytoczone przykłady dotyczą miast, w których waterfronty zajmują centralne części aglomeracji. Są jednak miasta, w których idea waterfrontu została wdrożona w ich częściach peryferyjnych. Jako przykład może posłużyć wspomniana już Lizbona, której dzielnica Parque das Nações (powstała w miejscu terenów wystawy światowej Expo '98, a wcześniej terenów zajmowanych m.in. przez przemysł) leży w znacznym oddaleniu od historycznego i obecnego centrum. Należy również dodać, że w planowaniu waterfrontów uwzględniane są także takie czynniki, jak warunki klimatyczne, gdyż oczywiste jest, iż w strefie klimatów chłodnych urządzenia w rodzaju siłowni plenerowych, czy otwartych kortów tenisowych będą mniej wykorzystywane przez użytkowników niż w krajach o ciepłym klimacie.

Drugim istotnym czynnikiem jest wielkość terenu zajmowanego przez waterfront. Z reguły obszary o niewielkiej powierzchni (mniej niż hektar, czasami kilka hektarów) mają charakter monofunkcyjny. Niekiedy składają się one z jednego obiektu (budynku), któremu towarzyszą tereny zielone, parkingi itp. Natomiast waterfronty zajmujące dużą powierzchnię znacznie częściej pełnią zróżnicowane funkcje i składają się z obiektów publicznych, komercyjnych, terenów zieleni, ciągów pieszych, ulic, parkingów itp. Przykładem niedużego waterfrontu, zajmującego 0,5-0,6 hektara, mogą być zagospodarowane w obecnym stanie w 2002 r. tereny nadwodne położone w centrum Lüderitz (Namibia) na południowym krańcu Robert Harbour i obejmujące otoczenie Harbour Square.<sup>1</sup> Dla porównania, opisany dalej Victoria & Alfred

---

<sup>1</sup> Są to okolice dawnego portu, których rewitalizacja zakończyła się w 2002 r. W ramach Phase 1 powstały powierzchnie biurowe, mieszkania oraz sklepy i restauracje. W 2008 r. rząd Namibii zatwierdził projekt Phase 2, w którym kluczową inwestycją miała być rewitalizacja zbudowanej przez Niemców elektrowni (1911 r.), miały znaleźć się muzeum morskie, filia Polytechnic of Namibia, część rekreacyjno-sportowa, powierzchnie biurowe, centrum handlowe i apartamenty. Mimo że początkowo przyjęto, że inwestycja zostanie ukończona w ciągu 28 miesięcy, w 2019 r. była nadal w trakcie realizacji [PHASE I Brief History, Lüderitz Waterfront Development Company, <http://luderitzwaterfront.com.na/phase-i>; Tuulikki 2019]. Należy dodać, że projekty Phase 1 i Phase 2 leżą od siebie w oddaleniu ponad 500 m i są przedzielone przez znaczny fragment zabudowy centrum Lüderitz. O ile Phase 1 powstała nad Robert Harbour, Phase 2 obejmuje tereny nad Hafen Lüderitz. Można więc mówić, że w Lüderitz są dwa waterfronty.

Waterfront w Kapsztadzie zajmuje 123 hektary, a tereny składające się na światową wystawę Expo '98 w Lizbonie aż 330 hektarów.<sup>2</sup>



Ryc. 6. Zróżnicowanie waterfrontów pod względem wielkości. Obiekty tworzące Phase 1 waterfrontu w Lüderitz (Namibia) (zdjęcie po lewej) oraz fragment waterfrontu w dzielnicy Parque das Nações w Lizbonie (Portugalia) (zdjęcie po prawej). Po lewej stronie zdjęcia widoczne fragmenty oceanarium. Zdjęcie przecina kolejka linowa, z wagoników której turyści mogą oglądać panoramę waterfrontu

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2016 i 2014

Innym, bardzo ważnym, czynnikiem rozwoju i funkcjonowania waterfrontów, jest kwestia własności. Tereny i nieruchomości składające się na waterfronty mogą stanowić własność publiczną (często należącą do samorządów miejskich), prywatną lub mieszaną (publiczno-prywatną bądź prywatno-publiczną). Liczne przykłady dowodzą, że szczególnie wskazane są rozwiązania, kiedy dany obszar należy do jednego właściciela lub inwestora generalnego. W sytuacji, gdy dany teren ma kilku właścicieli (np. okolice portu na Pradze w Warszawie) rzadko kiedy działania zmierzające do utworzenia dobrze funkcjonującego waterfrontu kończą się powodzeniem. Jako przykład obszaru należącego do jednego właściciela może służyć wspomniany waterfront w Lüderitz, który jest administrowany przez rządową spółkę Lüderitz Waterfront Development Company.

Czwartym czynnikiem mającym wpływ na powstanie, rozwój i funkcjonowanie specjalnie w tym celu zaprojektowanych i zagospodarowanych terenów nadwodnych w mieście, są środki finansowe. Niezależnie, czy są one w posiadaniu właściciela (bądź głównego inwestora), czy są też w gestii różnych podmiotów, ich wielkość ma

<sup>2</sup> *Intervenções urbanas na cidade de Lisboa*, Pavilhão de Portugal. Sobre arquitetura, pavilhões e portuguese, segunda-feira, 16 de novembro de 2009, [http://pavilhaolusitano.blogspot.com/2009\\_11\\_01\\_archive.html](http://pavilhaolusitano.blogspot.com/2009_11_01_archive.html).

zasadnicze znaczenie przede wszystkim na czas trwania procesu inwestycyjnego. Kapitał, o czym należy pamiętać, ma również istotne znaczenie dla sprawnego funkcjonowania urządzeń i usług składających się na waterfront już po jego oddaniu do użytku.

Kolejnym czynnikiem jest siła robocza. Waterfront jest nie tylko częścią miasta, gdzie powstają nowe stanowiska pracy, ale także miejscem, które dzięki odpowiednim kwalifikacjom siły roboczej może sprostać wymaganiom użytkowników świadczonych na nim usług, jak również przynieść dochody inwestorom i władzom miasta.

Następnym czynnikiem, ściśle powiązany z siłą roboczą, kapitałem i własnością, jest sposób zarządzania waterfrontem. Można przyjąć założenie, że bardziej pożądane jest, gdy tereny i znajdujące się na nich obiekty mają jednego właściciela niż kilku, gdyż większa liczba zarządzających oznacza, iż niektóre projekty dotyczące funkcjonowania inwestycji mogą być wdrażane z opóźnieniem lub wcale.

*Last but not least* – ważnym czynnikiem decydującym o powstaniu i sposobie funkcjonowania terenów nadwodnych w miastach są ich użytkownicy. W tym przypadku pod terminem tym należy rozumieć zarówno podmioty prawne i osoby fizyczne, która prowadzi na waterfrontach działalność (głównie gospodarczą), jak i osoby korzystające ze świadczonych na nich usług w charakterze konsumentów. Mogą to być nie tylko turyści i mieszkańcy danego miasta, ale również inne firmy i organizacje.

Poza wyżej wymienionymi, należy wspomnieć o innych czynnikach mających wpływ na funkcjonowanie waterfrontów. Takich jak, jak polityka fiskalna państwa lub władz samorządowych (np. w zakresie ulg podatkowych dla inwestorów), ogólna sytuacja polityczna i społeczno-gospodarcza państwa (regionu, miasta), katastrofy ekologiczne i technologiczne, czy też – jak w 2020 r. – sytuacja epidemiologiczna.

Wszystkie opisane wyżej czynniki mają wpływ na to, w jakim stopniu obszary nadwodne są zróżnicowane pod względem przestrzennym i funkcjonalnym. Zróżnicowanie to dotyczy wszystkich funkcji pełnionych przez waterfront, ale w kontekście prezentowanego tekstu warto dłużej zatrzymać się nad wielofunkcyjnością związaną z szeroko pojmowanymi turystyką i rekreacją (rycina 7).



Ryc. 7. Zróżnicowanie funkcji pełnionych przez Tsim Sha Tsui Waterfront w Koulunie (Chiny, Specjalny Region Administracyjny Hongkong). Po lewej stronie zdjęcia widać fragment Hong Kong Cultural Centre (mieści się w nim kilka sal widowiskowych), przed którym odbywa się koncert plenerowy. Po prawej stronie zdjęcia znajduje się muzeum sztuki (Hong Kong Museum of Art), za który (na drugim planie) jest hotel InterContinental Hong Kong i ciąg pieszy (nad samą wodą) nazwany Avenue of Stars. Położony w głębi budynek przykryty białą kopułą to Hong Kong Space Museum, a za nim – z napisem CCB na dachu – galeria handlowa SOGO.

*Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2011*

Ogólnie wielofunkcyjność turystyczno-rekreacyjna waterfrontów sprowadza się do szeroko rozumianej turystyki, kultury i rozrywki, gastronomii, sportu, rekreacji oraz innych form użytkowania (np. organizowania uroczystości związanych z religią<sup>3</sup>).

### Funkcja turystyczna

Biorąc pod uwagę liczne formy turystyki, można powiedzieć, że w kontekście wielofunkcyjności waterfrontów szczególne znaczenia mają turystyka wypoczynkowa, poznawcza i biznesowa.

W przypadku turystyki wypoczynkowej tereny nadwodne są przede wszystkim odwiedzane przez osoby szukające odpoczynku (np. między odwiedzaniem kolejnych obiektów opisanych w przewodnikach), „zwykłych” spacerowiczów, jak również

---

<sup>3</sup> Nasuwa się tutaj skojarzenie z ceremoniami hinduistycznymi nad Gangesem (np. w Waranasi i Haridwar, podczas święta Kumbh Mela w Allahabadzie), aczkolwiek tereny nadrzeczne w tych miastach indyjskich trudno uznać za waterfronty rozumiane jako efekt działań rewitalizacyjnych i restrukturyzacyjnych w przestrzeni miejskiej.

turystów spragnionych nowych, na ogół atrakcyjnych, widoków. Tego rodzaju wykorzystanie waterfrontu ma szczególnie duże znaczenie np. w Barcelonie (zwłaszcza na odcinku wybrzeża sąsiadującego z dzielnicami La Vila Olimpica del Poblenou i El Poblenou). Często zdarza się jednak, że turyści odwiedzają tereny dawnego portu, aby zobaczyć, jakim uległy one zmianom po ukończeniu rewitalizacji. Przedmiotem ich zainteresowania mogą być zarówno nowe obiekty, jak i zabytki, które zostały poddane pracom konserwatorskim. Pierwsza sytuacja dotyczy np. wspomnianej dzielnicy Parque das Nações w północnej części Lizbony, która jest chętnie odwiedzana przez zagranicznych turystów nie tylko ze względu na funkcje, jakie pełnią zlokalizowane w niej obiekty (muzea, oceanarium, hotele), ale jako miejsce zaplanowane i zbudowane w związku ze światową wystawą Expo '98 zgodnie z wymogami ówczesnej urbanistyki i architektury. Podobnymi motywacjami kierują się turyści chcący zobaczyć słynną „złotą rybę” w sąsiedztwie Port Olympic w Barcelonie (rycina 8).



Ryc. 8. Funkcje terenów nadwodnych w Barcelonie (Hiszpania) związane z turystyką wypoczynkową (zdjęcie po lewej) oraz z turystyką poznawczą (zdjęcie po prawej).

Na lewym zdjęciu plaża i ciąg pieszy nad Morzem Śródziemnym na wysokości dzielnicy La Vila Olimpica del Poblenou. Wieżowiec po lewej stronie to Hotel Arts a po prawej biurowiec Torre Mapfre (oba zbudowane w 1992 r. w związku z letnimi igrzyskami olimpijskimi). Kompozycja przestrzenna w złotym kolorze (w centrum zdjęcia) została zaprojektowana przez Franka O. Gehry'ego. Na prawym zdjęciu muzeum historii Katalonii w magazynach portowych z przełomu XIX/XX w.

*Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2015*

Natomiast turystyka poznawcza związana z odwiedzaniem odrestaurowanych obiektów o walorach historycznych występuje m.in. w Port Vell (dawnej portowej części wspomnianej Barcelony), gdzie np. muzeum historii Katalonii (Museu d'Història de Catalunya) mieści się w ukończonych w 1900 r. dawnych magazynach portowych (Palau de Mar), a muzeum morskie (Museu Marítim de Barcelona) znajduje się

w pomieszczeniach wzniesionej w XVI w. (częściowo na fundamentach pochodzących z XIII w.) stoczni królewskiej (Drassanes Reials de Barcelona). Oba przytoczone przykłady dotyczą budowli, które dawniej miały ściśle powiązania z funkcją portową, a w ramach rewitalizacji zostały zamienione w muzea. Jednak czasami przedmiotem zainteresowania turystów mogą być obiekty historyczne, które po rewitalizacji nie pełnią żadnych nowych funkcji i pozostawiono je jako świadectwo dziedzictwa kulturowego. Przykładem może być Clock Tower (wieża zegarowa)) nieistniejącego już dworca kolejowego w Koulunie (Chiny, Specjalny Region Administracyjny Hongkong), która jest jedynym obiektem zachowanym z początków XX w. na poddanym gruntownej przebudowie obszarze Tsim Sha Tsui Waterfront (rycina 10).

Jednakże z punktu widzenia ekonomii, największe znaczenie dla funkcjonowania waterfrontów na turystyka biznesowa, gdyż wpływy z niej są głównym źródłem dochodów właścicieli i firm administrujących całym waterfrontem oraz zlokalizowanymi w jego obrębie obiektami biurowymi, galeriami handlowymi itp. Ponieważ temat ten zostanie nieco szerzej potraktowany w części dotyczącej Kapsztadu, w tym miejscu należy jedynie wspomnieć, że turystyka biznesowa ma szczególne znaczenie nie tylko dla usytuowanych na terenach nadwodnych hoteli i lokali gastronomicznych, ale również dla właścicieli budynków, w których znajdują się galerie handlowe, banki i inne instytucje finansowe, biura podróży i firmy zajmujące się wynajmowaniem samochodów i wielu innych podmiotów, które prowadzą działalność gospodarczą prawie na każdym waterfrontcie.

Można przyjąć, że dowodem na potwierdzenie sformułowanej wcześniej tezy o dużym znaczeniu dla zagospodarowania przestrzennego i funkcjonowania waterfrontów szeroko traktowanej turystyki, jest dająca się zaobserwować na wielu miejskich obszarach nadwodnych (np. w opisywanych w tym artykule Koulunie oraz w Victorii, po drugiej stronie cieśniny oddzielającej oba miasta), Barcelonie, Lizbonie, Kapsztadzie, ale także w Baltimore, Bostonie, Hamburgu, Szanghaju, Singapurze i wielu innych aglomeracjach) znaczna koncentracja hoteli. Ich obecność – w kontekście wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej waterfrontów – powoduje coś w rodzaju sprzężenia zwrotnego. Hotele sprawiają, że waterfronty są niejako z konieczności odwiedzane przez turystów, a jednocześnie obecność turystów powoduje, że firmy hotelarskie chętnie otwierają nowe obiekty właśnie na poddawanych rewitalizacji miejskich terenach nadwodnych.

### Funkcja kulturalna i rozrywkowa

Liczne przykłady dowodzą, że jedną z ważniejszych funkcji waterfrontów jest kultura i rozrywka. Jako przykład obiektów bardzo często stanowiących integralną część miejskich terenów nadwodnych mogą służyć muzea, galerie sztuki i centra naukowo-edukacyjne. Tak jest na wspomnianym wielokrotnie waterfroncie Tsim Sha Tsui w Koulunie, w Port Vell w Barcelonie, w Bilbao (wspomniane tzw. muzeum Guggenheima), nad Inner Harbor w Baltimore (*vide* Marine Mammal Pavillion i National Aquarium oraz okręt-muzeum „Constellation”), w również opisywanej dzielnicy Parque das Nações w Lizbonie, a także w Gdyni (Muzeum Emigracji w dawnym Dworcu Morskim), czy w Warszawie (Centrum Nauki Kopernik). Innymi często występującymi obiektami o funkcjach kulturalnych, jakie występują na waterfrontach są teatry, sale koncertowo-widowiskowe, czy kina. Jedną z większych budowli w naddunajskiej części Bratysławy jest niedawno zbudowany teatr, jednym z większych obiektów w barcelońskim Port Vell jest multikino IMAX Port Vell Cine (kino IMAX jest także w Maryland Science Center w Baltimore). Również Opera Nova w Bydgoszczy została zlokalizowana w poddanej rewitalizacji części miasta nad Brdą.



Ryc. 9. Funkcja kulturalna waterfrontu.

Na lewym zdjęciu ukończony w 2007 r. nowy gmach Słowackiego Teatru Narodowego (w języku słowackim *Slovenské národné divadlo*) w położonej nad Dunajem i zaprojektowanej jako waterfront części Bratysławy (Słowacja). Zdjęcie po prawej przedstawia muzeum morskie umiejscowione w dawnej stoczni w Port Vell w Barcelonie (Hiszpania).

Źródło: Fot. Andrzej Kowalczyk 2011 i 2015

Koncentracja obiektów kulturalnych oraz rozrywkowych w nadwodnych częściach miast nie jest zresztą czymś nowym, gdyż można przyjąć że już od czasów starożytnych rejonu portów była dzielnicami o dużej koncentracji lokali rozrywkowych oraz miejsc, w których organizowano imprezy plenerowe. Kiedyś były to przedstawienia tzw. komediantów, cyrkowców itd., a obecnie koncerty muzyczne,

występy teatrów ulicznych, parady, biegi uliczne, czy imprezy typu „światło i dźwięk” (co dotyczy np. wielokrotnie wymienianego Tsim Sha Tsui Waterfront).



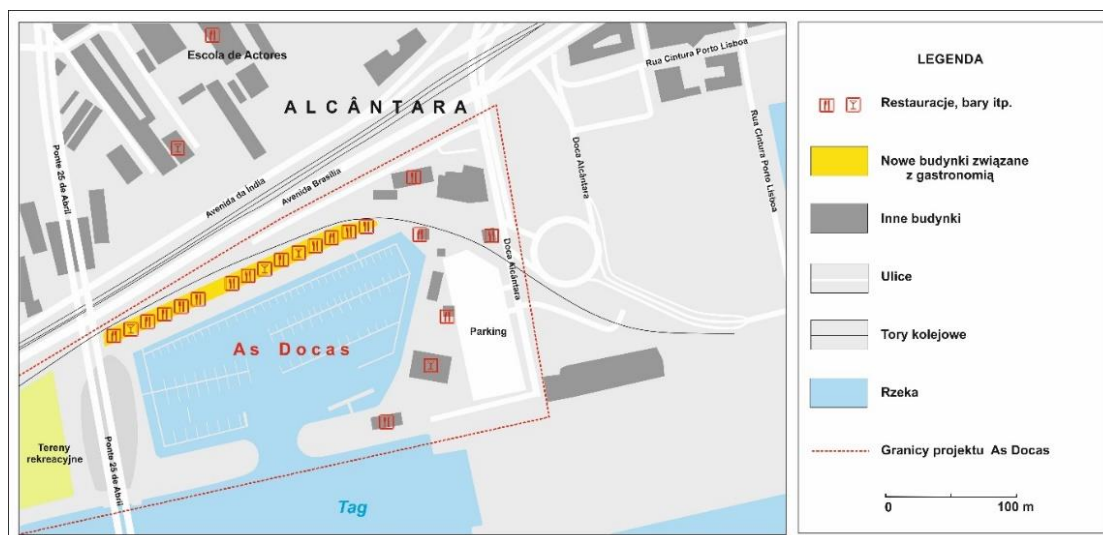
Ryc. 10. Funkcja rozrywkowa waterfrontu.

Na zdjęciu po lewej pary tańczące pod pomnikiem króla Józefa I na Praça do Comércio w Lizbonie (Portugalia). Na prawym zdjęciu kompozycje przestrzenne ukazujące tradycje związane z buddyjskim nowym rokiem w różnych krajach Azji w zachodniej części Tsim Sha Tsui Waterfront w Koulunie (Chiny, Specjalny Region Administracyjny Hongkong). Za nimi wieża zegarowa z 1915 r. jako jedyna pozostałość po zburzonym w 1977 r. budynku Kowloon Station

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2014 i 2011

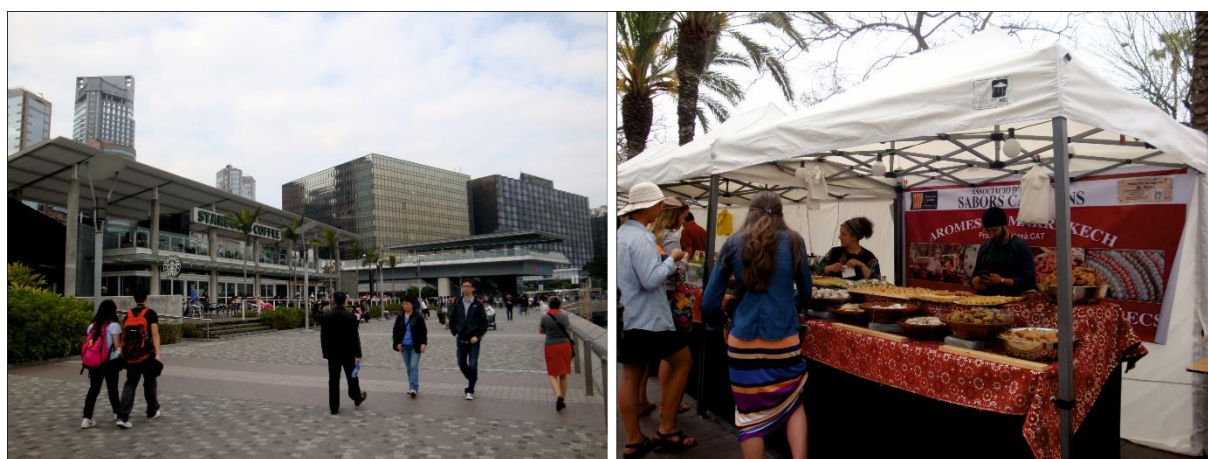
### Funkcja gastronomiczna

Prawie we wszystkich zrealizowanych projektach dotyczących waterfrontów istotna rola przypada usługom gastronomicznym. Wynika to z tego, że korzystają z nich zarówno odwiedzający, jak i mieszkańcy danego miasta. Ponieważ w obu przypadkach zaspokojeniu potrzeb żywieniowych służy zarówno gastronomia ogólnodostępna, jak i gastronomia hotelowa, znaczna liczba restauracji, barów, kawiarni, cukierni, lodziarni itp. na terenach nadwodnych w miastach wynika po części z tego, iż często są one rejonami koncentracji hoteli. Innym czynnikiem sprawiającym, że waterfronty są częściami miast o wyższym niż inne dzielnice nasyceniu lokalami gastronomicznymi są portowe tradycje. Długie przebywanie na morzu oraz monotonne i niezdrowe wyżywienie (a często i głód), powodowały, iż po zatrzymaniu się w porcie marynarze bardzo chętnie korzystali z lądowej gastronomii. Dlatego też od czasów starożytnych portowe części miast były jednocześnie dzielnicami „gastronomicznymi” [Kowalczyk 2020, ss. 6-7].



Ryc. 11. Koncentracja lokali gastronomicznych przy marinie As Docas w dzielnicy Alcântara w zachodniej części Lizbony (Portugalia)

Źródło: opracowano na podstawie A. Kowalczyk [2020, s. 106, Fig. 3.8]



Ryc. 12. Funkcja gastronomiczna waterfrontu.

Na zdjęciu po lewej restauracja sieci Starbuck Corporation przy ciągu pieszym w nadmorskiej części dzielnicy Tsim Sha Tsui w Koulunie (Chiny, Specjalny Region Administracyjny Hongkong). Zdjęcie po prawej przedstawia turystów zainteresowanych artykułami spożywczymi oferowanymi na targach żywności regionalnej przed muzeum historii Katalonii w Port Vell w Barcelonie (Hiszpania)

Źródło: Fot. Andrzej Kowalczyk 2011 i 2015

### Funkcja sportowa

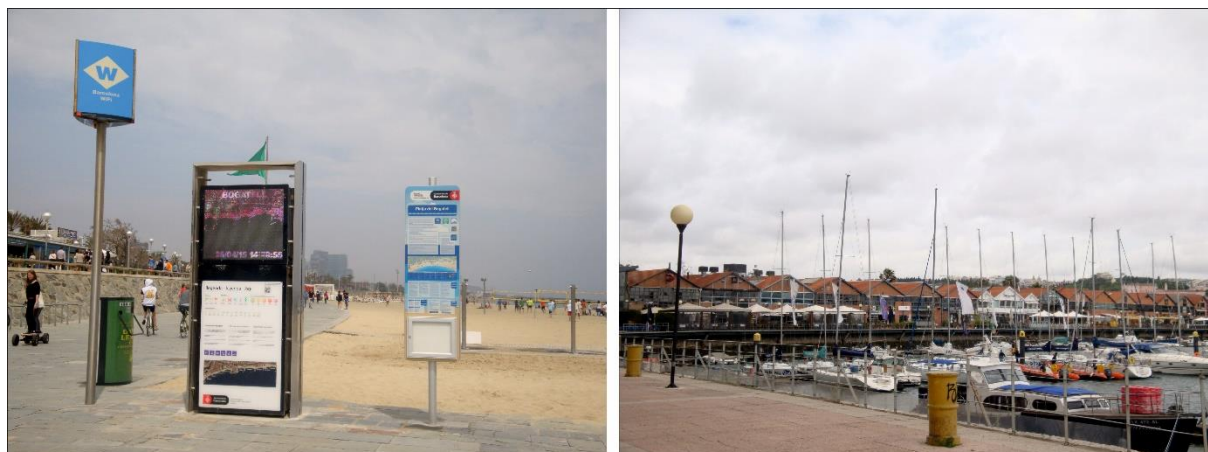
W porównaniu z opisanymi wcześniej funkcjami z reguły występującymi na waterfrontach, funkcja związana ze sportem występuje raczej rzadko, chyba, że za sport uzna się żeglarstwo (które jednak częściej utożsamiane jest z aktywną rekreacją). Przy takim założeniu wiele poddanych rewitalizacji terenów nadwodnych w miastach

straciło co prawda funkcje portowe związane z obsługą statków handlowych, ale ma wielofunkcyjne mariny lub innego rodzaju przystanie dla sprzętu wodnego.

Tym niemniej jako przykład obiektu sportowego powstałego na dawnych terenach związanych z funkcją portową może służyć Oriole Stadium w Baltimore, który został zbudowany w miejscu nazywanym Camden Yards, gdzie w XIX w. powstały bocznicie kolejowe służące obsłudze tamtejszego portu [Kowalczyk, Derek 2010, s. 368-369].

### Funkcja rekreacyjna

Bez większej przesady można postawić tezę, że praktycznie każdy waterfront ma urządzenia służące rekreacji. W niektórych przypadkach są to plaże, ale znacznie częściej mogą to być przystanie żeglarskie, korty tenisowe, różnego rodzaju boiska do gry w piłkę, ścieżki rowerowe, bieżnie, strzelnice, tory do gry w kręgle, siłownie plenerowe, skateparki, estrady taneczne, kurtyny wodne, a przede wszystkim ogólnie dostępne parki i skwery. Jako przykład miejsca zapewniającego znaczną część z wymienionych wcześniej form rekreacji może służyć Navy Pier w Chicago i sąsiadujące z nim tereny, jak również będący jeszcze w trakcie realizacji West Kowloon Cultural District (inwestycja została rozpoczęta w 2012 r.) w Koulunie, który co prawda w przyszłości ma być główną w Hongkongu dzielnicą-skupiskiem teatrów i muzeów, ale chwilowo – z racji rozległych terenów zielonych – pełni głównie funkcje rekreacyjne. Jednak jednym z najlepiej znanych pod tym względem miejskich obszarów nadwodnych jest fragment wybrzeża w Barcelonie na północny wschód od Port Vell i dawnej dzielnicy portowej La Barceloneta. Na odcinku kilku kilometrów składa się on z ogólnodostępnej plaży, na której wyznaczono miejsca do uprawiania gier zespołowych. Wzdłuż plaży biegnie szeroki ciąg pieszo-rowerowy (rycina 13).



Ryc. 13. Funkcja rekreacyjna waterfrontu.

Po lewej stronie plaża i ciąg pieszy nad Morzem Śródziemnym na wysokości dzielnicy La Vila Olimpica del Poblenou w Barcelonie (Hiszpania). Na zdjęciu po prawej przystań dla żaglówek w dzielnicy Alcântara w Lizbonie (Portugalia). W budynkach na dalszym planie, poza restauracjami i barami, są także sklepy ze sprzętem żeglarskim

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2015 i 2014

### Inne funkcje

Wśród innych funkcji, jakie pełnią waterfronty, należy przede wszystkim wymienić funkcję handlową, zwłaszcza wtedy, gdy jest związana z turystyką i rekreacją, przybierając formę *shopping tourism*. Na ogół w galeriach handlowych i sklepach znajdujących się w miejskich strefach nadwodnych zakupy robią i turyści i mieszkańcy danego miasta. Jednak czasami, gdy waterfront jest wyłączony ze strefy aktywności codziennej mieszkańców aglomeracji, dokonywane przez nich zakupy są rzadsze niż turystów. Innym powodem rzadszego przez ludność danego miasta robienia zakupów w placówkach handlowych zlokalizowanych na waterfrontach są ceny, które z reguły są wyższe niż w innych dzielnicach. Nie kontynuując już dalej tego wątku, który podobnie, jak w przypadku funkcji gastronomicznej, kulturalnej i rozrywkowej jest bardzo złożony, należy stwierdzić, że niemal na każdym większym waterfroncie działa co najmniej jedna duża galeria handlowa.

Kończąc rozważania na temat wielofunkcyjności obszarów nadwodnych w miastach, a zwłaszcza wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej, należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden element ukazany na rycinie 5, a mianowicie możliwość pojawienia się na obszarach zajmowanych przez waterfront konfliktów przestrzenno-funkcjonalnych. Konflikty te najczęściej występują między funkcjami pozaturystyczno-rekreacyjnymi a funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi. Można jednak znaleźć przykłady konfliktów przestrzenno-funkcjonalnych wynikających z różnego zagospodarowania i wykorzystania turystyczno-rekreacyjnego danego waterfrontu.

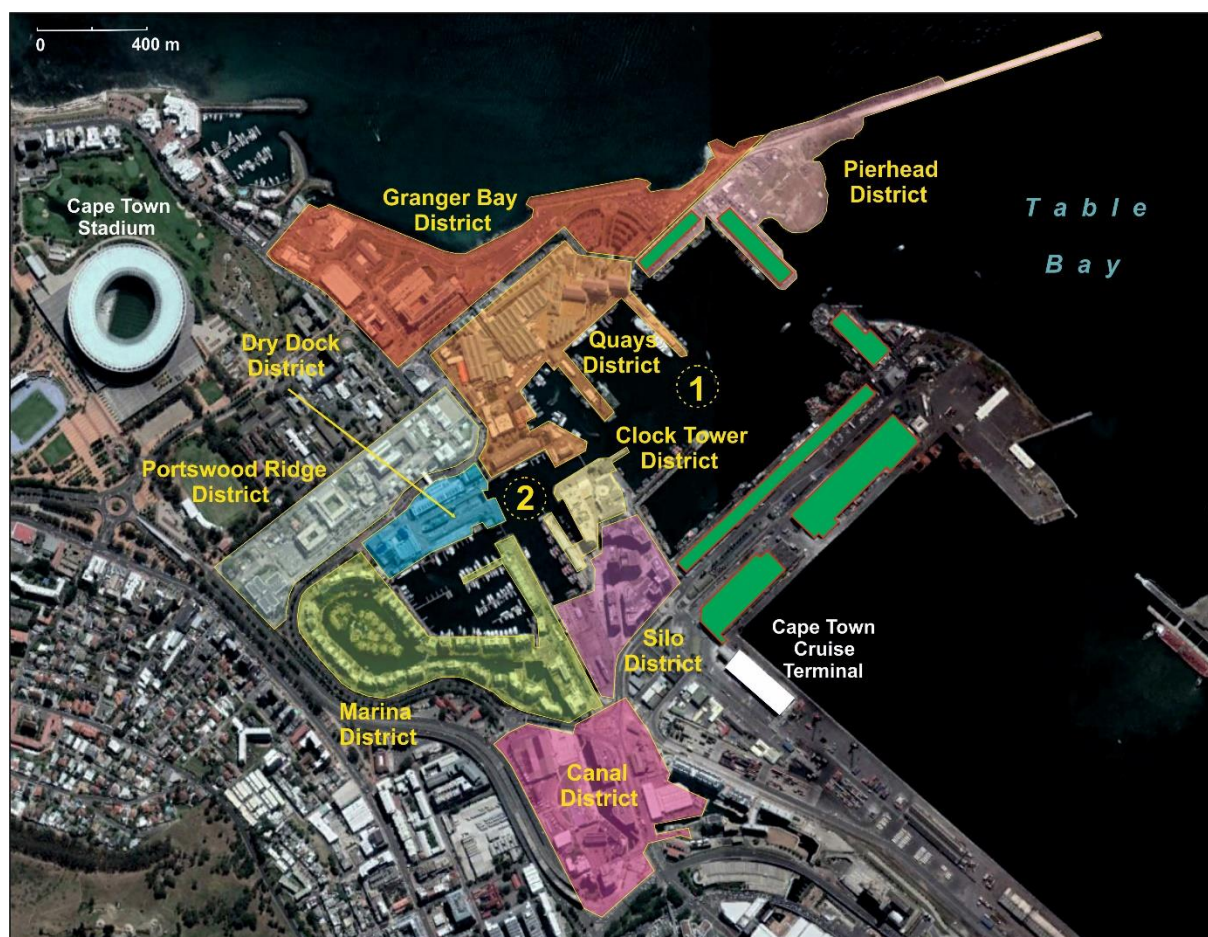
Najczęściej tego rodzaju konflikty występują między wykorzystaniem terenów nadwodnych dla potrzeb turystyki biznesowej oraz turystyki wypoczynkowej i turystyki poznawczej (dotyczy to np. jakości usług hotelarskich i gastronomicznych oraz związanych z tym cen). Polem konfliktów mogą być również różne potrzeby i zachowania odwiedzających waterfront turystów z jednej strony, oraz spędzających wolny czas na terenach nadwodnych mieszkańców danego miasta z drugiej strony. Jako przykłady miast, w których tego rodzaju konflikty są najbardziej widoczne, mogą posłużyć Barcelona i Wenecja.

### **Victoria & Alfred Waterfront (Kapsztad, Republika Afryki Południowej) jako przykład zastosowania koncepcji wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej waterfrontu**

Badania nad ruchem turystycznym dowodzą, że leżące nad Oceanem Atlantyckim miasto Kapsztad (w języku angielskim *Cape Town*, w afrikaans *Kaapstad*, w xhosa *iKapa*) – czołowa atrakcja turystyczna w Republice Południowej Afryki – jest odwiedzane przez różne kategorie turystów, wśród których znaczną część stanowią turyści zainteresowani szeroko rozumianą turystyką miejską [Ezeuduji i in. 2016, s. 163]. Poza malowniczą panoramą miasta leżącego między Table Mountain (Góra Stołowa) a zatoką Table Bay – podziwianą zarówno od strony morza, jak i ze szczytu Góry Stołowej – od lat 90. XX w. do największych atrakcji miasta należy położona nad wspomnianą zatoką dzielnica Victoria & Alfred Waterfront. Ponieważ jest on przedmiotem zainteresowania różnych kategorii odwiedzających, w poniższym tekście postanowiono opisać go w ujęciu zgodnym z koncepcją wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej waterfrontu. W tym miejscu należy dodać, że chociaż Victoria & Alfred Waterfront jest bez wątpienia głównym obszarem studiów badaczy południowoafrykańskich, ich zainteresowania obejmują również położoną w prowincji KwaZulu-Natal aglomerację Durbanu, w której funkcje związane z turystyką i wypoczynkiem były i są jeszcze bardziej widoczne [Grant, Scott 1996], co w dużej mierze wynika z roli rejonu Durbanu jako regionu tradycyjnie odwiedzanego w celach wypoczynkowych przez turystów południowoafrykańskich zamieszkujących liczące kilkanaście milionów ludności megalopolis Johannesburg – Pretoria (Tshwane) – Ekurhuleni.

Na wstępie należy zaznaczyć, że Victoria & Alfred Waterfront znajduje się na północ od ścisłego centrum Kapsztadu i czas dojścia do niego spacerem zajmuje nie więcej niż 10-15 minut (do południowego krańca Canal District). Składa się on

z 9 jednostek strukturalnych: Granger Bay District na północnym zachodzie, Pierhead District na północny wschodzie, Quays District, Clock Tower District, Dry Dock District i Silo District w centralnej części, Portswood Ridge District na zachodzie, Marina District w części południowo-zachodniej oraz Canal District na południu (rycina 14). Już poza obszarem stanowiącym Victoria & Alfred Waterfront znajduje się terminal dla statków wycieczkowych (Cape Town Cruise Terminal), na południowy wschód od którego zaczyna się port handlowy. Natomiast na północny zachód od Portswood Ridge District i na zachód od Granger Bay District w 2009 r. zbudowano (z okazji mistrzostw świata w piłce nożnej 2010 FIFA World Cup), na miejscu zburzonego Green Point Stadium, stadion o pojemności 55 000 widzów. Z kolei na moło wychodzącym w stronę Table Bay na północ od Cape Town Cruise Terminal ciągle działa port rybacki i przetwórnictwo ryb, ale część magazynów jest wynajmowana na różne cele niekoniecznie związane z jego funkcjonowaniem.



Ryc. 14. Podział Victoria & Alfred Waterfront w Kapsztadzie (Republika Południowej Afryki) na jednostki strukturalne. Oznaczenia: 1 – Victoria Basin, 2 – Alfred Basin. Kolorem zielonym zaznaczono obiekty pełniące funkcje przemysłowe (połowy i przetwórstwo rybne) oraz transportowo-logistyczne

Źródło: opracowanie własne na podstawie zdjęcia satelitarnego na portalu Google Maps [04.01.2019]

### Początki i rozwój funkcji portowej w Kapsztadzie

Początki leżącego na południu Afryki portu w Kapsztadzie sięgają 1652 r., kiedy to nad dzisiejszą Table Bay niderlandzka Kompania Wschodnioindyjska założyła bazę zaopatrzeniową dla statków pływających między Europą a Azją. Wówczas to z inicjatywy Jana van Riebeeck powstało molo, które istniało do XIX w. [van Zyl 2013, ss. 2-3]. Ponieważ Kapsztad odgrywał bardzo ważną rolę w funkcjonowaniu szlaków wykorzystywanych przez żaglowce przez Ocean Atlantycki i Ocean Indyjski, w 1726 r. Holendrzy zbudowali pierwsze fortyfikacje nabrzeżne (dzisiejsza Chavonnes Battery), które rozbudowali w 1794 r. (obecna Amsterdam Battery). Jednak mimo to w 1795 r. Kapsztad został zajęty przez Wielką Brytanię.

W połowie XIX w. w Kapsztadzie nie było praktycznie urządzeń portowych, a podczas załadunku i rozładunku statki pozostawały na redzie. Sytuacja uległa zmianie w 1858 r., kiedy to podczas silnego sztormu na wodach Table Bay uległo zniszczeniu ponad 30 statków. Związane z tym straty były na tyle wysokie, że londyńska firma ubezpieczeniowa Lloyd's of London nie zgodziła się na wypłatę odszkodowań, przyjmując, że statki nie miały zapewnionego bezpieczeństwa przed tego rodzaju kataklizmem. To z kolei spowodowało podjęcie w 1859 r. przez brytyjskiego gubernatora George'a Grey'a decyzji o zbudowaniu w Kapsztadzie portu. Jego budowa rozpoczęła się już w 1860 r. od budowy ukończonego w 1870 r. Alfred Basin (nazwanego tak od imienia drugiego syna królowej Wiktorii, który był obecny przy rozpoczęciu budowy basenu). Następnie przystąpiono do budowy Victoria Basin, który został ukończony w 1905 r. i do połowy lat 30. XX w. był głównym basenem portowym w Południowej Afryce [van Zyl 2013, s. 3].

W tym miejscu należy wspomnieć, że w chwili podjęcia decyzji o budowie w Kapsztadzie nowoczesnego, jak na ówczesne warunki, portu, linia brzegowa oddzielająca ląd od Oceanu Atlantyckiego znajdowała się w odległości nawet do 500-600 m od obecnego jej przebiegu. Oznaczało to, że miejsce gdzie znajduje się główny dworzec kolejowy miasta (Cape Town Station) i zabytkowy zamek (w języku angielskim *Castle of Good Hope*, pierwotnie *Kasteel de Goede Hoop*, z lat 1666-1679) było nad samą Table Bay, podczas gdy obecnie są oddalone od niej o kilkaset metrów. To z kolei oznacza, że większość basenów i urządzeń portowych w Kapsztadzie poczynając od 2 połowy XIX w. zaczęła powstawać na terenach pozyskanych od morza.

Ponieważ w połowie lat 30. XX w. port kapsztadzki nie nadążał ze spełnianie postawionych przed nim zadań, w 1937 r. parlament ówczesnego Związku Południowej

Afryki podjął decyzję o rozpoczęciu rozbudowy zaplecza dotychczasowego portu. Pierwsze prace w ramach projektu Cape Town Foreshore rozpoczęto w 1938 r., a cały program został zakończony w 1945 r. [van Zyl 2013, s. 3]. W wyniku podjętych działań pozyskano do morza 230 ha, jednak do lat 60-70. tereny te nie zostały zagospodarowane. W tym czasie – w związku ze zmianami w światowej gospodarce morskiej i związanymi z nią nowymi technologiami – okazało się, że dotychczasowy port przestaje odpowiadać nowym wyzwaniom. W związku z tym już w latach 60. zaczął on służyć głównie statkom rybackim (część jego zajmowała stocznia remontowa), natomiast właściwy port służący towarom masowym (w tym terminale naftowe) i drobnicy powstał na południowy wschód od obszaru obecnego Victoria & Alfred Waterfront.

#### Podjęcie decyzji o utworzeniu w Kapsztadzie waterfrontu. Przemiany własnościowe i etapy jego powstawania

Mniej więcej w tym samym czasie, gdy dotychczasowy port zaczął tracić na znaczeniu, na pozyskanych od morza terenach powstały drogi ekspresowe i liczne parkingi, które jednak odizolowały centrum Kapsztadu od Table Bay. W tej sytuacji, chcąc wykorzystać nowo pozyskane od morza tereny oraz utrzymać tradycje związane z dawnym portem, w 1984 r. mer Kapsztadu, Sol Kreiner, powołał Waterfront Steering Committee, który miał zająć się rewitalizacją obszaru obejmującego Alfred Basin i Victoria Basin oraz sąsiadujące z nimi tereny. Już w 1985 r. na zlecenie południowoafrykańskich ministerstw transportu (w języku angielskim *Ministry of Transport Affairs*) oraz środowiska i turystyki (w języku angielskim *Ministry of Environmental Affairs and Tourism*) przystąpiono do opracowywania ekspertyzy dotyczącej możliwości zagospodarowania obszarów nadwodnych Kapsztadu. Zgodnie z zawartymi w niej zaleceniami w 1987 r. ciało eksperckie nazwane Burggraaf Committee zaleciło przekształcenie rejonu Victoria Basin i Alfred Basin w obszar, który pełniłby funkcje handlowe, turystyczne i mieszkaniowe oraz nawiązywałby do tradycji portowych tej części miasta (dosłownie: „...a mixed-use area focusing on retail, tourism and residential development with the continuing operation of a working harbour”) [van Zyl 2013, s. 4]. Tym samym od samego początku przyjęto założenie, o wielofunkcyjności obszaru objętego programem Victoria & Alfred Waterfront (tabela 1).

Tabela 1. Użytkowanie ziemi wchodzącej w skład Victoria & Alfred Waterfront zgodnie z ustaleniami planistycznymi z przełomu końca lat 80. XX w.

| <b>Przeznaczenie</b>     | <b>Powierzchnia (m<sup>2</sup>)</b> | <b>Udział (%)</b> |
|--------------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Powierzchnie mieszkalne  | 250 000                             | 41,3              |
| Powierzchnie biurowe     | 130 000                             | 21,5              |
| Powierzchnie produkcyjne | 98 000                              | 16,2              |
| Powierzchnie hotelowe    | 60 000                              | 9,9               |
| Powierzchnie handlowe    | 46 000                              | 7,6               |
| Powierzchnie muzealne    | 13 000                              | 2,2               |
| Powierzchnie rozrywkowe  | 7000                                | 1,3               |
| <b>RAZEM</b>             | <b>604 000</b>                      | <b>100</b>        |

Źródło: opracowano na podstawie S. Ferreira i G. Visser [2007, s. 236, tabela 2]

Wykonując te zalecenie w 1988 r. rząd Republiki Południowej Afryki zaakceptował ustalenia Burggraaf Committee, czego konsekwencją było powołanie w 1989 r. spółki Victoria & Alfred Waterfront (Pty), Ltd., która była w 100% zależna od państwowej instytucji South African Transport Services, późniejszej Transnet, Ltd. [van Zyl 2013, s. 4]. Transnet, Ltd. był właściciel nieruchomości stanowiących Victoria & Alfred Waterfront w latach 1990-1995, po czym sprzedał spółkę państwowemu funduszowi emerytalnemu Transent Pension Fund, który jesienią 2001 r. podzielił się na trzy spółki-córki (*The sale of the V&A Waterfront. The facts 2011*, s. 3). Taki stan rzeczy trwał do jesieni 2006 r., kiedy to zdecydowaną większość udziałów w występującej pod nazwą Victoria & Alfred Waterfront Holdings (Pty), Ltd. spółce przejęło ponadnarodowe konsorcjum, którego głównymi filarami był państwowy koncern z Dubaju (Zjednoczone Emiraty Arabskie) Istithmar PJSC (24,8% udziałów), zarejestrowane w Wielkiej Brytanii konsorcjum London & Regional Group Holdings (50,1% udziałów) i mniejsi inwestorzy południowoafrykańscy (*The sale of the V&A Waterfront. The facts 2011*, s. 6). Chociaż wspomniana spółka, pod nazwą Lexshell 44 General Trading (Pty), Ltd., została zarejestrowana w Republice Południowej Afryki, transakcja ta wzbudziła obawy (podsycane przez prasę) południowoafrykańskiej opinii publicznej, co do przyszłości Victoria & Alfred Waterfront. Ponieważ koncern Istithmar PSJC już wcześniej był właścicielem projektów The Palm, The World i Dubai Waterfront Resort w Dubaju, a jednocześnie nowy właściciel zaczął prowadzić kampanię marketingową pod hasłem przekształcenia Victoria & Alfred Waterfront w „Afrykańską Riwierę” [Ferreira, Visser 2007, ss. 228-229], eksperci i opinia publiczna zaczęli się obawiać zbytnej komercjalizacji inwestycji,

co uznano za stojące w sprzeczności z ideą „przywrócenia” dostępu do morza mieszkańcom Kapsztadu. Wspomniany stan rzeczy trwał do wiosny 2011 r., kiedy to nowym właścicielem terenów składających się na Victoria & Alfred Waterfront stało się południowoafrykańskie konsorcjum składające się z Growthpoint Properties, Ltd. (największej spółki na rynku nieruchomości), funduszu emerytalnego Government Employees’ Pension Fund i Public Investment Corporation [Hartdegen 2011].<sup>4</sup>

Ponieważ przemiany związane z rewitalizacją obszaru Victoria & Alfred Waterfront trwały ponad 30 lat, okres ten można podzielić na kilkanaście etapów (tabela 2), co nie oznacza, iż cały proces został już zakończony.

Tabela 2. Etapy w rozwoju obszaru objętego programem Victoria & Alfred Waterfront w okresie 1990-2020

| <b>Etapy rozwoju</b> | <b>Rok</b> | <b>Główne inwestycje</b>                                                                                                                                                                                                                                   | <b>Uwagi</b>                                                                                                                                                  |
|----------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Etap 1               | 1990       | Oddanie do użytku pasażu Pierhead Precinct, Port Captain’s Offices (dawny kapitanat), City’s First Electric Light & Power Station (dawna elektrownia), Maritime Museum.                                                                                    | Skupienie się na rewitalizacji obiektów o dużym znaczeniu historycznym                                                                                        |
| Etap 2               | 1993       | Oddanie do użytku Victoria Wharf (uporządkowanie terenów nad dawnym basenem portowym) Graduate School of Business (średnia szkoła zawodowa), Breakwater Lodge (hotel), Waterfront City Lodge (hotel) i Caltex Service Station (stacja obsługi samochodów). | Oddanie do użytku pierwszych obiektów <i>stricto</i> turystycznych (hotele). Początek działalności obiektów komercyjnych.                                     |
| Etap 3a              | 1995       | Oddanie do użytku BMW Pavilion, kina IMAX, Auto Atlantic BMW, Two Oceans Aquarium (oceanarium), falochronów nad Granger Bay.                                                                                                                               | Oddawaniu do użytku kolejnych obiektów komercyjnych, rozrywkowych (kompleks kinowy) i biurowych. Otwarcie oceanarium będącego dużą atrakcją dla turystów oraz |

<sup>4</sup> W czasie prowadzenia badań będących podstawą prezentowanego artykułu, jesienią 2019 r. dla Growthpoint Properties, Ltd. (która miał 50% udziałów) nieruchomości tworzące Victoria & Alfred Waterfront był głównym źródłem dochodów [Naidoo 2019].

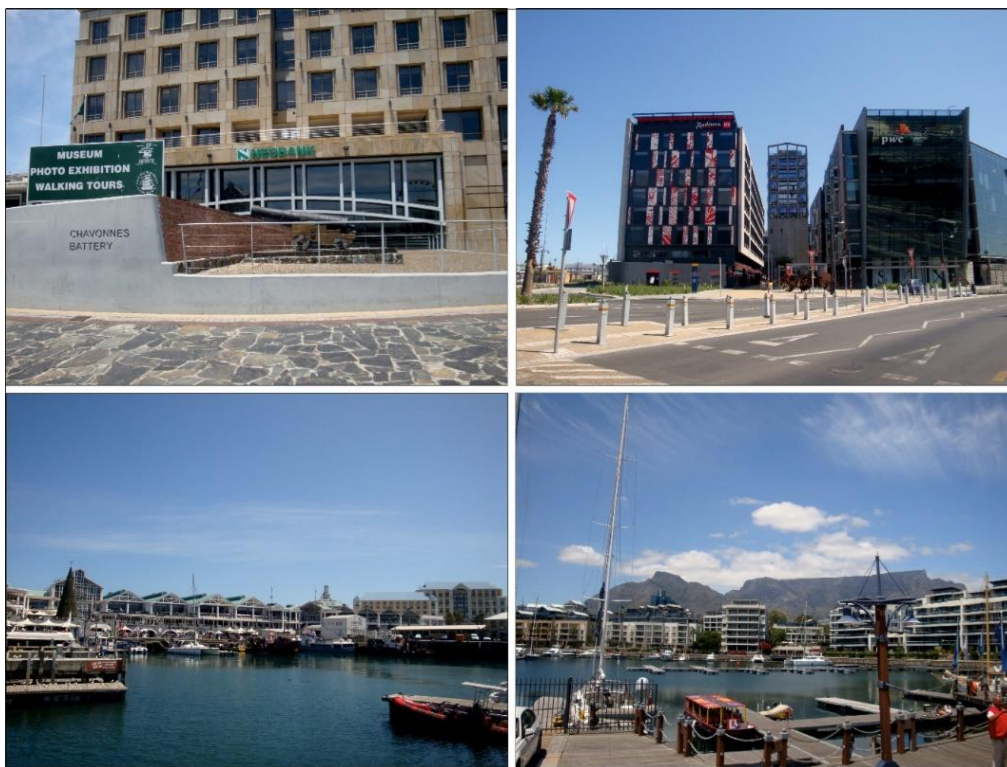
|         |      |                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                           |
|---------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|         |      |                                                                                                                                                                                                                       | mieszkańców Kapsztadu.                                                                                                                                                    |
| Etap 3b | 1997 | Oddanie do użytku Victoria Wharf Shopping Centre (galeria handlowa), Cape Grace Hotel i Table Bay Hotel.                                                                                                              | Skupienie się na oddawaniu do użytku obiektów handlowych oraz kolejnych hoteli.                                                                                           |
| Etap 4  | 2002 | Oddanie do użytku osiedla mieszkaniowego V&A Marina Sector One i pasażu Clock Tower Precinct (z poddaną renowacji wieżą zegarową z 1882 r., w której pierwotnie mieścił się kapitanat).                               | Pojawienie się na Victoria & Alfred Waterfront funkcji mieszkaniowej. Osiedle V&A Marina powstało w miejscu, gdzie było sąsiadujące z portem więzienie Breakwater Prison. |
| Etap 5  | 2006 | Oddanie do użytku osiedla mieszkaniowego V&A Marina Sector Two, One&Only V&A Waterfront Hotel, Regional Headquarters BP, początek rozbudowy Victoria Wharf Shopping Centre.                                           | Przekazanie do użytkowania obiektów nawiązujących przeznaczeniem do wcześniej ukończonych inwestycji (mieszkaniowych, biurowych, hotelowych i handlowych).                |
| Etap 6  | 2009 | Ukończenie rozbudowy Victoria Wharf Shopping Centre; oddanie do użytku parkingów Breakwater oraz Dock House Hotel.                                                                                                    | Rozbudowa obiektów handlowych oraz urządzeń towarzyszących (parkingów).                                                                                                   |
| Etap 7  | 2011 | Oddanie do użytku Queen Victoria Boutique Hotel, modernizacja Clock Tower Shopping Centre (centrum handlowe), rozpoczęcie inwestycji No. 1 Silo (siedziba firmy Allan Gray Investment Management)                     | Kontynuacja procesów rozpoczętych we wcześniejszych etapach.                                                                                                              |
| Etap 8  | 2013 | Oddanie do użytku inwestycji No. 1 Silo (biurowiec) i No. 2 Silo (apartamentowiec), rozpoczęcie modernizacji Blue Shed Craft Market (obiektu mieszczącego sklepy z rękodziełem afrykańskim, nowa nazwa The Watershed) | Kontynuacja procesów rozpoczętych we wcześniejszych etapach.                                                                                                              |

|         |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                           |
|---------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Etap 9  | 2014 | Ukończenie rozbudowy Two Oceans Aquarium i The Watershed, rozpoczęcie przebudowy dawnych silosów zbożowych pod Zeitz MOCAA, odnowienie apartamentów mieszkaniowych Ports Edge.                                                                                                                                                                                | Kontynuacja procesów rozpoczętych we wcześniejszych etapach. Zakończenie rozbudowy oceanarium.            |
| Etap 10 | 2015 | Rozpoczęcie budowy osiedla mieszkaniowego The Breakwater.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                           |
| Etap 11 | 2016 | Ukończenie inwestycji No. 4 Silo (centrum fitness) i No. 5 Silo (biurowiec), ukończenie Quayside Terraces (część gastronomiczna Victoria Wharf Shopping Centre), inwestycji Waterway House (z przystaniami dla jachtów), siedziby firmy British American Tobacco; podjęcie decyzji o budowie Cape Town Cruise Terminal (terminalu dla statków wycieczkowych). | Oddanie do użytku licznych obiektów o funkcjach biurowych. Rozpoczęcie budowy nowego terminalu morskiego. |
| Etap 12 | 2017 | Oddanie do użytku Zeitz MOCAA (muzeum sztuki) i hotelu The Silo w dawnym silosie zbożowym, Radisson RED Victoria & Alfred Waterfront (hotel) (No. 6 Silo) oraz apartamentowca mieszkalnego (No. 3 Silo).                                                                                                                                                      | Otwarcie największego na świecie muzeum współczesnej sztuki afrykańskiej.                                 |
| Etap 13 | 2018 | Oddanie do użytku Cape Town Cruise Terminal (hala odpraw, poczekalnie, taśmociągi bagażowe) i Battery Park (tereny zielone z urządzeniami rekreacyjnymi).                                                                                                                                                                                                     | Ukończenie budowy terminalu morskiego. Oddanie do użytku dużego obszaru zieleni miejskiej.                |

Źródło: opracowano na podstawie *Our history, V&A Waterfront Cape Town*,  
<https://www.waterfront.co.za/the-va/the-company/our-history>

Chociaż pierwszy etap rewitalizacji terenów składających się na Victoria & Alfred Waterfront zakończył się już w 1990 r., praktycznie obszar ten zaczął funkcjonować w formie zbliżonej do obecnej w kilka lat później. Tym niemniej już w latach 1990-1992 tereny Victoria & Alfred Waterfront odwiedziło 6 mln osób, co sprawiło, iż waterfront stał się najczęściej odwiedzaną atrakcją turystyczną Kapsztadu [Worden 1994, s. 34], „prześcigając” pod tym względem Górę Stołową [Pirie 2007, s. 8]. W tym miejscu warto zauważyć, że o ile na początku (1994 r.) udział mieszkańców Kapsztadu wynosił 65%

a turystów zagranicznych tylko 8%, to w 2002 r. ci pierwsi stanowili 46%, a obcokrajowcy 31% [Ferreira, Visser 2007, s. 237, tabela 4]. Warto także przytoczyć refleksję przewijającą się w artykułach cytowanego wcześniej autora [Worden 1994; 1996] i przypomnianą później przez V. Bickford-Smith [2009, s. 1773], że w początkowym okresie działań rewitalizacyjnych nad Table Bay w pierwszej kolejności zajęto się obiektami historycznymi z XIX w., co było swoistą „nostalgią” za kolonialną przeszłością Kapsztadu.



Ryc. 15. Przykłady współwystępowania różnych funkcji na Victoria & Alfred Waterfront.

Zdjęcie górne lewe – pozostałości Chavonnes Battery z XVIII w. oraz biurowiec Nedbank Group w Clock Tower District.

Zdjęcie górne prawe – hotel Radisson RED Victoria & Alfred Waterfront (po lewej), biurowiec koncernu zajmującego się audytem PricewaterhouseCoopers (po prawej) oraz siedziba Zeitz Museum of Contemporary Art of Africa i hotel The Silo (w głębi) w Silo District.

Zdjęcie dolne lewe – centrum gastronomiczne Harbour House V&A Waterfront (po lewej), a na dalszym planie galeria handlowa Victoria Wharf Shopping Centre (w środku) i Table Bay Hotel (po prawej) w Quays District.

Zdjęcie dolne prawe – widok na Alfred Basin i osiedle mieszkaniowe V&A Marina w Marina District. Na pierwszym planie przystań dla jachtów oraz (czerwona) łódź typu „hop-on hop-off”. Z łodzi takich turyści mogą zwiedzać Victoria & Alfred Waterfront od strony wody.

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2018

Nie wchodząc w szczegóły wydarzeń składających się na proces rewitalizacji obszaru Victoria & Alfred Waterfront, można stwierdzić, że z całą pewnością spełnia on warunki stawiane przed projektami wielofunkcyjnymi, gdyż pełni funkcje biurowe,

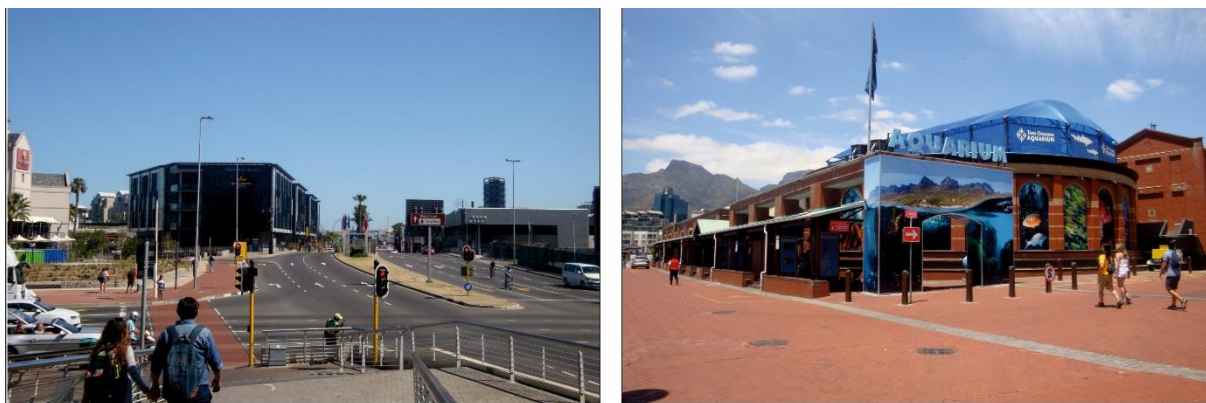
handlowe, transportowe, mieszkaniowe, kulturalno-rozrywkowe, edukacyjne, jak również turystyczno-rekreacyjne. Co więcej, wiele z tych funkcji współwystępuje ze sobą w poszczególnych częściach Victoria & Alfred Waterfront (rycina 15). Nie oznacza to jednak, iż między tymi rozlicznymi funkcjami nie dochodziło i nie dochodzi do konfliktów [Kilian, Dodson 1996b], co przejawia się m.in. w deficycie naziemnych powierzchni parkingowych, nadmiernym przeciążeniu ruchem pieszym niektórych fragmentów Quays District i Clock Tower District, czy hałasem związanym z częstymi lotami śmigłowców.

Według stanu na 2018 r. 31% obszaru składającego się na Victoria & Alfred Waterfront zajmowały wody powierzchniowe (baseny portowe i kanały). Na resztę składały się: otwarte przestrzenie publiczne (w tym ciągi piesze, tereny z urządzeniami rekreacyjno-sportowymi itp.), które zajmowały 37% terenu, budynki, które wznosiły się na 23% powierzchni Victoria & Alfred Waterfront, a także drogi, które stanowiły 9% powierzchni [V&A Waterfront economic contribution. *Headlinefindings 2018*, s. 2]. Natomiast z danych dotyczących wykorzystania powierzchni użytkowych w obiektach składających się na Victoria & Alfred Waterfront wynika, że najwięcej miejsca zajmowały powierzchnie biurowe, handlowe, związane z gospodarką morską oraz z usługami hotelarskimi (tabela 3).

Tabela 3. Struktura wykorzystania powierzchni Victoria & Alfred Waterfront w 2018 r.

| <b>Funkcje</b>                     | <b>Udział (%)</b> |
|------------------------------------|-------------------|
| Biurowe                            | 25                |
| Handlowe                           | 20                |
| Transport morski/gospodarka morska | 19                |
| Hotelarstwo                        | 18                |
| Gastronomia                        | 5                 |
| Kultura i sztuka                   | 4                 |
| Inne                               | 4                 |
| Mieszkaniowe                       | 3                 |
| Oświatowe                          | 1                 |
| Transportowe                       | 1                 |

Źródło: opracowano na podstawie V&A Waterfront economic contribution. *Headlinefindings 2018*, s. 2



Ryc. 16. Zróżnicowanie przestrzenno-funkcjonalne Victoria & Alfred Waterfront: funkcja biznesowa *versus* funkcja turystyczno-rekreacyjna.

Zdjęcie po lewej – najbardziej na południe wysunięty fragment Canal District z rozwiniętą funkcją biurowo-komercyjną. W lewej części zdjęcia hotel City Lodge Hotel Victoria & Alfred Waterfront, w środkowej części biurowiec Waterway House Office Building (głównymi najemcami są: koncern British American Tobacco South Africa, firma audytowa Ernst & Young (obecnie EY) oraz firmy związane z markami samochodowymi Ferrari i Porsche), a w prawej części zdjęcia budynek firmy samochodowej Audi Centre Cape Town.

Zdjęcie po prawej – wejście do oceanarium Two Oceans Aquarium w Dry Dock District

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2018

Ponieważ inne funkcje nie są tematem wiodącym w poniższym artykule, w jego dalszej części Victoria & Alfred Waterfront będzie rozpatrywany z perspektywy walorów i zagospodarowania związanego z szeroko pojmowaną funkcją turystyczno-rekreacyjną. Ma to o tyle uzasadnienie, że badania wykazują, że Victoria & Alfred Waterfront jest nadal jednym z najczęściej odwiedzanych miejsc w nie tylko w Republice Południowej Afryki, ale w ogóle w Afryce. Roczna liczba odwiedzających sięgała w 2018 r. niemal 24 mln osób, przy czym 60% stanowili mieszkańcy Kapsztadu, a 40% turyści. Wśród nich 17% było obywatelami Republiki Południowej Afryki, a 23% przyjechało z zagranicy. Ocenia się, że w sezonie turystycznym Victoria & Alfred Waterfront odwiedzało dziennie 180 000, co w porównaniu z liczbą mieszkańców na tym terenie (1500 osób) stanowi bardzo pokaźną liczbę.<sup>5</sup>

O tym, że funkcja turystyczna odgrywa w przypadku Victoria & Alfred Waterfront istotną rolę może świadczyć fakt, iż na jego terenie w latach 2018-2019 znajdowało się 12 hoteli (z 2236 pokojami<sup>6</sup>), 7 muzeów, 22 obiekty uznane za zabytkowe,<sup>15</sup> sal

<sup>5</sup> V&A Waterfront fact sheets, <https://www.waterfront.co.za/wp-content/uploads/2018/04/vanda-tourism-fact-sheet.pdf>.

<sup>6</sup> V&A Waterfront fact sheets, <https://www.waterfront.co.za/wp-content/uploads/2018/04/vanda-tourism-fact-sheet.pdf>.

konferencyjnych,<sup>7</sup> 93 lokale gastronomiczne, 3 duże centra handlowe,<sup>8</sup> liczne galerie sztuki i sklepy z rękodziełem, oceanarium itp. [*Tourism overview; V&A Waterfront fact sheets*].

### Funkcje turystyczno-rekreacyjne Victoria & Alfred Waterfront

Jak już wcześniej napisano, jedną z głównych przesłanek utworzenia na miejscu dawnego portu w Kapsztadzie rozległej strefy wielofunkcyjnej było zachowanie dziedzictwa kulturowego świadczącego o pełnionych wcześniej funkcjach. Oznaczało to nie tylko rewitalizację zabytkowych budynków, ale również niektórych urządzeń portowej infrastruktury technicznej (np. dźwigów portowych), a nawet odpowiednio przystosowanych do nowej roli dawnych statków.



Ryc. 17. Przykłady dawnych obiektów portowych, które poddano rewitalizacji.

Zdjęcie górne lewe – pozostałości pochylni, która pozostała w sąsiedztwie kompleksu restauracyjnego Quay Four w południowo-zachodniej części Victoria Basin w Quays District. Zdjęcie górne prawe – odrestaurowane statki w osuszonym doku w zachodniej części Silo District. Zdjęcie dolne lewe – fragment dawnych silosów, w których obecnie mieści się Zeitz Museum of Contemporary Art of Africa i hotel The Silo (przeszklona część budynku po lewej stronie) w Silo District. Zdjęcie środkowe prawe – dawna elektrownia w Dry Dock Districts, w której obecnie są teatr, kluby nocne i centrum gastronomiczne.

Zdjęcie dolne prawe – dawny

budynek zarządu portu (obecnie sklep z rękodziełem afrykańskim) oraz (na drugim planie po lewej) galeria handlowa Alfred Mall Gallery w południowej części Quays District

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2018

<sup>7</sup> V&A Waterfront fact sheets, <https://www.waterfront.co.za/wp-content/uploads/2018/04/vanda-tourism-fact-sheet.pdf>.

<sup>8</sup> O rozwiniętej funkcji handlowej Victoria & Alfred Waterfront może świadczyć, że w 2016 r. liczba najemców w Victoria Wharf Shopping Centre wynosiła 49, w poświęconej sztuce i rękodziełu afrykańskiemu The Watershed 164, na targu ekologicznym (Oranjezicht Farmers Market) 60 a w The Barrow Court 21 [V&A Waterfront fact sheets, <https://www.waterfront.co.za/wp-content/uploads/2018/04/vanda-tourism-fact-sheet.pdf>].

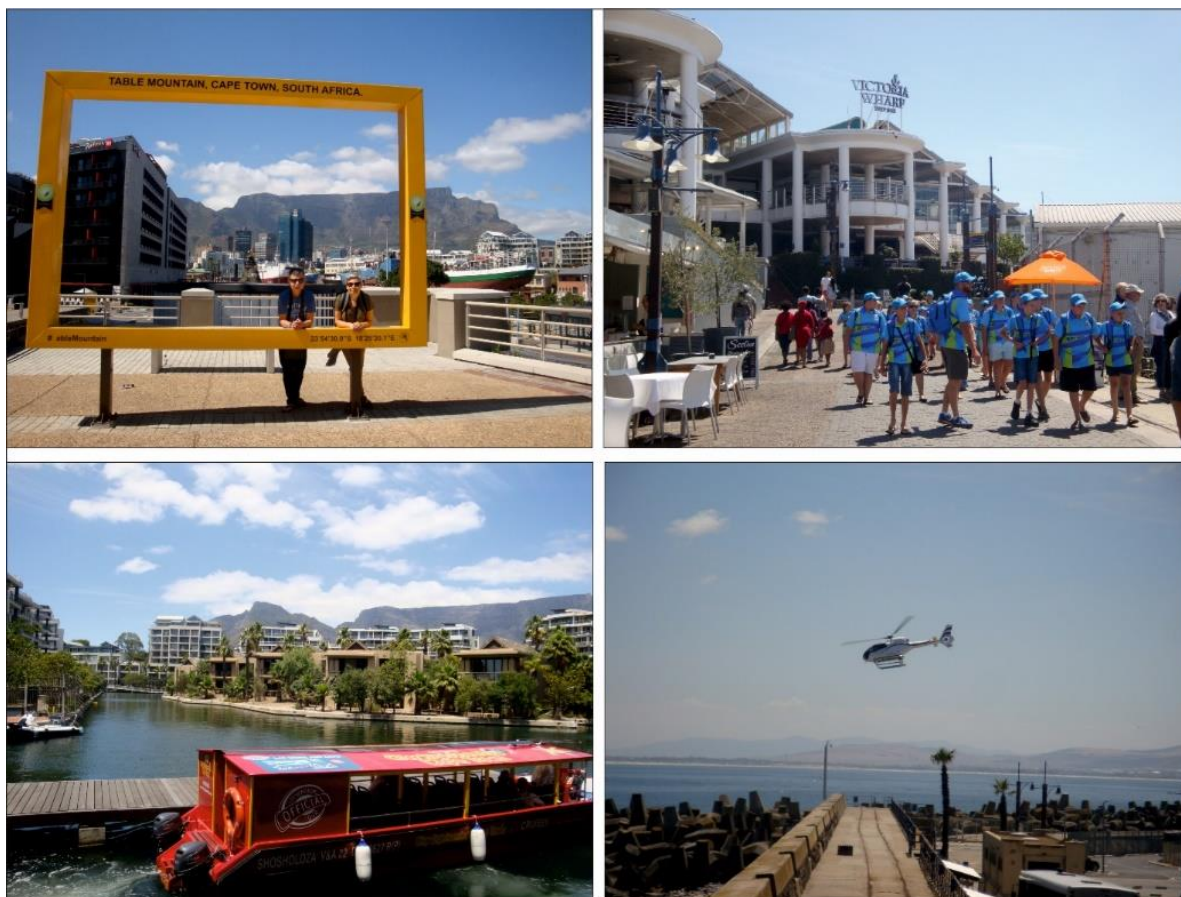
Turyści i inni odwiedzający Victoria & Alfred Waterfront przybywający od strony południowej, po minięciu Canal District i znalezieniu się w Silo District mogą zobaczyć pozostawionych w suchym doku dawnej stoczni remontowej kilka nie używanych już (ale odnowionych) statków. Idąc dalej mogą podziwiać doskonale zachowane (ale częściowo przebudowane) silosy zbożowe z 1921 r., które w chwili powstania były jednymi z najwyższych (57 m) budowli w Afryce.<sup>9</sup> Jeszcze dalej, przy zwodzonym moście łączącym Clock Tower District z Quays District, stoi zabytkowy kapitanat z 1904 r. Po przejściu mostu, już na terenie Quays District, turyści mogą m.in. zobaczyć stare pochylnie wzniesionej w 1898 r. stacji ratownictwa morskiego,<sup>10</sup> a w Dry Dock District jednym z głównych obiektów jest elektrownia z 1891 r., która obecnie pełni funkcje kulturalno-rozrywkowe i gastronomiczne<sup>11</sup> (rycina 17).

Jak już starano się wykazać, obszar składający się z Victoria & Alfred Waterfront z pewnością spełnia wymagania, aby uznać go za przykład obszaru zgodnego z koncepcją wielofunkcyjności waterfrontów, przy czym szczególne znaczenia ma jego funkcja turystyczno-rekreacyjna, a zwłaszcza rekreacyjna. Przeprowadzone w 2013 r. wśród 150 dorosłych mieszkańców Kapsztadu badania kwestionariuszowe wykazały, że podczas pobytu na Victoria & Alfred Waterfront zdecydowanie najczęściej odwiedzają oni restauracje. Na kolejnych miejscach wymieniono wypoczywanie i oglądanie widoków oraz odwiedzanie kawiarni, a dopiero potem spędzanie czasu z dziećmi na placach zabaw, oglądanie różnego rodzaju przedstawień plenerowych, dokonywanie zakupów i kupowanie jedzenia w formie *take away*. Na ostatnim miejscu respondenci wymienili odwiedzanie obiektów o znaczeniu historycznym [de Villiers 2016, s. 75]. Gastronomiczna funkcja Victoria & Alfred Waterfront przejawia się również w odpowiedzi na pytanie dotyczące ulubionych miejsc. Ankietowani w pierwszej kolejności wymieniali restauracje i kawiarnie, a dopiero potem centra handlowe [de Villiers 2016, s. 80]. W tym miejscu należy zauważyć, że lokale gastronomiczne nie są rozmieszczone równomiernie, gdyż występują głównie w Quays District (zwłaszcza w galerii handlowej Victoria Wharf Shopping Centre) oraz w dawnej elektrowni zamienionej w V&A Food Market w Dry Dock District [Kowalczyk, Derek 2020, s. 64].

<sup>9</sup> *Grain Silo*, Cape Town Heritage, <https://www.cape-town-heritage.co.za/heritage-site/grain-silo.html>.

<sup>10</sup> *National Sea Rescue Institute Station 3 Table Bay Boathouse*, Cape Town Heritage, <https://www.cape-town-heritage.co.za/heritage-site/nsri-boathouse.html>.

<sup>11</sup> *Old power station*, Cape Town Heritage, <https://www.cape-town-heritage.co.za/landmark/old-power-station.html>.



Ryc. 18. Przykłady różnych form ruchu turystycznego spotykanego na Victoria & Alfred Waterfront.

Zdjęcie górne lewe – zagraniczni turyści pozujący do zdjęcia w Silo District na tle góry-symbolu Kapsztadu, Góry Stołowej (Table Mountain).

Zdjęcie górne prawe – południowoafrykańska wycieczka szkolna przed Victoria Wharf Shopping Centre w Quays District.

Zdjęcie dolne lewe – łódź służąca turystom do zwiedzania Victoria & Alfred Waterfront na jednym z kanałów w Marina District.

Zdjęcie dolne prawe – śmigłowiec nad Pierhead District. Obecność śmigłowców w obrębie Victoria & Alfred Waterfront związana jest zarówno z proponowanym turystom zwiedzaniem w powietrzu, jak i (znacznie częściej) z turystyką biznesową

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2018

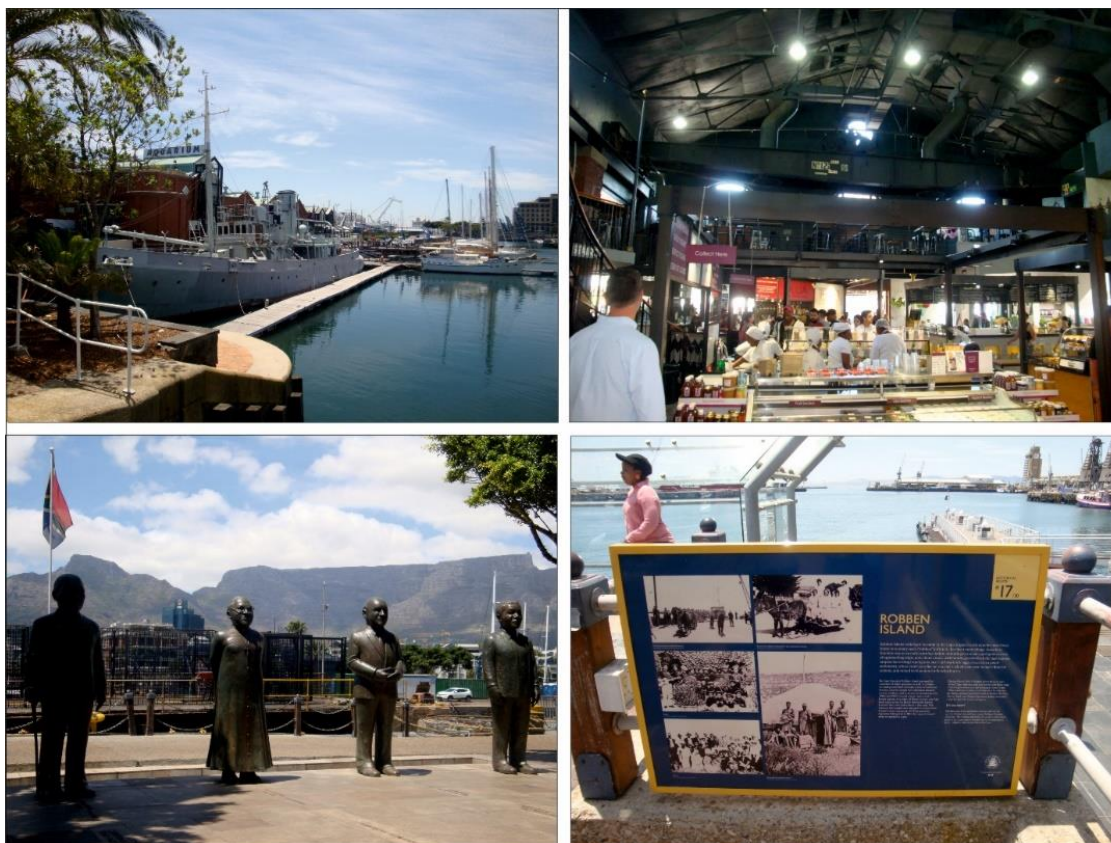
Można więc uznać, że na wielofunkcyjność turystyczną Victoria & Alfred Waterfront składają się przede wszystkim funkcje związane z:

- a. turystyką wypoczynkowo-rozrywkową (w tym gastronomiczną);
- b. turystyką poznawczą;
- c. turystyką biznesową (w tym konferencyjną)
- d. jedną z form turystyki komercyjnej, a mianowicie *shopping tourism*.

Nie wdając się w dokładne opisywanie walorów, zagospodarowania i usług związanych z podanymi wyżej formami turystyki, należy jedynie stwierdzić, że to

zróżnicowanie przejawia się w specyfice ruchu turystycznego, przy czym często się zdarza, że ta sama osoba może być uznana zarówno za turystę kierującego się motywami poznawczymi, jak i „turystę biznesowego”, czy szukającego wypoczynku (rycina 18).

Jak już wcześniej wspomniano, ponieważ wśród inicjatorów utworzenia Victoria & Alfred Waterfront bardzo silny był pogląd, iż nowe rozwiązania planistyczne powinny uwzględniać dziedzictwo historyczne tych terenów, na szczególną uwagę zasługują miejsca, w których turyści mogą poszerzyć swoją wiedzę na temat przeszłości. Nie wdając się w szczegółowy podział turystyki poznawczej (inaczej edukacyjnej), należy zauważyć, że w różnych miejscach Victoria & Alfred Waterfront turyści mogą się m.in. zapoznać z artefaktami dotyczącymi kwestii historyczno-militarnych, historyczno-technicznych, jak i historyczno-politycznych (rycina 19).



Ryc. 19. Przykłady walorów turystycznych ważnych dla turystyki poznawczej. Zdjęcie górne lewe – zacumowany w Alfred Basin okręt-stawiacz sieci SAS Somerset.<sup>12</sup>

Zdjęcie górne prawe – wnętrze dawnej elektrowni, której część jest obecnie wykorzystywana w celach gastronomicznych (V&A Food Market).

Zdjęcie dolne lewe – plac Nobel Square nad Alfred Basin (między Quays District a Dry Dock District z pomnikami południowoafrykańskich laureatów Pokojowej Nagrody Nobla. Od lewej Albert Luthuli (nagrodzony w 1960 r.), arcybiskup Desmond Tutu (nagrodzony w 1984 r.),<sup>13</sup> Frederik W. de Klerk i Nelson Mandela (obaj nagrodzeni w 1993 r.).

Zdjęcie dolne prawe – widok na Victoria Basin z przystani, z której odpływają promy na Robben Island. Na pierwszym planie tablica informująca o historii Robben Island.<sup>14</sup> Na dalszym planie po prawej stronie zdjęcia tereny nadal pełniące funkcje portowo-przemysłowe, jak również związane z transportem i logistyką

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2018

<sup>12</sup> Zbudowany w 1941 r. w Wielkiej Brytanii jako HMS Barcross okręt, został w 1943 r. przekazany Związkowi Południowej Afryki i przemianowany na HMSAS Barcross. W 1951 r. został przemianowany na SAS Somerset, pod którą to nazwą służył w marynarce południowoafrykańskiej do 1986 r. W 1988 r. został zacumowany w Alfred Basin, ale nie został udostępniony do zwiedzania. W 2019 r. władze SA Naval Museum w Simon's Town (w afrikaans Simonstad) zwróciły się z prośbą, aby z racji dużych wartości historycznych SAS Somerset został przekazany wyżej wymienionemu muzeum [*The future of SAS Somerset*]. Wyjątkowość SAS Somerset polega przede wszystkim na tym, iż jest to jedyny na świecie zachowany stawiacz sieci.

<sup>13</sup> Arcybiskup Desmond Tutu w 2004 r. otrzymał na Uniwersytecie Warszawskim (z inicjatywy Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych) doktorat *honoris causa*.

<sup>14</sup> Na Robben Island od XVII w. byli przetrzymywani więźniowie, w dużej mierze więźniowie polityczni. Byli oni przyetrzymywani najpierw przez Holendrów, potem przez Brytyjczyków, a jeszcze później przez władze południowoafrykańskie. Wśród nich był m.in. przywódca ruchu oporu przeciwko polityce apartheidu w latach 60-80. XX w. Nelson Mandela. W 1999 r. Robben Island znalazła się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Oceniając projekt Victoria & Alfred Waterfront w kategoriach ekonomicznych należy stwierdzić, że początkowo przedsiębiorcy z centrum Kapsztadu i z innych części miasta traktowali nową inwestycję jako groźną konkurencję wobec należących do nich obiektów handlowych oraz gastronomicznych. Jednak wraz z upływem czasu te konflikty osłabły, gdyż okazało się, że Victoria & Alfred Waterfront, będąc atrakcją przyciągająca turystów zagranicznych i krajowych, spowodował ożywienie nie tylko *stricte* usług turystycznych, ale również z związanych z gastronomią, handlem i rzemiosłem, także w innych częściach Kapsztadu [Ferreira, Visser 2007, s. 238]. Pozytywny wpływ Victoria & Alfred Waterfront na całokształt gospodarki aglomeracji, który został potwierdzony m.in. w badaniach, jakie wcześniej przeprowadziła C. Lemanski [2007], stwierdzono również w ostatnich latach. W 2018 r. dochody związane z aktywnością ekonomiczną na obszarze objętym Victoria & Alfred Waterfront wynosiły 31,5 mld randów (odpowiadało to wówczas ok. 7 mld złotych), przy czym dochody bezpośrednie stanowiły 9,3 mld randów. Oznaczało to, że w porównaniu z rokiem 2017 nastąpił wzrost dochodów o 13,5%, podczas, gdy gospodarka prowincji Western Cape zanotowała wzrost 0,5%, a gospodarka Republiki Południowej Afryki 1,5%. W firmach zlokalizowanych na obszarze objętym Victoria & Alfred Waterfront było w tym czasie blisko 23 000 miejsc pracy, a ogólna liczba osób mających pracę Republice Południowej Afryki w związku z istnieniem waterfrontu była oceniana na ponad 66 000. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że na terenie tym działało w tym czasie 396 początkujących firm, które łącznie zatrudniały 2800 osób.<sup>15</sup>

Ostatnim wątkiem, jaki autor prezentowanego artykułu chce poruszyć w części dotyczącej kapsztadzkiego Victoria & Alfred Waterfront jest sprawa jego roli w zaspokajaniu potrzeb nie tylko turystów, ale i potrzeb rekreacyjnych mieszkańców Kapsztadu. Przytoczone wcześniej wyniki badań świadczą o tym, iż od samego początku obszar ten był i jest chętnie odwiedzany w ramach wypoczynku wewnątrzmijskiego. Wynika to z wielu przesłanek, ale wydaje się, że cztery są najważniejsze. Po pierwsze, Victoria & Alfred Waterfront obejmuje część miasta atrakcyjną z racji swojego położenia, co ma znaczenie dla zaspokojenia potrzeb (nawiązując do klasyfikacji T. Kocowskiego) wypoczynku, swobody, napędowych i – a może przede wszystkim – estetycznych. Po drugie, rewitalizacja terenów nadwodnych zaspokoiła dążenie wielu mieszkańców Kapsztadu do odtworzenia i utrzymania historycznych związków między

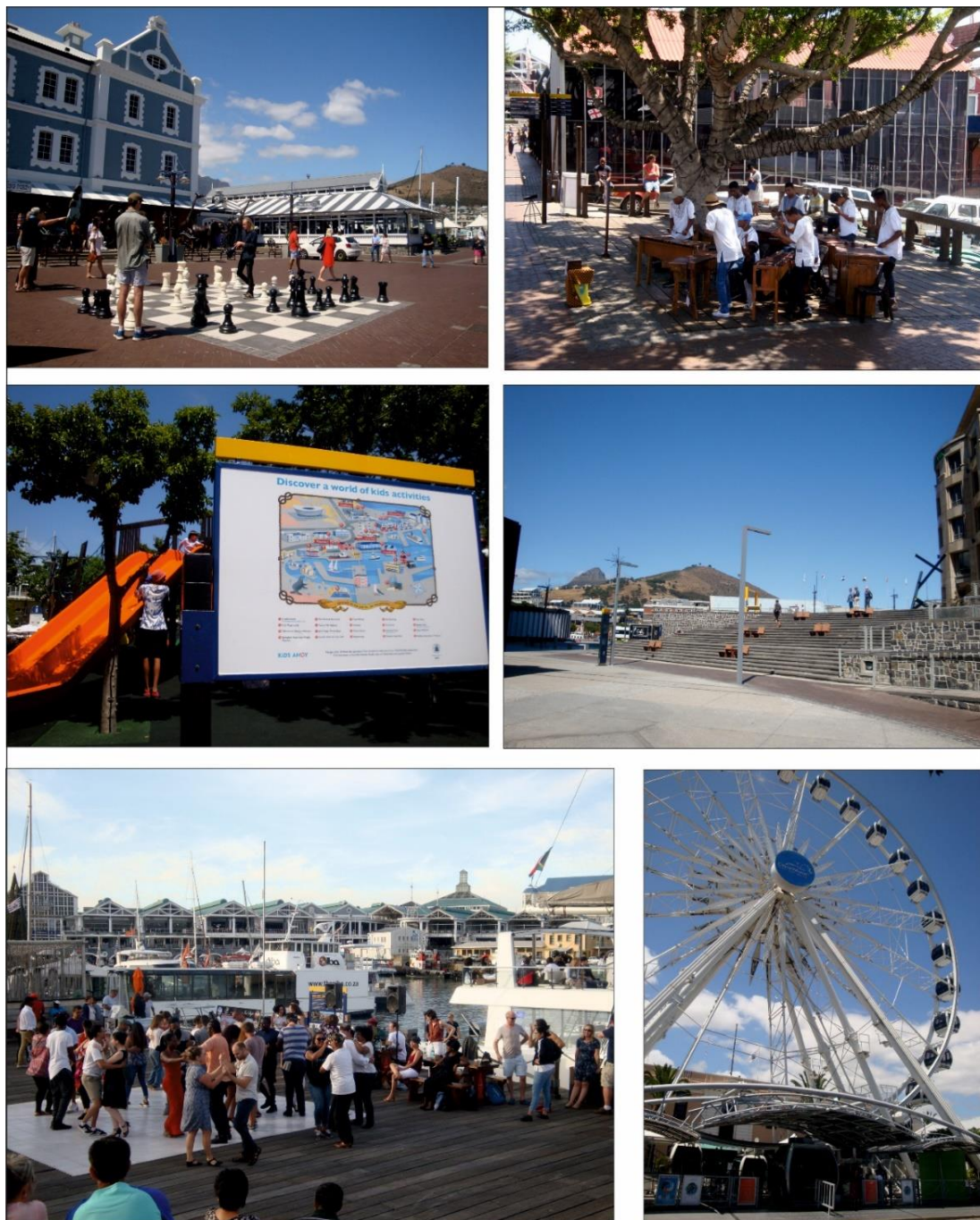
---

<sup>15</sup> *About, V&A Waterfront Cape Town*, <https://www.waterfront.co.za/the-va/the-company/about>.

miastem a portem. Po trzecie, Victoria & Alfred Waterfront jest bardzo dla mieszkańców miasta ważnym miejscem pracy, rozrywki i zakupów. Po czwarte wreszcie, obszar ten jest słusznie spostrzegany jako bezpieczny, co w warunkach południowoafrykańskich ma duże znaczenie. Nic więc dziwnego, że Victoria & Alfred Waterfront jest dla mieszkańców Kapsztadu (podobnie, jak i dla odwiedzających) głównym miejscem spędzania wolnego czasu, nawiązując tym samym do szeroko opisaney w literaturze przedmiotu koncepcji *festival market place* (FMP).

Podobne opinie można znaleźć w literaturze południowoafrykańskiej. Zdaniem niektórych badaczy rewitalizacja dawnych terenów nad Table Bay składających się na Victoria & Alfred Waterfront oznaczała „...odtworzenie fizycznych związków między Kapsztadem a jego terenami nadwodnymi; poprawiło jakość środowiska tworząc miejsca pracy, zamieszkania i rozrywki; stworzyło dobre warunki dla handlu i inwestowania dla mieszkańców miasta i przyjezdnych, jak również stało się przedmiotem dumy mieszkańców Kapsztadu” [Ferreira, Visser 2007, s. 238]. Ci sami autorzy podkreślają, że dużym walorem Victoria & Alfred Waterfront jest to, iż wiele obiektów oraz część organizowanych tu wydarzeń ściśle nawiązuje do historii i dziedzictwa kulturowego Południowej Afryki [Ferreira, Visser 2007, s. 239]. Tym samym uważają oni, że skala działań inwestycyjnych w ramach projektu Victoria & Alfred Waterfront może być porównywana z przedsięwzięciami podjętymi w ramach programów rewitalizacji terenów portowych w Baltimore (Inner Harbor), Toronto (Harbourfront), Sydney (Darling Harbor) i Tokio (Teleport City) [Ferreira, Visser 2007, s. 241]. Na zakończenie warto nadmienić, że zdaniem niektórych autorów Victoria & Alfred Waterfront można uznać za dobry przykład kreowania przestrzeni publicznej zgodnie z koncepcją „miejsca”, czemu sprzyjają m.in. częste imprezy plenerowe. To z kolei powoduje, że badacze zajmujący się zjawiskiem *creative tourism* („turystyką kreatywną”) uważają waterfront za główną (obok Woodstock) dzielnicę w Kapsztadzie odwiedzaną przez turystów zainteresowanych tym rodzajem turystyki kulturowej [Booyens, Rogerson 2015, s. 412]. Podobną opinię wyrażał P. S. van Zyl, twierdząc, że cechą wyjątkową Victoria & Alfred Waterfront jest ciągle czynna funkcja portowa, która sprawia, że uniknęła ona etykiety „parku tematycznego” (w oryginale „theme park”) i jest „miejscem” (oryginale „real place”) [van Zyl 2005]. W ocenie piszącego te słowa z opinią traktującą Victoria & Alfred Waterfront w kategoriach „miejsca” można zgodzić się, warto jednak wziąć pod uwagę

poglądy (omówione w dalszej części artykułu) innych badaczy, którzy zwracają uwagę na występujące w tej części Kapsztadu konflikty przestrzenno-funkcjonalne.



Ryc. 20. Przykłady różnych fragmentów Victoria & Alfred Waterfront nawiązujących do koncepcji *festival market place*.

Zdjęcie górne lewe – szachy plenerowe przed dawnym budynkiem zarządu portu w Quays District. Zdjęcie górne prawe – koncert w wykonaniu zespołu grającego na instrumentach klawiszowych na Noble Square między Quays District a Dry Dock District. Zdjęcie środkowe lewe – plac zabaw dla dzieci koło The Cape Wheel w Quays District. Zdjęcie środkowe prawe – amfiteatr w Silo District. Zdjęcie dolne lewe – parkiet taneczny nad Victoria Basin w Quays District.

Zdjęcie dolne prawe – koło obserwacyjne The Cape Wheel w Quays District.

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2018

## Dyskusja

Zarówno przytoczone wcześniej przykłady dotyczące różnych miast, jak i szerzej omówiony przykład z Kapsztadu wskazują, że w większości przypadków strefy nadwodne miast pełnią różne funkcje, co nie oznacza, iż nie ma wśród nich projektów monofunkcyjnych. To zróżnicowanie dotyczy także funkcji turystyczno-rekreacyjnych waterfrontów, które z reguły służą zaspokajaniu potrzeb związanych z turystyką *stricte* wypoczynkową, turystyką handlową, turystyką biznesową (w tym kongresową) i turystyką sportową, bardzo szeroko rozumianą turystyką kulturową (włączając rozrywkę, turystykę kulinarną itp.), a także służą wypoczynkowi codziennemu i weekendowemu mieszkańców danego miasta.

Prawie wszystkie wymienione funkcje można spotkać jako współwystępujące na waterfrontach w Baltimore, Barcelonie, Berlinie, Bostonie, Hamburgu, Koulunie, Liverpool, Lizbonie, Londynie, Manchesterze, Nowym Jorku, Seattle, Singapurze i wielu innych miastach, jak również w Bydgoszczy, Elblągu, Gdańsku, Gdyni, Poznaniu, Szczecinie, Warszawie, czy we Wrocławiu (oraz w wielu innych miejscowościach w Polsce).

Jednym z większych i ukończonych projektów nadwodnych na świecie jest obszar Liu Jia Zui (części dzielnicy Pudong, nowego *central business district* miasta) w Szanghaju, która powstała po drugiej stronie rzeki Huangpu niemal naprzeciwko waterfrontu historycznego Shanghai Bund, na który składają się głównie budynki z lat 1910-1930. Mimo że na terenie Liu Jia Zui mają swoje siedziby liczne banki i inne instytucje finansowe oraz koncerny o globalny zasięg, a także znajdują się luksusowe hotele, centrum kongresowe, The Oriental Pearl Radio & TV itp., znaczną część powierzchni zajmują tereny zielone. Wszystkie te obiekty powstały na terenach, na których jeszcze na początku lat 80. XX w. znajdowały się ulokowane nad Huangpu m.in. zakłady przemysłu papierniczego, metalowego, spożywczego i włókienniczego, stocznia remontowa marynarki wojennej oraz duże magazyny soi.<sup>16</sup> Przykład Liu Jia Zai przytoczono nie bez powodu, gdyż właśnie w miastach chińskich zaczęto w ostatnich latach tworzyć waterfronty, których skala i przeznaczone na to środki finansowe bardzo często przewyższają podobne projekty realizowane dotychczas w Europie i Ameryce Północnej.

---

<sup>16</sup> *Shanghai*, 1:30 000, 1982, Central Intelligence Agency, [https://www.ecoi.net/en/file/local/1127070/3256\\_1371127793\\_2.jpg](https://www.ecoi.net/en/file/local/1127070/3256_1371127793_2.jpg).

Wspólną cechą wymienionych wcześniej miast jest występowanie w nich terenów nadwodnych, które zostały objęte procesem planistycznym polegającym na zróżnicowaniu pełnionych przez nie funkcji. W części z nich waterfronty powstały w wyniku rewitalizacji i restrukturyzacji obszarów pełniących wcześniej funkcje portowe, portowo-kolejowe, portowo-przemysłowe itp., ale w innych objęły części miast pełniące już dawniej funkcje biurowo-administracyjne, czy mieszkaniowych, a więc dzielnice, które wcześniej nie miały nic wspólnego z portem. Dotyczy to również przypadku aglomeracji, gdzie waterfront objął tereny, które wcześniej były morzem i dopiero niedawno zostały przekształcone w tereny lądowe. Jako przykład mogą służyć tereny wokół Marina Bay w Singapurze, które przypominają waterfront, a nie zostały poddane rewitalizacji urbanistycznej, bo dopiero w 1992 r. zostały pozyskane od morza [Kowalczyk, Derek 2012, ss. 25-27].

Reasumując, stosując określenie „waterfront” można mieć na uwadze dwa sposoby jego rozumienia:

- definicja waterfrontu w ujęciu wąskim („dogmatycznym”) dotyczy terenów położone na dawnych terenach portowych i/lub bezpośrednio do nich przylegających, które zostały poddane działaniom rewitalizacyjnym i restrukturyzacji, dzięki czemu pełnią inne funkcje (czasami przy zachowaniu w ograniczonym stopniu funkcji pierwotnych);
- definicja waterfrontu w ujęciu szerokim („pragmatycznym”), różni się od wcześniej sformułowanej tym, iż składające się na niego tereny nie musiały wcześniej pełnić funkcji portowych, ale ich wyróżnikiem jest położenie nad zbiornikiem lub ciekim wodnym.

Rozwijając ten wątek można zauważyć, że w pierwszym rozumieniu tworzenie waterfrontu wiąże się z koniecznością prowadzenia działań polegających na przekształceniu przestrzenno-funkcjonalnym fragmentu tkanki miejskiej, natomiast w drugim znaczeniu działania te mogą polegać na tworzeniu (kreowaniu) nowych rozwiązań przestrzenno-funkcjonalnych w mieście.

Abstrahując od różnego rozumienia pojęcia „waterfront”, wielofunkcyjność obszarów nadwodnych w miastach dotyczy zarówno już ukończonych projektów, jak również inwestycji, które są w trakcie realizacji. Jako przykład wielofunkcyjnego projektu, który jeszcze nie został ukończony (miało to się stać w 2020 r.) może posłużyć realizowana od 2015 r. rewitalizacja nadwodnych części dzielnic Karaköy i Tophane w Stambule (Turcja). Objęto nią liczący 1,2 km odcinek zachodniego brzegu cieśniny

Bosfor o powierzchni 110 hektarów. Zgodnie z przyjętym planem na Galataport Project (tak nazywa się ta inwestycja) składa się m.in. zbudowanie terminalu dla statków pasażerskich i obiektów biurowych oraz urządzenie terenów zielonych, jak również odrestaurowanie zabytków z końca XIX w. i początku XX w. (domy mieszkalne oraz wieża zegarowa Nusretiye Saat Kulesi). Według wstępnych założeń, rocznie waterfront Galataport ma być odwiedzany przez 20 mln osób,<sup>17</sup> a wspomniany terminal ma obsługiwać rocznie 1,5 mln pasażerów.<sup>18</sup> Z kolei przykładem będącego w trakcie realizacji programu rewitalizacji dawniej sąsiadujących z portem nowojorskim terenów kolejowych może być projekt Hudson Yards, który zaczął być realizowany w 2014 r. a ma zostać ukończony w 2024 r. Poza funkcjami biurowo-mieszkalnymi, jego ważną część stanowi ogólnodostępny park, który został zaprojektowany na płycie przykrywającej tunele kolei i metra.<sup>19</sup> Ogólnodostępne tereny zielone zostały również ukończone w pierwszym etapie programu tworzenia liczącej 22 hektary sąsiadującej z portem dzielnicy biurowo-mieszkaniowej Barangaroo w Sydney (Australia), która ma także zostać całkowicie zakończona w 2024 r.<sup>20</sup> Również bardzo ambitny i również niezakończony (a nawet bardzo daleki od zakończenia zgodnie z pierwotnymi zamiarami) projekt rewitalizacji dawnej dzielnicy portowej w Rio de Janeiro, Porto Maravilha, łączy różne funkcje, w tym kulturalno-rozrywkową i rekreacyjną.<sup>21</sup>

Jednym z waterfrontów, który spełnia wszystkie wymogi stawiane przez projektami wielofunkcyjnymi jest bez wątpienia Victoria & Alfred Waterfront w Kapsztadzie. Aby zrozumieć, dlaczego jest on masowo odwiedzany przez turystów i mieszkańców Kapsztadu należy wrócić do celów, jakie zawarte zostały w koncepcji mającej doprowadzić do rewitalizacji terenów nadwodnych w mieście. Celami, jakie zostały wyznaczone w przyjętym w 1989 r. przez władze Urban Plan & Development Framework było:

---

<sup>17</sup> *Dror for Galataport*, <https://www.dror.co/for/galataport-full>; Galataport project starts, offers new gateway to Istanbul culture, Daily Sabah, 04.03.2017, <https://www.dailysabah.com/economy/2017/03/04/galataport-project-starts-offers-new-gateway-to-istanbul-culture>.

<sup>18</sup> *Waterfront redevelopment: port cities are reaping the benefits*, Urban Hub, 03.09.2019, <https://www.urban-hub.com/cities/port-cities-benefit-from-waterfront-redevelopment>

<sup>19</sup> *The master plan - 17 million square foot mixed use development | Hudson Yards*, [Hudsonyardsnewyork.com](https://www.hudsonyardsnewyork.com), 13.07.2016, <https://web.archive.org/web/20160713120809/http://www.hudsonyardsnewyork.com/the-story>

<sup>20</sup> *Waterfront redevelopment: port cities are reaping the benefits*, Urban Hub, 03.09.2019, <https://www.urban-hub.com/cities/port-cities-benefit-from-waterfront-redevelopment>; *Barangaroo*, Barangaroo Delivery Authority, 2018, Sydney, [https://resource.barangaroo.com/hc/article\\_attachments/333757093900/Barangaroo%20Overview%20Fact%20Sheet.pdf](https://resource.barangaroo.com/hc/article_attachments/333757093900/Barangaroo%20Overview%20Fact%20Sheet.pdf)

<sup>21</sup> *Porto Maravilha*, <https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>.

- utworzenie na obszarze Victoria & Alfred Waterfront przestrzeni publicznych;
- uwzględnienie przy tworzeniu Victoria & Alfred Waterfront czynników wynikających z położenia miejsca, jego tradycji i historii,
- przyjęcie założenia o samosfinansowaniu się inwestycji dzięki odpowiedniemu zagospodarowaniu terenu i zarządzaniu znajdującymi się na nim obiektami [van Zyl 2013, s. 5].

Odnosząc się do tego co wyżej napisano, warto zwrócić uwagę na fakt, iż na pierwszym miejscu wymieniono dążenie do utworzenia przestrzeni publicznych. Nic więc dziwnego, że właśnie ten temat zajmuje czołowe miejsce w badaniach prowadzonych przez autorki i autorów południowoafrykańskich [Ferreira, de Villiers 2010; Ferreira, Visser 2007; de Villiers 2016].<sup>22</sup>

Aby osiągnąć wszystkie wymienione wyżej cele, postanowiono podjąć następujące działania:

- zróżnicowanie kierunków podejmowanych działań,
- prowadzenia akcji polegających na promowaniu turystyki i rekreacji,
- dążenie do stworzenia dobrych warunków dla zamieszkania,
- stworzenie dogodnych warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej,
- odtworzenie historycznych powiązań między portem a miastem,
- prowadzenia działań mających na celu odbudowę bądź konserwację obiektów o znaczeniu kulturalnym
- zapewnienie mieszkańcom miasta i odwiedzającym dostępność do morza,
- uwzględnianie zmieniających się zewnętrznych uwarunkowań rynkowych [van Zyl 2013, s. 5].

Odnosząc się do przytoczonych punktów warto zauważyć, iż w ocenie piszącego te słowa wszystkie cele zostały zrealizowane. Należy jednak dodać, że w latach 90. wokół koncepcji Victoria & Alfred Waterfront toczyła się wśród ekspertów i w środowiskach masowego przekazu dyskusja na temat związanych z jego funkcjonowaniem konfliktów przestrzennych i społecznych. Główną osią tej dyskusji było pozostawienie w sąsiedztwie nowych inwestycji, zakładów produkcyjnych związanych z gospodarką morską, a zwłaszcza z połowem i przetwórstwem ryb oraz z transportem i logistyką.

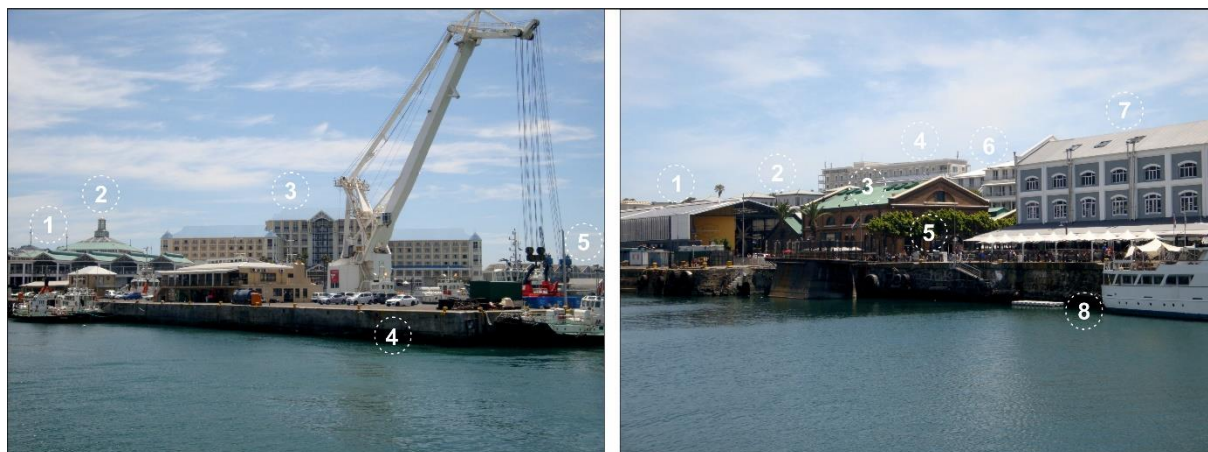
---

<sup>22</sup> W tym miejscu, niejako na marginesie, warto zauważyć, że stawianie na pierwszym miejscu w planach zagospodarowania miejskich terenów nadwodnych dążenia do tworzenia przestrzeni ogólnodostępnych, jest co prawda często deklarowane, ale praktyka wygląda nieco inaczej, czego przykładem może być rejon portu na Pradze w Warszawie.

Problem ten był przedmiotem analiz prowadzonych m.in. D. Kiliana i B. Dodson [1996b], którzy zajmowali się relacjami między nowymi funkcjami terenów nadwodnych w sytuacji, gdy w najbliższym sąsiedztwie nadal działały port rybacki oraz przetwórnice i magazyny płodów morza. Obecnie problem opisanego przez nich konfliktu nie występuje już z taką ostrością. Podczas realizacji kolejnych etapów projektu Victoria & Alfred Waterfront w miejscach, gdzie wcześniej działały firmy związane z gospodarką morską powstały nowe obiekty o zupełnie innych funkcjach. Dotyczy to zwłaszcza terenów składających się na Clock Tower District i we wschodniej części Silo District. Nie oznacza to jednak, iż problem konfliktów przestrzenno-funkcjonalnych całkowicie znikł. Na rycinie 14 zaznaczono najważniejsze obiekty, które w chwili prowadzenia badań terenowych (jesień 2018 r.) nadal pełniły funkcje przemysłowe oraz transportowe. Wśród nich przede wszystkim należałoby wymienić Premier Fishing SA (Pty), Ltd., Ruwekus Fishing (Pty), Ltd. i Cape Reef Products (Pty), Ltd. (połowy i przetwórstwo ryb i owoców morza), a także Oceana Hake, CCS Logistics, FPT Group (Pty), Ltd., *Lusitania Marketing Services* (Pty) Ltd. (logistyka i usługi transportowe).

Zasygnalizowana kwestia została nieco szerzej potraktowana nie bez powodu. Otóż – co zresztą podkreślili D. Kilian i B. Dodson – przy planowaniu i realizacji projektu Victoria & Alfred Waterfront stosunkowo niewiele miejsca poświęcono kwestii strefowania przestrzenno-funkcjonalnego [Kilian, Dodson 1996b, ss. 496-497]. Ich zdaniem problem ten nie byłby tak istotny, gdyby w projekcie rewitalizacji terenów nadwodnych Kapsztadu nie poświęcono aż tak dużo miejsca łączeniu nowych funkcji obszaru z jego dotychczasowymi funkcjami. Chociaż przyjęcie takiego (należy przyjąć, że słusznego) założenia w ustaleniach planistycznych wynikało z dążenia do zachowania dotychczasowych funkcji i nawiązania do dziedzictwa historycznego obszaru, okazało się, że w praktyce między nowymi funkcjami – przede wszystkim turystyczno-rekreacyjną – a działalnością w zakresie gospodarki morskiej istnieją poważne rozbieżności.

Można zadać pytanie dlaczego tak się stało? Trudno znaleźć przekonującą i jedną odpowiedź na to pytanie. Wspomniani w poprzednim akapicie autorzy południowoafrykańscy w innym artykule już w połowie lat 90. XX w. zaczęli rozpatrywać fenomen Victoria & Alfred Waterfront w kontekście koncepcji postmodernizmu [Kilian, Dodson 1996a]. Z perspektywy ćwierćwiecza wydaje się, że ich ówczesne refleksje są jeszcze bardziej na czasie.



Ryc. 21. Wielofunkcyjność Victoria & Alfred Waterfront.

Zdjęcie po lewej – północno-zachodnia część Victoria Basin (pogranicze Quays District i Pierhead District). Przykład konfliktu przestrzenno-funkcjonalnego między strefą turystyczno-rekreacyjną a częścią portowo-przemysłową. Oznaczenia: 1 – Część gastronomiczna (Quayside Terraces) w Victoria Wharf Shopping Centre, 2 – Część sklepowa Victoria Wharf Shopping Centre, 3 – Table Bay Hotel, 4 – nabrzeże (molo) Jetty 2, 5 – Premier Fishing SA (Pty), Ltd. (połowy i przetwórstwo ryb i owoców morza).

Zdjęcie po prawej – północna część Alfred Basin (pogranicze Dry Dock District i Quays District, obiekty na drugim planie znajdują się w Portsworld Ridge District). Przykład współwystępowania różnych funkcji turystyczno-rekreacyjnych. Oznaczenia: 1 – The Watershed (centrum sprzedaży rękodzieła afrykańskiego), 2 – Queen Victoria Hotel, 3 – V & A Food Market i instytucje kulturalne w dawnej elektrowni, 4 – The Commodore Hotel, 5 – Nobel Square (skwer z pomnikami południowoafrykańskich laureatów Pokojowej Nagrody Nobla), 6 – Dock House Boutique Hotel, 7 – centrum handlowe Alfred Mall Gallery oraz Victoria & Alfred Hotel, 8 – nabrzeże North Quay.

Źródło: Fot. Anna Kowalczyk 2018

Zastanawiając się nad samą istotą koncepcji wielofunkcyjności waterfrontu można postawić tezę, że tkwi w niej pewna wewnętrzna sprzeczność. Polega ona na bardzo często głoszonej chęci nawiązywania do wcześniej pełnionych przez nie funkcji, przy jednoczesnym wprowadzaniu zupełnie nowych funkcji. To oscylowanie między „tradycją” a „nowoczesnością” bywa niekiedy bardzo trudne lub wręcz niemożliwe. Szczególnie wtedy, gdy waterfront zajmuje niedużą powierzchnię, a ma „pomieścić” różne funkcje.

Pierwsze współczesne waterfronty zaczęły powstawać w latach 60.-70. XX w. Jako pierwszy projekt, który zaczął być realizowany i ukończony uważa się Baltimore Inner Harbor [Auton 2015, s. 4]. Projektowanie waterfrontów zbiegło się w czasie z okresem, kiedy w urbanistyce zaczął zdobywać popularność postmodernizm. Jak pisał wówczas Ch. Jencks [1987, s. 117, za Wesołowska-Starzec 2007, s. 51], przestrzeń postmodernistyczna jest traktowana, jako „...nieograniczona lub wieloznaczna

w strefowaniu i „irracjonalna” lub przekształcona w stosunku części do całości. Granice są często niejasne, przestrzeń rozciąga się bez końca i bez widocznych krawędzi”.<sup>23</sup> Podobne stanowisko zajmował jeden z czołowych geografów amerykańskich, który w odniesieniu do planowania miejskiego uważał, że „...planowanie postmodernistyczne wydaje się być pastiszem działań [planistycznych – przyp. A.K.]” [Dear 1986, s. 379].<sup>24</sup> W innym miejscu ten sam autor postawił śmiałą tezę, że „...miasto postmodernistyczne powinno być miastem zatomizowanym – światem karykatur środowisk zamieszkania w niezsynchronizowanej, estetyczno-funkcjonalnej dysharmonii” [Dear 1986, s. 380].<sup>25</sup> Rozwijając tę myśl Michael J. Dear podsumowuje „Planiści już [teraz – przyp. A.K.] posługują się specjalnymi obszarami, na których nie obowiązują ograniczenia wynikające z założeń zasady strefowania [przestrzeni – przyp. A.K.]; na studiach planistycznych są już wykłady o przedsiębiorstwach „publiczno-prywatnych”. Wydaje się, że jesteśmy gotowi do stworzenia prawdziwie postmodernistycznego planowania – planowania ‘filigranowego’, ‘dekoracyjnego’ [cudzołłów – A.K.]. Zawód [planisty – przyp. A.K.] może zostać zachowany jako listek figowy, który dyskretnie przesłania [działania – przyp. A.K.] instytucji państwa i społeczeństwa obywatelskiego” [Dear 1986, s. 380].<sup>26</sup>

Jak już wspomniano, autor poniższego artykułu w pełni podziela poglądy D. Kiliana i B. J. Dodson na temat związków między postmodernizmem a sposobem rewitalizacji i restrukturalizacji Victoria & Alfred Waterfront. Opowiada się również za opiniami wygłoszonymi przez Michaela J. Dear’a w połowie lat 80. ubiegłego stulecia, wykazując przy tym zdumienie, że już tak dawno temu autor ten potrafił dostrzec

<sup>23</sup> Według niektórych architektów, powołujących się na poglądy Ch. Jecksa, postmodernizm w architekturze i urbanistyce oznacza „...zniszczenie kultury lokalnej przez siły, na które składają się racjonalizacja, biurokracja, wielkoskalowe budowle oraz nowoczesny międzynarodowy styl” [Caristo M., b.r.w.]. Warto jednak nadmienić, że przytoczony M. Caristo przeciwstawia w tym zdaniu postmodernizm architekturze i urbanistyce modernistycznej, co nie wydaje się słuszne, porównując np. osiedla z lat 30. XX w. budowane w Szwecji i Austrii, budowle socrealistyczne w polskich Tychach, czy (wówczas) czeskosłowackiej Ostrawie, a także „blokowiska” z lat 60.-70. w Berlinie, Moskwie, Pradze, czy w Warszawie, albo na obrzeżach Paryża i w Manchesterze.

<sup>24</sup> W oryginale „...postmodern planning appears as a *pastiche of practices*”. Może w tłumaczeniu na język polski słowo „pastiche” powinno zostać zastąpione określeniem „karykatura”?

<sup>25</sup> W oryginale „...postmodern city should be an atomized city – a world pastiche of built environments in unsynchronized, aesthetic-functional disharmony”.

<sup>26</sup> W oryginale „Already planners are operating special areas where regular zoning restrictions have been suspended; already there are courses in ‘public-private’ enterprise in planning schools. We are poised, it seems, to create a truly postmodern planning—a planning of filigree, of decoration. The profession may yet be canonized as the fig leaf which discreetly covers the enterprises of state and civil society”.

negatywne wpływy fascynacji postmodernistyczną urbanistyką na całokształt procesu planowania miejskiego.<sup>27</sup>

Czy zawsze zróżnicowanie funkcji, jakie pełnią waterfronty wielofunkcyjne pociąga za sobą konflikty przestrzenno-funkcjonalne? Aby odpowiedzieć na to pytanie, trzeba najpierw zdefiniować, jako należy je rozumieć? Istotę tego rodzaju konfliktów w pełni wyjaśnia definicja autorstwa J. Grocholskiej. Chociaż nie ma w niej określenia „konflikt przestrzenno-funkcjonalny”, to jednak z treści jednoznacznie wynika, iż dotyczy ona właśnie tego rodzaju sytuacji. Zdaniem cytowanej autorki „Obszary konfliktowe (...) to takie, które cechuje duża intensywność występowania różnych przeciwstawnych funkcji lub też obszary, na których rozwój jednej funkcji wiodącej osiągnął poziom zagrażający otaczającemu środowisku” [Grocholska 1979, s. 84].<sup>28</sup>

Przechodząc teraz do istoty problemu konfliktów przestrzenno-funkcjonalnych należy skupić się przede wszystkim na trzech kwestiach.

Po pierwsze, pojawienie się konfliktu przestrzennego związanego z wielofunkcyjnością terenów nadwodnych w miastach zależy od powierzchni zajmowanej przez waterfront, ukształtowania linii brzegowej, rzeźby terenu itp., a więc od czynników geograficznych.

Po drugie, na pojawienie się konfliktu przestrzenno-funkcjonalnego mają wpływ pełnione przez waterfront funkcje. Można przyjąć, że występujące na danym terenie funkcje transportowe i mieszkaniowe, mogą w większym stopniu stać się powodem konfliktów, niż funkcje rozrywkowe i gastronomiczne.

Po trzecie, pojawienie się konfliktu bądź jego brak, są często związane z jakością planowania przestrzennego i zależą od doświadczenia i umiejętności planistów w zakresie przewidywania sytuacji, jakie mogą zaistnieć w przyszłości. Oczywiście zapobieganie konfliktom na obszarach o zróżnicowanych funkcjach i ich zażegnywanie (gdy już się pojawiają), zależy także od innych czynników, jak chociażby od formy

---

<sup>27</sup> Również A. Tölle uważa współczesne waterfronty (nazwane przez niego w cytowanym artykule „frontami nadwodnymi”), jako przejaw tendencji postmodernistycznych w planowaniu miast i uważa, że charakteryzują się one „...tzw. postfordowskimi, formami mieszkania, pracy i konsumpcji...” [Tölle 2009, s. 106].

<sup>28</sup> W jednej ze swoich publikacji J. Grocholska [1980, s. 10] zamiast określenia konflikty przestrzenno-funkcjonalne pisze o „konfliktach funkcjonalnych w przestrzeni”. Natomiast A. Sadowska [2016] w tytułach swoich prac używa określeń „konflikty przestrzenne”, jak również „konflikty przestrzenno-funkcjonalne” [Sadowska 2017]. Z tego co wyżej napisano wynika, że termin „konflikt przestrzenno-funkcjonalny” jest przez specjalistów zajmujących się w Polsce planowaniem przestrzennym stosowany zamiennie z określeniami „obszar konfliktowy”, „konflikt przestrzenny” i „konflikt przestrzenno-funkcjonalny”.

zarządzanie obszarem waterfrontu. Jako przykład ilustrujący problem pojawiania się konfliktów związanych z różnym wykorzystaniem terenów nadwodnych może posłużyć Powiśle w Warszawie. Na stosunkowo krótkim odcinku nad Wisłą, między Mostem Świętokrzyskim a ulicą Karową, wybudowano Bibliotekę Uniwersytetu Warszawskiego (1999 r.) i Centrum Nauki Kopernik (2010 r.) (funkcje naukowa i kulturalno-edukacyjna), kilka apartamentowców (funkcja mieszkaniowa, pierwszy powstał w 2005 r., a następne w 2008 r.), kilka biurowców i centrum handlowo-gastronomiczne (projekt Elektrownia Powiśle, obiekty zostały otwarte w 2020 r.), jak również urządzono tereny zielone i oddano do użytku ciąg pieszo-rowerowy nad rzeką, przy którym otwarto kilka obiektów rozrywkowo-gastronomicznych (tzw. Bulwary Wiślane, opisywany odcinek został ukończony w 2010 r.). Takie nagromadzenie różnych funkcji na stosunkowo małej powierzchni (100-200 m na 400-500 m) sprawiło, że po niedługim czasie od chwili oddania do użytku terenów nad Wisłą, doszło do protestów mieszkańców wspomnianych apartamentowców, którzy uznali, że hałasy dochodzące z oddalonych o kilkadziesiąt metrów bulwarów zakłócają ciszę nocną [Wojtczuk 2014]. Na przykładzie tym widać wyraźnie, że funkcje rozrywkowa i mieszkaniowa stoją ze sobą w sprzeczności, co zresztą nie dotyczy tylko terenów nadwodnych (*vide* okolice rynków na Starym Mieście w Krakowie i Warszawie, ale także centrum Barcelony, Madrytu, Paryża i wielu innych miast).

Zastanawiając się nad istotą konfliktów przestrzennych związanych z ideą wielofunkcyjności waterfrontów w kontekście turystyki i rekreacji, warto zauważyć, iż sama koncepcja zagospodarowywania terenów nadwodnych jest bliska stosowanej w urbanistyce mniej więcej od tego samego czasu koncepcji *festival market place* (FMP). Ponieważ jej geneza i przykłady zastosowania zostały w polskiej literaturze z zakresu geografii turystyki już opisane, warto jedynie przypomnieć listę najważniejszych funkcji, jakie pełnią obiekty wzniesione zgodnie z ideą FMP [Kowalczyk 2012, ss. 26-27]. Są to przede wszystkim funkcje związane z: handlem, gastronomią, kulturą popularną (m.in. kina, kluby muzyczne itp.), kulturą w rozumieniu „wysokiej kultury” (muzea, teatry, sale wystawowe itp.), bierną rekreacją (odpowiednio urządzone tereny zielone), aktywną rekreacją (kluby fitness, korty tenisowe, boiska do gier zespołowych, pływalnie, lodowiska, itp., ale też sale zabaw dla dzieci), turystyką (hotele, biura podróży i przewodnickie, przedstawicielstwa linii lotniczych itd.), administracyjno-biurową (często w niektórych obiektach, zazwyczaj nad sklepami, restauracjami itp., mieszczą się siedziby banków, firm

ubezpieczeniowych, czy korporacji o globalnym zasięgu), jak również wiele innych funkcji (np. apteki i inne usługi związane z opieką medyczną). Porównując tę listę z obiektami i usługami występującymi na Tsim Sha Tsui Waterfront, w Parque das Nações, HafenCity, Baltimore Inner Harbor, czy na Victoria & Alfred Waterfront można dostrzec wyraźną zbieżność obu tych koncepcji, aczkolwiek rozwiązania zgodne z założeniami FMP nie tylko dotyczą terenów nadwodnych.

Chociaż konflikty przestrzenno-funkcjonalne dotyczą głównie sytuacji wynikających z użytkowaniem miejskich terenów nadwodnych przez podmioty związane z różnymi sferami gospodarki, niekiedy zachodzą one między różnymi formami turystyki i rekreacji. Mimo, że ich skala jest zupełnie inna, często mogą być kłopotliwe dla różnych grup użytkowników waterfrontów. Do najczęściej występujących tego rodzaju konfliktów należą konflikty między: pojedynczymi turystami a turystami zwiedzającymi w dużych grupach, turystami poruszającymi się pieszo a rowerzystami (również osobami poruszającymi się na hulajnogach, czy *segway*'ach), między różnymi użytkownikami placów zabaw (matki z niemowlętami i osoby starsze *versus* dzieci i młodzież, np. skateboardziści), a także między osobami spragnionymi ciszy i spokoju a użytkownikami motorówek, czy helikopterów. Z punktu widzenia zagospodarowania terenów nadwodnych i administrujących nimi, częstym problemem jest, jak np. rozwiązać dylemat pojawiający się podczas wydawania koncesji na prowadzenie działalności gastronomicznej między usługodawcami oferującymi wykwinne jedzenie w eleganckich restauracjach, a podmiotami proponującymi dania fast-food w barach (wszystkie w trakcie prowadzenia badań występowały na Victoria & Alfred Waterfront), takich jak Nando's, KFC, Steers, czy Wimpy.

## Podsumowanie

Problem zagospodarowania obszarów nadwodnych w miastach, a zwłaszcza terenów, które utraciły swoją dawną funkcję portową i/lub związaną z portem, jest jedną z kluczowych kwestii nie tylko w planowaniu miejskim, ale również w tej części polityki miejskiej, która dotyczy szeroko rozumianych turystyki i wypoczynku. Liczba projektów – udanych i nieudanych – polegających na rewitalizacji i restrukturyzacji terenów nadwodnych oraz na ich organizowaniu od podstaw jest na tyle długa, iż trudno wybrać przykład, który można by uznać za optymalny (i stanowiący wzór dla innych). Spośród zasygnalizowanych w artykule przykładów, jeżeli pod uwagę weźmie

się sferę kulturalno-naukową, wydaje się, że jako wzorzec waterfrontu może służyć Tsim Sha Tsui Waterfront w Koulunie. Z kolei biorąc pod uwagę oddzielenie strefy użytkowanej przez turystów i spragnionych relaksu mieszkańców miasta, od strefy biurowo-administracyjnej i strefy mieszkaniowej, to wydaje się, że problem ten najlepiej rozwiązano w Parque das Nações w Lizbonie. Przechodząc do kwestii wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej, można przyjąć, że potrzebom turystów (zwłaszcza zagranicznych) najlepiej odpowiadają rozwiązania przyjęte w Port Vell i La Vila Olimpica del Poblenou w Barcelonie. Natomiast traktowanie waterfrontu jako „magnesu” przyciągającego i turystów i mieszkańców chyba najlepiej zostało rozwiązane w Kapsztadzie. W tym miejscu należy dodać, że – wobec globalnego kryzysu w turystyce w 2020 r. związanego z zagrożeniem COVID-19 – w lipcu tego roku World Travel and Tourism Council (WTTC) przyznała Victoria & Alfred Waterfront certyfikat Safe Travels Stamp.<sup>29</sup> Aczkolwiek np. zlokalizowane na tym obszarze muzea nadal były zamknięte dla zwiedzających.

Na zakończenie powyższego tekstu autor uznał, że należy podzielić się refleksją dotyczącą ogólnej sytuacji, jaka miała miejsce w 2020 r. Niezależnie od tego czy pandemia coronavirus disease 2019 zakończy się przed ukazaniem się tego artykułu, czy też będzie utrzymywać się w następnych miesiącach/latach, idea przyświecająca koncepcji wielofunkcyjności waterfrontów, a zwłaszcza wielofunkcyjności turystyczno-rekreacyjnej, będzie aktualna. Po pierwsze, w wielu miastach waterfronty istnieją i należy przyjąć, że w najbliższym czasie nadal będą istnieć. Po drugie, mimo ograniczeń (obecnie, ale może i w przyszłości) w światowym ruchu turystycznym, wyjazdy do innych miast nadal będą mieć miejsce, a znajdujące się w nich waterfronty będą wówczas jedną z ważniejszych atrakcji turystycznych. Po trzecie, nawet w przypadku daleko posuniętego kryzysu w światowej turystyce, tereny nadwodne w miastach będą nadal atrakcyjnym miejscem wypoczynku dla ich mieszkańców. To wszystko sprawia, że nawet w sytuacji globalnej recesji istniejące już waterfronty będą w większym lub mniejszym stopniu) spełniać swoje dotychczasowe funkcje. A czy nowe będą powstawać – nie wiadomo?

---

<sup>29</sup> *V&A Waterfront is the first tourism attraction in SA to adopt world tourism body Safe Travels Stamp*, V&A Waterfront, 17 July 2020, <https://www.waterfront.co.za/va-waterfront-is-the-first-tourism-attraction-in-sa-to-adopt-world-tourism-body-safe-travels-stamp>.

## Bibliografia

- About, V&A Waterfront Cape Town, <https://www.waterfront.co.za/the-va/the-company/about> [20.08.2020]
- About V&A Tourism, V&A Waterfront Cape Town, <https://www.waterfront.co.za/business/tourism/about> [20.08.2020]
- Auton M., 2015, *Selected design guidelines for urban waterfront redevelopment: a study of the South Boston Waterfront*, Department of City and Regional Planning, University of North Carolina at Chapel Hill, Chapel Hill, praca magisterska, <https://core.ac.uk/download/pdf/210605584.pdf> [15.07.2019]
- Barangaroo, Barangaroo Delivery Authority, 2018, Sydney, [https://resource.barangaroo.com/hc/article\\_attachments/333757093900/Barangaroo%20Overview%20Fact%20Sheet.pdf](https://resource.barangaroo.com/hc/article_attachments/333757093900/Barangaroo%20Overview%20Fact%20Sheet.pdf) [15.07.2019]
- Bickford-Smith V., 2009, *Creating a city of the tourist imagination: the case of Cape Town, 'The Fairest Cape of Them All'*, Urban Studies, 46, 9, ss. 1763-1785
- Booyens B., Rogerson Ch. M., 2015, *Creative tourism in Cape Town: an innovation perspective*, Urban Forum, 26, 4, ss. 405-424
- Brückner H., Herda A., Müllenhoff M., Rabbel W., Stümpel H., 2014, *On the Lion Harbour and other harbours in Miletos: recent historical, archaeological, sedimentological, and geophysical research*, [w:] Frederiksen R., Handberg S. (red.) Proceedings of the Danish Institute at Athens. Volume VII, Aarhus University Press – Gazelle Book Services Ltd., Aarhus – Hightown, ss. 49-103
- Caristo M., b.r.w., *Post modernism*, Max Caristo Architecture, <https://maxcaristo.wordpress.com/duanes-night/post-modernism-in-architecture> [30.08.2020]
- Dear M. J., 1986, *Postmodernism and planning*, Environment and Planning D: Society and Space, 4, 3, ss. 367-384
- de Villiers R. E. T., 2016, *The V&A Waterfront as workplace and leisure space for Capetonians*, March 2016, Faculty of Arts and Social Sciences, Stellenbosch University, Stellenbosch, praca magisterska, [https://scholar.sun.ac.za/bitstream/handle/10019.1/98689/devilliers\\_waterfront\\_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://scholar.sun.ac.za/bitstream/handle/10019.1/98689/devilliers_waterfront_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y) [20.07.2020]
- Doxiadis C. A., 1964, *The ancient Greek city and the city of the present*, Ekistics, 18, 108, ss. 346-364
- Dror for Galataport, <https://www.dror.co/for/galataport-full> [20.07.2020]
- Ezeuduji I. O., Lee November K., Haupt Ch. M., 2016, *Tourist activity and destination brand perception: the case of Cape Town*, South Africa, Journal of Economics and Behavioral Studies, 8, 4, ss. 156-168
- Ferreira S., de Villiers R., 2014, *The Victoria and Alfred Waterfront as playground for Capetonians*, Urbani Izziv, 25 (supplement), (special issue), ss. S63-S80
- Ferreira S., Visser G., 2007, *Creating an African riviera: revisiting the impact of the Victoria and Alfred Waterfront development in Cape Town*, Urban Forum, 18, 3, ss. 227-246
- Galataport project starts, offers new gateway to Istanbul culture, Daily Sabah, 04.03.2017, <https://www.dailysabah.com/economy/2017/03/04/galataport-project-starts-offers-new-gateway-to-istanbul-culture> [20.07.2020]
- Grain Silo, Cape Town Heritage, <https://www.cape-town-heritage.co.za/heritage-site/grain-silo.html> [20.06.2020]

- Grant L., Scott D., 1996, *Waterfront developments as tools for urban reconstruction and regeneration in South Africa questioned: focus on the planned point waterfront development*, Durban, Urban Forum, 7, 2 (June), ss. 125–138
- Grocholska J., 1979, *Problematyka obszarów konfliktowych w planowaniu przestrzennym*, [w:] Malisz B. (red.) *Metody analiz geograficznych w planowaniu przestrzennym*, Dokumentacja Geograficzna, 3 Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, ss. 84–93
- Grocholska J., 1980, *Obszary konfliktowe – problem badawczy w przestrzennym zagospodarowaniu kraju*, Przegląd Geograficzny, LII, 3, ss. 507–517
- Hartdegen P., 2011, *V&A Waterfront sale finalised*, Property24, 10 June 2011, <https://www.property24.com/articles/v-and-a-waterfront-sale-finalised/13645> [15.08.2020]
- Intervenções urbanas na cidade de Lisboa*, Pavilhão de Portugal. Sobre arquitetura, pavilhões e portuguese, segunda-feira, 16 de novembro de 2009, [http://pavilhaolusitano.blogspot.com/2009\\_11\\_01\\_archive.html](http://pavilhaolusitano.blogspot.com/2009_11_01_archive.html) [20.08.2020]
- Jencks Ch., 1987, *Architektura postmodernistyczna*, tłum. Radomska B., Arkady, Warszawa
- Kilian D., Dodson B., 1996a, *“Forging” a postmodern waterfront: urban form and spectacle at the Victoria and Alfred docklands*, South African Geographical Journal, 78, 1, ss. 29–40
- Kilian D., Dodson B. J., 1996b, *Between the devil and the deep blue sea: functional conflicts in Cape Town’s Victoria and Alfred Waterfront*, Geoforum, 27, 4, ss. 495–507
- Kocowski T., 1978, *Potrzeby człowieka. Koncepcja systemowa*, Prace Naukowe Ośrodka Badawczego Prognozy, 11, 1, Politechnika Wrocławska, Wrocław
- Kowalczyk A., 2008, *Współczesna turystyka kulturowa - między tradycją a nowoczesnością*, [w:] Kowalczyk A. (red.) *Turystyka kulturowa. Spojrzenie geograficzne*, Geografia turystyki 1, Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, ss. 9–57
- Kowalczyk A., Derek M., 2010, *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
- Kowalczyk A., 2012, *Recepta na sukces? Znaczenie koncepcji waterfrontu dla rozwoju turystyki w miastach*, [w:] Kowalczyk-Anioł J., Makowska-Iskierka M. (red.), *Turystyka. Moda na sukces*, Warsztaty z Geografii Turystyki, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, ss. 21–47
- Kowalczyk A., 2020, *Dimensions of gastronomy in contemporary cities*, [w:] Kowalczyk A., Derek M. (red.) *Gastronomy and urban space. Changes and challenges in geographical perspective*, The Urban Book Series, Springer Nature Switzerland AG, ss. 91–118
- Kowalczyk A., Derek M., 2012, *Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym centrów wielkich miast związane z turystyką i rekreacją*, *Turystyka i Rekreacja*, tom 8, Akademia Wychowania Fizycznego im. Józefa Piłsudskiego w Warszawie, Warszawa, ss. 17–30
- Kowalczyk A., Derek M., 2020, *Relations between gastronomy and the city*, [w:] Kowalczyk A., Derek M. (red.) *Gastronomy and urban space. Changes and challenges in geographical perspective*, The Urban Book Series, Springer Nature Switzerland AG, ss. 3–51
- Kulczyk S., Kordowska M., Duda-Gromada K., 2020, *Challenges to urban gastronomy: green and blue spaces*, [w:] Kowalczyk A., Derek M. (red.) *Gastronomy and urban space. Changes and challenges in geographical perspective*, The Urban Book Series, Springer Nature Switzerland AG, ss. 295–307
- Lemanski C., 2007, *Global cities in the South: deepening social and spacial polarisation in Cape Town*, *Cities*, 24, 6, s. 448–461

- Lorens P., 2013, *Współczesne trendy zmian w strukturze i funkcjonowaniu miast*, [w:] Lorens P., Mironowicz I. (red.) *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, seria „Miasto • Metropolia • Region”; Akapit-DTP, Gdańsk, ss. 6-32
- Müllenhoff M., Herda A., Brückner H., 2009, *Geoarchaeology in the city of Thales - deciphering palaeogeographic changes in the agora area of Miletus*, [w:] Mattern T., Vött A. (red.), *Mensch und Umwelt im Spiegel der Zeit Aspekte geoarchäologischer Forschungen im östlichen Mittelmeergebiet*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, ss. 97-110
- Naidoo S., 2019, *V&A Waterfront a top performer for Growthpoint*, Moneyweb, 13 September 2019, <https://www.moneyweb.co.za/news/companies-and-deals/va-waterfront-a-top-performer-for-growthpoint> [15.08.2020]
- National Sea Rescue Institute Station 3 Table Bay Boathouse*, Cape Town Heritage, <https://www.cape-town-heritage.co.za/heritage-site/nsri-boathouse.html> [20.07.2020]
- Old power station*, Cape Town Heritage, <https://www.cape-town-heritage.co.za/landmark/old-power-station.html> [20.07.2020]
- Olissippo quæ nunc Lisboa ciuitas amplissima Lusitaniæ, ad Tagum, toti Orientis, et multarum insularum Aphricæque et Americæ emporium nobilissimum*, [w:] Civitates orbis terrarum/Georgius Braun et Franciscus Hohenbergius, Coloniae Agrippinae, Petrum à Brachel, 1612-1618, Bd. 5, Tvl. 2, [http://kb-images.kb.dk/DAMJP2%2Fonline\\_master\\_arkiv\\_6%2Fnon-archival%2FMaps%2FKORTSA%2F2008%2FBraun\\_%2Fbh500002/full/full/o/native.jpg](http://kb-images.kb.dk/DAMJP2%2Fonline_master_arkiv_6%2Fnon-archival%2FMaps%2FKORTSA%2F2008%2FBraun_%2Fbh500002/full/full/o/native.jpg) [10.08.2020] Hogenberg
- Our history*, V&A Waterfront Cape Town, <https://www.waterfront.co.za/the-va/the-company/our-history> [20.07.2020]
- Paço da Ribeira*, [https://pt.wikipedia.org/wiki/Paço\\_da\\_Ribeira](https://pt.wikipedia.org/wiki/Paço_da_Ribeira) [10.08.2020].
- PHASE I Brief History*, Lüderitz Waterfront Development Company, <http://luderitzwaterfront.com.na/phase-i> [20.08.2020]
- Pirie G., 2007, *Urban tourism in Cape Town*, [w:] Rogerson Ch. M., Visser G. (red.) *Urban tourism in the developing world: the South African experience*, Transaction Publishers, New Brunswick – London, ss. 223–244, <https://www.researchgate.net/publication/215473807> [20.07.2020]
- Porto Maravilha*, <https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha> [20.07.2020]
- Rodriguez A., Martinez E., Guenaga G., 2001, *Uneven redevelopment: new urban policies and socio-spatial fragmentation in metropolitan Bilbao*, *European Urban and Regional Studies*, 8, 2, ss. 161-178
- Sadowska A., 2016, *Konflikty przestrzenne w planowaniu przestrzennym obszarów metropolitalnych na przykładzie Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego*, *Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław
- Sadowska A., 2017, *Niezgodność form przeznaczenia terenów w planowaniu przestrzennym – metoda identyfikacji potencjalnych konfliktów przestrzenno-funkcjonalnych*, *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 28, s. 131-149
- Shanghai*, 1:30 000, 1982, Central Intelligence Agency, [https://www.ecoi.net/en/file/local/1127070/3256\\_1371127793\\_2.jpg](https://www.ecoi.net/en/file/local/1127070/3256_1371127793_2.jpg) [20.07.2020]
- Taylor J. E., 2002, *The bund: littoral space of empire in the treaty ports of East Asia*, *Social History*, 27, 2, ss. 125-142

- The future of SAS Somerset*, SA Naval Museum, 05.02.2019, <https://sanavymuseum.co.za/2019/02/05/the-future-of-sas-somerset> [20.08.2020]
- The master plan - 17 million square foot mixed use development | Hudson Yards*, [Hudsonyardsnewyork.com](http://Hudsonyardsnewyork.com), 13.07.2016, <https://web.archive.org/web/20160713120809/http://www.hudsonyardsnewyork.com/the-story> [20.07.2020]
- The sale of the V&A Waterfront. The facts*, Transnet, September 11, 2008, [http://www.transnet.net/BusinessWithUs/TNInfrastructurePlan/VA\\_QA\\_-\\_September\\_11\\_2008.pdf](http://www.transnet.net/BusinessWithUs/TNInfrastructurePlan/VA_QA_-_September_11_2008.pdf) [20.07.2020]
- Tourism overview*, V&A Waterfront Cape Town, <https://www.waterfront.co.za/business/tourism> [20.07.2020]
- Tölle A., 2009, *Przekształcanie terenów poprzemysłowych w Berlinie według „dziesięciu postulatów zrównoważonego rozwoju miast nad wodą”*, Problemy Ekologii Krajobrazu, XXIV, ss. 101–113
- Tölle A., 2010, *Restrukturyzacja miejskich obszarów nadwodnych. Aspekty urbanistyczne, zarządzające i społeczno-kulturowe*, Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, Seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna”, 10, Poznań
- Tuulikki A., 2019, *Luderitz Waterfront development suffers funding constraints*, New Era Live, 29.01.2019, <https://neweralive.na/posts/luderitz-waterfront-development-suffers-funding-constraints> [20.07.2020]
- van Zyl P. S., 2005, *An African success story in the integration of water, working harbour, heritage, urban revitalisation and tourism development*, CapeInfo, <https://capeinfo.com/useful-links/history/115-waterfront-development.html> [15.08.2020]
- van Zyl P., 2013, *Cape Town's V&A Waterfront Project adaptive re-use as a foundation for sustainable urban renewal*, 49<sup>th</sup> ISOCARP Congress, Brisbane, 2013, International Society of City and Regional Planners, [http://www.isocarp.net/Data/case\\_studies/2330.pdf](http://www.isocarp.net/Data/case_studies/2330.pdf) [20.07.2020]
- V&A Waterfront economic contribution. Headlinefindings 2018*, V&A Waterfront Head Office, Cape Town, [https://www.waterfront.co.za/wp-content/uploads/2019/08/1804460\\_VA\\_-\\_EIS-Booklet-2018\\_Digital\\_Final-1.pdf](https://www.waterfront.co.za/wp-content/uploads/2019/08/1804460_VA_-_EIS-Booklet-2018_Digital_Final-1.pdf) [20.07.2020]
- V&A Waterfront fact sheets*, <https://www.waterfront.co.za/wp-content/uploads/2018/04/vanda-tourism-fact-sheet.pdf> [20.07.2020]
- V&A Waterfront is the first tourism attraction in SA to adopt world tourism body Safe Travels Stamp*, V&A Waterfront, 17 July 2020, <https://www.waterfront.co.za/va-waterfront-is-the-first-tourism-attraction-in-sa-to-adopt-world-tourism-body-safe-travels-stamp>. [25.08.2020]
- Waterfront*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Waterfront> [15.10.2011]
- Waterfront*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Waterfront> [25.08.2020]
- Waterfront*, <https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/waterfront> [10.08.2020]
- Waterfront*, <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/waterfront> [10.08.2020]
- Waterfront*, <https://www.merriam-webster.com/dictionary/waterfront> [10.08.2020]
- Waterfront redevelopment: port cities are reaping the benefits*, Urban Hub, 03.09.2019, <https://www.urban-hub.com/cities/port-cities-benefit-from-Waterfront-redevelopment> [20.07.2020]

- Wesołowska-Starzec H., 2017, *Postmodernizm a sacrum. W poszukiwaniu sacrum w dziele architektonicznym*, Estetyka i Krytyka, 12, 1, ss. 43-53
- Wojtczuk M., 2014, *Jak zmieni się Powiśle w najbliższych latach? Dużo inwestycji*, wyborcza.pl, 02.04.2014,  
[https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,15725715,Jak\\_zmieni\\_sie\\_Powisle\\_w\\_najblizszych\\_latach\\_\\_\\_Duzo.html](https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,15725715,Jak_zmieni_sie_Powisle_w_najblizszych_latach___Duzo.html)
- Worden, N., 1994, *Unwrapping history at the Cape Town waterfront*, The Public Historian, 16, 2, ss. 33–50
- Worden, N., 1996, *Contested heritage at the Cape Town waterfront*, International Journal of Heritage Studies, 2, 1/2, ss. 59–75

## Tourist and recreational multifunctionality of urban waterfronts

**Abstract:** The term waterfront is generally understood to mean areas in the city situated by a water body (sea, lake) or by a river or canal. In the past, these used to be the contact areas between the port and other parts of the city, but nowadays, the term mainly refers to urban areas that have been revitalised, generally losing (or reducing) their current port function. In return, as part of revitalisation and restructuring processes, these areas (also known in Polish literature as areas near water) began to perform other functions, becoming tourist attractions at the same time. Examples from Barcelona, London, Lisbon, Baltimore, Boston, Toronto, Melbourne, Shanghai or Bratislava, as well as from Gdynia, Gdańsk, Warsaw or Bydgoszcz, they are showing the fact that a significant proportion of tourists coming to these cities are keen to visit the mainland, with different reasons for visiting them. This is due to the variety of functions performed by waterfronts, as they include architectural monuments, cultural and entertainment facilities, catering establishments, hotels and recreational and sports areas, but also shopping malls, corporate headquarters, etc. This functional diversity of waterfronts makes them a part of cultural, leisure, conference or business tourism. They are also important for the rest of the inhabitants of a given city. The aim of the article is to present examples of different development and the use of waterfront, with particular attention to Victoria & Alfred Waterfront in Cape Town. The article ends with a discussion on the spatial-functional conflicts that often accompany the multifunctionality of waterfronts

**Key words:** waterfront, city, tourism function, Cape Town, revitalisation