

Kulturowe dziedzictwo techniki w turystyce: od eksponatu do miejsca spotkań

Sylvia Kaczmarek

sylvia.kaczmarek@geo.uni.lodz.pl

Uniwersytet Łódzki, Instytut Geografii Miast, Turyzmu i Geoinformacji

ORCID: 0000-0001-7737-4455

Abstrakt: Dziedzictwo techniki stanowi integralną część dorobku kulturowego człowieka. Szczególną jego odmianą są miejskie tereny poprzemysłowe poddane procesowi rewitalizacji, który gruntownie przekształcił ich przeznaczenie i użytkowanie. Poznanie dziedzictwa przemysłowego tych obszarów przez turystów jest procesem, który dynamicznie zmienia się w czasie. Sformułowana koncepcja teoretyczna przedstawia indukcyjny model wyróżniający trzy podejścia interpretacyjne: dziedzictwo przemysłowe traktowane jako eksponat, jako interakcja i jako miejsce spotkań. Model weryfikowano analizując jego zastosowanie w praktyce na przykładzie zrewitalizowanych obszarów poprzemysłowych w dwóch miastach europejskich: Glasgow i Łodzi. Wykazano, że wymienione trzy warianty podejścia interpretacyjnego dziedzictwa przemysłowego w praktyce użytkowania turystycznego występują jednocześnie i wzajemnie się uzupełniają. Zrewitalizowany fragment miasta użytkowany z powodzeniem przez turystów generuje pozytywną transformację funkcjonalną i przestrzenną terenów sąsiadujących, które same w sobie nie stanowią dziedzictwa kulturowego przemysłu. Warunkiem trwałości turystyki kulturowej jako nowego sposobu użytkowania zrewitalizowanych terenów poprzemysłowych miasta jest zróżnicowany, elastyczny i łatwo dostępny program spędzania czasu, który można dowolnie konfigurować zgodnie z potrzebami i preferencjami.

Słowa kluczowe: miasto, dziedzictwo przemysłowe, turystyka kulturowa, rewitalizacja

Wprowadzenie

Dziedzictwo techniki jest integralną składową dorobku kulturowego człowieka, o czym dobitnie świadczy obecność wielu obiektów tego rodzaju na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO (ang. *UNESCO World Heritage List*). Obserwujemy olbrzymią różnorodność obiektów tworzących tę kategorię osiągnięć ludzi, znajdujemy tu maszyny i urządzenia, procesy wytwórcze, technologie i instalacje, przedmioty będące efektem działalności przemysłowej, środki transportu i przemieszczeń osób oraz towarów (lądowe, wodne i powietrzne), systemy zaopatrzenia w wodę i usuwania ścieków, oraz odpowiadające wspomnianym działalnościom obiekty architektoniczne (budynki i budowle). Wszystkie wymienione elementy tworzące dziedzictwo kulturowe techniki mają wartość poznawczą (choć w różnym stopniu) i z tej racji są przedmiotem zainteresowania odwiedzających miejsca, gdzie się znajdują. Zainteresowanie spuścizną epoki rewolucji przemysłowej a następnie włączenie jej do kanonu

poznawczego turystyki kulturowej nastąpiło relatywnie niedawno, bowiem miało to miejsce na szerszą skalę w połowie XX wieku. Fascynacja nowoczesną techniką i niezwykle dynamicznym postępem technologicznym, którą obserwujemy w XXI wieku sprzyja coraz większemu zainteresowaniu dziedzictwem przemysłowym i generuje potrzebę głębszego poznania tej sfery dorobku cywilizacyjnego wśród różnych grup społecznych w tym także turystów.

Celem badań prezentowanych w niniejszej pracy jest identyfikacja a następnie analiza różnych podejść do interpretacji dziedzictwa techniki, które stanowią tereny miejskie poprzemysłowe poddawane procesowi rewitalizacji. Wybór tych obszarów jako zagadnienia badawczego wynika przede wszystkim z zainteresowań naukowych autorki dotyczących ich genezy, właściwości, sposobów transformacji w tym szczególnie procesu rewitalizacji oraz znaczenia we współczesnych miastach. Badania poświęcone tym zagadnieniom autorka prowadzi regularnie w miastach europejskich i pozaeuropejskich, dysponuje tym samym rozległym materiałem empirycznym. Na podstawie tej wiedzy zaproponowany zostanie model funkcjonowania tego zasobu w turystyce. Sformułowana indukcyjna koncepcja teoretyczna będzie następnie zilustrowana wybranymi przykładami istniejących na świecie rozwiązań, które autorka analizowała podczas badań terenowych.

Przemysł jest formą aktywności gospodarczej i społecznej, która od początku swojego istnienia lokuje się przede wszystkim w miastach, gdzie zajmuje relatywnie duże obszary, generuje liczne miejsca pracy, tym samym istotnie przyspiesza proces urbanizacji. Funkcjonowanie od około 200 lat terenów przemysłowych znacząco wpłynęło na kondycję miast, sytuację gospodarczą, warunki życia mieszkańców, pozycję w sieci osadniczej a także znaczenie globalne jako ośrodków generujących postęp. Warto również podkreślić, że tereny przemysłowe i poprzemysłowe są ważnym elementem historii budowy miast, dziedzictwem kulturowym dokumentującym epokę industrialną

Podjęty problem badawczy można sformułować następująco: w jaki sposób powinien przebiegać proces wykorzystania i interpretacji dziedzictwa kulturowego terenów poprzemysłowych traktowanego jako składowa potencjału turystycznego obszarów miejskich? Jakie czynniki należy uwzględnić oferując tego rodzaju zasoby odwiedzającym, aby stały się istotnym i trwałym walorem miast? Przyjęto założenie badawcze, że obszary dziedzictwa kulturowego techniki jakim są miejskie tereny poprzemysłowe stają się wartościowym elementem nowej organizacji przestrzeni

i znaczącym atutem zasobu turystycznego wówczas, kiedy sposób ich urządzenia umożliwia odwiedzającym użytkownikom wielość zróżnicowanych form spędzania czasu.

Kontekst metodologiczny badań

Prezentację zastosowanego w badaniach podejścia metodologicznego rozpoczyna zapis Michela Houellebecqa pochodzący z *Antologii osobistej 1991-2013*: „Wiedza nie przynosi cierpienia. Nie potrafiłaby. Ścisłe mówiąc, jest nieistotna. Z tych samych względów nie może również nieść ze sobą szczęścia. Może przynieść jedynie pewną ulgę. A ta ulga, od początku bardzo słaba, w końcu całkiem znika. Wobec tego nie udało się znaleźć żadnego powodu, dla którego miałbym poszukiwać wiedzy” [Huellebecq 2021, w przekładzie Sz. Żuchowskiego, s. 70]. Uwagi zaprezentowane w utworze *Daleko do szczęścia* stanowią interesującą kanwę wprowadzenia metodycznego do rozważań o interpretacji dziedzictwa przemysłowego miejskich obszarów zrewitalizowanych. Nieodmiennie przed podjęciem namysłu naukowego pojawiają się pytania – jaką wiedzę pragniemy uzyskać? Jakie są jej źródła? Jak przebiega jej uprawomocnienie? Wskazane kwestie nie należą do nowych zagadnień naukowych. Niepokój badawczy nurtuje bowiem twórców, od czasu odkrycia metodycznej refleksji nad światem. Wiele dróg prowadzi do odkrywania prawdy, poza tym nie mamy jednoznacznych kryteriów wyboru najwłaściwszej drogi myślenia o poznawanej rzeczywistości [Chojnicki 2000]. Naukowe rozumienie świata oznacza metodyczne rozpatrywanie badanej rzeczywistości. Wymagane jest więc uporządkowane, planowane, racjonalne, powtarzalne, weryfikowalne postępowanie, które pozwala osiągnąć zamierzone cele. Praca metodyczna jest podporządkowana ścisłym procedurom badawczym z wykorzystaniem odpowiednich narzędzi [Apanowicz 2002, s. 60]. Metodyczne opisywanie rzeczywistości nie może stanowić wiodącego celu poznania naukowego. Badacz powinien interpretować i wyjaśniać obserwowaną rzeczywistość. Tym samym zwieńczeniem prac badawczych powinna być teoria, czyli formułowanie zasad właściwych dla określonej klasy zjawisk. Teorię możemy rozumieć – jako rezultat rozważań na temat oglądanego przedmiotu. Do składowych teorii zalicza się, zgodnie ze źródłosłowem greckim, obserwację, kontemplację, rozważania [Grobler 2006, s. 139]. Szanse formułowania koncepcji teoretycznych tkwią w kolejnych etapach postępowania badawczego – zaciekawienie, obserwacja, opisanie, analiza, wnioskowanie.

W prezentowanym opracowaniu wykorzystano procedury heurystyczne, które są drogą prowadzącą „do wykrywania nowych faktów i związków między nimi zachodzących. Są to twórcze sposoby rozwiązywania problemów. Za ich pomocą można dochodzić do nowych rozwiązań i nowych prawd naukowych.” [Apanowicz 2002, s. 37-38]. W celu ustalenia faktów empirycznych wykorzystano podejście indukcyjne. Natomiast fakty teoretyczne są rezultatem ujęcia dedukcyjnego. Ponieważ poznanie naukowe musi opierać się na obserwacji i jej interpretacji, dlatego też ostateczne rozstrzygnięcie nazwano indukcyjnym modelem interpretacji dziedzictwa przemysłu. Analiza faktów empirycznych opracowana na podstawie badań terenowych w Glasgow i w Łodzi pozwoliła sformułować fakty teoretyczne. Stały się one podstawą wspomnianego wyżej modelu interpretacyjnego. Każdy bowiem obserwowany fakt zawiera w sobie postać ogólną badanych zjawisk. Rzeczywistość dostarcza faktów empirycznych i dzięki niej możemy podążać naukową drogą indukcji. Natomiast rozum badawczy pozwala formułować prawa ogólne. Dedukcja i indukcja nie wykluczają się wzajemnie. Są one synergicznymi elementami twórczego wyjaśniania świata.

Kolejnym zadaniem badawczym było ukazanie źródeł i istoty pojęcia *interpretacja*. Umiejętność odczytywania i rozumienia znaczeń można nazwać sztuką interpretacji. Innym określeniem oddającym trafnie procedury odkrywania, wyjaśniania, komunikowania zapisanych sensów jest bez wątpienia hermeneutyka [Woleński 2005, s. 33-34]. Przedmiotem dociekań hermeneutycznych jest zatem interpretacja sensów [Grondin 2007, s. 31]. Cóż można począć z terminem *interpretacja*? Warto w tym miejscu zauważyć, że „zasięg pojęcia interpretacji jest ruchomy. Jeżeli się twierdzi, że język jako taki jest zawsze już interpretacją, teoria interpretacji byłaby ogólną teorią języka lub wiedzy” [Grondin 2007, s.29]. Kwestia interpretacji dziedzictwa przybiera coraz bardziej złożoną postać. Powinniśmy sięgnąć do rozważań zawierających się w kręgu zainteresowań studiów turystycznych. Podejście hermeneutyczne zostało opisano jako jedna z kluczowych koncepcji badań turystycznych. Studia hermeneutyczne w turystyce zyskały na popularności od czasu tzw. zwrotu interpretacyjnego, który Botterill i Platenkamp w kontekście studiów poświęconych turystyce objaśniają następująco: „Jeśli jesteś zainteresowany badaniem wielorakich perspektyw, które wydają się składać się na doświadczenia turystyczne, dobrze byłoby zacząć od lektury o hermeneutyce” [Botterill, Platenkamp 2012, s. 113, przekład własny]. Koncepcję hermeneutyczną wykorzystano także w „schemacie

komunikowania znaczeń” wśród innych zagadnień wyjaśniających sedno promocji produktu turystycznego [Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010, s. 277-279].

Bardzo szczegółowa, enumeracyjna definicja interpretacji dziedzictwa została zaprezentowana na łamach „Turystyki Kulturowej” w nieodległej przeszłości [Mikos v. Rohrscheidt 2019a, 2019b]. Wprowadzono wówczas następujące określenie: „Interpretacja dziedzictwa to działanie ukierunkowane na jego wielowymiarowy przekaz, doświadczenie przez uczestników i jego społeczne wykorzystanie, za pomocą bezpośredniej konfrontacji z jego materialnymi i niematerialnymi świadectwami, ich profesjonalnej, kontekstowej prezentacji, animacji i zaangażowania uczestników usiłuje ona ułatwić jego osobiste odczytanie i zrozumienie oraz zainspirować ich do refleksji nad nim, przyjęcia postaw służących jego ochronie oraz do jego wykorzystania jako integralnego komponentu uczestniczenia jednostki w kulturze oraz tworzenia własnego kapitału kulturowego oraz społecznego” [Mikos v. Rohrscheidt 2019a, s. 7]. W turystyce kulturowej wyczerpujące i obszerne określenie interpretacji dziedzictwa nie budzi wątpliwości, natomiast rozległość jego zakresu przysłania nieco źródłowość procesu. W prowadzonych rozważaniach proponuję przyjąć następujące określenie: interpretacją dziedzictwa w turystyce kulturowej nazywamy sztukę intencjonalnego komunikowania znaczeń. W pierwszej kolejności mamy do czynienia ze znaczeniem. W prowadzonych rozważaniach możemy zaznaczyć, że znaczenie bywa sensem zapisanym w rzeczy. Wówczas dostrzeżemy tzw. urzeczowienie rzeczywistości, np. jako dorzecznosc czasu. W *sensie* istotne znaczenie ma treść i struktura. Zatem badacz interpretuje rzeczywistość (tutaj dziedzictwo przemysłu), kiedy potrafi odczytać treść znaczeń i określić ich strukturę. Przedstawione postępowanie interpretacyjne wymaga posługiwania się koniecznym narzędziem translacji. Takim narzędziem jest język, który pozwala odwzorować świat dziedzictwa we współczesny zakres pojęciowy. Słowo pozwala bowiem odczytać zapisane znaczenie, umożliwia jego zrozumienie i następnie przekazanie innym. Bez zbioru słów umożliwiających odwzorowanie dziedzictwa w zbiór rozumienia, postępowanie interpretacyjne staje się bezzasadne. W ostatnim punkcie *Traktatu logiczno-filozoficznego* przeczytamy – „O czym nie można mówić, o tym trzeba milczeć” [Wittgenstein 2012, s.83]. Sztuka interpretacji ma charakter intencjonalny, ponieważ odsłonięcie znaczeń i przekazanie ich istoty jest sugestią. Translacja umożliwia dokonywanie wyborów. Treść znaczeń prowadzi badacza. Poszukujący sensu dokonuje wyborów. Drogi interpretacji nie są przymusem, one bywają twórczym wyborem. Konstruktor znaczeń pozostawia „uchylone drzwi”

indywidualnych interpretacji. Zatem, interpretacja nie powinna być deterministyczna, ale kreatywna [Kaczmarek 2016]. Zaproponowany model interpretacji dziedzictwa przemysłu ma znaczny potencjał praktyczny. Przedstawiona tam interpretacja powinna usprawnić organizację miejskiej przestrzeni czasu wolnego. Na obszarach zrewitalizowanych ma to duże znaczenie, ponieważ mamy do czynienia z nowym światem skonstruowanym w historycznym anturazie. W słowniku interpretacji historycznej potrzebujemy nowego odwzorowania znaczeniowego. Rewitalizacja odnosi się do przestrzeni i jednocześnie do sztuki komunikowania znaczeń.

Dziedzictwo kulturowe przemysłu jako element historii cywilizacji

Dziedzictwo kulturowe przemysłowe obejmuje wszelkie materialne pozostałości dotyczące technologicznej i wytwórczej przeszłości cywilizacji ludzkiej. Poza dziedzictwem architektonicznym, jakimi są budynki fabryk, maszyny, urządzenia, instalacje technologiczne, kategoria ta obejmuje również magazyny i składy, środki transportu i infrastrukturę a także towarzyszące zespołom przemysłowym osiedla robotnicze. Dziedzictwo materialne stanowi bardzo cenny dowód i zasób historyczny świadczący o etapach rozwoju przemysłu.

Zainteresowanie dziejami techniki a w szczególności przemysłem jako systematyczne, wieloaspektowe badania nad historią i materialnym świadectwem tej formy działalności człowieka rozwinęło się w Wielkiej Brytanii w połowie XX wieku. Pierwsze zwiastuny nowego pola poznawczego obserwujemy wszakże już w latach 20. i 30. XX wieku, kiedy to incydentalnie w działalności różnych lokalnych stowarzyszeń w Wielkiej Brytanii pojawiały się sugestie dotyczące potrzeby dokumentowania dokonań ery przemysłowej i gromadzenia w sposób uporządkowany szczegółowych, naukowo zweryfikowanych informacji dotyczących postępu technologicznego, wynalazków, maszyn i urządzeń ale także miejsc i obiektów będących charakterystycznymi przykładami osiągnięć rewolucji przemysłowej [Palmer, Neaverson 2001, s. 3-8]. Druga wojna światowa nieco opóźniła systematyczny postęp w zbieraniu wspomnianych informacji, ponowny rozkwit działalności poznawczej na tym polu obserwujemy od lat 50. XX wieku. Istotną rolę odegrały w tym procesie dwie brytyjskie instytucje: założone w 1918 roku Sheffield Trades Technical Societies, jako organizacja będąca częścią Uniwersytetu w Sheffield, której zadaniem było systematyczne pozyskiwanie informacji i działania na rzecz ochrony obiektów materialnych dotyczących historii przemysłowej miasta oraz powstałe w 1920 roku

w Londynie Newcomen Society. Celem działań tej drugiej organizacji było wspieranie rozwoju badań i studiów poświęconych historii inżynierii i technologii, osiągnięć rewolucji przemysłowej takich jak silniki parowe, kanały, żelazne mosty, maszyny i inne obiekty jej przypisane. Prekursorska działalność obu wspomnianych instytucji, dynamicznie rozwijana w latach 50. i 60. XX wieku doprowadziła do powstania archeologii przemysłowej zwanej także archeologią przemysłu (ang. *industrial archaeology*). Terminem tym określamy współcześnie interdyscyplinarną naukę obejmującą poszukiwanie, rozpoznawanie, badanie, interpretację, ochronę i konserwację obiektów kultury materialnej związanej z przemysłem (fabryki i kopalnie wraz z instalacjami, systemy i urządzenia transportu, wyroby przemysłowe, obiekty budowlane, krajobrazy i tereny przemysłowe i poprzemysłowe, archiwa zakładowe itp.) W ramach studiów z zakresu archeologii przemysłu wykorzystywany jest przede wszystkim obszerny dorobek metodologiczny następujących dziedzin wiedzy: archeologia, architektura, urbanistyka, planowanie przestrzenne, budownictwo, inżynieria, konserwacja zabytków, muzealnictwo, wiedza o technologii, historia ale również brane są pod uwagę inne specjalności, które pozwalają w sposób kompleksowy i wyczerpujący dokumentować historię minionej działalności przemysłowej [Palmer, Nevell, Sissons 2012].

Archeologia przemysłu początkowo w latach 50. i 60. XX wieku rozwijała się głównie w Wielkiej Brytanii, bowiem wówczas wiele znajdujących się tam obiektów industrialnych pochodzących z XIX wieku było wyburzanych i zastępowanych nowymi budynkami, które lepiej odpowiadały zmodernizowanym technologiom produkcji w różnych gałęziach przemysłu. Rozwój archeologii przemysłu rozprzestrzenił się stopniowo na inne regiony Europy i świata stając się wkrótce coraz bardziej znaczącym nurtem badawczym ale również środowiskiem opiniotwórczym w odniesieniu do historii przemysłu. W roku 1964 wspomniane wcześniej Newcomen Society (nazwa upamiętnia Thomasa Newcomena jednego z brytyjskich wynalazców, prekursorów okresu rewolucji przemysłowej) było również instytucją założycielską dla periodyku poświęconego tym zagadnieniom: „Journal of Industrial Archaeology”, będącego pierwszą regularnie się ukazującą publikacją poświęconą archeologii przemysłowej. Kolejnym etapem rozwoju regularnych badań i studiów poświęconych zagadnieniem ochrony i interpretacji dziedzictwa przemysłowego było powołanie w roku 1973 Stowarzyszenia Archeologii Przemysłu (ang. *Association for Industrial Archaeology*, AIA), wyspecjalizowanej organizacji na poziomie krajowym w Wielkiej Brytanii, której

zadaniem jest promowanie badań i studiów, wprowadzanie zintegrowanych standardów dotyczących dokumentowania, ochrony i sposobów udostępniania dziedzictwa epoki przemysłowej oraz wspieranie osób, grup społecznych i instytucji działających na tym polu. Stowarzyszenie (AIA) publikuje regularnie swój biuletyn zatytułowany „Industrial Archaeology News”, a od roku 1976 jest także wydawcą czasopisma naukowego „Industrial Archaeology Review”.

Idea archeologii przemysłu szybko rozpowszechniła się na świecie, zwłaszcza w krajach wysoko rozwiniętych, które j niżej inne wchodziły w erę dynamicznego rozwoju techniki i szybko się industrializowały już w XIX wieku (Europa zachodnia, Ameryka Północna). Obecnie archeologia przemysłu jest ustabilizowaną dziedziną wiedzy, rozpoznawalną i docenianą z racji prowadzonych w różnych krajach na świecie działań przede wszystkim w zakresie ochrony i dokumentowania, ale także propagowania oraz udostępniania dziedzictwa kulturowego epoki przemysłowej. Od 1990 r. obserwuje się na świecie coraz większą świadomość znaczenia dziedzictwa przemysłowego, potwierdzoną przede wszystkim wpisaniem licznych obiektów tego typu na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Tym samym składowe dziedzictwa techniki w tym przemysłu zyskały status równoprawny z innymi przejawami materialnych dokonań ludzkości w zakresie architektury i kształtowania środowiska życia człowieka. Obiekty dokumentujące rozwój techniki i działalności przemysłowej na równi z obiektami mieszkaniowymi, sakralnymi, użyteczności publicznej zaliczane są do kategorii zabytków, czyli zasobów będących materialnym przejawem dziedzictwa kulturowego ludzi i ich historii społecznej. Tym samym podlegają one szczególnej ochronie: prawnej i organizacyjnej bowiem stanowią dorobek kulturowy.

Wiele zachowanych obiektów przemysłowych stało się istotną częścią proponowanego turystom programu poznawczego w poszczególnych krajach europejskich i pozaeuropejskich. Warto tu przywołać fakt wyznaczenia Europejskiego Szlaku Dziedzictwa Przemysłowego (ang. *European Route of Industrial Heritage*, ERIH), ustanowionego w 1999 roku, który początkowo liczył szesnaście tras w siedmiu krajach i sukcesywnie powiększa się. Obecnie łączy około 850 obiektów usytuowanych w 28 krajach Europy, a od 2019 roku został Szlakiem Kulturowym Rady Europy (*Cultural Route of the Council of Europe*). Świadectwem wysiłków i skuteczności działań osób uprawiających archeologię przemysłu jest również liczba terenów przemysłowych i poprzemysłowych, które choć zdegradowane i nie funkcjonujące nie zostały wyeliminowane i zastąpione inną substancją, lecz zachowano je przekształcając

do innych celów, takich jak mieszkania, różnego typu usługi również muzea i skanseny oraz przestrzenie publiczne.

Problematyka dziedzictwa kulturowego przemysłu, jego interpretacji jako elementu historii cywilizacji i wykorzystania jest w polskim dorobku naukowym obszernie analizowana przez badaczy reprezentujących różne dyscypliny wiedzy: historię, antropologię, archeologię, historię techniki, ekonomie, zarządzanie, turystykę kulturową, prace przeglądowe i empiryczne podejmujące to zagadnienie w różnych ujęciach ukazują się regularnie [Affelt 2009, 2015; Walczak 2016; Rottermund 2014; Mikos v. Rohrscheidt 2018, 2019a, 2019b; Moterski 2019; Murzyn, Purchla 2007; Gutowska-Dudek 2003; Paluch 2014a, b; Bujok i in. 2018; Suszczewicz 2015; Kruczek 2019; Lisowska 2016; Ziarkowska 2019; Januszewski 2009; Kronenberg 2012; Stankiewicz 2014].

Interpretacja dziedzictwa przemysłowego jako kategoria poznawcza

Uznanie dziedzictwa techniki a zwłaszcza przemysłu za pełnoprawną kategorię spuścizny kulturowej miało istotny wpływ na rozpowszechnienie wiedzy o nim oraz sposób jego prezentacji różnym grupom odbiorców. ICOMOS - Międzynarodowa Rada ds. Zabytków i Miejsc Historycznych (ang. *International Council on Monuments and Sites*) jest wiodącą instytucją międzynarodową założoną w 1965 roku w Warszawie, obecnie z siedzibą w Paryżu, której zadaniem jest opieka nad zabytkami kultury. W latach 70. XX wieku na jej listach znalazły się obiekty dziedzictwa przemysłu i od tego czasu można mówić o systematycznym zarządzaniu takimi zabytkami. ICOMOS ściśle współpracuje na tym polu z wyspecjalizowaną organizacją jaką jest Międzynarodowy Komitet Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego (ang. *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, TICCIH), która zajmuje się ochroną, promocją i prezentacją dziedzictwa przemysłowego. Archeologia przemysłowa jako dziedzina stale się rozwija, zwłaszcza w ostatnich dwudziestu latach, obserwujemy zintensyfikowanie aktywności na polu inwentaryzowania i ochrony dziedzictwa techniki o czym świadczy przygotowanie, opublikowanie i wcielenie w życie dwóch ważnych dokumentów międzynarodowych. Są to odpowiednio: Karta Dziedzictwa Przemysłowego z Niżnego Tagila (ang. *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*) opublikowana w Moskwie w 2003 r. przez Międzynarodowy Komitet Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego (TICCIH) oraz tzw. Zasady dublińskie – Wspólne Zasady ICOMOS i TICCIH Ochrony Dziedzictwa

Przemysłowego Obiektów, Struktur, Obszarów i Krajobrazu (ang. *"The Dublin Principles" - Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes*) będące efektem ścisłej współpracy wspomnianego Komitetu z Międzynarodową Radą ds. Zabytków i Miejsc Historycznych, zatwierdzone na 17. Zgromadzeniu Ogólnym ICOMOS w listopadzie 2011 r. Wspomniane dwa dokumenty akceptowane w skali międzynarodowej mają szczególne znaczenie, bowiem w sposób systematyczny określają status i współczesną interpretację, a także sposób potraktowania całości dziedzictwa przemysłowego.

Składowe dziedzictwa przemysłowego jako zasobu kulturowego ze względu na swoją różnorodność wymagają przygotowania właściwego sposobu prezentacji. W grupie tej mamy bowiem do czynienia z obiektami architektury o różnej wielkości i skomplikowaniu, jako że budynki fabryczne w zależności od branży przemysłu, a co za tym idzie charakterystycznych dlań procesów technologicznych znacznie się różnią. Inaczej wygląda architektura fabryki włókienniczej, inaczej kopalni czy huty. Specyficzną grupę tworzą obiekty inżynierskie czyli mosty, wiadukty, wieże ciśnień, śluzy i kanały, linie kolejowe i inne elementy transportu szynowego czy kołowego, jak również instalacje związane z urządzeniami typu system kanalizacji, zaopatrzenia w wodę itp. Jeszcze innym rodzajem zasobu są maszyny i linie produkcyjne, ciągi technologiczne i instalacje, czy też urządzenia związane z eksploatacją kopalni, produkcja energii itp. Wielość rodzajów dziedzictwa przemysłowego z jednej strony wzmacnia jego atrakcyjność czyli potencjał poznawczy, ale z drugiej wymaga odpowiedniego przygotowania sposobów prezentacji tego typu zasobów.

Analiza porównawcza dotychczas stosowanych sposobów udostępniania dziedzictwa przemysłowego na świecie, przeprowadzona retrospektywnie w różnych lokalizacjach pozwala na zaproponowanie modelu, który opisuje cechy właściwe dla zidentyfikowanych wariantów. Wyróżniono w nim trzy podejścia interpretacyjne, funkcjonujące równolegle i uzupełniające się, które w niektórych lokalizacjach współistnieją:

- dziedzictwo przemysłowe traktowane jako eksponat,
- dziedzictwo przemysłowe traktowane jako interakcja,
- dziedzictwo przemysłowe traktowane jako kontekst innych aktywności.

Pierwsze z zaproponowanych podejść czyli koncepcja eksponatu polega na prezentowaniu dziedzictwa przemysłowego w klasyczny sposób, właściwy dla tradycyjnych kolekcji muzealnych gromadzących artefakty. Odwiedzający oglądają

obiekty *in situ*, odpowiednio przygotowane, zazwyczaj są oprowadzani przez wykwalifikowany personel. Nabywanie wiedzy o przedmiocie wizyty polega na obserwacji, słuchaniu, ewentualnie czytaniu, następnie zapamiętaniu zbioru informacji, które zostały specjalnie dla nich wybrane i opracowane przez specjalistów czyli w pewnym stopniu sformatowane oraz przedstawione podczas wizyty. Ten sposób interpretowania utrwała tradycyjną drogę biernego poznania, nie wymaga od odwiedzającego indywidualnej aktywności i szczególnego zaangażowania, wystarczy jego obecność. Dobrze oddaje istotę tego podejścia interpretacyjnego określenie: poznanie przez obserwowanie.

Drugie z wyróżnionych podejść interpretacyjnych czyli koncepcja interakcji zakłada aktywny i kreatywny udział odwiedzającego w procesie poznania obiektu. Najczęściej formuła ta realizowana jest jako tzw. muzeum aktywne. Obiekty dziedzictwa przemysłowego są dostępne dla zwiedzających nie tylko jako kolekcja artefaktów do oglądania ale jako miejsce, które daje możliwość indywidualnego, twórczego działania, wykonywania określonych zadań i czynności. Podczas wizyty można bowiem wziąć udział w aktywnościach, które pozwalają bezpośrednio poznać funkcję pierwotną obiektu i jej specyfikę. W zależności od rodzaju obiektu odwiedzający uczestniczą w niektórych procesach technologicznych, obserwują działanie wciąż sprawnych maszyn i urządzeń z przeszłości, mogą sami wykonać proste czynności bezpieczne dla nich (np. wytworzenie kilku centymetrów tkaniny na mechanicznym warsztacie tkackim, przygotowanie ciasta i upieczenie pierników, wykonanie odlewu według formy itp.), możliwy jest również osobisty kontakt z przedmiotami pochodzącymi z przemysłowej przeszłości (np. symulacja prowadzenia lokomotywy parowej, możliwość siedzenia w kabinie zabytkowego samolotu na miejscu pilota), czy wreszcie wzięcie udziału w specjalnie przygotowanych pokazach symulacyjnych odbywających się przy wykorzystaniu rzeczywistości wirtualnej. W zależności zatem od typu obiektu poznający pogłębiają swoją wiedzę dzięki bezpośredniemu kontaktowi z przedmiotami, które wciąż są sprawne technicznie. Eliminuje się barierę między odwiedzającym i artefaktem, obiekt nabiera nowych atrybutów, staje się przyjaznym miejscem rozwijającym wyobraźnię, dostępnym dla osób w różnym wieku, dodatkowo edukacji zazwyczaj towarzyszy przyjemność swobodnego zachowania, zabawy. Koncepcja poznania przez interakcję sprzyja chęci ponownego odwiedzenia miejsca, aby móc skorzystać z licznych aktywności tam oferowanych. Wielokrotne wizyty pozwalają nie tylko zdobyć wiedzę, ale także są

sposobem interesującego spędzania czasu wolnego, co przyciąga wiele grup odbiorców w różny sposób powiązanych z obszarem: przybyszów (w tym turystów) ale również lokalnych mieszkańców. Przedstawiony sposób interpretacji można określić jako poznanie przez bezpośredni kontakt i aktywne działanie.

Trzecią zaproponowaną formułą interpretacji dziedzictwa przemysłowego jest potraktowanie go jako kontekstu, dla nowych, odmiennych aktywności zlokalizowanych na obszarze poprzednio zajmowanym przez przemysł. W tej koncepcji dziedzictwo techniki jest śladem przeszłości, wciąż obecnym, ale jego poznanie odbywa się poniekąd "przy okazji", a nie jako cel sam w sobie. Ten sposób interpretacji dziedzictwa kulturowego techniki dotyczy terenów przemysłowych, które zostały z różnych przyczyn pozbawione swojego pierwotnego przeznaczenia, następnie radykalnie je przekształcono, wprowadzając nowy program funkcjonalny i nową organizację przestrzeni. Tym samym przywraca się owe tereny do życia, zaś ich przemysłowa przeszłość stanowi tło dla nowych, całkiem różnych od dotychczasowych funkcji. Wiedza o tym jak przekształcony obszar działał w przeszłości przekazywana jest nowym użytkownikom (mieszkańcom i przybyszom) pośrednio, dzięki zachowanym i ponownie wykorzystywanym obiektom architektonicznym, czy też elementom wyposażenia technicznego. Nowa organizacja przestrzeni i nowy program funkcjonalny, który zastąpił istniejący poprzednio wykorzystuje częściowo artefakty pochodzące z przeszłości powiązane z przemysłem (budynki lub ich fragmenty, instalacje, urządzenia, itp.), które odpowiednio dostosowane stanowią część nowego zagospodarowania, będąc jednocześnie materialnymi śladami przeszłości zapisanymi w teraźniejszości. Jednoczesna obecność przeszłości i nowoczesnej teraźniejszości w jednym miejscu intryguje odwiedzających, wzbudza w nich chęć dowiedzenia się jak działał ten fragment przestrzeni w przeszłości, jaka była jego historia, co spowodowało, że został przekształcony. Zainteresowani mogą tę wiedzę pozyskać w różny sposób w zależności od swoich preferencji i możliwości: korzystając z przygotowanych, gotowych przekazów (wystawy, ekspozycje muzealne, itp.) bądź też samodzielnie odkrywać historię miejsca, aktywnie jej poszukiwać, korzystając z dostępnych współcześnie tradycyjnych i nowoczesnych źródeł informacji i technologii (literatura, zasoby internetowe, media społecznościowe). Istotę tego podejścia interpretacyjnego opisuje określenie: poznanie dzięki obecności w miejscu, które stymuluje potrzebę pozyskania informacji.

Wymienione trzy odmiany interpretacji dziedzictwa przemysłowego pojawiały się kolejno. Najwcześniej stosowane było podejście taktujące dziedzictwo przemysłowe jako eksponat, następnie wprowadzono formułę poznania przez interakcję, a najpóźniej rozwiązanie, w którym stanowi ono kontekst dla innych aktywności na obszarze, jest więc miejscem spotkania, które stymuluje potrzebę indywidualnego poznania. Każde z wymienionych podejść interpretacyjnych wymaga rzecz jasna odpowiednich działań, które przygotowują zasoby do prezentacji odwiedzającym. W dalszej części artykułu przedstawione zostaną wybrane tereny poprzemysłowe wykorzystywane w turystyce, zlokalizowane w różnych miastach na świecie które autorka badała *in situ*, gdzie zastosowano rozwiązania ilustrujące sformułowany indukcyjny model teoretyczny w ujęciu heurystycznym.

Tereny poprzemysłowe w miastach i ich znaczenie dla turystyki

Analiza obecności przemysłu w historii budowy miast na świecie pozwala wskazać kolejno następujące etapy: introdukcja, rozwój, stabilizacja, kryzys, degradacja, relokacja, eliminacja, re-introdukcja. Każdemu z tych etapów towarzyszą specyficzne konteksty społeczne, gospodarcze, kulturowe, przestrzenne, zmieniające miejsce, którego dotyczą. Proces lokowania funkcji przemysłowej w miastach, który rozpoczął się w końcu XVIII jest zjawiskiem ciągłym i trwa do chwili obecnej. Powstanie przemysłu fabrycznego a następnie jego dynamiczny rozwój, znaczne zróżnicowanie gałęziowe, odmienności technologii produkcji poszczególnych branży spowodowały, iż stał się on niebawem najważniejszą funkcją kształtującą przestrzeń miast oraz i ich sytuację ekonomiczną. Towarzyszył mu równie szybki postęp w rozwoju komunikacji i środków transportu, gdzie szczególne miejsce ma wykorzystanie kolei. Przemysł zmienił jednak nie tylko gospodarkę (bazę ekonomiczną) ale również formę miast czyli ich kompozycję urbanistyczną i architekturę, a więc morfologię. Przede wszystkim w istotny sposób oddziaływał na kształt oraz rozmieszczenie i wielkość obszarów zajmowanych przez inne funkcje miejskie. Analiza historii budowy miast prowadzi do wniosku, że pojawienie się funkcji przemysłowej było na pewno punktem zwrotnym w procesie kształtowania się organizacji przestrzeni miejskiej. Zmieniła się zresztą nie tylko struktura przestrzenna i funkcjonalna miast, ale również, a może przede wszystkim, przekształceniu uległa ich struktura społeczna [Kaczmarek 2001, s. 6-7]. Dopiero po drugiej wojnie światowej zaistniały w gospodarce światowej odmienne trendy i tendencje, które zmieniły rolę funkcji przemysłowej w miastach. Symptomy tej

nowej sytuacji pojawiały się już wcześniej, w dwudziestoleciu między I a II wojną światową, w wysoko rozwiniętych krajach przemysłowych na przykład w Wielkiej Brytanii. Zachodzące w różnym czasie w przemyśle europejskim zmiany, które implikowały kryzys miały odmienny przebieg w zależności od gałęzi. Istotnym czynnikiem, który przyczynił się do transformacji przemysłu były relacje ekonomiczne dotyczące proporcji między kosztami produkcji i uzyskiwanym zyskiem. Generalnie w rozwiniętych gospodarczo krajach europejskich mamy do czynienia ze znacznie wyższymi kosztami pracy w porównaniu z niektórymi krajami Dalekiego Wschodu. Sprzyjało to decyzjom o relokacji produkcji czyli umieszczeniu jej tam, gdzie podobne nakłady generowały większe zyski właścicieli przedsiębiorstw. W ten sposób w wielu miastach wysoko rozwiniętych krajów europejskich początkowo znacznie ograniczono, a z czasem stopniowo wyeliminowano występowanie przemysłu wydobywczego, metalurgicznego, metalowego, stocznioowego, włókienniczego. Produkcję tę przeniesiono w dużej części do krajów azjatyckich. Innym istotnym czynnikiem zmieniającym oblicze przemysłu a zwłaszcza transportu były również nowe formy przewozów, w szczególności zastosowanie kontenerów. Rozwój komunikacji, coraz szybsze i większe statki wykorzystujące kontenery umożliwiały skrócenie czasu transportu towarów i surowców, ale jednocześnie wymagały modernizacji dotychczasowych portów, a w wielu przypadkach zdecydowano o budowie nowych umożliwiających przeładunki kontenerowe na dużą skalę.

Właściwe dla okresu po II wojnie światowej (zwłaszcza lat 60. i 70. XX wieku) zmiany technologiczne warunkowane rozwojem cywilizacyjnym i postępem naukowo-technicznym powodowały szersze implikacje, zarówno społeczne jak i przestrzenne, niż tylko przekształcenie dziedzin gospodarki, których bezpośrednio dotyczyły. Powstawały coraz większe przedsiębiorstwa, które wymagały znacznie rozleglejszych terenów do prawidłowego działania. Modernizowano procesy technologiczne, usprawniano dostawę surowców i ekspedycję wytworzonych produktów. Toteż naturalnym zjawiskiem była relokacja produkcji dotychczas zlokalizowanej w usytuowanych w strefie wewnątrzmięskiej przedsiębiorstwach na obrzeża i peryferie miast, gdzie w specjalnie zaplanowanych strefach budowano nowe siedziby. Szybki rozwój transportu drogowego, budowa obwodnic miejskich, umożliwiały płynne dostawy zaopatrzenia oraz dystrybucję wyrobów gotowych, zaś upowszechnienie samochodu osobowego jako środka komunikacji ułatwiało dojazdy pracowników. Nowa sytuacja znacząco zmieniła przemysłowe miasta europejskie gdzie już od schyłku

lat 60. XX wieku pojawiły się problemy natury przestrzennej, funkcjonalnej oraz społecznej, które z czasem nasilały się, obejmując coraz większe obszary, wymagające wprowadzenia działań naprawczych. Intensywność sytuacji problemowych na obszarach objętych kryzysem przemysłu oraz stopień ich skomplikowania były zmienne w różnych krajach, jednak najostrzej wystąpiły w miastach portowych, ośrodkach stoczniowych i regionach miejskich przemysłu wydobywczego, metalurgicznego, metalowego, maszynowego oraz włókienniczego. Również czas nasilenia tego rodzaju problemów był niejednakowy w poszczególnych państwach. Najwcześniej pojawił się w takich krajach jak Wielka Brytania i Niemcy, nieco choć niewiele później we Francji czy Irlandii co znajduje odzwierciedlenie w bogatej literaturze poświęconej temu zagadnieniu [McCarthy 2007; Schwach 1998; Imrie, Gasidło 1998; Roberts, Sykes 2008; Jones, Evans 2013; Ogden 1992; Keating 1988; Kidd 1993; Kaczmarek 2001, 2019; Lorens 2010; Markowski, Stawasz 2015; Ziobrowski i in. 2000; Kaczmarek, Kowalczyk 2016; Słodczyk 2001; Kasprisin 2019; Amore 2019].

Istotną konsekwencją opisanych zjawisk było zaistnienie w wielu miastach terenów niesprawnych, wymagających interwencji, poprzemysłowych ale nie tylko, ponieważ problem degradacji fragmentów przestrzeni miejskiej dotyczył różnych funkcjonalnie obszarów: magazynowych i składowych, komunikacyjnych, mieszkaniowych, ale również handlowo-usługowych. Niekorzystne zmiany zachodzące w zróżnicowanych funkcjonalnie fragmentach miasta mają niejednakowe natężenie a tym samym różny wymiar konsekwencji gospodarczych, przestrzennych i społecznych jakie wywołują. Dlatego też wymagają każdorazowo odmiennego zakresu działań w procesie naprawczym oraz indywidualnego podejścia przy wyborze jego rodzaju. Proces ów powinien przekształcić obszar w stopniu, który umożliwia prawidłowe działanie w zmienionych warunkach rzeczywistości gospodarczej. Jednocześnie koniecznością jest, aby przeprowadzane zmiany miały charakter całościowy i obejmowały swoim zasięgiem wszystkie składowe, które tworzą prawidłowo działającą strukturę przestrzeni miejskiej. Podejmowane w poszczególnych krajach europejskich działania zaradcze miały charakter procesu rozłożonego w czasie, różniły się jednak między sobą zarówno skalą dokonywanych przekształceń jak i rodzajem mechanizmów nimi sterujących. Proces naprawczy terenów zdegradowanych, niesprawnych polegał na wprowadzeniu innych niż poprzednio tu występujące funkcji, modernizacji typów użytkowania, które

zdecydowano zachować, z jednoczesnym przekształceniem istniejącej formy przestrzennej i towarzyszącymi zmianami społecznymi. Opisane działania naprawcze określa się terminem rewitalizacja odnoszącym się do ożywienia obszarów, które dotknął kryzys (niesprawnych).

Rewitalizacja jako sekwencja planowanych działań jest wielowymiarowym procesem przekształcania struktury funkcjonalnej, przestrzennej i społecznej miasta, który odbywa się na obszarach niesprawnych (zdegradowanych, osłabionych lub ugorowanych) w celu przywrócenia ich do życia dzięki nowej organizacji przestrzeni, a tym samym zapewnienia trwałości ich aktywnego wykorzystania przez użytkowników. Rewitalizacja jest więc ciągłym procesem transformacji przestrzeni wymiany jaka stanowi miasto [Kaczmarek 2019, s. 76]. Jest to zatem pojęcie szersze niż stosowany często termin: "przekształcenie", bowiem proces rewitalizacji zakłada przede wszystkim planowaną i monitorowaną na każdym etapie realizacji procedurę zmiany struktury funkcjonalnej, poprawę warunków życia ludzi oraz podniesienie wartości obszaru w kategorii jakości przestrzeni publicznej. Istotą procesu rewitalizacji, który przebiega na obszarach dawniej użytkowanych przez przemysł jest wprowadzanie tam nowych funkcji. Poprzednie formy działalności zastępowane są przede wszystkim usługami czyli działalnościami właściwymi dla miast traktowanych jako przestrzeń wymiany, która dotyczy produktów, wiedzy, informacji, kapitału, doświadczeń itp. Pojawiają się zatem instytucje administracji, finansów, kultury, edukacji, sportu, rozrywki, które dają nowe miejsca pracy, tym samym przyczyniają się do ożywienia obszaru. Towarzyszą im zmodernizowane lub nowo powstałe tereny mieszkaniowe i rekreacyjne, zaś w efekcie dokonanych zmian obszary dawniej użytkowane przez przemysł stają się interesujące dla mieszkańców i przybyszów, są nową, dobrze działającą, atrakcyjną i pomyślnie rokującą na przyszłość formą w strukturze przestrzennej, gospodarczej, społecznej i kulturowej miasta. Zidentyfikowane w badaniach relacje występujące między terenami lokalizacji przemysłu i miastem jako całością zestawione zostały w tabeli 1.

Tabela 1: Relacje obszaru przemysłowego z miastem w czasie

Etap	Charakterystyka	Typ relacji z miastem
Lokowanie przemysłu	Zagospodarowanie terenu dla potrzeb produkcji przemysłowej	Koegzystencja
Rozwój przedsiębiorstw	Intensyfikacja produkcji	Dominacja

Kryzys	Zamykanie przedsiębiorstw, siedziby oraz produkcja przenoszone są w inne miejsce lub likwidowane; stopniowa ale ciągła eliminacja przemysłu	Izolacja
Upadek	Brak działalności, degradacja, powstaje obszar niesprawny tzw. ugór poprzemysłowy	Alienacja, odrzucenie
Rewitalizacja	Wprowadzenie nowych funkcji, nowa morfologia, nowi użytkownicy	Integracja i asymilacja

Źródło: Opracowanie własne Kaczmarek 2001, uzupełnione

Proces rewitalizacji przekształca w strefę powszechnie dostępną obszar, który poprzednio użytkowany przez przemysł był zamknięty, izolowany w przestrzeni miejskiej, korzystali z niego jedynie pracownicy przedsiębiorstwa. Otwarcie obszaru i uczynienie z niego przestrzeni publicznej możliwe jest dzięki rodzajowi i specyfice nowych funkcji, które się w nim znalazły jak również dzięki obecności nowych grup użytkowników. Tym samym przestrzeń organizowana przez owe funkcje w swojej nowej postaci urbanistycznej staje się integralnym elementem miasta, osiągalnym dla wszystkich zainteresowanych. W kategoriach materialnej formy organizacji przestrzeni, którą tworzą architektura i kompozycja urbanistyczna proces przywracania miejskości – jak można określić rewitalizację – jest relatywnie łatwy do zaplanowania i następnie konsekwentnego wprowadzenia w życie przygotowanego programu zmian przestrzennych i funkcjonalnych. Jednak o skuteczności przekształceń w organizacji przestrzeni miejskiej będących efektem rewitalizacji decyduje w równym stopniu kategoria odniesień społecznych i kulturowych (warunki życia, relacje między mieszkańcami i innymi grupami użytkowników, zachowanie tradycji i szacunek dla przeszłości obszaru).

Rewitalizacja terenów poprzemysłowych realizowana sukcesywnie w różnych miastach na świecie w okresie mniej więcej czterdziestu ostatnich lat wykreowała zatem nowy rodzaj terenów miejskich, które z czasem stały się również istotnym zasobem miejskiej turystyki kulturowej. W początkowym okresie pojawienie się tego typu terenów turyści traktowali je jako swego rodzaju ciekawostkę, dodatek do ustalonego programu zwiedzania zawierającego klasyczne atrakcje: zabytki architektury, miejsca związane z życiem znanych ludzi, czy inne składowe tradycyjnie pojmowanej turystyki miejskiej. Zobaczenie dodatkowo nowego sposobu zagospodarowania dawnego portu czy fabryki w odwiedzanych miastach było motywowane przede wszystkim ciekawością, chęcią porównania rezultatów

rewitalizacji (zmienionej organizacji i wyposażenia przestrzeni) z poprzednio tam istniejącym. Tym samym początkowa faza eksploracji zrewitalizowanych obszarów przemysłowych ograniczała się do krótkich wizyt, których celem było przede wszystkim zobaczenie przekształconego miejsca dawniej niedostępnego dla odwiedzających. Poznanie zrewitalizowanego miasta fragmentu przez turystów ograniczało się do obserwacji efektów przekształceń dokonanych w krajobrazie miejskim.

Kolejnym etapem turystycznego użytkowania zrewitalizowanych miejskich terenów przemysłowych było korzystanie przez odwiedzających ze zróżnicowanego programu spędzania czasu oferowanego w tych dzielnicach. Obszary skutecznie przekształcone w wyniku rewitalizacji, które coraz liczniej pojawiają się w miastach na całym świecie, zapewniają użytkownikom (mieszkańcom i przybyszom) koncentrację w jednym miejscu wysoko wyspecjalizowanych usług z dziedziny kultury. Znajdują się tam teatry, kina, sale koncertowe, filharmonie, centra wystawiennicze, muzea, galerie sztuki i inne obiekty użyteczności publicznej. Dla turystów jest to motywacja do wizyty podczas której uczestniczą w wydarzeniu kultury jednocześnie bezpośrednio obcując z dziedzictwem przemysłowej przeszłości. Wśród licznych, wyspecjalizowanych rodzajów usług zlokalizowanych na zrewitalizowanych terenach przemysłowych lokowane są także placówki muzealne i wystawiennicze, ośrodki informacyjne i centra interpretacji bezpośrednio nawiązujące do przemysłowej przeszłości tych fragmentów miasta, dokumentujące dzieje oraz tradycje obszaru, co dodatkowo wzbogaca ofertę turystyki kulturowej. Warto również zaznaczyć, że nowy program funkcjonalny wprowadza liczne obiekty gastronomiczne i hotelowe, których obecność wzmacnia znaczenie przemysłowych obszarów jako składowej potencjału turystycznego. Współcześnie obszary przemysłowe zrewitalizowane w ciągu ostatnich trzech dekad znajdują się w wielu miastach na liście obiektów, które należy koniecznie odwiedzić podczas pobytu. W Londynie, który w roku 2019 odwiedziło 21 mln turystów [www.cityoflondon.gov.uk 06.06.2021] zrewitalizowany obszar dawnego portu znany jako strefa Doków Londyńskich (ang. *London Docklands*), położony we wschodniej części miasta, jest wymieniany wśród atrakcji obok tak znanych i rozpoznawalnych obiektów jak wczesnośredniowieczna twierdza Tower, pałac Buckingham, czy Opactwo Westminsterkie, co dobitnie świadczy o jego randze oraz znaczeniu dla turystyki kulturowej. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można więc założyć, że w nieodległej

przyszłości, w niektórych miastach, zrewitalizowane tereny poprzemysłowe staną się głównym walorem turystycznym.

Praktyka interpretacji dziedzictwa przemysłowego obszarów zrewitalizowanych w turystyce kulturowej

Przedstawiony wcześniej indukcyjny model interpretacji dziedzictwa przemysłu w ujęciu heurystycznym znajduje swoje odniesienia w rozwiązaniach przyjętych w wielu miastach na świecie, które są ilustracją jego zastosowania w praktyce. Dla potrzeb tej pracy zdecydowano przedstawić przykłady wykorzystania różnych podejść do interpretacji dziedzictwa przemysłowego zrewitalizowanych terenów poprzemysłowych znajdujących się w dwóch miastach europejskich: w Glasgow zlokalizowanym w Szkocji w Wielkiej Brytanii, oraz w Łodzi położonej w Polsce. Wybór wymienionych miast był podyktowany faktem, że mają wiele cech wspólnych: choć ich geneza jest średniowieczna to dynamiczny rozwój, pomyślność gospodarczą i ważną rolę w kraju zawdzięczają epoce przemysłowej. W obu ośrodkach miał miejsce poważny kryzys, a w konsekwencji upadek i eliminacja przemysłu, który był wcześniej siłą sprawczą ich potęgi gospodarczej. W konsekwencji pojawiły się tam rozległe tereny niesprawne, którym towarzyszyły problemy społeczne wymagające przeprowadzenia działań naprawczych na szeroką skalę. Łódź podobnie jak Glasgow realizuje wieloletni proces rewitalizacji, którego celem jest ożywienie zdegradowanych obszarów. Ponadto oba miasta zajmują podobną pozycję w hierarchii sieci osadniczej są to tzw. „miasta drugie” czyli ośrodki, zajmujące drugie miejsce w kraju (Glasgow w Szkocji, Łódź w Polsce) tuż za stolicą w kontekście znaczenia gospodarczego, wyposażenia instytucjonalnego itp., dodatkowo na ich funkcjonowanie ma znaczący wpływ bliskość geograficzna stolicy (odpowiednio Edynburga odległego ok. 80km od Glasgow i Warszawy odległej ok. 130 km od Łodzi).

Wybór miasta brytyjskiego uzasadnia przede wszystkim zaawansowanie tego kraju zarówno w realizację procesu rewitalizacji jak również jego prekursorska rola w kreowaniu oryginalnych rozwiązań, które mogą być inspiracją dla innych miejsc borykających się z podobnymi problemami. Z kolei przywołanie przykładu Łodzi jest podyktowane faktem, że obecnie w tym mieście wyjątkowa jest skala problemów spowodowanych kryzysem terenów przemysłowych, dlatego mamy tu największe wyzwania rewitalizacyjne spośród wszystkich miast w Polsce. Oba miasta w kontekście realizowanego procesu rewitalizacji uwzględniają swoje dziedzictwo przemysłowe

traktując je jako element nie tylko historii ale również nowej struktury funkcjonalnej jako zasobu dla intensywnie rozwijanej turystyki kulturowej.

Glasgow

Glasgow znajduje się w zachodniej części centralnej Szkocji, nad rzeką Clyde w pobliżu jej ujścia w formie estuarium do zatoki Firth of Clyde, na terenie o znacznie urozmaiconej rzeźbie. Miasto ma powierzchnię 175,5 km kw., liczyło w roku 2019 ok. 613 tys. osób [www.ukpopulation.org/glasgow-population 09.05.2021]. Jest ono największym ośrodkiem miejskim Szkocji, w regionie metropolitalnym Greater Glasgow Urban Area, w skład którego wchodzi miasto i ośrodki sąsiednie zamieszkuje ponad połowa populacji kraju. Glasgow nie pełni jednak funkcji stołecznej, tę bowiem od 1437r. sprawuje Edynburg. Tym samym, mimo że Glasgow jest w Szkocji ośrodkiem najliczniejszym ludnościowo i bardzo silnym ekonomicznie, zajmuje pozycję tzw. „drugiego miasta” w hierarchii systemu osadniczego.

Historia Glasgow rozpoczyna się we wczesnym średniowieczu wraz z przyjęciem chrześcijaństwa w królestwie Strathclyde, który to region wszedł w XI wieku w skład nowo utworzonego wówczas Królestwa Szkocji. Kolejne stulecia w historii miasta przynoszą powolny, ale regularny rozwój niewielkiej osady handlowej, mającej początkowo lokalne, a następnie regionalne znaczenie. W wieku XII w mieście zlokalizowano siedzibę biskupstwa, a w końcu XV wieku arcybiskupstwa co sprzyjało dalszemu rozwojowi gospodarczemu, będącemu wynikiem stałej rywalizacji rzemieślników i kupców. Na mocy Bulli Papieskiej wydanej w roku 1451 utworzono w mieście Uniwersytet, co znacząco wzmocniło pozycję Glasgow w Szkocji, a przyznanie w roku 1611 statusu tzw. *royal burgh*, oznaczało nabycie prawa do prowadzenia handlu międzynarodowego. Korzystne położenie miasta u ujścia rzeki Clyde przyczyniło się do rozwoju funkcji portowej, która szczególnego znaczenia nabrała w XVIII wieku po wejściu w życie w roku 1707 traktatu o unii z Anglią. Wówczas Glasgow stało się ważnym portem o znaczeniu światowym, który pośredniczył w szybko rozwijającej się wymianie handlowej z kolonią brytyjską w Ameryce Północnej (import tytoniu i bawełny) przynosząc miastu wiele korzyści, oraz budując potęgę gospodarczą, której ukoronowaniem była epoka industrializacji.

Od średniowiecza region Glasgow był znany z tradycji wytwarzania tkanin, przede wszystkim lnianych i wełnianych. Włókiennictwo rozwijało się dynamicznie, początkowo jako wytwórczość rękodzielnicza, następnie zaś po zastosowaniu

w XIX wieku produkcji maszynowej, działało jako istotna gospodarczo branża przemysłu. Ponadto w okresie industrialnym w sąsiadującym z miastem regionie Lanarkshire wydobywano na dużą skalę węgiel kamienny, dzięki czemu w Glasgow dynamicznie rozwijały się huty, stalownie, stocznie budujące pełnomorskie statki oraz zakłady produkujące lokomotywy, niezbędne w coraz powszechniej wykorzystywanym na świecie transporcie kolejowym.

Intensywny rozwój gospodarczy ściśle wiązał się ze wzrostem liczby ludności miasta, które na początku XX wieku szczytiło się pozycją drugiego po Londynie ośrodka w Imperium Brytyjskim w kontekście liczebności populacji oraz tempa rozwoju gospodarki. Populacja Glasgow licząca w roku 1801 około 77 tys. mieszkańców, w połowie XIX w. wzrosła do 300 tys., natomiast w roku 1912 przekroczyła 1 mln. Było to wówczas ósme miasto w Europie, które osiągnęło tę liczebność populacji. Gwałtowny przyrost liczby mieszkańców odnotowany w XIX i pierwszej połowie XX wieku spowodował konieczność powiększenia terytorium miasta, co następowało w kolejnych dekadach. W intensywnej fazie epoki industrialnej w miastach brytyjskich o rodowodzie średniowiecznym dominującym elementem organizacji przestrzeni były rozległe, nieregularnie rozmieszczone tereny produkcyjne (przemysłowe, portowe, składowe i magazynowe oraz kolejowe) otaczające pierwotny rdzeń czyli tzw. stare miasto. W pobliżu terenów produkcyjnych powstawały nowe enklawy mieszkaniowe, gdzie żyli zatrudnieni w przemyśle ludzie, często ubodzy emigranci. Glasgow w pełni odpowiada temu wzorcowi rozwoju miejskiego, na przełomie XIX i XX wieku, był to bogaty i znaczący ośrodek przemysłowy, ważny nie tylko w skali europejskiej, ale i światowej, z silną klasą zamożnej burżuazji, a jednocześnie miasto biedy i nędzy, której doświadczali żyjący tu robotnicy. Podobnie jak wiele innych miast na świecie, które dynamicznie rozwijały się gospodarczo i ludnościowo dzięki rewolucji przemysłowej (m.in. Manchester, Birmingham, Liverpool, Londyn, Chicago, Łódź), Glasgow również było przykładem występowania głębokiego zróżnicowania warunków życia ludzi oraz kontrastów społecznych.

W ostatniej ćwierci XIX wieku rozpoczęto prowadzony na szeroką skalę proces przekształceń struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta w celu modernizacji jego układu urbanistycznego i wyposażenia. Poszerzano istniejące ulice i wyznaczano nowe, lokalizując place zmieniano dotychczasową parcelację oraz układ kwartałów usytuowanych w centralnych fragmentach miasta, rozbudowywano linie kolejowe i wznoszono nowe dworce, wprowadzano komunikację publiczną naziemną (linie

tramwajowe) i podziemną (metro), budowano infrastrukturę sanitarną (zaopatrzenie w wodę, kanalizacja). Powstawały licznie reprezentacyjne budynki użyteczności publicznej (ratusz, szpital) oraz imponujące architektonicznie siedziby prestiżowych przedsiębiorstw i instytucji (banków, towarzystw ubezpieczeniowych, giełdy itp.), których działanie dokumentowało potęgę gospodarczą miasta w tym czasie.

Punktem zwrotnym dla historii Glasgow jako potęgi przemysłowej był czas wielkiego kryzysu ekonomicznego na świecie w latach 1929-1933, wówczas pojawiły się pierwsze symptomy niekorzystnych zjawisk i tendencji, które wpłynęły na kondycję ekonomiczną i znaczenie miasta. Po drugiej wojnie światowej nastąpiły zmiany organizacyjne, technologiczne i ekonomiczne w gospodarce światowej, których konsekwencją była relokacja produkcji w wielu branżach przemysłowych, najwcześniej obserwowano je tam, gdzie najwcześniej pojawiła się rewolucja przemysłowa: w Europie miało to miejsce w Wielkiej Brytanii i pozostałych wysoko rozwiniętych krajach kontynentu. Glasgow, jako wiodący ośrodek przemysłowy, w dekadzie 1970-1980 boleśnie doświadczyło negatywnych konsekwencji opisywanych zmian. Miasto straciło wówczas około połowy istniejących miejsc pracy w przemyśle, wiele przedsiębiorstw zostało zamkniętych (m.in. stocznie, zakłady metalurgiczne, kopalnie, fabryka lokomotyw), likwidacji uległa również część działalności portowej. Doprowadziło to do masowego bezrobocia, ubożenia znacznej części ludności, zwiększenia poziomu przestępczości oraz nadzwyczaj szybko postępującej degradacji materialnej i społecznej miasta, które postrzegane było wówczas nie tylko w Wielkiej Brytanii, ale również w Europie jako biedne, niebezpieczne, pełne przemocy i konfliktów, w stanie upadku. W tej sytuacji władze krajowe Szkocji oraz władze lokalne miasta podjęły w połowie lat 80.XX wieku zintegrowane działania w celu skutecznego przeprowadzenia procesu rewitalizacji, której zadaniem była transformacja struktury funkcjonalnej i przestrzennej, ożywienie gospodarcze, przywrócenie stabilizacji społecznej oraz zmiana niekorzystnego wizerunku miasta.

Wieloetapowe działania rewitalizacyjne prowadzone jednocześnie w kilku wymiarach (ekonomicznym, przestrzennym, społecznym i kulturowym) i w różnych fragmentach miasta, miały na celu rekonstrukcję rynku pracy, poprawę warunków życia oraz odnowę warstwy materialnej. W ich wyniku następowała sukcesywna transformacja struktury zatrudnienia. W mieście zlokalizowano wysoko wyspecjalizowane usługi (m.in. sektor finansowy, ubezpieczeniowy, firmy konsultingowe, prawnicze, przedsiębiorstwa branży IT, turystyka kulturowa), pojawiły

się również nowoczesne branże produkcyjne: biotechnologia, przemysł komputerowy, produkcja wysokich technologii, itp.

Rewitalizacja w Glasgow jest procesem złożonym i wciąż realizowanym, zatem trwa już ponad trzydzieści lat. Obejmuje swoim zasięgiem znaczne fragmenty miasta, przede wszystkim zlokalizowane wzdłuż rzeki Clyde, po obu stronach nabrzeży (ryc. 1). Transformacja struktury funkcjonalnej i gospodarczej zmienia układ przestrzenny i krajobraz miasta, towarzyszą jej przekształcenia społeczne i kulturowe, nowy wizerunek miasta i jego postrzeganie.



Ryc. 1. Glasgow: lokalizacja obszarów, które zostały poddane procesowi rewitalizacji w latach 1988-2017
Źródło: opracowanie własne, Kaczmarek 2019

W roku 1983 przeprowadzono pierwszą kampanię budowania nowego wizerunku miasta pod hasłem *Glasgow's Miles Better* (zapis można odczytać jako grę słów: Glasgow o wiele mil lepsze/Glasgow uśmiecha się lepiej), która akcentowała prowadzone przekształcenia strukturalne, ale również adresowana była do potencjalnych turystów, ponieważ jednym z elementów zmian było wprowadzenie do miasta funkcji turystycznej w formule tzw. *city break*, czyli krótkich pobytów z programem turystyki kulturowej. W mieście od 1988 roku odbywa się Krajowy Festiwal Ogrodniczy, który zlokalizowano we fragmencie dawnego portu (Prince's Dock w Govan). Glasgow uzyskało w kolejnych latach prawo do realizacji wielu prestiżowych wydarzeń, przedsięwzięć znaczących w skali europejskiej i światowej; było nominowane kolejno jako Europejskie Miasto Kultury w 1990 r., Miasto

Architektury i Designu w 1999 r., Europejska Stolica Sportu w roku 2003, ponadto odbywały się tu rozgrywki turnieju piłki nożnej podczas trwania Igrzysk Olimpijskich Londyn 2012, rok 2014 naznaczyła organizacja w mieście Igrzysk Brytyjskiej Wspólnoty Narodów (Commonwealth), zaś w roku 2021 miały tu miejsce rozgrywki Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej EURO 2020. Z tej przyczyny w rewitalizowanej strefie nabrzeży rzeki Clyde powstało wiele nowych obiektów, będących inwestycjami kapitału prywatnego i publicznego, w których zlokalizowano instytucje sektora wysoko wyspecjalizowanych usług różnego typu, nowej, istotnej gospodarczo funkcji. Należy tu wskazać imponujące architektonicznie obiekty, zaprojektowane przez wybitnych, światowej sławy architektów, które są wyróżnikiem zrewitalizowanej przestrzeni. Wskazać należy tu: Glasgow Science Centre, IMAX Cinema, Glasgow Tower, Scottish Event Centre (SEC), Clyde Arc, Tradeston Bridges, Riverside Museum, które to instytucje całkowicie odmieniły krajobraz nabrzeży i ich funkcjonowanie w strukturze miasta. W sąsiedztwie przy ulicy Bromielaw zlokalizowany został nowy kwartał, nazwany International Financial Services District (IFSD), gdzie koncentrują się międzynarodowe instytucje finansowe, oraz kompleks medialny Digital Media Quarter usytuowany przy Pacific Quay. Strefę usług wzdłuż nabrzeży Clyde uzupełniają liczne nowe hotele wysokiego standardu oraz imponujący kompleks handlowy Braehead Shopping Centre zlokalizowany nieco dalej na północ, bliżej ujścia rzeki. Nowe zagospodarowanie terenów wzdłuż Clyde uzupełniają także liczne ciągi piesze, ścieżki rowerowe i nowa aranżacja terenów zielonych, gdzie również odbywają się znaczące wydarzenia kulturalne, między innymi koncerty promenadowe doskonale rozpoznawalnego na świecie Festiwalu Muzyki Klasycznej BBC Proms (ryc. 2, 3).

Rewitalizacja terenów poprzemysłowych w Glasgow, położonych w rejonie rzeki Clyde, tylko w niewielkiej części zachowała obiekty poprzedniej funkcji. Większość budynków przemysłowych i obiektów funkcji portowej została wyburzona. Jednakże mimo eliminacji większości industrialnej substancji materialnej, którą zastąpiono nowoczesną intrygującą w formie i niepowtarzalną architekturą, dziedzictwo kulturowe przemysłu wciąż jest tu czytelne dzięki przemysłanej koncepcji aranżacji przestrzeni. Nieliczne obiekty i urządzenia techniczne, które pozostawiono traktowane są jako element monumentalizacji przeszłości poprzemysłowej. Są one integralną częścią nowego zagospodarowania, dzięki zamieszczonym informacja przy pozwalają odwiedzającym odczytać przeszłość obszaru (ryc. 4, 5).



Ryc. 2. Glasgow: architektura nabrzeża rzeki Clyde po rewitalizacji
Źródło: Fotografia Autorki, 2016



Ryc. 3. Glasgow: obiekty nowych funkcji kultury - Scottish Event Centre oraz Glasgow Science Centre
Źródło: Fotografia Autorki, 2016



Ryc. 4. Glasgow: monumentalizacja dziedzictwa przemysłowego – dźwig portowy
 Źródło: Fotografia Autorki, 2016.



Ryc. 5. Glasgow: most wiszący z XIX wieku z tablicą na nabrzeżu Clyde informującą o jego historii
 Źródło: Fotografia Autorki, 2016

W przypadku Glasgow zastosowane rozwiązania traktują przede wszystkim dziedzictwo przemysłowe jako kontekst dla nowego programu funkcjonalnego i nowych sposobów użytkowania przestrzeni. Program aktywności na obszarach zrewitalizowanych wzdłuż nabrzeży rzeki Clyde eksponuje obecnie pobyty turystów i pozostałych odwiedzających związane z uczęszczaniem do instytucji kultury, udziałem w imprezach artystycznych (festiwale, wystawy, koncerty), pokazach i wydarzeniach naukowych propagujących wiedzę, konferencjach i kongresach, oraz wizyty biznesowe związane z obecnością wysoko wyspecjalizowanych usług. Znajdujące się w tej strefie obiekty centrum wystawienniczo-kongresowego: Scottish Event Centre (SEC) do 2017 roku funkcjonujące jako Scottish Exhibition and Conference Centre, Centrum Nauki: Glasgow Science Centre, oraz zespołu kin IMAX Cinema, są miejscem, gdzie odbywają się wymienione aktywności. Dziedzictwo kulturowe przemysłu, jest więc postrzegane i odbierane przez odwiedzających jako tło, kontekst historyczny dla nowych instytucji i proponowanego przez nie sposobu spędzania czasu. Istotnym przesłaniem tej formy interpretacji dziedzictwa kulturowego jest pokazanie następstwa epok, nowoczesności zastępującej przeszłość ale jej nie eliminującej czemu służą wspomniane przykłady monumentalizacji przemysłu, dzięki zachowaniu wybranych obiektów i urządzeń przemysłowych.

Nie jest to jednak jedyna forma udostępnienia dziedzictwa kulturowego przemysłu z jaką mamy do czynienia w Glasgow. Imponujący oryginalną formą architektoniczną budynek Riverside Museum, (ryc. 6) będący siedzibą Muzeum Transportu w Glasgow proponuje podejście, które w modelu opisano terminem: dziedzictwo kulturowe przemysłu jako eksponat. W kolekcji muzeum znajdują się pojazdy i urządzenia transportowe, z których część została wyprodukowana w mieście (m.in. lokomotywy parowe). Zbiory są prezentowane zwiedzającym w formie tradycyjnych, tematycznie urządzonych sal wystawowych. Choć z powodu rozmiarów niektórych obiektów sposób ich rozmieszczenia na ekspozycji jest oryginalnie rozwiązany to jednak wciąż jest to klasyczna forma kolekcji gromadzącej zbiór artefaktów dokumentujących różne okresy epoki przemysłowej odzwierciedlone w środkach transportu (ryc. 7).



Ryc. 6. Glasgow: wejście do Riverside Museum

Źródło: Fotografia Autorki, 2016



Ryc. 7. Glasgow: ekspozycja kolekcji środków transportu w Riverside Museum

Źródło: Fotografia Autorki, 2016

Wymienione wcześniej Centrum Nauki: Glasgow Science Centre, prezentuje z kolei formułę interpretacji dziedzictwa techniki jako interakcji. Program proponowany odwiedzającym zawiera różne możliwości aktywnych i kreatywnych sposobów poznania dziedzictwa techniki oraz najnowszych jej osiągnięć (warsztaty, udział w eksperymentach, symulacje, pokazy wirtualne itp.).

Łódź

Łódź leży w środkowej Polsce, jest stolicą województwa łódzkiego i centralnym ośrodkiem aglomeracji, która według danych z 2020 r. liczyła około 1.1 mln mieszkańców. Miasto w granicach administracyjnych ma powierzchnię 293,2 km. kw., w roku 2020 liczyło ok. 672 tys. osób [www.lodz.stat.gov.pl 09.05.2021]. Jest ono największym po Warszawie ośrodkiem miejskim w centralnej Polsce, przez wiele dekad zajmowało pozycję tzw. „drugiego miasta” w hierarchii systemu osadniczego.

Historia miasta rozpoczyna się w średniowieczu, prawa miejskie otrzymało w roku 1423 w przywileju lokacyjnym wydanym przez króla Władysława Jagiełłę. Łódź funkcjonowała wówczas jako niewielka, osada rolnicza usytuowana na trakcie handlowym wiodącym z Łęczycy przez Piotrków Trybunalski, do Krakowa. Wyposażona była w zabudowę drewnianą, co podkreślało wiejski charakter. Nielicznie obecne obiekty użyteczności publicznej znajdujące się w ówczesnym mieście to: ratusz, kościół, szkoła parafialna, przytułek zwany szpitalem, wszystkie również wzniesione z drewna. Do początku XIX wieku była to lokalna osada handlowa o niewielkim zasięgu oddziaływania, po II rozbiórce Polski w 1793 roku Łódź znalazła się w granicach zaboru pruskiego, zgodnie z danymi wykonanego wówczas Spisu Powszechnego znajdowały się tam 44 domy, w których żyło 191 mieszkańców. Proces rozwoju miasta powiązany z jego uprzemysłowieniem rozpoczął się w drugiej dekadzie XIX wieku i odbywał w czterech etapach: okres rękodzielniczy i wczesnoprzemysłowy 1821-1863, okres wielkoprzemysłowy 1864-1945, okres wielkoprzemysłowy w gospodarce centralnie planowanej 1946-1989, okres transformacji ustrojowej i ekonomicznej 1990-2021.

Łódź funkcjonowała początkowo jako osada rękodzielników (1820-1840), produkujących tkaniny wełniane i lniane, po sprowadzeniu do miasta w 1839 roku pierwszej maszyny parowej nastąpił etap rozwoju przemysłu fabrycznego, przede wszystkim włókienniczego i odzieżowego, dla którego przełomem był rok 1850 kiedy po zniesieniu granicy celnej z Rosją łódzcy fabrykanci mogli wysyłać swoje towary na niezwykle chłonny rynek Europy wschodniej. Kolejnym czynnikiem stymulującym

rozwój gospodarczy było uzyskanie połączenia z koleją Warszawsko-Wiedeńską. Od początku epoki przemysłowej Łódź była miastem wielonarodowościowym, osiedlali się tu przybysze z obszaru Prus, Czech, Śląska oraz licznie reprezentowani Żydzi. W etapie wielkoprzemysłowym zaczął się żywiołowy i niekontrolowany rozwój przestrzenny i ludnościowy miasta, gwałtownie rosła liczba mieszkańców, do Łodzi przybywali masowo migranci z terenów wiejskich w poszukiwaniu pracy w licznie powstających nowych fabrykach. W roku 1821 miasto liczyło ok. tysiąc mieszkańców, w ostatnich latach XIX wieku było ich ponad 300 tysięcy, a w roku 1914 zanotowano 500 tysięcy. Powstawały ogromne fortuny fabrykantów, którzy zaznaczali swoją obecność w przestrzeni wznosząc w strefie wewnątrzmięskiej Łodzi monumentalne założenia fabryczne, którym towarzyszyły osiedla dla robotników oraz rezydencje właścicieli. Powstawały wówczas również z inicjatywy zamożnych fabrykantów obiekty użyteczności publicznej szkoły, szpitale itp., reprezentacyjne kamienice czynszowe, wille i pałace oraz obiekty sakralne różnych wyznań, a jednocześnie w niedalekiej odległości od nich znajdowały się tu substandardowe enklawy zamieszkane przez biedotę (tzw. slumsy). Łódź określana wówczas przydomkiem ziemi obiecanej była więc miastem ogromnych kontrastów opisywanych przez literatów.

Pierwsza wojna światowa przerwała niespodziewanie dynamiczny rozwój miasta, w wyniku działań wojennych zmniejszyła się liczba mieszkańców, część fabryk została zniszczona, zaś zmienione w jej rezultacie uwarunkowania geopolityczne pozbawiły łódzki przemysł niektórych dotychczasowych rynków zbytu. W okresie międzywojennym 1918-1939 władze odrodzonej, niepodległej Polski starały się uporządkować zaniedbane przez zaborcę miasto. Modernizowano tereny mieszkaniowe skutecznie likwidując slumsy, wykonano w mieście kanalizację i instalacje wodociągową, modernizowano układ komunikacyjny, budowano nowoczesne obiekty publiczne: kilka szpitali, szkoły, nowe osiedla mieszkaniowe, siedziby nowych instytucji publicznych (gmachy sądów, administracji) jednakże ze względu na ogólnoświatowy kryzys ekonomiczny (1929-1931) przemysł w mieście był w fazie stagnacji.

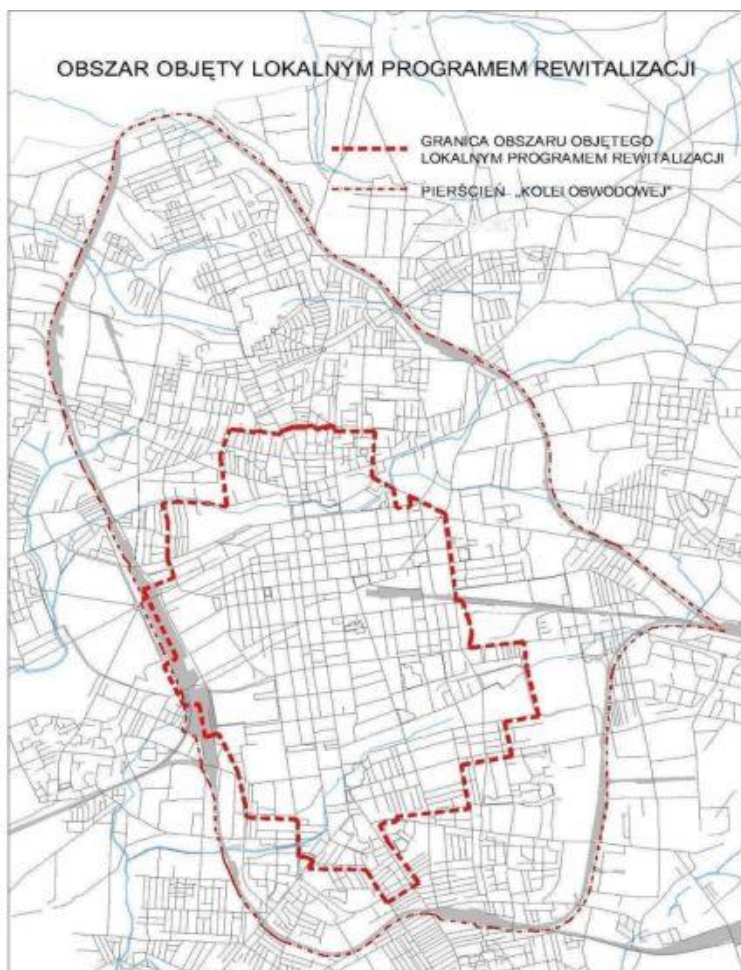
Kolejną cezurą czasową był okres II wojny światowej, w roku 1939 miasto zostało wcielone bezpośrednio do Rzeszy Niemieckiej. Polityka nazistowskich okupantów ograniczyła w znacznym stopniu działalność przemysłową, z racji eksterminacji społeczności żydowskiej, oraz decyzji o przeznaczeniu produkcji niektórych przedsiębiorstw na potrzeby niemieckiego wojska. Zakończenie drugiej wojny

światowej przyniosło znaczące zmiany w mieście. Wielonarodowa społeczność przestała istnieć (Żydów eksterminowali naziści, Niemcy opuścili miasto po przegranej wojnie), część fabryk była zniszczona a ich wyposażenie zrabowane. Przejęcie władzy w Polsce przez komunistów w 1945 roku rozpoczęło okres gospodarki centralnie planowanej, starano się wówczas przełamać monokulturę włókienniczą lokując w mieście przedsiębiorstwa z innych dziedzin produkcji: radiowej, transformatorów, żyłek, chemicznej, ale wciąż włókiennictwo było dominującą branżą. W tym okresie również miała miejsce relokacja niektórych zakładów produkcyjnych ze strefy wewnątrzmięskiej do nowych siedzib lokowanych na peryferiach miasta, w specjalnie projektowanych strefach przemysłowych. Obszar miasta powiększono do obecnej wielkości, ostatnia inkorporacja miała miejsce w roku 1988.

Wraz z upadkiem komunizmu i zakończeniem działania gospodarki centralnie planowanej kryzys dotknął łódzkie zakłady włókiennicze, podobnie jak inne branże przemysłowe w Polsce. Przejście do gospodarki wolnorynkowej zmieniło sytuację przedsiębiorstw, których rentowność zaczęła bezpośrednio zależeć od jakości, kosztów produkcji i konkurencyjności produktów. W krótkim czasie większość zakładów włókienniczych znajdujących się w Łodzi przestała działać, w rezultacie w centralnej strefie miasta, ale również w przemysłowych strefach peryferyjnych, pojawiły się liczne ugory poprzemysłowe wymagające pilnej interwencji. Restrukturyzacja przemysłu w Łodzi prowadzona w pierwszej dekadzie XXI wieku polegała na wprowadzeniu nowoczesnych gałęzi produkcji, które lokalizowano na obrzeżach miasta w dzielnicach przemysłowych powstałych w głównie w latach 70. XX wieku. Natomiast obszary poprzemysłowe zlokalizowane w centralnej strefie miasta nie nadawały się do powtórnego wykorzystania dla celów produkcyjnych. Specyficzną cechą Łodzi na tle innych miast w Polsce jest wielkość, śródmiejska lokalizacja i zróżnicowanie funkcjonalne istniejących tu terenów zdegradowanych, które powinny zostać zrewitalizowane (ryc. 8). Znajdujemy w tej grupie obszarów nie tylko tereny poprzemysłowe ale również mieszkaniowe i usługowe. Dawne fabryki, wielkomiejskie kamienice czy inne budynki charakteryzują się oryginalną, architekturą eklektyczną i secesyjną stanowią tym samym interesujące dziedzictwo historyczne epoki industrialnej, które jest wykorzystywane jako zasoby turystyki kulturowej w Łodzi.

Działania naprawcze różnego typu na obszarach zdegradowanych rozpoczęto w końcu lat 90. XX wieku, jednak dopiero w pierwszej dekadzie XXI wieku możemy mówić o prowadzeniu procesu rewitalizacji, który realizowany jest przez różnych

inwestorów władze samorządowe oraz przedstawiciele kapitału prywatnego. W ostatnich 10 latach zakończono kilka udanych projektów rewitalizacyjnych, które skutecznie przywróciły do życia zdegradowane tereny przemysłowych dzięki wprowadzeniu nowego programu funkcjonalnego i zmodernizowanej organizacji przestrzennej, wiele innych jest jeszcze w fazie realizacji.



Ryc. 8. Łódź: obszar rewitalizowany w mieście.

Źródło: www.rewitalizacja.uml.lodz.pl [11.06.2021]

Wśród projektów rewitalizacji terenów przemysłowych zakończonych sukcesem wymienić należy dwa przedsięwzięcia kapitału prywatnego: centrum handlowo-kulturalne Manufaktura w dawnych zakładach I. Poznańskiego oraz strefę pracy i sztuki Monopolis czyli wielofunkcyjny kompleks w dawnych zakładach monopolu spirytusowego (ryc. 9, 10), a także przedsięwzięcie realizowane przez lokalne władze samorządowe jakim jest instytucja kultury EC1 Łódź - Miasto Kultury realizowane na obszarze dawnej elektrowni.

Wymienione obiekty choć działają relatywnie niedawno są już dobrze rozpoznawalnym elementem składowym zasobu turystyki kulturowej w Łodzi, często odwiedzanych przez przyjezdnych. Stanowią również przykłady dwóch odmiennych sposobów podejścia do przemysłowej przeszłości

Manufaktura i Monopolis to przykłady interpretacji dziedzictwa przemysłowego jako kontekstu dla programu nowych aktywności (ryc. 9, 10). W obu kompleksach, choć mają różną powierzchnię zlokalizowano podobne funkcje usługowe: gastronomii, handlu, kultury (muzea, teatry, galerie, kino) biurowe. Monopolis w roku 2020 zostało ponadto wyróżnione nagrodą Mipim Award jako najlepszy obiekt wielofunkcyjny na świecie¹. Dawne budynki przemysłowe zostały przystosowane do nowego przeznaczenia ale ich historyczne cechy nadal są czytelne.



Ryc. 10. Manufaktura w Łodzi – efekt rewitalizacji dawnej fabryki włókienniczej

Źródło: Fotografia Autorki, 2021

¹ Utworzony w 1991 r. międzynarodowy konkurs MIPIM Awards towarzyszy najważniejszym globalnym targom nieruchomości (*Le Marché International des Professionnels de L'immobilier*) w Cannes. Nagroda MIPIM Awards honoruje najwybitniejsze i najbardziej unikatowe w skali światowej realizacje architektoniczne, ukończone lub powstające, które branża nieruchomości uznaje za obiekty najbardziej innowacyjne i prestiżowe.

W obu obiektach znajdują się również wyspecjalizowane enklawy muzealne dokumentujące przemysłową przeszłość. W Manufakturze zlokalizowano Muzeum Fabryki poświęcone produkcji włókienniczej w dawnych zakładach Poznańskiego, oferujące odwiedzającym różne aktywności, a tym samym reprezentujące formułę interpretacji poprzez interakcję. Z kolei w Monopolis znajduje się muzeum produkcji wyrobów spirytusowych, które jest klasyczną kolekcją artefaktów dokumentujących poprzednią funkcję obiektu, zatem mamy tu do czynienia z jednoczesnym występowaniem interpretacji dziedzictwa przemysłowego jako eksponatu. EC1 Łódź-Miasto Kultury w swojej obecnej ofercie proponuje odwiedzającym interpretację dziedzictwa przemysłowego w formule interakcji. Projekt jest wciąż jeszcze w trakcie realizacji, dlatego trudno obecnie jednoznacznie ocenić jego znaczenie dla turystyki kulturowej.

W kontekście różnych podejść do interpretacji dziedzictwa przemysłowego warto wspomnieć o prekursorskim obiekcie w Łodzi. Jest to Centralne Muzeum Włókiennictwa, które już w 1960 roku zostało powołane jako samodzielna instytucja, jedyna tego rodzaju kolekcja w Polsce i jednocześnie największa w Europie (ryc. 11)



Ryc. 11. Łódź: Centralne Muzeum Włókiennictwa w dawnej fabryce Ludwika Geyera
Źródło: www.cmwl.pl/public/ [11.06.2021]

Siedzibą unikatowych zbiorów poświęconych wszelkim aspektom związanym z włókiennictwem jest klasycystyczny budynek dawnej fabryki Ludwika Geyera, zlokalizowany przy ulicy Piotrkowskiej, w którym zainstalowano w 1839 roku pierwszą

w Polsce maszynę parową. Centralne Muzeum Włókiennictwa rozpoczęło działalność w okresie kiedy przemysł włókienniczy był ważnym elementem gospodarki miasta i prowadzi ją do dzisiaj kiedy należy on do przeszłości miasta. Formuła interpretacji, która proponowana jest odwiedzającym traktuje dziedzictwo przemysłowe jako eksponat zarówno w odniesieniu do artefaktów tworzących zbiory jak również w odniesieniu do zabytkowego budynku fabrycznego, w którym funkcjonuje.

Podsumowanie - interpretacja dziedzictwa kulturowego przemysłu w turystyce a miasto

Przeprowadzone studia teoretyczne zilustrowane następnie empirycznymi badaniami terenowymi pozwalają na sformułowanie syntezy i zweryfikowanie zasadności przyjętych założeń badawczych. Podstawową kwestią jest zatem udzielenie odpowiedzi na następujące pytanie: w jaki sposób w świetle przeprowadzonych analiz można skutecznie wykorzystać dziedzictwo kulturowe zrewitalizowanych miejskich terenów poprzemysłowych w turystyce jako trwały walor miejsc, gdzie ono występuje?

Tereny poprzemysłowe powszechnie występują w miastach na świecie ponieważ są konsekwencją zmian technologicznych i organizacyjnych, które dotyczą procesu produkcji. Eliminacja przemysłu powoduje degradację obszaru gdzie był on zlokalizowany, dlatego należy podjąć działania naprawcze, w celu ożywienia obszaru i przywrócenie go do życia. To zadanie spełnia proces rewitalizacji poprzez wprowadzenie nowego programu funkcjonalnego oraz nowej organizacji przestrzeni. Nowe aktywności lokowane na rewitalizowanych obszarach poprzemysłowych w miastach zwykle należą do grupy szeroko rozumianych usług, wśród których szczególne miejsce zajmuje turystyka, która daje możliwość użytkowania obszaru nie tylko przez społeczność zamieszkującą miasto, gdzie się on znajduje ale również przez przybyszów. Istnieją różne sposoby traktowania przemysłowej przeszłości w nowym zagospodarowaniu zrewitalizowanych obszarów, które użytkują zarówno mieszkańcy miast jak i przybysze. Odkrywanie przemysłowej historii obszarów przez turystów nie zawsze odbywa się jako tradycyjne zwiedzanie miejsc industrialnych i gromadzenie informacji faktograficznych. Współcześnie mamy bowiem do czynienia z nieco innym podejściem do praktyki eksploracji tego typu terenów w miastach. Obiekty i obszary, które odpowiadają kategorii eksponatu są traktowane jako samodzielne elementy w przestrzeni, dedykowane określonemu sposobowi użytkowania (wizyta w muzeum), ich poznawanie wymaga świadomej decyzji odwiedzającego, zaś pogłębienie wiedzy

staje się celem podjętych działań. Z kolei zrewitalizowane poprzemysłowe fragmenty miast, gdzie mamy do czynienia z interakcją przeszłości i współczesnych odwiedzających uzyskują dodatkowe znaczenie. Dla turystów są miejscem, które oprócz pogłębienia wiedzy daje możliwość twórczego jej użycia, rozwijania wyobraźni i indywidualizację odbioru dziedzictwa. Obszary i obiekty tego typu stanowią ponadto chętniej odwiedzany, atrakcyjniejszy element potencjału turystycznego miast poprzemysłowych, co jednocześnie sprzyja rozwojowi gospodarczemu i pomyślności mieszkańców. Najbardziej intrygującym jednak i dającym zdaniem autorki największe nadziei na pomyślną przyszłość poprzemysłowego dziedzictwa zrewitalizowanych obszarów miejskich w turystyce jest traktowanie ich jako miejsca spotkań. Mamy wówczas do czynienia z absorpcją wiedzy o przeszłości przy jednoczesnym użytkowaniu współczesnej formy zagospodarowania, co jest bliskie oczekiwaniom współczesnych turystów, różnych generacji. Wiedzę faktograficzną uzyskać bowiem można przed lub po wizycie na konkretnym obszarze natomiast poznanie tegoż w bezpośrednim kontakcie daje przede wszystkim wrażenia emocjonalne, poznanie indywidualne, odbywające się niejako przy okazji innych aktywności przyjemnościowych, które umożliwia wielość funkcji zlokalizowanych na zrewitalizowanych obszarach miejskich.

Jak wykazały przeanalizowane przykłady Glasgow i Łodzi zaproponowane w modelu teoretycznym trzy warianty podejścia interpretacyjnego dziedzictwa przemysłowego w praktyce turystycznego użytkowania obszarów zrewitalizowanych występują jednocześnie wzajemnie się uzupełniając. Ich obecność dotyczy nie tylko obszaru poprzemysłowego użytkowanego turystycznie ale również oddziałuje na otoczenie, czyli fragment miasta, gdzie ów obszar się znajduje. Można tu mówić o kategorii impulsu, którym jest dziedzictwo przemysłu i jego interpretacja, ponieważ sprawia ono, że efekty rewitalizacji przekraczają granice obszaru, na którym był prowadzony proces naprawczy. Obecność turystów stymuluje kolejne działania w najbliższej okolicy, podejmowane w bezpośrednim sąsiedztwie, tym samym możemy uznać, że dziedzictwo przemysłowe wyznacza sposoby programowania przyszłości dla tego fragmentu miasta. Działania tego są więc spontaniczną reakcją na powodzenie przeprowadzonej rewitalizacji. W przygotowanym pierwotnie programie rewitalizacji uwzględniono użytkowanie turystyczne, które rozwijając się generuje dalsze pozytywne zmiany w tej części miasta. W obu analizowanych ośrodkach: Glasgow i Łodzi wraz z obecnością turystów pojawiły się nowe obiekty usługowe do nich adresowane, zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie, nie zawsze przewidywane w pierwotnym

planie przekształcenia obszaru, które jednocześnie wzbogacają wyposażenie miasta (hotele, gastronomia, informacja turystyczna itp.). Zrewitalizowany przemysłowy fragment miasta użytkowany z powodzeniem przez przybyszów generuje dalsze podnoszenie jakości otoczenia, czyli pozytywną transformację funkcjonalną i przestrzenną terenów, które same w sobie nie stanowią dziedzictwa kulturowego przemysłu. Można w tym ujęciu mówić o wzmocnieniu pozytywnych konsekwencji rewitalizacji, a tym samym dzięki obecności turystyki dziedzictwo przemysłowe stabilizuje swoją pozycję jako walor miasta.

Warunkiem trwałości turystyki kulturowej jako nowego sposobu użytkowania zrewitalizowanych terenów miasta jest zróżnicowany, elastyczny i łatwo dostępny program spędzania czasu, który każda zainteresowana osoba może dowolnie konfigurować zgodnie ze swoimi potrzebami i preferencjami. Traktowanie obszaru przemysłowego jako miejsca spotkań, integrującego ludzi o różnych zainteresowaniach ma współcześnie jeszcze jeden atut bowiem wytwarza się tam przestrzeń wspólnego pobytu, gdzie edukacja i poznanie odbywa się w formie wybranej przez użytkownika co w dobie postępującej indywidualizacji naszych zachowań jest atutem. Ponadto dziedzictwo kulturowe przemysłu stanowiące kontekst innych aktywności buduje, jak wykazały przedstawione przykłady nowy, pozytywny wizerunek miasta, stymuluje dalsze pozytywne zmiany w organizacji, wyposażeniu i użytkowaniu jego przestrzeni, ponadto staje się jego wartościowym wyróżnikiem.

Bibliografia

- Affelt J. W., 2009, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, „Kurier konserwatorski”, nr 5, s. 5-20
- Affelt J. W., 2015, *Technitas, Konteksty dziedzictwa kulturowego techniki*, Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu, Zabrze
- Amore A., 2019, *Tourism and Urban Regeneration: Processes Compressed in Time and Space*, Routledge, London
- Apanowicz J., 2002, *Metodologia ogólna*, Wydawnictwo „BERNARDINUM”, Pelplin
- Botterill D., Platenkamp V., 2012, *Key Concepts in Tourism Research*, SAGE, London
- Bujok P., Klempa M., Niemiec D., Ryba J., Porzer M., 2018, *Dziedzictwo przemysłowe firmy „Baťa” w mieście Zlín (Republika Czeska)*, „Turystyka Kulturowa”, nr 2, s. 54-66
- Chojnicki Z., 2000, *Filozofia nauki. Orientacje, koncepcje, krytyki*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Coach C., Fraser Ch., Percy S., 2003, *Urban regeneration in Europe*, Blackwell, Oxford UK
- Gasidło K., 1998, *Problemy przekształceń terenów przemysłowych*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Architektura”, z. 37, Politechnika Śląska, Gliwice
- Grobler A., 2006, *Metodologia nauk*, Wydawnictwo Aureus, Wydawnictwo Znak, Kraków

- Grondin J., 2007, *Wprowadzenie do hermeneutyki filozoficznej*, tłumaczenie L. Łysień, Wydawnictwo WAM, Kraków
- Gutowska-Dudek K., 2003, *Dziedzictwo kulturowe – konteksty odpowiedzialności*, Kolegium Nauk Społecznych i Administracji Politechniki Warszawskiej, Warszawa
- Houellebecq M., 2021, *Niepogodzony. Antologia osobista 1991-2013*, przekład M. Froński, Sz. Żuchowski, Grupa Wydawnicza Foksal, Warszawa
- Januszewski S., 2009, *Dziedzictwo postindustrialne i jego kulturotwórcza rola*, Fundacja Hereditas Warszawa
- Jones P., Evans J., 2008, *Urban Regeneration in the UK*, Sage Publications Ltd., London
- Kaczmarek J., 2016, *Spacer po terytoriach nieodkrytych, czyli śladami ekspresji geograficznych*, „Białostockie Studia Literaturoznawcze”, nr 9, s. 237-255
- Kaczmarek J., Stasiak A., Włodarczyk B., 2010, *Produkt turystyczny. Pomysł, organizacja, zarządzanie*, PWE, Warszawa
- Kaczmarek S. (red.), 2019, *Demolowanie w kontekście teorii rewitalizacji miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
- Kaczmarek S., 2001, *Rewitalizacja terenów przemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
- Kaczmarek S., Kowalczyk A., 2016, *Rewitalizacja terenów przemysłowych i turystycznych*, „Folia Turistica”, nr 41, str. 283-309
- Kasprisin R., 2019, *Urban design. The composition of complexity*, Routledge, New York
- Keating M., 1988, *The city that refused to die. Glasgow: the policy of urban regeneration*, Aberdeen University Press, Aberdeen
- Kidd A., 1993, *Manchester*, Ryburn Publishing, Keele
- Kronenberg M., 2012, *Wpływ zasobów dziedzictwa przemysłowego na atrakcyjność turystyczną miasta: przykład Łodzi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
- Kruczek Z., 2019, *Rola turystyki w zachowaniu dziedzictwa przemysłu naftowego w Polskich Karpatach*, „Turystyka Kulturowa”, nr 3, s. 33-52
- Lisowska A., 2016, *Stara Kopalnia Centrum Nauki i Sztuki w Wałbrzychu – przykład rewitalizacji obiektów przemysłowych na cele kulturowe*, „Turystyka Kulturowa”, nr 4, s. 6-20
- Lorens P., 2010, *Rewitalizacja miast. Planowanie i realizacja*, Politechnika Gdańska, Gdańsk
- Markowski T., Stawasz D. (red.), 2007, *Rewitalizacja a rozwój funkcji metropolitalnych miasta Łodzi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
- McCarthy J., 2007, *Partnership, Collaborative Planning and Urban Regeneration*, Routledge, London
- Mikos v. Rohrscheidt 2019a, *Zarys dziejów interpretacji dziedzictwa w turystyce i propozycja ich systematyki*, „Turystyka Kulturowa”, nr 3, s. 7-32
- Mikos v. Rohrscheidt 2019b, *Przedmiot interpretacji dziedzictwa we współczesnej turystyce kulturowej – główne typy interpretowanych zasobów i wiodące treści*, „Turystyka Kulturowa”, nr 4, s. 65-91
- Mikos v. Rohrscheidt A., 2018, *Historia w turystyce kulturowej*, WN PWN, Warszawa
- Moterski F., 2019, *Dziedzictwo przemysłowe jako element zintegrowanego zarządzania miastem*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
- Murzyn M. A., Purchla J., 2007, *Dziedzictwo kulturowe w XXI wieku szanse i wyzwania*, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków
- Ogden P. (ed.), 1992, *London Docklands. The Challenge of Development*, Cambridge University Press, Cambridge

- Palmer M., Neaverson P., 2001, *Industrial Archaeology: Principles and Practice*, Routledge, London
- Palmer M., Nevell M., Sissons M., 2012, *Industrial Archaeology: A Handbook*, Council for British Archaeology, York UK
- Paluch M., 2014a, *Dziedzictwo przemysłowe Żyrardowa jako część potencjału turystyki kulturowej Mazowsza Zachodniego*, „Turystyka Kulturowa”, nr 6, s. 6-35
- Paluch M., 2014b, *Rola turystyki w rewitalizacji małych miast poprzemysłowych i regionów – studia przypadków Cork, Jeffersonville, New Albany i Regionu Walonii*, „Turystyka Kulturowa”, nr 11, s.6-23
- Rottermund A., (red.) 2014, *Dlaczego i jak w nowoczesny sposób chronić dziedzictwo kulturowe*, Polski Komitet Do Spraw UNESCO, Warszawa
- Schwach P. i in., 1998, *Reconstruire la ville sur la ville*, ADEF, Paris
- Słodczyk J., 2001, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Uniwersytet Opolski, Opole
- Stankiewicz B., 2014, *Dziedzictwo kulturowe przemysłu i struktur osadniczych w obszarze Aglomeracji Górnośląskiej*, Wydawnictwo Politechniki śląskiej, Gliwice
- Suszciewicz M., 2015, *Dziedzictwo poprzemysłowe i techniczne województwa lubuskiego jako podstawa nowego regionalnego szlaku turystyczno-kulturowego*, „Turystyka Kulturowa”, nr 8, s. 20-40
- Walczak B., M., 2016, *Czy zabytki techniki i inżynierii to w Polsce wciąż dziedzictwo „drugiej kategorii”? rys historyczny oraz aktualne problemy*, „Ochrona dziedzictwa kulturowego”, nr 2, s. 133-144
- Wittgenstein L., 2012, *Tractatus logico-philosophicus*, przekład B. Wolniewicz, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
- Woleński J., 2005, *Epistemologia. Poznanie, prawda, wiedza, realizm*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
- Ziarkowska J., 2019, *Dziedzictwo uznane – wpis na Listę UNESCO a atrakcyjność turystyczna (na przykładzie Tarnowskich Gór)*, „Turystyka Kulturowa”, nr 3, s. 53-76
- Ziobrowski Z., Ptaszycka-Jackowska D., Rębowska A., Geissler A. (red.), 2000, *Odnova miast. Rewitalizacja, rehabilitacja, restrukturyzacja*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice

Źródła internetowe

- www.cityoflondon.gov.uk [06.06.2021]
- <https://ukpopulation.org/glasgow-population> [09.05.2021]
- www.lodz.stat.gov.pl [09.05.2021]
- <https://rewitalizacja.uml.lodz.pl>[11.06.2021]
- www.cmwl.pl/public [11.06.2021]

Cultural heritage of industry in tourism: from an exhibit to a meeting place

Abstract: Industrial heritage comprises an integral part of human cultural heritage. A special type of it constitutes post-industrial urban areas that have undergone a regeneration process, which has thoroughly transformed their purpose and use. Discovering the industrial heritage of these areas by tourists is a process that dynamically changes over time. The formulated theoretical concept presents an inductive model distinguishing three interpretive approaches: industrial heritage treated as an exhibit, as an interaction and as a meeting place. The model was verified by analyzing its practical application on the example of regenerated post-industrial areas in two European cities: Glasgow and Lodz. It has been shown that three variants of the interpretation approach of industrial heritage in tourism practice occur simultaneously and complement each other. The part of the city after regeneration process, successfully used by tourists, generates a positive functional and spatial transformation of the neighboring areas, which in themselves do not constitute the cultural heritage of industry. The condition for the sustainability of cultural tourism as a new way of using the post-industrial urban areas is a diversified, flexible and easily accessible leisure and cultural program, which can be freely configured according to the needs and preferences of visitors.

Key words: city, industrial heritage, cultural tourism, urban regeneration