

Dariusz Kronowski (dariusz.kronowski@pk.edu.pl)

 <https://orcid.org/0000-0002-5510-2122>

Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Wydział Architektury

Miasta nadmorskie – analiza przestrzenna, relacje i urbanistyka

Coastal cities – spatial analysis, relationships and urban planning

Streszczenie

Wybrzeże odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu linii brzegowej miast nadmorskich, które przyciągają ludzi ze względu na walory handlowe i turystyczne. Urbanizacja nadmorskich ośrodków, pierwotnie rybackich, prowadzi do powstawania nowoczesnych metropolii oraz wiąże się z wyzwaniami, takimi jak m.in. ochrona środowiska. Istotny jest wpływ transportu na rozwój miast nadmorskich, a także znaczenie relacji między portami i miastami w kontekście zrównoważonego rozwoju.

Słowa kluczowe: architektura, urbanistyka, architektura krajobrazu, kształtowanie przestrzeni, miasta nadmorskie

Abstract

The coast plays a key role in shaping the coastline of coastal cities, which attract people for their commercial and tourist attractions. Urbanization of coastal centers, originally fishing, leads to the emergence of modern metropolises and is associated with challenges such as: environmental protection. The impact of transport on the development of coastal cities is important, as is the importance of the relationship between ports and cities in the context of sustainable development.

Keywords: architecture, urban planning, landscape architecture, space shaping, seaside cities

„Jest port wielki jak świat, co się zwie Amsterdam”

Jacques Brel

1. WSTĘP

Wybrzeże morskie jest unikalną strefą przejściową, odgrywającą kluczową rolę w kształtowaniu zarówno środowiska naturalnego, jak i przestrzeni mieszkalnych w bliskim sąsiedztwie wybrzeża. Zjawiska rzeźbotwórcze, takie jak działanie fal, pływów i prądów morskich, wpływają na wygląd linii brzegowej oraz na rozwój miast nadmorskich, które przyciągały człowieka od wieków ze względu na swoje walory handlowe, przemysłowe i turystyczne. Przyglądając się ewolucji tych miejsc, dostrzegamy, jak naturalne ukształtowanie terenu, historia migracji, a także potrzeby w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego kształtują ich dzisiejszy wygląd.

Przemiany oraz ewolucja linii brzegowej zmieniły proporcję przestrzeni zurbanizowanych. Człowiek stał się uzależniony od morza. Pierwsze osady rybackie i portowe, które z czasem przekształciły się w tętniące życiem metropolie, pokazują, jak bliskie są relacje między działalnością ludzką a ekosystemem (Kaczmarek, 2012). Dzisiejsze dynamiczne centra urbanistyczne, bogate w infrastrukturę turystyczną i handlową, mierzą się z wieloma wyzwaniami, m.in. ochroną środowiska, zarządzaniem przestrzenią przybrzeżną oraz zapewnieniem zrównoważonego rozwoju. W kontekście tych przemian analiza formowania wybrzeży morskich i ich wpływu na architekturę oraz urbanistykę staje się niezbędną do zrozumienia mechanizmów, które rządzą współczesnymi miastami nadmorskimi (Mika, 2007). Eksploracja lądu generowana przez współczesny kapitalizm, spowodowała rozwój atrakcyjnych stref turystycznych i handlowych wybrzeża. Proces ten wymusił kosztowną ochronę, jednak również wpłynął poprzez stosowanie często innowacyjnych technologii na kształtowanie nowoczesnych założeń urbanistycznych, nieraz w ekstremalnie trudnych warunkach. Widoczny stał się rozwój wysokościowców w atrakcyjnych ekspozycjach widokowych, będący afirmacją nowoczesności miasta XXI w. (Kosiński, 2016).

W niniejszym opracowaniu autor przekrojowo przygląda się zjawisku kształtowania wybrzeży morskich, ich relacjom z rozwojem miast oraz znaczeniu przemysłanej urbanizacji w kontekście ochrony cennych ekosystemów brzegowych poprzez analizę przykładów z różnych miejsc świata, często zmieniających wizję na postindustrialną, przekształcającą tradycyjny krajobraz kulturowy. Analizuje lokalne uwarunkowania przyrodnicze i historyczne wpływające na kształt obecnych metropolii oraz działania, które są podejmowane w kierunku ich równoważenia.

2. CEL PRACY

Celem niniejszej pracy jest zbadanie procesu kształtowania wybrzeży morskich oraz jego wpływu na rozwój architektury i urbanistyki w miastach nadmorskich. Praca ma na celu zrozumienie relacji między zjawiskami rzeźbotwórczymi, działalnością ludzką a ewolucją przestrzeni miejskiej, zwłaszcza w kontekście ochrony cennych ekosystemów brzegowych. Analiza przypadków z różnych części świata umożliwi identyfikację lokalnych uwarunkowań przyrodniczych i historycznych, które kształtują współczesne metropolie i miasta nadmorskie, oraz wskazanie wyzwań związanych z urbanizacją w tych obszarach.

Praca dotyczy również znaczenia zrównoważonego rozwoju i przemyślanej urbanizacji, uwzględniając jednocześnie rosnącą rolę turystyki oraz infrastruktury w kształtowaniu przestrzeni wybrzeży. Celem analizy dynamicznych zmian w miastach nadmorskich jest zidentyfikowanie skutków działań podejmowanych w kierunku ochrony środowiska oraz poprawy jakości życia mieszkańców, a także dostarczenie rekomendacji dla przyszłych działań w kontekście urbanistyki nadmorskiej.

3. PRZEDMIOT BADAŃ

Przedmiotem badań jest analiza urbanistyczna oraz rozwój przestrzenny miast nadmorskich w Europie ze szczególnym uwzględnieniem ich transformacji na przestrzeni XIX i XX wieku. Wybór miast omawianych w niniejszym opracowaniu wynika z ich historycznego znaczenia oraz unikalnych cech, które pozwalają na analizę różnorodnych aspektów transformacji urbanistycznej. Miasta, które zostały omówione, to Szanghaj, Amsterdam, Dubaj, a także Kos, grecka wyspa w archipelagu Sporad Południowych z marginalnym ujęciem innych przykładów.

Pierwsze dwa ośrodki nadmorskie są powiązane ze sobą historycznie. Amsterdam w XVII wieku stał się jednym z głównych centrów handlowych w Europie, głównie dzięki Holenderskiej Kampanii Wschodnioindyjskiej (Bilska, 2014). Miasto prosperowało dzięki handlowi z Azją, w szczególności z Chinami, co przyczyniło się do wzrostu jego rangi. W tym okresie Amsterdam stał się nie tylko centrum handlu, ale także miejscem, gdzie gromadzono cenne informacje o rynkach azjatyckich (Lademacher, 1983). Szanghaj z kolei w XIX wieku pod wpływem kolonializmu stał się strategicznym portem, gdzie zawiązały się liczne relacje handlowe z Europą. Otwarcie portów chińskich dla zagranicznego handlu (w tym z Holandią) po I wojnie opiumowej sprawiło, że Szanghaj przejął rolę jednego z kluczowych ośrodków eksportowych w regionie. Innym ważnym aspektem była wymiana kulturowa. Zarówno Amsterdam, jak i Szanghaj są miastami, które przez wieki stawały się ośrodkami różnych kultur. Amsterdam był znany jako centrum tolerancji i różnorodności, przyciągając imigrantów z różnych zakątków Europy. W Szanghaju, dzięki obecności obcych osadników zaadaptowano różnorodne style architektoniczne i kulturowe wpływy (Zhang, 2013). Architektura obu miast odzwierciedla

ich historyczne konteksty i znaczenie. Miasta te mają bogate dziedzictwo kulturowe oraz architektoniczne, co umożliwia badanie wpływu historii na współczesny rozwój urbanistyczny. W XIX wieku miasta nadmorskie stały się głównymi ośrodkami turystycznymi, co było związane z rosnącą popularnością wypoczynku nad morzem. Analiza ich ewolucji pozwala zrozumieć mechanizmy, które przyczyniły się do przekształceń przestrzennych. Każde z miast reprezentuje różne podejścia do rozwoju urbanistycznego, od luksusowych kurortów po ośrodki popularne wśród turystów. Umożliwia to porównawczą analizę skutków tych zmian w kontekście zrównoważonego rozwoju i urbanistyki (Gzell, 2015).

W średniowieczu rozwój szlaków handlowych w czasie krucjat spowodował, że wyspa Kos stała się ważnym punktem przelotowym dla kupców, zważywszy, że na wyspie znajdował się zamek Joannitów, którego ruiny można podziwiać do dziś (Braudel, 2004). Natomiast Dubaj współcześnie stał się globalnym centrum handlowym i turystycznym, co wpłynęło na rynki handlowe (Davidson, 2009). W przypadku Amsterdamu i Szanghaju historia sięga wspomnianej Holenderskiej Kampanii Indyjskiej, która przyczyniła się do wymiany pomiędzy tymi miastami szerokiego wachlarza towarów, od tekstyliów, po maszyny i surowce, a także produkty do użytku medycznego (Glamman, 1981). Handel pomiędzy Holandią i Chinami jest rozwijany do dzisiaj (Brancaccio, 2024). Chociaż bezpośrednie połączenia w przeszłości były ograniczone, współczesne interakcje ukazują, jak przedstawione przykłady lokalizacji miast nadmorskich mogą czerpać korzyści z rozwoju turystyki, kultury, a także lokalizacji w linii brzegowej przy morskich szlakach handlowych. Amsterdam jako centrum handlowe w XVII wieku stanowił ważny węzeł wymiany towarów z Azją, co wpłynęło na jego rozwój (Lademacher, 1983). Dubaj, rozwijając się jako globalne centrum finansowe, korzysta obecnie z handlu międzynarodowego, w tym z Europy, wzmacniając wzajemne relacje poprzez inwestycje i turystykę (Davidson, 2009). Szanghaj, będący kluczowym portem w Chinach, łączy europejskie rynki z azjatyckimi. Jego wpływy w handlu morskimi szlakami sprawiają, że współpraca z Amsterdamem jest naturalna (Zhang, 2013). Kos jako popularny cel turystyczny przyciąga obecnie turystów z różnych zakątków świata, chętnie odwiedzających kraje europejskie i azjatyckie ze względu na otwarty ruch morski i lotniczy. Współczesne powiązania między tymi miastami opierają się na turystyce, handlu oraz inwestycjach, tworząc dynamiczną sieć globalnych interakcji.

Analiza przestrzenna przekształceń urbanistycznych w miastach nadmorskich jest kluczowa do zrozumienia ich dynamiki rozwoju oraz wyzwań związanych z planowaniem przestrzennym. Zmiany te odzwierciedlają szersze procesy społeczne i ekonomiczne, które kształtują współczesne miasta, a także ich zdolność do adaptacji w obliczu globalnych trendów turystycznych i urbanistycznych.

Analiza przestrzenna to proces badawczy, który polega na zrozumieniu i interpretacji zjawisk oraz relacji w przestrzeni geograficznej. Obejmuje wykorzystanie różnych narzędzi i metod, które mogą być wykorzystane do badań w niniejszym temacie w przyszłości jako rozwinięcie i rozszerzenie zagadnień m.in. analizy GIS, modeli przestrzennych, badań

krajobrazowych, środowiskowych i przyrodniczych. Celem analizy przestrzennej jest identyfikacja wzorców, trendów i zależności, również historycznych źródeł, które mogą wpływać na różne aspekty, takie jak rozwój urbanistyczny, planowanie przestrzenne czy zmiany środowiskowe. W kontekście miast nadmorskich analiza przestrzenna może pomóc zrozumieć, jak różne czynniki, takie jak historia, handel, turystyka i infrastruktura, kształtują układ przestrzenny i funkcjonowanie tych obszarów.

4. METODA BADAŃ

W badaniach autor skupił się na ogólnym rozwoju przestrzennym miast nadmorskich w Europie, koncentrując się na ich transformacji w XIX i XX wieku. Wybór miast – Szanghaju, Amsterdamu, Dubaju i Kos – nie jest przypadkowy i oparty został na ich historycznym znaczeniu i unikalnych cechach. Badania prowadzono na podstawie metodologii porównawczej, rozpatrując zarówno podstawowe dane historyczne zaczerpnięte z wybranej literatury i źródeł, jak i współczesnych trendów urbanistycznych. Wykorzystano różnorodne źródła, publikacje naukowe, dane statystyczne oraz materiały wizualne, takie jak plany urbanistyczne i dostępne fotografie. Studia objęły również aspekty kulturowe oraz turystyczne, a także handlowe jako element łączący, koncentrując się na mechanizmach, które kształtowały rozwój tych miast. Zbadano ich relacje historyczne oraz współczesne interakcje, takie jak wpływ handlu międzynarodowego i ruchu turystycznego. Celem jest zrozumienie, jak różne podejścia do urbanistyki wpłynęły na przestrzenne przekształcenia oraz zrównoważony rozwój. Badania te mogą przyczynić się do lepszego zrozumienia dynamiki rozwoju miast nadmorskich i ich zdolności adaptacyjnych w kontekście globalnych trendów.

5. KSZTAŁTOWANIE WYBRZEŻY MORSKICH

Aby prawidłowo zdefiniować istotę miasta nadmorskiego, należy bliżej przyjrzeć się formom ukształtowania lądu na obszarze wybrzeża morskiego. Generalnie wybrzeżem nazywamy strefę znajdującą się pomiędzy lądem a akwenem, która obejmuje zarówno powierzchnię nad wodą, jak i tę podwodną. Pas nadmorski jest znacznie szerszy niż sam brzeg oraz strefa przybrzeżna, przy czym jego granice nie mają ściśle określonej definicji. Morskie wybrzeża charakteryzują się wyraźnym wpływem rzeźbotwórczego działania fal, pływów oraz prądów morskich (Szymura, 2016).

Analiza wybrzeża ma kluczowe znaczenie dla problematyki budowy oraz planowania przestrzennego miast nadmorskich, będących jednymi z najbardziej skomplikowanych w kontekście organizacji przestrzennej terenów zamieszkałych oraz ich relacji z otaczającą przyrodą. W okresie wielkich migracji ludzie poszukiwali dogodnych lokalizacji, które sprzyjałyby

wymianie handlowej, dostarczały żywności oraz umożliwiały rozwój – doskonałym przykładem są tutaj znany Amsterdam czy Szanghaj. Takie miejsca to właśnie miasta położone nad morzem, w dogodnej lokalizacji umożliwiającej relację śródlądową i morską z innymi ośrodkami (Walker, 2015).

Wybrzeża przyciągają uwagę nie tylko ze względu na walory handlowe i przemysłowe, ale także turystyczne. Piękne plaże, klify oraz wydmy są podstawą dynamicznego rozwoju turystyki i rekreacji, przyciągając globtroterów do popularnych destynacji takich jak Dubaj, Grecja, Turcja, Wyspy Kanaryjskie, a także Szanghaj czy Amsterdam. W rezultacie rozwój funkcji turystycznej w nadmorskich ośrodkach wpływa nie tylko na lokalną gospodarkę, ale również prowadzi do przestrzennego rozwoju miast, co jest charakterystyczne dla wymienionych lokalizacji.

Wyraźny jest tutaj wieloetapowy rozwój miast nadmorskich, który sprawia, że zagospodarowanie terenów oddalonych od samego wybrzeża staje się bardziej intensywne i przemysłowe, także lokalne ośrodki wykorzystują możliwości, jakie daje naturalny krajobraz, klimat i przyroda (Szwichtenberg, 2006). W ostatnich latach nastąpił wzrost inwestycji w obiekty noclegowe i korporacyjne wzdłuż linii brzegowej. Urbanizacja w tych rejonach wpływa znacząco na cenne przyrodniczo tereny w strefie nadmorskiej. Nie zawsze rozwiązania te są pozytywne w skutkach, widoczne jest to poprzez nieprzemysłowe zabudowywanie terenów zalewowych, osuwiskowych, a także bagatelizowanie odpowiednich konstrukcji budynków w odniesieniu do uwarunkowań geologicznych na terenach bliżej lub dalej oddalonych od wybrzeża.

6. URBANISTYKA W KONTEKŚCIE MIAST NADMORSKICH

Urbanistyka jest dziedziną badawczą charakteryzującą się wieloaspektowością, obejmującą zagadnienia związane z przestrzennym zagospodarowaniem terenów miejskich. Zjawiska urbanizacyjne mają istotny wpływ na różnorodne aspekty funkcjonowania miast, w tym ich strukturę przyrodniczą, gospodarczą, społeczną, kulturową oraz przestrzenną. Szczególnie istotnym czynnikiem determinującym kształtowanie areału miejskiego jest stopień zagospodarowania terenu, a także obecność obszarów zabudowy oraz terenów rekreacyjnych, które w kontekście miejsc nadmorskich zyskują na znaczeniu (Mazur, 2020).

Transport i mobilność stanowią kolejne kluczowe elementy, które kształtują urbanistyczne przekształcenia miast nadmorskich. Transport wodny w połączeniu z lądowym tworzy wyjątkowe możliwości komunikacyjne, co w połączeniu z intensywnym rozwojem stref turystycznych przyczynia się do dynamicznych zmian w przestrzeni miejskiej. W ostatnich latach proces ten zaobserwować można w wielu miastach, zarówno w dużych metropoliach, jak i w mniejszych miejscowościach nadmorskich, które intensywnie przekształcane są pod wpływem ruchu turystycznego oraz aktywności handlowej (Kordek, 2011).

Miasta nadmorskie zwykle lokalizowane były w miejscach wcześniej zajmowanych przez osady rybackie lub portowe, a obecnie często przyciągają inwestycje związane z turystyką.

Wzrost atrakcyjności tych miast wiąże się m.in. z budową molo, plaż oraz promenad nadmorskich, a także hoteli i pensjonatów. Na świecie można zauważyć przykłady nowoczesnych obiektów wysokościowych, które harmonijnie wpisują się w krajobraz morski. Można tutaj wymienić m.in. Shanghai World Financial Center, mierzący 492 m, z 2008 roku, który wyróżnia się charakterystycznym czworokątnym prześwitem na spłaszczonym wierzchołku, oraz Shanghai Tower – Szanghajską Wieżę, liczącą 632 m, z 2015 roku. Ten wielofunkcyjny wysokościowiec jest aktualnie drugim co do wielkości budynkiem świata (Kosiński, 2016).

W kontekście zagospodarowania przestrzeni nadmorskiej istotnym zjawiskiem jest pojawienie się parków, waterfrontów oraz punktów widokowych, które zwiększają wartość rekreacyjną tych obszarów (Walczak, 2015). W miastach większych rozmiarów, takich jak Dubaj, rozwija się oferta sportowa i kulturalna, czego przykładem są tor wyścigowy, sale koncertowe czy amfiteatry zlokalizowane w pobliżu brzegów morza.

W XIX wieku miasta nadmorskie w Europie przekształciły się w popularne ośrodki turystyczne, co miało miejsce między innymi w Wielkiej Brytanii (Blackpool, Brighton), Niemczech



Il. 1. Świątynia Afai, Egina. Fot. aut.

(Heiligendamm) oraz we Włoszech (Rimini) i Francji (Cannes, Trouville). Cechą charakterystyczną dla tego okresu był jednolity układ przestrzenny oraz spójny styl architektoniczny.

Najintensywniejszy rozwój oraz przekształcenia przestrzenne miały miejsce w latach 1950–1980, gdy rozwój motoryzacji oraz zmiany w planowaniu czasu wolnego spowodowały wzrost atrakcyjności basenu Morza Śródziemnego, szczególnie w rejonie wybrzeża Hiszpanii, Włoch, Francji i Grecji. Regiony te, charakteryzujące się bogatym dziedzictwem historycznym oraz korzystnymi warunkami klimatycznymi, przekształciły się w najszybciej rozwijające się destynacje turystyczne (Hall, Page, 2014).

Konkludując, walory plażowe, nasłonecznienie w sezonie letnim oraz specyficzny mikroklimat przyciągają miliony turystów do miejsc i kurortów nadmorskich. Atrakcyjność turystyczna tych obszarów wynika z konwergencji licznych czynników, które kształtują przestrzeń wybrzeża w kontekście urbanistyki. W tym względzie analiza przemian urbanistycznych w miastach nadmorskich staje się kluczowym elementem zrozumienia ich dynamicznego rozwoju oraz wyzwań związanych z planowaniem przestrzennym (Kosiński, 2008).

7. WPŁYW SKŁADNIKÓW PRZESTRZENNYCH NA ROZWÓJ REGIONÓW NADMORSKICH

W kontekście rozwoju regionów nadmorskich składniki przestrzeni ekonomicznej stanowią różne elementy, takie jak infrastruktura portowa, zasoby naturalne, usługi logistyczne czy polityki regionalne, które współdziałają, tworząc warunki do rozwoju gospodarczego. Są one integralne, ponieważ wiążą się ze sobą i wzajemnie się wspierają, oraz uwarunkowane, ponieważ ich rozwój zależy od czynników wewnętrznych (np. zasobów, infrastruktury) i zewnętrznych (np. globalnych rynków, polityki). Razem kształtują konkurencyjność regionu nadmorskiego i jego zdolność do przyciągania inwestycji. Współpraca pomiędzy portami a miastami odgrywa istotną rolę w rozwoju obu tych jednostek, co znajduje potwierdzenie w licznych przykładach historycznych, takich jak Pireus – portowe miasto w Grecji, zlokalizowane w południowo-zachodniej części aglomeracji ateńskiej. W starożytności był to najważniejszy port Aten, usytuowany w doskonale ufortyfikowanej naturalnej zatoce, co czyniło go strategicznym punktem transportowym (Kasperaszek, 2022).

Pireus dzielił się na trzy mniejsze porty: Kantharos, Zea oraz Munichia, które przyczyniły się do umocnienia znaczenia tego miejsca. W obliczu zagrożenia ze strony Persów, Temistokles podjął zdecydowane kroki, by wzmocnić port poprzez intensywne prace fortyfikacyjne, które zakończono w 460 roku p.n.e. W tym okresie Pireus został połączony z Atenami za pomocą długich murów, budowanych w latach 461–457 p.n.e. (McTernan, 1998). Współczesne połączenie pomiędzy Pireusem a Atenami realizowane jest poprzez linię metra, co stanowi dowód na kontynuację bliskich relacji między portem a miastem.

Porty morskie przez swoją naturę rozwijają się równolegle z miastami oraz ich regionami. Zazwyczaj to miasto stanowiło czynnik kształtujący rozwój portu, a przykładem tego jest kompleks Aten i Pireusu. Miasto portowe pełni funkcje związane z gospodarką morską oraz z lokalizacją wewnętrzną w stosunku do zaplecza lądowego. W regionach, w których dominują funkcje morskie, port ma istotny wpływ na układ gospodarczy oraz przestrzenny miasta. Warto zauważyć, że relacje między miastem a portem ulegają transformacjom w miarę upływu czasu, co jest związane z postępowaniem technologicznym oraz wzrostem międzynarodowego zapotrzebowania na usługi portowe (Klimek, 2016).

Ewolucja miast nadmorskich weszła w nowy etap w XXI wieku, kiedy to świat wkroczył w okres cywilizacji postindustrialnej. Obserwuje się ekspansję miast na obszary wcześniej opuszczone, w których pojawiają się nowe formy użytkowania dostosowane do współczesnych potrzeb. Kluczowym zagadnieniem staje się w tym kontekście zagospodarowanie terenów przylegających do linii wodnej oraz tworzenie tzw. waterfrontów. Te przestrzenie wymagają współpracy urbanistów, architektów, władz lokalnych, inwestorów oraz mieszkańców, aby osiągnąć wysoki standard urbanizacji, mający na celu rewaloryzację zdegradowanych i zdekapitalizowanych obszarów (Jankowska, Nowak, 2018).

Waterfronty jako obszary o wysokiej atrakcyjności przypominają linie brzegowe takich miast jak Dubaj, Szanghaj czy Tajpej, gdzie dostrzegalne są zarówno funkcjonalne, jak i kulturowe walory w skali lokalnej i regionalnej. Skuteczne zagospodarowanie tych przestrzeni jest synonimem wysokiej jakości architektonicznej i krajobrazowej. W kontekście przekształceń można wyróżnić dwa zasadnicze kierunki: wykorzystanie terenów na cele portowe oraz funkcje pozaportowe.

Podsumowując, składniki przestrzeni ekonomicznej regionów nadmorskich mają fundamentalne znaczenie dla rozwoju zrównoważonego i funkcjonalnego. Zmiany w relacjach miasto–port oraz ewolucja waterfrontów stanowią kluczowe aspekty na drodze do optymalizacji przestrzeni miejskiej i gospodarczej.

8. DIALOG HISTORII I NOWOCZESNOŚCI W METROPOLIACH NADMORSKICH

Szanghaj, położony w delcie rzeki Jangcy do Morza Wschodniocchińskiego w części Oceanu Spokojnego, stanowi doskonały przykład metropolii, która łączy historyczne dziedzictwo z nowoczesnym rozwojem. Jako największy ośrodek gospodarczy, finansowy i komunikacyjny w Chinach, a także trzeci co do wielkości port morski na świecie po Rotterdamie i Singapurze, Szanghaj odgrywa kluczową rolę w globalnej gospodarce. Nazwa miasta, złożona z ideogramów oznaczających „na” i „morze”, jest często interpretowana jako „najdalszy zasięg morza” (Li, Zhang, 2020). Szanghaj nazywany był różnie, m.in. „Paryżem Wschodu” oraz „Azjatycką prostytutką”, co odnosi się do okresu jego upadku w latach 30. XX wieku (Shao, 2018).

Miasto rozwijało się pierwotnie z lokalnej osady w prefekturze Suzhou, a jego znaczenie jako portu morskiego zaczęło wzrastać już w okresie dynastii Song (960–1279) (Fei, 2021). W XIX wieku pod wpływem europejskich sił kolonialnych Szanghaj przekształcił się w strategiczny port handlowy, osiągając status największego centrum finansowego na świecie. W latach 50. i 60. XX wieku miasto stało się ważnym ośrodkiem przemysłowym, jednak w związku z polityką władz centralnych w Pekinie jego rozwój był ograniczany aż do lat 80., kiedy to rozpoczęto liberalizację gospodarczą i przyciąganie zagranicznych inwestycji (Fei, 2021). Współczesny Szanghaj jest symbolem dynamicznych zmian w urbanistyce, gdzie tradycyjne walory historyczne ulegają zapomnieniu na rzecz monumentalnych budowli i nowoczesnych infrastrukturalnych rozwiązań. Nowoczesne drapacze chmur, takie jak Szanghaj World Financial Center (SWFC) o wysokości 492 m, zbudowane w 2007 roku, definiują krajobraz miasta. SWFC zaprojektowane przez amerykańskie biuro Kohn Pedersen Fox ma charakterystyczny kształt przypominający „otwieracz do butelek”, czego efektem były protesty lokalnej społeczności. Wraz z rozwojem urbanistyki pojawia się pytanie o ludzką skalę (Sumlet, 2018) i jej wpływ na to, jak mieszkańcy doświadczają przestrzeni miejskiej (Kosiński, 2019).

Miasta nadmorskie, jak Amsterdam, często stają się potęgami gospodarczymi dzięki reformom, międzynarodowej współpracy i dostępowi do morza. Tak jak Szanghaj, Amsterdam został ukształtowany na fundamentach wioski rybackiej, której mieszkańcy z powodu licznych powodzi przeszli do rybołówstwa i żeglugi (Bilska, 2014). Starania mieszkańców doprowadziły do przekształcenia zatoki w ważny port handlowy, co wzmocniło jego pozycję jako kluczowego ośrodka handlowego Holandii, szczególnie po przyznaniu „Wielkiego Przywileju” przez hrabiego Wilhelma IV w 1342 roku (Wikipedia, b.r.). Amsterdam, będąc miastem wielu



Il. 2. Szanghaj. Fot. A. Klimas

kultur, zyskał miano najbardziej liberalnego miasta na świecie, równocześnie przykuwając uwagę konserwatywnymi tradycjami swoich mieszkańców.

Wiek XVII okazał się dla Amsterdamu złotym wiekiem, w którym miasto stało się jednym z głównych centrów handlowych w zachodniej Europie, głównie dzięki Holenderskiej Kampanii Wschodnioindyjskiej (Bilska, 2014). Powstanie licznych kanałów, takich jak Singel, Kloveniersburgwal i Geldersekaade w latach 1613–1662, miało ogromny wpływ na urbanistykę i rozwój miasta, którego areał znacznie się zwiększył. Amsterdam, mimo swojego niewielkiego rozmiaru w porównaniu do innych metropolii, posiada jeden z trzech największych portów na świecie, co czyni go kluczowym graczem na międzynarodowej arenie.

Amsterdam stał się domem dla wielu wybitnych artystów jak Rembrandt czy Van Gogh, co czyni go ważnym ośrodkiem kultury. Dzielnice muzealne przyciągają turystów, a znaczące instytucje takie jak Rijksmuseum, Muzeum Van Gogha, Dom Rembrandta czy Muzeum Tropiku świadczą o bogatej ofercie kulturalnej miasta (Bilska, 2014).

Na nabrzeżu w dzielnicy zaprojektowanej przez architektów OMA (firmy kierowanej przez Rema Koolhaasa) znajduje się Muzeum Nauki Nemo, które pełni funkcję centrum doświadczeń naukowych. Historia tego centrum sięga roku 1923, kiedy to powstała koncepcja Muzeum Pracy (niderl. Museum van den Arbeid). W 1953 roku dokonano zmiany nazwy na Holenderski Instytut Doświadczeń i Technologii, a w 1997 roku Renzo Piano zrealizował projekt New Metropolis, które obecnie stanowi największe centrum naukowe w Holandii, odwiedzone corocznie przez około 500 000 gości. Centrum Nemo jest szczególnie atrakcyjne dla dzieci dzięki bogatemu zapleczu umożliwiającemu różnorodne doświadczenia z zakresu



Il. 3. Centrum Nemo, Amsterdam. Fot. aut.

nauki i eksperymentów, co czyni je idealnym miejscem dla młodych odbiorców (van der Meer, 2021).

Lokalizacja Nemo graniczy z głównym dworcem kolejowym Amsterdam Centraal Station, co sprawia, że centrum jest również istotnym węzłem komunikacyjnym. Centrum zostało usytuowane w pobliżu Oosterdok, zespołu mieszkaniowego na nabrzeżu, który stanowi część IJ Masterplan. Obszar ten pierwotnie, został przygotowany w 1832 roku pod budowę Oosterdoksdam, a w 2005 roku przekształcono go w Oosterdokseiland. W obrębie krótkiego półwyspu między zabudowaniami mieszkalnymi znajdują się także konserwatorium oraz Biblioteka Publiczna Amsterdam (OBA) (Bilska, 2014). W okolicy mieszczą się również liczne zamieszkałe barki, które przyczyniają się do unikalnego charakteru tej przestrzeni. Częstym widokiem są samochody zaparkowane na dachach prywatnych łodzi, co stanowi przejaw adaptacji lokalnej kultury do specyfiki miejskiego krajobrazu.

Całość założenia urbanistycznego opiera się na miejskim planie stworzonym na terenach byłej Amsterdamche Drydock Company (ADM), a zostało ono zaprojektowane przez OMA Rema Koolhaasa. Plan urbanistyczny został skonstruowany w taki sposób, aby bloki mieszkalne ustawiały się prostopadłe do kierunku IJ Masterplan, z widokiem na rzekę IJ oraz Dworzec Główny, który jest jedną z głównych atrakcji turystycznych miasta, pełniąc centralną rolę w organizacji przestrzennej tego obszaru. Realizację projektu dzielnicy przeprowadzono w latach 1981–1988, w czasie dynamicznych przemian politycznych i społecznych w Polsce. W tym okresie Europa przechodziła intensywny rozwój, podczas gdy Polska zmagiała się z dążeniem do wolności oraz przyswajając nowe możliwości urbanistyczne (Koolhaas, Mau, 1995).



Il. 4. Pas kanałów Grachtengordel, Amsterdam. Fot. aut.

Zlecniodawcą II Masterplan było Miasto Amsterdam. Warto również zaznaczyć, że w ramach tego projektu powstało osiedle Overhoeks, które zostało zagospodarowane na terenach wcześniej zajmowanych przez koncern Shell, po północnej stronie rzeki IJ (OMA, 2024).

Overhoeks to zespół urbanistyczny łączący różnorodne sfery życia, wypoczynku oraz pracy. W obrębie tego obszaru znajduje się również muzeum filmu znane jako Eye Center oraz wieża Shell Tower, które stanowią istotne elementy urbanistycznej struktury tego terenu.

Nazwa Amsterdam pochodzi od słowa *Amstel*, co oznacza rzekę, nad którą znajduje się miasto, oraz *Dam*, czyli tamę, zaporę. Pierwotnie nazwa miasta brzmiała *Amsteldam*, jednak aby ułatwić odbiór nazwy, hrabia Wilhelm I z Hainaut użył formy *Aemsterdam*. Miasto miewało również swoje gorsze okresy, m.in. głęboki kryzys podczas I i II wojny światowej z powodu okupacji niemieckiej, której skutkiem był brak żywności. Należy wspomnieć, że z Amsterdamu wywieziono ponad 100 000 Żydów, czego pamiątką stał się słynny dom Anny Frank. Jednak dalszy rozkwit miasta nastąpił w latach 60. i 70. XX wieku. Rewolucja kulturalna przyniosła Amsterdamowi miano miasta magicznego. Stał się centrum hippisowskim, wzrosła również migracja emigrantów z Afryki i Azji (Shorto, 2014).

Podsumowując, zarówno Szanghaj, jak i Amsterdam reprezentują różne aspekty współczesnego urbanizmu oraz ekonomii, będąc jednocześnie miejscami, gdzie historia i nowoczesność są w nieustannym dialogu.

Dubaj, jedno z najmłodszych nadmorskich miast na świecie, pełni rolę stolicy emiratu Dubaj w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Miasto to charakteryzuje się nowoczesną architekturą oraz urbanistyką o futurystycznym charakterze, co plasuje je w czołówce globalnych metropolii. Jego dynamiczny rozwój gospodarczy oparty jest w głównej mierze na zyskach



Il. 5. Dubaj. Fot. A. Klimas

z przemysłu naftowego, które wykorzystano do transformacji pustynnego krajobrazu w prestiżowy ośrodek turystyczny i biznesowy, dostępny dla szerokiego grona inwestorów oraz turystów (Davidson, 2009).

Demografia Dubaju jest zróżnicowana, z dominującą grupą obcokrajowców, głównie z Azji Południowej i Południowo-Wschodniej, wśród których znajdują się również mieszkańcy Persji. Miasto przyciąga gości z Europy i Ameryki, którzy angażują się w działalność gospodarczą w partnerstwie z rodzimymi przedsiębiorcami. W związku z tym można zauważyć, że Dubaj przyjmuje rolę globalnego centrum handlowego, porównywalnego do Amsterdamu w XVII wieku (Davidson, 2009).

W kolejnych latach również wzrosła liczba stref wolnego handlu oraz infrastruktury mieszkalnej przeznaczonej dla elit, z projektami realizowanymi na sztucznych wyspach, takich jak Palm Islands czy Dubai Marina. Dubaj jest również siedzibą nowoczesnych centrów finansowych, w tym Dubai International Financial Centre (DIFC), które stanowią kluczowy ośrodek działalności finansowej na Bliskim Wschodzie. Wzmoczony rozwój miasta nastąpił pod koniec XX wieku, kiedy to zainwestowano w infrastrukturę, która obejmowała m.in. największą przystań na świecie w Jebel Ali oraz Dubai Knowledge Village, stanowiącą centrum edukacyjne dla przyszłych pracowników stref wolnego handlu (Smith, 2019).

Przemiany gospodarcze w Zjednoczonych Emiratach Arabskich doprowadziły do odejścia od tradycyjnych źródeł dochodu, jakimi były handel i przemysł naftowy, w kierunku rozwijania sektora usług i turystyki, przy jednoczesnym otwarciu rynku na obcy kapitał, co nie narusza lokalnych wartości kulturowych. Kluczowym celem transformacji było uniezależnienie się od dochodów naftowych, co z kolei przyczyniło się do znacznego wzrostu wartości nieruchomości oraz gwałtownego boomu budowlanego w latach 2004–2006 (Davidson, 2009).

Efektom inwestycji w urbanistykę Dubaju była współpraca z uznanymi architektami, co doprowadziło do powstania innowacyjnych projektów, takich jak Burj Khalifa – najwyższy budynek na świecie o wysokości 830 m, oraz kompleksu handlowego Dubai Mall. Obecnie miasto jest w trakcie realizacji projektów Business Bay, które ma stać się najważniejszym centrum finansowym Emiratu, oraz Dubai Waterfront, kompleksu, który ma być siedem razy większy od Manhattanu (Smith, 2019).

Równoległe Dubaj angażuje się w badania nad biotechnologią i innowacyjnymi rozwiązaniami medycznymi. W regionie tym pracuje wielu Polaków, zwłaszcza w branżach architektonicznych i technologicznych, korzystających z unikalnych warunków pracy i życia.

W kontekście globalizacji oraz rozwoju technologicznego Dubaj reprezentuje model miasta ultranowoczesnego, gdzie sztuczne wyspy, luksusowe hotele, pola golfowe i nowatorska architektura tworzą przestrzeń, która aspiruje do bycia futurystycznym rajem. Miasto to jest świadkiem realizacji ambitnych projektów, w tym koncepcji podwodnych habitatów oraz samowystarczalnych osiedli. Obecnie na realizację czekają miasta pływające oraz podwodne enklawy mieszkalne, m.in. podwodny hotel zaprojektowany przez polskie studio Motyw. Futurystyczne rozwiązania mieszkalne będą pozwalały na produkowanie własnej żywności,



Il. 6. Knossos, Kreta. Fot. S. Kronowska

a jednocześnie wygodę i komfort (Bryła.pl, 2012). Arabska metropolia jest jednym z niewielu miast, które zadziwiają. Kreuje architekturę i atmosferę miast europejskich, wytwarzając sztuczne warunki pogodowe charakterystyczne dla Europy (zob. więcej: Ferrer-Bonsomos, Moynihan, 2021). Inwestorzy wdrażają kolejne odważne projekty, które na długo zapiszą się na kartach historii architektury i urbanistyki.

Miasta nadmorskie swoje korzenie mają w małych osadach rybackich, które formowane i rozbudowywane przez wieki ukształtowały trudny model układu urbanistycznego pomiędzy lądem a morzem. Można tutaj przywołać interesującą osadę, a później większą miejscowość turystyczno-rekreacyjną Kos – grecką wyspę znaną ze swojej bogatej historii i dziedzictwa kulturowego, stanowiącą przykład ewolucji od małych osad do znaczących ośrodków turystycznych. Jest to niewielka grecka wyspa w archipelagu Sporad Południowych na Morzu Egejskim, granicząca z Riwierą Turecką. Kos słynie z długich i pięknych piaszczystych plaż w okolicach Tigaki, a także skromnych trudno dostępnych wiosek rybackich. Główne źródło dochodu wyspy to turystyka oraz uprawy. Głównym ośrodkiem miejskim jest Kos, które stanowi centrum kulturalne i turystyczne wyspy z malowniczym portem, nad którym góruje twierdza wzniesiona w XIV wieku przez rycerzy krzyżowych joannitów w 1315 roku. Materiały do budowy twierdzy były pozyskiwane prawdopodobnie z pobliskich świątyń. Miasto słynie z pięknych białych budowli.

Kos, związane z Hipokratesem, stanowi przykład miejsca, które przeszło głęboką transformację zarówno społeczno-gospodarczą, jak i kulturową, co pozostaje aktualne w kontekście rozwoju współczesnych metropolii. W sercu miasta rośnie platan nazywany „Drzewem Hipokratesa”. Znajdują się tutaj również ruiny świątyń, m.in. Afrodyty, Herkulesa oraz Dionizosa. Miasto

zostało zbudowane w 366 r. p.n.e. i kolejno wcielone do Imperium Rzymskiego, a następnie Cesarstwa Bizantyjskiego. W 1302 wyspę zajęli Wenecjanie i sprzedali joannitom. Kos w 1523 podbili Turkowie. Dopiero w 1947 roku wyspa Kos została oficjalnie przekazana Grecji spod protektoratu Wielkiej Brytanii, która odbiła miasto z okupacji niemieckiej (Kowalski, 2010).

9. PODSUMOWANIE

Badanie przestrzeni miast nadmorskich ujawnia złożoność i różnorodność funkcji oraz wyzwań, stawianych przed ich układami urbanistycznymi. To niezwykle ośrodki, które nie tylko pełnią rolę atrakcyjnych miejsc turystycznych, ale również stają się centrami biznesowymi i kulturalnymi, jednocześnie zachowując jednak unikalną i specyficzną naturę wynikającą z lokalizacji. W kontekście ich rozwoju kluczowe stają się różnorodne aspekty, takie jak handel, wypoczynek czy innowacyjne rozwiązania architektoniczne (Chmiel, 2013). Elementy te przyciągają zarówno mieszkańców, jak i turystów, tworząc swoisty ekosystem, w którym gospodarka, kultura i środowisko naturalne współistnieją.

Umiejscowienie miast nadmorskich ma bez wątpienia istotny wpływ na ich charakter. Wybrzeża oraz otaczające je tereny często przyciągają inwestycje i nowych mieszkańców pragnących korzystać z uroków nadmorskiego życia. Ich peryferyjne położenie w stosunku do dużych centrów miejskich może być zarówno atutem, zapewniającym malownicze widoki i dostęp do przyrody, jak i ograniczeniem, zwłaszcza w kontekście problemów z dostępem komunikacyjnym w okresach wzmożonego natężenia turystycznego. Utrudniony transport, zwiększone zasoby śmieci oraz nadmierne zatłoczenie mogą znacząco wpływać na jakość życia mieszkańców, a tym samym na postrzeganie miejsc do wypoczynku i rekreacji (Kowalski, 2020).

Sezonowość wielu miast nadmorskich, w których turystyka osiąga swoje apogeum latem, stawia przed nimi szereg wyzwań. Jako że wiele miejscowości przekształciło się w centra usługowe, pojawia się konieczność zrównoważonego zarządzania infrastrukturą oraz dbałości o środowisko. Rozwój turystyki oraz działalności przemysłowej prowadzi do tworzenia pasm zabudowy równoległych do linii brzegowej, co jest charakterystyczne dla globalnych trendów urbanistycznych. Są to układy osadnicze charakterystyczne dla wielu miast na świecie. Pewnym odróżnieniem od linearnych stref zabudowy charakterystycznej dla wybranych lokacji wybrzeża są również duże strefy izolacyjne pomiędzy strefami zurbanizowanymi. Takie układy wymagają umiejętnego planowania, aby uniknąć degradacji zarówno przestrzeni miejskiej, jak i naturalnych ekosystemów (Górski, 2021).

Zróżnicowanie morfologiczne nadmorskich miast pozwala na ich klasyfikację w dwóch głównych typach. Pierwszy typ to ośrodki, które zachowały wyraźną strukturę funkcjonalno-przestrzenną. W takich miastach obiekty architektoniczne harmonijnie współistnieją w dobrze zdefiniowanej przestrzeni, co sprzyja integracji społecznej oraz poczuciu przynależności mieszkańców. Natomiast drugi typ to rozwojowe miasta, gdzie wzrastający popyt i rosnąca

popularność wpływają na ekspansję na nowe tereny. Ten dynamiczny proces często prowadzi do izolacji przestrzennej, a nawet agresywnego zagospodarowywania cennych przyrodniczo obszarów, co stawia pod znakiem zapytania przyszłość zrównoważonego rozwoju tych przestrzeni (Kosiński, 2016).

Ochrona delikatnych ekosystemów brzegowych oraz wprowadzenie strategii nietoksycznego i ekologicznego rozwoju z pewnością przyczyni się do mniejszego obciążenia strefy brzegowej. Ważne będzie również łączenie funkcji rekreacyjnych z efektywną ochroną środowiska. Dlatego też długofalowe planowanie przestrzenne powinno uwzględniać różnorodność potrzeb mieszkańców, turystów oraz lokalnej przyrody (Zawadzki, 2022).

Podsumowując, miasta nadmorskie jako miejsca szczególne i cenne powinny zarządzać swoimi zasobami w sposób mądry i odpowiedzialny, szczególnie na styku dwóch tak trudnych stref jak obszar morski i lądowy, podatny na zmiany klimatyczne, podnoszenie się poziomu mórz, złą lub dobrą gospodarkę. Tylko tak można zapewnić zrównoważony rozwój, w którym zarówno mieszkańcy, jak i turyści będą mogli partycypować oraz korzystać z ich niezwykłych walorów, a jednocześnie przyczynią się do ochrony unikalnych ekosystemów nadmorskich z poszanowaniem historii i dziedzictwa kulturowego. W dłuższej perspektywie takie podejście nie tylko poprawi jakość życia lokalnych społeczności, ale również przyczyni się do sukcesu turystycznego tego typu ośrodków, zapewniając im trwałą i harmonijną przyszłość.

BIBLIOGRAFIA

- Bilska, J.F. (2014). *Holandia – praktyczny przewodnik*. Bielsko-Biała: Wydawnictwo Paskal.
- Brancaccio, L. (2024). *China-Netherlands Relations: Bilateral Trade and Investments Overview*.
Pobrane z: <https://www.china-briefing.com/news/china-netherlands-relations-bilateral-trade-and-investments-overview/> (dostęp: 09.12.2024).
- Braudel, F. (2004). *Morze śródziemne i świat śródziemnomorski w epoce Filipa II*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Bryla.pl (2012). Polacy zbudują podwodny hotel w Dubaju. Pobrane z: https://www.bryla.pl/bryla/56,85301,12168421,Polacy_zbuduja_podwodny_hotel_w_Dubaju__FILM_.html (dostęp: 09.12.2024).
- Chmiel, I. (2013). *Miasta portowe: Historia i dynamika rozwoju*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Davidson, Ch. (2009). *Dubai: The Vulnerability of Success*. Oxford: Hurtst&Co., Oxford University Press.
- Fei, F. (2021). Spatiotemporal Evolution of China's Ports in the International Container Transport Network under Upgraded Industrial Structure. *Transportation Journal*, 60(1), 43–69.

- Ferrer-Bonsomos, C., Moynihan, Q. (2021). *Deszczowe drony z Dubaju zadziwiły świat. Oto jak działają*. Pobrane z: <https://businessinsider.com.pl/technologie/nowe-technologie/deszczowe-drony-tak-dubaj-wywolal-sztuczny-deszcz/nyllfvc> (dostęp: 09.12.2024).
- Glamman, K. (1981). *Dutch-Asiatic Trade, 1620–1740*. Den Haag: Martinus Nijhoff's-Gravenhage.
- Górski, M. (2021). *Urbanizacja a ochrona przyrody: Zastosowanie zasad zrównoważonego rozwoju*. Poznań: Polskie Towarzystwo Ekologiczne.
- Gzell, S. (2015). Nadwodna lokalizacja – co dziś oznacza dla miasta. *Przestrzeń i Forma*, 24(1), 113–128.
- Hall, C.M., Page, S.J. (2014). *The Geography of Tourism and Recreation: Environment. Place and Space*. London: Routledge.
- Jankowska, K., Nowak, P. (2018). *Urbanistyka nadmorskich terenów: Teoria i praktyka*. Kraków: Wydawnictwo Architektura i Urbanistyka.
- Kaczmarek, T. (2012). *Geografia wybrzeży: przyrody, ekonomiki i planowania*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Kasperaszek, E., Kasperaszek, P. (2022). *Grecja dla żeglarzy*. Warszawa: Almapress.
- Klimek, H. (2016). *Porty morskie w perspektywie przestrzennej, ekonomicznej, transportowej, logistycznej i społecznej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Koolhaas, R., Mau, B. (1995). *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press.
- Kordek, P. (2011). *Analiza. Współczesna turystyka jako stymulator rozwoju społeczno-gospodarczego państwa*. Kraków: Szkoła Wyższa im. Bogdana Jańskiego.
- Kosiński, W. (2008). Preliminaria badań nad problematyką: piękno miasta. *Przestrzeń i Forma*, 10, 13–42.
- Kosiński, W. (2016). *Paradygmat miasta 21 wieku: pomiędzy przeszłością polis a przyszłością metropolis*. Kraków: Politechnika Krakowska.
- Kosiński, W. (2019). Ponadczasowa więź architektury i urbanistyki z naturą na przykładzie Chin – od Tao do współczesności. *Państwo i Społeczeństwo*, XIX(3), 14–52.
- Kowalski, J. (2010). Turystyka jako motor rozwoju regionów: Przykład wyspy Kos. *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(45), 125–140.
- Kowalski, R. (2020). *Klimat a turystyka: wpływ warunków atmosferycznych na wybór destynacji*. Warszawa: Wydawnictwo Geograficzne.
- Lademacher, H. (1983). *Geschichte der Niederlande. Politik–Verfassung–Wirtschaft*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Li, M., Zhang, L. (2020). Enterpreneurial urban governance and talent policy: the case of Shanghai. *China Population and Development Studies*, 4, 25–44.
- Mazur, J. (2020). Wieloaspektowość urbanistyki: podejścia teoretyczne i praktyki w planowaniu przestrzennym. *Urbanistyka i Planowanie Przestrzenne*, 3(12), 45–62.
- McTernan, S.R. (1998). The Piraeus: The Port in Ancient Athens. *Journal of Hellenic Studies*, 118(1), 55–72.

- van der Meer, A. (2021). *Nemo: A Space for Science, Architecture and Education: Innovations in Learning Environments*, red. R. Smith. New York: Architectural Press.
- Mika, M. (2007). Przemiany pod wpływem turystyki na obszarach recepcji turystycznej. W: W. Kurek (red.), *Turystyka* (s. 406–482). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- OMA (2024). *IJ Plein Masterplan, School and Gymnasium*. Pobrane z: <https://www.oma.com/projects/ij-plein-masterplan-school-and-gymnasium> (dostęp: 09.12.2024).
- Shao, Q. (2018). *Shanghai Gone, Domicide and defiance in Chinese Megacity*. New York: Rowman & Littlefield Publishers, INC.
- Shorto, R. (2014). *Amsterdam: A History of the World's Most Liberal City*. London: Little, Brown Book Group.
- Smith, J.R. (2019). Economic Transformations in the Gulf: The Rise of Dubai. *Middle Eastern Studies*, 55(1), 78–95.
- Sumlet, W. (2018). *Skala ludzka wnętrza urbanistycznego w wielorodzinnych osiedlach mieszkaniowych* [rozprawa doktorska]. Kraków: Politechnika Krakowska.
- Szwichtenberg, A. (2006). *Gospodarka turystyczna polskiego wybrzeża*. Koszalin: Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej.
- Szymura, J. (2016). *Rzeźbiarskie działanie mórz: fale, pływy, prądy*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Walczak, A. (2015). *Zarządzanie przestrzeni w miastach nadmorskich: Wyzwania i możliwości*. Gdańsk: Wydawnictwo Gdańskiego Uniwersytetu Ekonomicznego.
- Walker, K. (2015). Ocean Dynamics and Coastal Processes. *Journal of Coastal Research*, 32(5), 1032–1042.
- Wikipedia (b.r.). *Historia Amsterdamu*. Pobrane z: https://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_Amsterdamu (dostęp: 09.12.2024).
- Zawadzki, P. (2022). *Urbanizacja a ochrona przyrody: Zastosowanie zasad zrównoważonego rozwoju*. Poznań: Polskie Towarzystwo Ekologiczne.
- Zhang, Y. (2013). Corious and exotic encounterns, European as supplicants Chinese Imperium, 1513–1793. W: *International Orders in the Early Modern World* (s. 54–75). London: Routledge.