

MAGDALENA WĄSOWICZ\*

## KIERUNKI ROZWOJU ORAZ STRATEGIA REGENERACJI URBANISTYCZNEJ BRZEGU RZEKI DOURO W MIEŚCIE PORTO W PORTUGALII

### DEVELOPMENT AND URBAN REGENERATION STRATEGIES OF THE DOURO RIVERFRONT IN PORTO, PORTUGAL

#### Streszczenie

W artykule przedstawiono kierunki regeneracji urbanistycznej historycznego obszaru brzegu rzeki Douro w mieście Porto w Portugalii. Wytyczne stworzono z uwzględnieniem strategii zrównoważonego rozwoju. Scharakteryzowano miasto Porto, jego walory kulturowe, turystyczne i gospodarcze wraz z rysem historycznym. Wskazano planowane kierunki rozwoju uwzględniające w szczególności potencjał, jaki niesie ze sobą wzajemne oddziaływanie rzeki i miasta. Streszczono zatwierdzone do realizacji przez Urząd Miejski Porto rozwiązania dotyczące przywrócenia wartości istniejącej historycznej zabudowy i przestrzeni publicznych brzegu rzeki Douro oraz wskazano korzyści wynikające z ewentualnego ich wprowadzenia.

*Słowa kluczowe: regeneracja, rzeka, zabudowa historyczna, zrównoważony rozwój*

#### Abstract

The paper presents the directions of urban and social regeneration of Porto's riverfront. The city of Porto has been characterized with its cultural, touristic and economic values. The regeneration strategy have been developed taking into account the sustainable development strategy and rich cultural and historical value of the district. Its main goal is to recover the link of the city with the river Douro, propose measures to improve the landscape and the bond which has always existed between the two banks. The paper summarizes approved for implementation by the City Council of Porto solutions for restoring the existing historic buildings and public spaces included in Porto riverfront district. Paper identifies potential benefits of their introduction.

*Keywords: regeneration, riverfront, river, historic buildings, sustainability*

\* Mgr inż. arch. Magdalena Wąsowicz, studia doktoranckie, Instytut Architektury i Urbanistyki, Wydział Architektury, Politechnika Wroclawska.

## 1. Wstęp

Porto zlokalizowane jest u ujścia rzeki Douro nad Oceanem Atlantyckim, w północnej Portugalii, i jest głównym miastem regionu Douro Litoral. Zespół miejski Porto stanowi drugi co do wielkości ośrodek, zaraz po stolicy – Lizbonie. Obszar metropolitalny ma ponad 1,2 miliona mieszkańców. Porto jest centrum kulturalnym, biznesowym, naukowym i handlowym, w swych administracyjnych granicach zajmuje stosunkowo niewielką powierzchnię, licząc 270 tysięcy mieszkańców. Sercem Porto jest Historyczne Centrum wpisane w 1996 r. na listę światowego dziedzictwa UNESCO, otacza je w promieniu około 2 km osiemnastowieczna Baixa, czyli śródmieście.

Turystyka w Portugalii jest jednym z ważniejszych sektorów gospodarki, zatrudniając ok. 10% wszystkich pracowników. W przeważającej większości celem przyjazdu do tego państwa jest odpoczynek wakacyjny. Na północy kraju szczególnie cenione są rekreacyjne walory regionów *Gerês*, *Minho* i doliny Douro, turystyka religijna w Bradze i zabytki *Guimarães*. Region znany jest na świecie z przemysłu winnego ze specjalnościami wino porto, vinho douro i vinho verde.

Porto doceniane jest przede wszystkim za walory architektoniczne. Większość zabudowy Historycznego Centrum to budynki o wartości zabytkowej. Uznanie budzi gościnność mieszkańców, atmosfera oraz walory krajobrazowe z kaskadowo usytuowaną zabudową na niewielkich wzgórzach po obu stronach Douro. Słynna jest lokalna gastronomia – w szczególności restauracje nad brzegiem rzeki i piwniczki winne, w których można degustować regionalne trunki. Miasto dysponuje dynamicznymi ośrodkami naukowymi oraz kulturalnymi z bardzo szeroką ofertą muzeów i festiwali, w tym najśłynniejszym świętem patrona miasta – *São João*. W 2001 roku Porto czyniło honory Europejskiej Stolicy Kultury.

## 2. Rys historyczny rozwoju miasta Porto w kontekście lokalizacji nad rzeką Douro

Lokalizacja Porto u ujścia rzeki Douro do Oceanu Atlantyckiego zdeterminowała pozycję miasta w gospodarce międzynarodowej. Miasto powstało w V wieku jako osada rzymska, ale dopiero średniowiecze przyniosło silny bodziec do rozwoju w postaci intensywnej wymiany handlowej. W XV wieku powstał Urząd Celny Nova Alfandega i nastąpiło stopniowe przekształcanie linii brzegowej, które miało na celu kontrolę statków wpływających do portu. Rozwój urbanistyczny sygnalizował dobrze prosperującą w XVI i XVII w. ekonomię: kwitła gospodarka rolna i handel zagraniczny. W XVII wieku dominowała wymiana handlowa z Anglią oraz rosło znaczenie produkcji win – to decydujące czynniki gospodarczego zwrotu, który nastąpił w XVIII w. W latach 1764–1818 Porto przeszło znaczące zmiany urbanistyczne, mające na celu uporządkowanie zabudowy o cechach nieregularnych, powstało wiele nowych budowli publicznych. Dla nabrzeża najważniejszą z przeprowadzonych zmian była budowa w 1806 r. pierwszego kamiennego mostu łączącego brzegi rzeki Douro.

Gospodarczy i kulturalny dobrobyt Porto trwał do XIX wieku. Gospodarka miasta oparta była głównie na wysoko skoncentrowanej działalności przemysłowej, intensywnym handlu i otwarciu miasta na świat, które przyczyniły się do jego wzbogacenia i stworzenia kosmopolitycznej atmosfery. W roku 1840 na wypłaszczonej szczytce Torre da Marca, na miejscu zlokalizowanych tam poprzednio zabudowań militarnych powstało założenie ogrodowe z Palacio de Cristal. Nastąpiły istotne zmiany w ukształtowaniu linii nabrzeża, przede wszystkim powstał Nova Alfandega. Brzeg Douro w granicach Porto zyskał w tym okresie formę zachowaną bez większych zmian do czasów obecnych [1].

Na prawym brzegu Douro organizowana była wymiana handlowa – punkty przeładunkowe towarów pochodzących z handlu zagranicznego oraz eksportu wina, nadzór celny oraz połów ryb. Przestrzenie magazynowe istniały na terenie dzielnicy Miragaia, część z nich zawarta była w nadbrzeżnej części murów miejskich. Ponadto w dzielnicy Massarelos zlokalizowane były Armazéns da Casa do Cais Novo – magazyny wina związane z Companhia Geral da Agricultura e Vinhos do Alto Douro, które nadzorowało handel winami regionu. W jednym z budynków tego zespołu obecnie funkcjonuje Miejskie Muzeum Wina.

Na przeciwległym brzegu rzeki, na terenie odrębnego administracyjnie miasta Vila Nova de Gaia zlokalizowana jest większość dziewiętnastowiecznych magazynów wina z najintensywniejszego okresu prosperity, nad brzegiem rzeki natomiast funkcjonują do dziś piwniczki, w których przechowuje się trunki.

Obecnie brzeg rzeki Douro utracił swą funkcję ekonomiczną i pełni wyłącznie rolę rekreacyjną oraz krajo-brazową. W tym wypadku angielskie słowo *riverfront* najtrafniej zastępowane w języku polskim przez wyrażenie „front rzeki”, znacznie lepiej niż „brzeg rzeki” obrazuje istotny wpływ, jaki fasady budynków wywierają na obserwatora znajdującego się na wodzie lub przeciwnym brzegu czy moście. Front rzeki w Porto stanowi doskonały bodziec dla rozwoju turystyki szczególnie ze względu na walory estetyczne – wyjątkowo malowniczą charakterystykę topograficzną miasta. Rzeka może pełnić funkcję integracyjną dla całego zespołu miejskiego, oprócz rekreacyjnej i turystycznej, będąc stymulatorem rozwoju przestrzennego miasta (il. 1a). Współzależność miasta i rzeki, wraz z całym potencjałem, który niesie za sobą woda i ład, była czynnikiem decydującym w kształtowaniu miasta na każdym etapie. Stąd oprócz najbardziej rozpoznawalnych zabytków Historycznego Centrum brzeg rzeki Douro stanowi wizytówkę miasta. Omawiając jego charakterystykę, rozróżnić należy Ribeirę (należącą do Historycznego Centrum) oraz pozostałą część linii brzegowej należącej do Baixa – Riberinha do Porto.

Ribeira, obejmująca najstarszy obszar zabudowy, jest obecnie jednym z najlepiej zregenerowanych obszarów. Niestety w pozostałej części Riberinha do Porto zabudowa posiada w większości niewykorzystany potencjał. Budynki i przestrzenie publiczne cechuje struktura nieregularna, ukształtowana pod wpływem warunków topograficznych oraz długotrwałego procesu rozwoju miasta. Dominujący styl architektoniczny to neoklasycyzm. Od czasu modyfikacji wywołanych rewolucją przemysłową i dwudziestowiecznych ingerencjami urbanistycznymi, mających na celu ujednoczyć i przeorganizować tkankę miejską, nie było ważniejszych ingerencji w budynki brzegu Douro.

### 3. Interwencje przeprowadzone na obszarze frontu rzeki w Porto

Władze miasta Porto, świadome wyjątkowej wartości dziedzictwa kulturowego miasta, już od roku 1960 wdrażały programy ochrony i rewitalizacji dziedzictwa kulturowego i architektonicznego. Obecnie najważniejszą organizacją zajmującą się tym zagadnieniem jest Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense utworzona w 2004 r. jako koordynator działań regeneracji urbanistycznej Historycznego Centrum i Baixa. W 2007 r. organizacja ta wydała Masterplan Miasta Porto, który definiuje kierunki działania podejmowane w celu przywrócenia miastu świetności. Ze względu na historyczną charakterystykę tkanki miejskiej jest to główne narzędzie planistyczne dla przeprowadzanych działań architektonicznych i urbanistycznych. Dokument definiuje przebieg głównych stref interwencji, z których najistotniejsza jest Strefa Interwencji Priorytetowej (ZIP). Strefę tę opisać można jako centralną, należącą do Critical Area of Urban Reconversion and Renovation, posiadającą stały i różnicowany profil handlu i usług, spójną z punktu widzenia tkanki urbanistycznej i architektury. Dzieli się na Centrum Historyczne oraz Baixa [2].

Strefa Interwencji podzielona została na dziewięć części. Front rzeki wraz z centrum historycznym oznaczono jako strefę H (il. 1b). Oferta dla turystyki zlokalizowana wzdłuż brzegu Douro jest bogata: znajdują się tu 270 budynki o wartości dziedzictwa kulturowego, wśród nich Alfândega Nova – urząd celny przekształcony obecnie w Muzeum Transportu i Komunikacji, Museu do Carro Elétrico do Porto – Muzeum Tramwajów, Museu do Vinho do Porto oraz słynny zabytek techniki most Dom Luis I.

Wzdłuż brzegu biegnie ciąg komunikacyjny służący obecnie głównie dla transportu osobowego, jak również linia tramwaju historycznego, który zatrzymuje się przy turystycznych atrakcjach Historycznego Centrum i Baixa.

Głównym problemem dotyczącym całego obszaru historycznej zabudowy jest stan techniczny budynków oraz ich użytkowanie. Obszar Ribeira ma największą liczbę budynków w dobrym stanie technicznym, a liczba sięga tu jedynie 44% istniejącej zabudowy. Relatywnie wysoki jest tu również wskaźnik zamieszkania i zagospodarowania budynków równy 68% budynków całkowicie zajętych. Ten stan jest wynikiem utworzenia w 1974 roku przez Urząd Miejski Porto CRUARB – Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo, instytucji koordynującej działania konserwatorskie w latach 70., 80. i 90. na tym terenie. Obszar ten, jak również rejon Alfândega, należy obecnie do najbardziej dynamicznie się rozwijających.

W latach 90. XX w. przestrzenie publiczne pozostałej części frontu rzeki w Porto poddane zostały interwencji CRUARB, jednak obszar ten nadal mierzyć się musi z wieloma problemami. W przeciwieństwie do Ribeiry, budynki tylko w niewielkim stopniu są użytkowane i popadają w ruinę. Do najbardziej dotkliwych problemów obszaru należą: rażący stan techniczny budynków (szczególnie dotyczy to zabudowy mieszkaniowej), a także daleko posunięte

zaniedbania i rozpad tych przestrzeni publicznych i budynków, które nie są obiektem zainteresowania turystów. Ofiarami tych trendów są zazwyczaj mieszkańcy miasta z najniższych warstw społecznych. Znaczące są również tendencje do migracji młodych ludzi poza obszar starego miasta oraz obniżania się rentowności lokalnych przedsiębiorstw i handlu [2].

#### 4. Kierunki regeneracji frontu rzeki w Porto

Strategia regeneracji Strefy Interwencji Priorytetowej (ZIP) opiera się na czterech wytycznych: zrównoważonym rozwoju, tożsamości, kreatywności i integracji. Zrównoważony rozwój zdefiniowany został w 1987 roku przez Światową Komisję ds. Środowiska i Rozwoju (WCED) jako „zaspokajanie potrzeb obecnego pokolenia bez konieczności ustępstw w stosunku do potrzeb przyszłych pokoleń”. Odbywać ma się ono na płaszczyznach społecznej i ekonomicznej, ochrony i zarządzania zasobami, społecznego udziału w działaniach oraz wdrożenia środków do realizacji założonych celów. Ochrona tożsamości polegać ma na identyfikacji i zachowaniu lokalnego charakteru miasta. Wytworzenie poczucia przynależności do miejsca może zostać osiągnięte za pomocą zachowania i ochrony dziedzictwa architektonicznego, dzięki któremu użytkownicy zyskują poczucie continuum historycznego i kulturalnego. Kreatywność rozumiana jest jako twórcze przekształcanie potencjału w celu mobilizacji działań i aktywnego rozwoju. Pod względem integracji kluczowy ma stać się czynnik spajający miasto i pobudzający życie – rzeka Douro.

Strategia regeneracji obszaru historycznego centrum i Baixa opiera się na sześciu filarach rozwoju [1]:

1. Budownictwo mieszkaniowe jako podstawowy filar żyjącej przestrzeni urbanistycznej – ponowne zasiedlenie opuszczonych budynków. W celu przyciągnięcia chętnych do zamieszkania w ZIP, szczególnie ludzi młodych i młodych par z dziećmi, planuje się wprowadzenie zwiększonej ilości usług podstawowych; placówek opieki nad niemowlętami i dziećmi; podniesienie jakości środowiska rekreacyjnego dla dzieci uczęszczających do szkół podstawowych; zwiększenie liczby placówek sportowych i obiektów propagujących kulturę; zwiększenie liczby miejsc parkingowych w celu usprawnienia komunikacji; zachowanie lokalnego charakteru oraz wytworzenie kameralnych przestrzeni publicznych charakterystycznych dla architektury portugalskiej, unikanie tendencji do tworzenia architektury pozbawionej cech regionalnych.
2. Biznes jako okazja do promowania Baixa jako strefy wyróżniającej się w mieście, a miasta jako wyróżniającego się w regionie. Punkt ten dotyczy terenów przeznaczonych na Park Innowacji niezwiązany z frontem rzeki Douro.
3. Usługi i handel jako czynnik decydujący w rewitalizacji miasta. Wprowadzenie stref tematycznych, takich jak port, produkty regionalne, biżuteria regionalna i rękodzieło, jak również jarmarków związanych z tradycyjnymi świętami portugalskimi.
4. Turystyka, kultura i rozrywka jako wrodzone siły miasta. W tym zakresie najważniejszą kwestią jest promowanie wizerunku miasta na scenie krajowej i międzynarodowej, w szczególności produktów regionalnych, takich jak wina – porto, douro i vinho verde. Koncentrować należy się na rozwoju działalności związanej z turystyką, pozostającej w ścisłym związku z dziedzictwem kulturowym, kreując Porto jako zaplecze kultury i rekreacji, o stałym i nowoczesnym charakterze, ale zakorzenione w tradycji. Postuluje się o wprowadzanie nowej polityki dla muzeów: korzystanie z historycznych miejsc i zabytków poprzez rewitalizację i odnawianie zabytkowych budynków o wartości dziedzictwa kulturowego i kierowanie społecznej uwagi na ten walor.
5. Przestrzeń publiczna jako środek polaryzacyjny dla obszaru, w szczególności pobudzenie do życia miejskich tras turystycznych. Działania podejmowane są na trzech poziomach: kształtowania wsparcia infrastruktury w różnych sektorach, renowacji istniejących przestrzeni publicznych i tworzeniu nowych (na podstawie filozofii tras przyjaznych dla pieszych) oraz reorganizacji mobilności, z preferencją dla pieszych i transportu publicznego (tramwaj i metro).
6. Integracja miasta: handlu, usług, turystyki, biznesu i zespołów mieszkaniowych.

Głównym założeniem dla rozwoju frontu rzeki Douro jest wprowadzenie połączenia dwóch jej brzegów: Porto i Vila Nova de Gaia, przede wszystkim usprawnienie komunikacji pomiędzy nimi oraz usprawnienie komunikacji drogą wodną: utworzenie przystani dla łodzi i terminalu rejsów morskich, oraz rejsów do doliny Douro.

Można wyróżnić następujące planowane inwestycje (il. 1):

- 1) restauracja dolnego poziomu mostu Króla Luisa I;
- 2) utworzenie pieszego połączenia pomiędzy dzielnicą Massarelos a Vila Nova da Gaia;
- 3) utworzenie nowego pieszego połączenia pomiędzy Nova Alfandega a nabrzeżem Vila Nova de Gaia (ze słynnymi piwniczkami winnymi);
- 4) utworzenie szkoły wyższej w Bolsa do Pescado;
- 5) przekształcenie Convento de Monchique w wysokiej klasy hotel;
- 6) przekształcenie w luksusowe apartamenty i lofty Edifício Querioz e Lancastre (w bezpośrednim sąsiedztwie muzeum i magazynów wina);
- 7) utworzenie publicznego parkingu przy Nova Alfandega;
- 8) przekształcenie magazynów Miragaia w Centrum Sztuki i Tańca.

## 5. Wnioski

Przeprowadzenie wymienionych w artykule interwencji przyniesie wiele korzyści, spośród których do najważniejszych należy zaliczyć: podniesienie jakości zespołów mieszkaniowych, a tym samym polepszenie warunków życia mieszkańców, przekształcenie przestrzeni publicznych, które pociągnie za sobą poprawę warunków życia społecznego, zmniejszenie bezrobocia dzięki rozwojowi gospodarstwu. Powyższe zmiany wraz z ochroną dziedzictwa kulturowego wpłyną korzystnie na wizerunek miasta na arenie krajowej oraz międzynarodowej. Dzięki przeprowadzonym interwencjom zarówno goście, jak i lokalni mieszkańcy otrzymują miejsce spotkań oraz rozrywki, cieszące się popularnością, stwarzające okazję do wzbogacania wiedzy i kształtowania wrażliwości oraz zachowujące tożsamość kulturową. Porto przyciągnie uwagę potencjalnych inwestorów oraz zwiększy się liczba osób odwiedzających, które przyjeżdżać będą nie tylko na odpoczynek wakacyjny, ale również w celach naukowych i biznesowych.

Jednak na drodze przeprowadzanych zmian stanąć mogą przeszkody biurokratyczne, głównie komplikacje w dialogu między partnerami działań. Proces regeneracji będzie również długotrwały ze względu na konieczność rozpatrywania każdego przypadku indywidualnie. Dodatkowym czynnikiem ograniczającym działania może być także aspekt finansowy, szczególnie w świetle obecnego stanu gospodarki kraju. Problemem stać się może także finansowa dostępność nowo utworzonych miejsc zamieszkania, których dostępność jest przecież jednym z najważniejszych założeń programu.

Porto pod wieloma względami podupadało przez ostatnie dziesięciolecie. Na podstawie jego bogatej historii i kultury stworzony został program, który daje ogromną szansę na zregenerowanie i dostosowanie miasta do współczesnych potrzeb. Realizacja opisanych interwencji jest w toku i będzie z pewnością procesem długotrwałym, jednak jeśli uda się osiągnąć choćby część z zamierzonych planów, to uratować może to zachowane od stuleci niemal w niezmienionej formie miasto. Teraz Porto niszczeje, lecz w przyszłości może być żywym i doskonale zakonserwowanym muzeum minionych wieków.

## 1. Introduction

Oporto is located at the mouth of the *Douro* River in northern Portugal and is the second largest city, after the capital – Lisbon. The metropolitan area possesses more than 1.2 million inhabitants, divided between nine municipalities. Oporto city is the economic, scientific, business and cultural centre of a region. In its administrative borders Oporto occupies relatively small area with 270 000 inhabitants. The heart of the city is its Historic Centre, inscribed on the UNESCO World Heritage List in 1996. It is surrounded by eighteenth-century *Baixa* – the downtown.

Tourism in Portugal is one of the major sectors of the economy, employing about 10% of all employees. The majority of foreign tourists in Portugal come in search for relaxation and rest, far from daily routines. They also treat the 'sun and sea' products and 'cultural tourism' as attractions. Particularly appreciated are the industrial niches of northern Portugal and the backing of tourism in the *Gerês*, *Minho* and *Douro* regions, the tourist-religious profile of *Braga* and the heritage based tourism of *Guimarães*, the *São João* festival, the region's universities and research centres. Porto is valued primarily for architectural value. Most of the buildings of the Historic Centre have heritage value. What deserves recognition is the hospitality of inhabitants, atmosphere and landscape values of the cascade buildings located on small hills on both sides of Douro. Local gastronomy is famous as well – especially restaurants on the riverbanks and cellars where you can taste regional liquors. The city has dynamic scientific and cultural centres with a very wide range of museums and festivals. In 2001, Porto made the honour of European Capital of Culture.

## 2. Historical development of Oporto in the context of the location by the River Douro

Location of Oporto in the mouth of the Douro River has determined city's position in the international economy. The city was created in V century as the Roman settlement but it was the intense trading in the Middle Ages that brought a strong momentum to its development. In the fifteenth century the Customs *Nova Alfandega* has been created. A gradual transformation of the coastline proceeded, which enabled to control of ships entering the harbour. Urban development signalled prosperous economy in the sixteenth and seventeenth century, agriculture and foreign trade flourished. In the seventeenth century the trade with England and growing importance of wine production were decisive factors of Oporto's economic success. In the eighteenth century the city has undergone substantial changes in urban planning. Its aim was to organize the irregular urban tissue. Many new public buildings were raised. The most important change related to riverbanks was construction of the first stone bridge.

The economic and cultural prosperity of Oporto occurred in the nineteenth century when the driving forces were founded on highly concentrated industrial activity, strong trading and the opening up of the city to the world. This contributed to the enrichment of the city and to the creation of a cosmopolitan air. This golden age is mirrored by the overall quality of the city centre. In 1840, on the flat top of *Torre da Marca*, the site previously established by military buildings, *Palacio de Cristal* was located. There have been significant changes in the shape of the riverfront edge, especially when *Nova Alfandega* was built. Shore line gained during this period its defined form preserved without major changes to the present [1].

On the right Douro bank a trade exchange was organised – it was an area of reloading points of goods from the foreign trade, customs supervision and fishing. Warehouse storage capacities existed in the *Miragaia* district, some of them were included in the waterside part of municipal walls. Moreover in the *Massarelos* district *Armazéns da Casa do Cais Novo* were located. Those were the magazines of wine associated with *Companhia Geral da Agricultura e Vinhos do Alto Douro* which supervised trade in wines of the region. In one of the buildings of this group The Municipal Museum of the Port Wine is now functioning.

On the opposite river bank, in *Vila Nova de Gaia* majority of 19th-century magazines of the wine from the most intense prosperity period is located. Until today, small cellars in which alcoholic beverages are being stored are functioning.

At present Douro riverbank lost its economic function and is performing exclusively a recreational and landscape role. In this case English word 'riverfront' seems appropriate. Much better than the phrase "riverbank" depicts the significant influence of buildings façades exposed to the observer located on water, the other river bank or the bridge. The front of the river in Oporto constitutes the excellent stimulus for the development of tourism, particularly on account of aesthetic advantages – exceptionally vivid topographical characterization of the city. The river can perform the integration of function for the entire municipal group, beside recreational and tourist function, being a stimulus for the spacial development of the city (ill. 1a). The interdependence of the city and river, along with the full potential water and the land provide was a determining factor in the forming of the city at every stage. Apart from the most recognizable monuments of the Historical Centre, Douro riverbank constitutes the pride of the city. Discussing its characterization, it is needed to distinguish *Ribeira* (part of The Historical Centre) and the rest part of the shoreline belonging to *Baixa* called *Riberinha do Porto*.



*Ribeira*, spreading through the oldest built-up area is at present one of the best recovered parts. Unfortunately in the *Riberinha* remaining buildings have untapped potential. An irregular structure formed under the influence of topographical conditions and the long-term development process of the city is characterizing buildings and the public spaces. Dominating architectural style is neoclassicism. Since triggering alterations connected with the Industrial Revolution and twentieth century urban planning interferences standardizing and reorganizing municipal tissue, more important interferences in buildings of the Douro riverbank didn't arise.

### 3. Intervention conducted in the area of Douro Riverfront in Oporto

City authorities, conscious of the exceptional value of the Oporto Historic Centre, starting from 1960 implemented conservation programmes and revitalization of the cultural and architectural legacy. At present, *Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense* is the most important organization dealing with this issue. It was created in 2004 as the coordinator of urban planning regeneration actions in The Historical Centre and Baixa. In 2007 this organization published Masterplan of the City Oporto which defines directions of actions taken in order to bring back the splendour of the city. On account of the historical characterization of the urban tissue, this is the main tool for conducted architectural and urban planning actions. The document defines the course of principal zones of intervention, from which the Zone of Priority Intervention is most crucial. This area is central, belonging to Critical Area of Urban Reconversion and Renovation, having a permanent and diversified scope of trade and services, cohesive from a point of view of urban planning and architecture. It is divided into the Historical Centre and *Baixa* [2].

The Zone of Intervention was divided in nine parts. The riverfront along with the historical centre was marked as the zone H, (introduced on ill. 1b). The offer for the tourism located along the Douro river bank is rich: there are 270 buildings with the value of the cultural legacy, among them *Alfândega Nova* – customs building converted into the Museum of the Transport and Communication, *Museu do Carro Elétrico do Porto* – Museum of Trams, *Museu do Vinho do Porto* and the famous engineering monument King Luis I bridge.

The traffic route along the riverbank is being used mainly for private transport, but there also exists a line of the historical tram with stops by tourist attractions.

A technical condition of buildings and their poor state of occupation are the main problems concerning entire area of The Historical Centre. *Ribeira* area has the largest number of buildings in good technical condition, and this number reaches only 44% of the existing building development. An indicator of building occupation is also relatively high there, equal 68% of entirely occupied buildings. This state is a result of creating in 1974 *Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo*. This institution coordinated regeneration actions in the 70's, 80's and 90's on this area. This area, as well as the *Alfandega* is most dynamically developing.

In the ninetieth and twentieth century public spaces of the rest part of the riverfront in Oporto were subjected to CRUAR intervention. However this area deals with a number of problems. Buildings have low state of occupation and they are falling into ruin, public spaces are in disintegration. Buildings which aren't focused on by tourists are in decay. City dwellers of the social lowest layers are usually victims of these trends. Tendencies of the migration of young people are also significant beyond the area as well as lowering profitabilities of local companies and the trade [2].

### 4. Directions of Douro riverfront regeneration

Strategy of the regeneration of the Zone of Priority Intervention is based on four guidelines: the sustainable development, the identity, the creativity and integration. Sustainable development, was defined in 1987 by the World Commission for the Environment and Development (WCED) as "meeting the needs of the present without compromising the capacity of future generations to meet their needs". The sense of identity that the re-urbanisation process is imbued with focuses on the sense of history and stories that the zone of intervention possesses, which are premises that are essential to determining the path to be taken. Creativity is a basic element of human existence,

reflected in the transition from the trading of goods, services and capital to the competition for people. The future leaders will be those economies, countries or regions that best mobilise and make use of their potential for the development of the skills of their people and attract creative talent from outside. In terms of integration the crucial factor is to bond the city together and stimulate its life [1].

The strategy of the regeneration of The Historical Area is based on six pillars of the development [1]:

1. The housing as the basic pillar of the living urban space – maintaining the resident population and attracting new residents. The attraction of people, especially the younger strata, encompasses a combined vision of the required city options. The existing residents and those to move in require public and private amenities and services that meet the needs of all family members.
2. The promotion of businesses based on creativity and sustainability, rooted in the knowledge and excellence of the research centres and the binding forces of the universities.
3. Commerce, based on its unique and distinctive parameters.
4. Tourism, culture and leisure, using the city's rich history, traditions and heritage as a basis. In this extent, promoting the image of the city on the domestic and international stage in particular is an important issue of regional products such as the wine: *Port*, *Douro* and *Vinho Verde*. One should focus on the development of the activities associated with tourism, staying in close relationship with cultural legacy. Creating Oporto backup of culture and recreation, with steady and modern character, but rooted in the tradition. Its is called for implementing a new policy for museums: using historical sites and monuments through the revitalization and renovating monuments of the cultural legacy and pointing the social attention to this advantage.
5. The structuring of public space as means of polarising the area. in particular prompting municipal tourist routes to live. Action is being taken on three levels: forming support of the infrastructure in various sectors, the renovation of the existing public spaces and creating new ones (based on the concept of friendly routes for pedestrians) and of reorganization of the mobility, with preferential treatment for pedestrians and the public transport (the tram and the underground).
6. Integration of the city: trade, services, the tourism, the business and housing quarters.

A main goal for the development of Douro riverbanks is connecting Oporto and *Vila Nova de Gaia*, above all streamlining the transport between them and with watercourse: creating the harbour for the boats and the terminal of sea voyages, and voyages to the Douro valley.

Following investments are planned due to this goal (ill. 1):

- 1) restaurant on the lower level of the King Luis I bridge;
- 2) creating the pedestrian path connecting riverbanks in Massarelos district and Vila Nova de Gaia;
- 3) creating a new pedestrian connection between Nova Alfandega and Vila Nova de Gaia;
- 4) creating a higher education institution in Bolsa to Pescado;
- 5) transforming Convento de Monchique into a first-class hotel;
- 6) converting Edificio Querioz e Lancastrre into luxury suites and lofts;
- 7) creating a public car park at Nova Alfandega;
- 8) converting Miragaia warehouses into The Centre of the Art and Dance.

## 5. Conclusions

Conducting interventions listed in the article may benefit a lot. The most important issues are raising the quality of housing and improving the living conditions of residents, transforming public spaces to stimulate the social life and reducing unemployment due to the economic development. Those changes along with the protection of the cultural legacy will transform the image of the city on the international arena. Thanks to conducted interventions both guests, and local residents may receive the meeting place and entertainment, creating the chance for enriching the knowledge and retaining the cultural identity. The postage will pull the attention of potential investors as well as the number of tourists arriving not only for the holiday rest, but also in scientific and business causes.

However, to stop those changes, bureaucratic obstacles can appear, mainly complications in the dialogue with partners of action. The regeneration process will be also long-term on account of the need to consider every

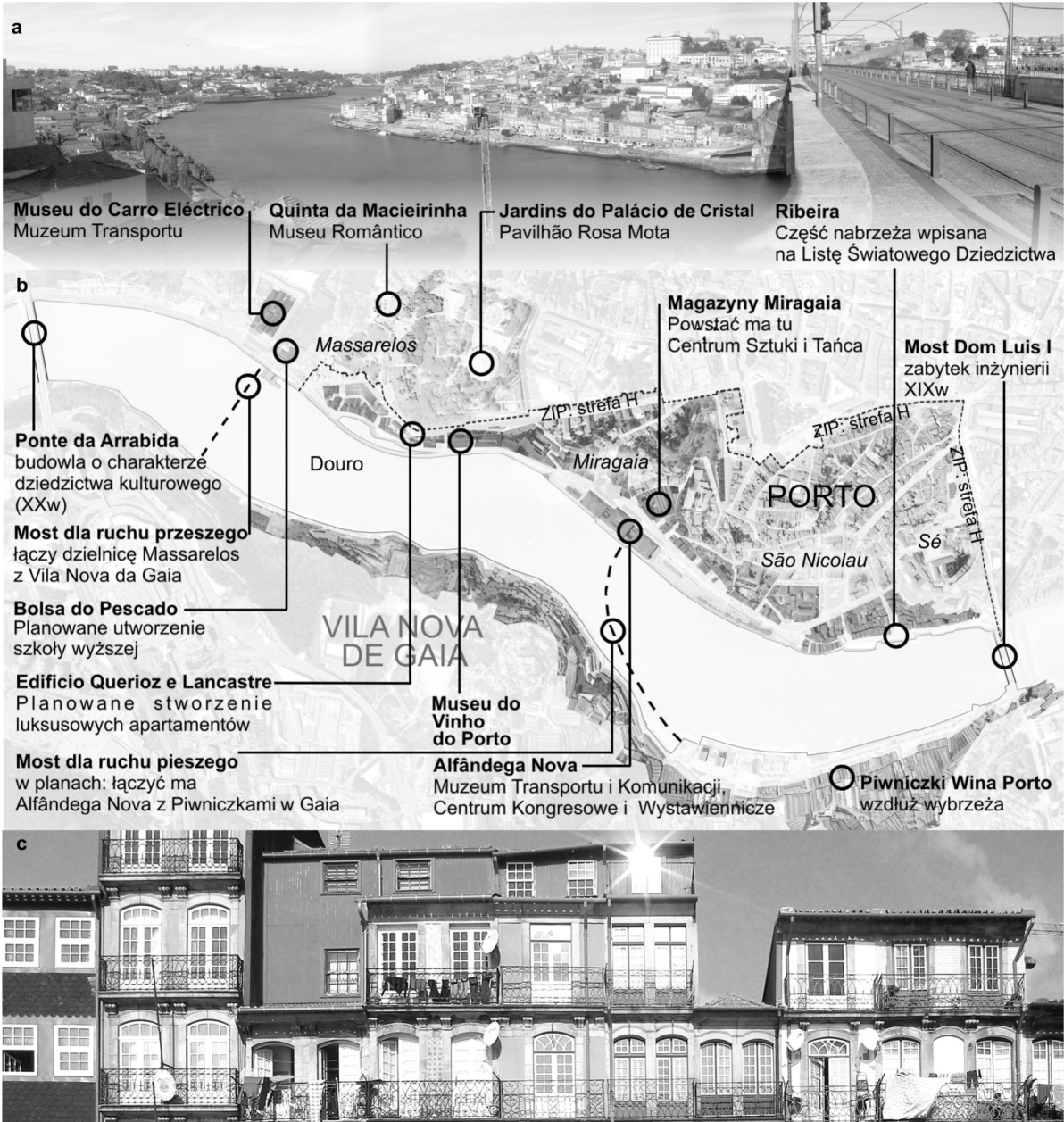


case individually. A financial aspect can be an additional factor limiting action also, particularly in the light of the current state of the country's economy. Financial availability of the newly created housing may be a problem. It is the availability that should be the most important establishment of the program after all.

Oporto fell into decline for the last decades. Based on city's rich history and the culture the regeneration program is giving the huge chance for recovery and an adaptation to contemporary needs. The completion of described intervention is under way and will be a continuous process, it is necessary to rescue the city that was kept for centuries almost in the unchanged form. Now Oporto is deteriorating, but in the future can be a living and very well preserved museum of past centuries.

## Literatura/References

- [1] *Masterplan: Urban and Social Renewal of the Baixa District of Porto*, Porto Vivo – Urban Renewal Company, Porto 2005.
- [2] *Historic centre of Oporto: Management Plan*, Porto Vivo – Urban Renewal Company, Camara Municipal do Porto, 2008.
- [3] T a r r a f a S i l v a A., *The Sustainability of Urban Heritage Preservation – The Case of Oporto*, Inter-American Development Bank Institutional Capacity and Finance Sector Discussion Paper, 2010.
- [4] *Regulamento do Plano Director Municipal do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2009.
- [5] L u z C.S., *Duas pontes para unir ribeiras e linha de metro para coser cidade*, Jornal de Noticias, Porto 2008.
- [6] K n o x P., E m a y e r H., *SmallTown and Sustainability. Economic, Social, and Environmental Innovation*, Birkhäuser, Basel 2009.
- [7] *Estatutos da Porto Vivo: Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuguesa S.A.*, Porto Vivo – SRU, Porto 2010.



- II. 1. a) Widok na Historyczne Centrum Porto z mostu Dom Luis I (źródło: zdjęcia autora); b) istniejące i planowane obiekty zainteresowania turystyki, lokalizowane celem pobudzenia życia w obrębie brzegów rzeki Douro (źródło: opracowanie własne na podstawie [5]); c) fragment elewacji budynków zabytkowej Ribeiry (źródło: zdjęcia autora)
- III. 1. a) View of Historic Centre of Oporto seen from Dom Luis I bridge (source: photo by author); b) existing and destined objects of tourist interest that would increase liveability in Porto's riverfront (source: photo by author); c) façades of Ribeira's historic buildings (source: photo by author)