

KAROLINA DUDZIC-GYURKOVICH

mgr inż. arch.
Instytut Projektowania Urbanistycznego
Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej

KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI PUBLICZNYCH LIZBONY: HISTORIA I WSPÓŁCZESNOŚĆ

FORMING OF PUBLIC SPACES OF LISBON: HISTORY AND THE PRESENT DAY

STRESZCZENIE

Współczesne użytkowanie historycznie ukształtowanych obszarów miasta jest wypadkową obranych i realizowanych kierunków rozwoju oraz czynników ekonomicznych i społecznych, które pozostają w znacznej mierze poza narzędziami kontroli. Lizbona stanowi przypadek miasta o relatywnie zwartej strukturze urbanistycznej rozwijającej się wokół centralnie położonych zabytkowych dzielnic. W artykule zostanie przedstawiony rozwój kilku wybranych obszarów miasta, zarówno historycznie ukształtowanych jak i powstałych w ostatnich latach. Spośród nich szczególnie istotny ze względu na strategiczne położenie, rolę jaką odgrywał w mieście oraz z uwagi na unikatowy układ urbanistyczny jest obszar historycznej dzielnicy Baixa zniszczonej i całkowicie odbudowanej w drugiej połowie XVII w. Obecny rozwój Lizbony zostanie ukazany w kontekście działań i programów rewitalizacji, które określają kierunki dalszych przekształceń substancji miasta.

ABSTRACT

Contemporary utilisation of historically formed city areas is a resultant of undertaken and implemented development directions and economic and social factors, which largely remain beyond any control tools. Lisbon is an example of a city with a relatively compact urban structure, developing around centrally located historic districts. This paper presents the development of several selected parts of the city, both the ones formed in the past and the ones that came into being in recent years. Amongst them, the area which is particularly important due to its strategic location, the role it played in the city, and owing to its unique urban layout, is the area of the historical district of Baixa, destroyed and completely reconstructed in the second half of the 17th century. The present development of Lisbon is illustrated in the context of revitalisation actions and programmes, which define the directions of further transformations of the substance of the city.

Key words: public space, historical city, revitalisation, urban layout

1. WSTĘP

Miasta europejskie z racji specyfiki procesów rozwoju i przekształceń, które często rozłożone były w czasie na przestrzeni wielu stuleci stanowią naturalne pole badań nad formą miasta i jej ewolucją. Idea „miasta europejskiego” obejmująca m.in. zespół cech fizycznych takich jak zwartość układu, naturalna wielofunkcyjność czy istnienie dziedzictwa historycznego pozostaje koncepcją znaczącą, wykra-

czającą poza ramy teoretycznych rozważań¹. Wydaje się jednakże, że na obecny kształt i funkcjonowanie większości ośrodków miejskich ma wpływ znacznie większa i bardziej złożona grupa czynników niż w

¹ Jako jeden z pierwszych zwerbalizował ideę i odmienną miasto europejskiego M. Weber, który podkreślał konieczność równoczesnego istnienia fortyfikacji, rynku (miejsca handlu), własnego sądu i niezawisłego prawa, pewnej formy zrzeszenia oraz przynajmniej częściowej autonomii. M. Weber.(1969).

jakimkolwiek wcześniejszym okresie. Dobrze ukazują to próby definicji współczesnego miasta, które często odwołują się do znaczeń wykraczających poza materialny wymiar przestrzeni² akcentując wybrany aspekt lub pozostają w wysokim stopniu uogólnione. Pomimo niewątpliwego rozwarstwienia pomiędzy sferą publiczną a przestrzenią, która przez wieki stanowiła ramy dla społecznej działalności w dalszym ciągu realna, materialna przestrzeń publiczna jest istotną i niezbywalną częścią dobrze funkcjonujących układów miejskich³. Interesującym polem badań wydają się miasta posiadające historycznie uformowane dzielnice, reprezentują one bowiem znaczną różnorodność form i typów przestrzeni, a kolejne etapy rozwoju niejednokrotnie wymuszają dostosowanie sposobów użytkowania do zmieniających się warunków społecznych.

2. MIEJSCE PORTUGALII WE WSPÓŁCZESNEJ EUROPIE

Leżąca na zachodnim krańcu kontynentu europejskiego Portugalia istnieje w szerszej świadomości głównie jako cel turystycznych wycieczek kuszący pięknymi plażami, dzikimi krajobrazami czy malowniczymi miastami. Jest to kraj stosunkowo niewielki, którego zarówno powierzchnia jak i zamieszkująca ją populacja, a także utrzymująca się od kilkunastu lat sytuacja gospodarcza niejako predestynują do odgrywania roli marginalnej w stosunku do głównych „graczy” Zjednoczonej Europy⁴. Wiele wieków wcześniej sytuacja była jednak odmienna. W XVw. Portugalia stanowiła mocarstwo zdobywające i umacniające swe wpływy w zamorskich koloniach, a Lizbona, będąca już wówczas stolicą kraju pełniła rolę jednego z najważniejszych portów Europy Zachodniej. Udokumentowana historia osadnictwa w estuarium Tagu sięga czasów rzymskich, kiedy to osada o nazwie Olisipo była dobrze pro-

sperującym ośrodkiem handlowym. Lata późniejsze upłynęły pod władaniem plemion germańskich i muzułmańskich i dopiero w 1147 r. miasto zostało zdobyte przez Alfonsa I, pierwszego władcę Portugalii, a ustanowione wkrótce potem granice kraju nie ulegały odąd większym zmianom. Obecnie Lizbona jest centralnym miastem obszaru metropolitalnego zamieszkiwanego przez niemal trzecią część populacji kraju, stanowi także centrum życia politycznego, ekonomicznego i kulturalnego pomimo braku obecności na listach prestiżowych rankingów „Global Cities”.

3. HISTORYCZNY ROZWÓJ MIASTA

3.1. Do XVIII w.

Struktura urbanistyczna współczesnej Lizbony jest interesującym konglomeratem założeń historycznych i nowoczesnych, które kształtowały się zarówno w wyniku naturalnego, ewolucyjnego rozwoju jak i gwałtownych wydarzeń trwale odciskających się w historii miasta. Zabudowa w pierwszych wiekach osadnictwa rozwijająca się wokół położonego na wzgórzu ufortyfikowanego zamku nazwanego później imieniem Świętego Jerzego stopniowo zajmowała niżej położone tereny tworząc przedmieścia: Alfamę i Baixę⁵. Nazwy obu tych historycznych dzielnic przetrwały do dzisiaj, choć ich forma uległa większym lub mniejszym przeobrażeniom. Położona na schodzącym w stronę rzeki zboczu Alfama jest najstarszą dzielnicą miasta, stanowiącą jego centrum w czasach panowania Maurów. Jej organiczna, niemal labiryntowa struktura doskonale widoczna po dziś dzień jest czytelnym śladem odnoszącym się do czasów powstania. Wąskie uliczki, niewielka skala zabudowy, nieoczekiwane otwarcia widokowe i perspektywy czynią z Alfamy wizytówkę miasta i zapewne najbardziej popularną atrakcję turystyczną. Dzielnica „dolna” – Baixa, powstająca również jako organicznie formowane przedmieście rozwijała się pomiędzy dwoma wzgórzami na terenie łagodnie schodzącym w stronę rzeki Tag. Była to również pierwotna lokalizacja portu, który usytuowany był wzdłuż bocznej (dolnej) odnogi Tagu determinującej zasięg miasta aż do początków XIIIw i ostatecznie zasypanej w celu utworzenia nowej dzielnicy⁶. Złota era rozwoju zarówno miasta jak i całego kraju przypada na wiek XVI, w którym dokonano przełomowych odkryć geograficznych, a portugalscy żeglarze dotarliśmy nawet do Chin i Brazylii

² jak np. post-polis E. Rewers (2005), meta-city V. Maas (1999) czy system-city M. Weinstock, (2013). Interesująca jest również definicja M.Castellsa (2010), w której termin „Space of Flows” jest użyty jako opozycja dla tradycyjnej „Space of Places”

³ Jak zauważa M. de Sola Morales (2010) „All too often, the category of *public space* is used without taking into account the requirement of real urban quality that the term entails. This urbanity is the quality of significant places of collective and political content in their very material form. *Material urbanity*, the ability of urban material to express civic, aesthetic, functional and social meanings, is a basic concept when it comes to defining public space (...)”

⁴ 92 tys km² powierzchni i liczba ludności niewiele przekraczająca 10mln wg aktualnych danych Unii Europejskiej. https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living_en#tab-0-0 – dostęp 07.03.2017r.

⁵ por. np. J. Malcolm (2007)

⁶ J.R. Mullin (1992)

ustanowili trwałe kontakty handlowe dzięki którym miasto rozwijało się z niebywałą dynamiką. Około roku 1620 Lizbona osiągnęła wielkość 165tys. mieszkańców, co w owych czasach było liczbą niebagatelną⁷. Pomimo to przestrzenny rozwój miasta zasadniczo nie przekraczał obecnych granic dwóch wspomnianych dzielnic i rozgrywał się pomiędzy położonym na północy placem Rossio a pałacem królewskim zbudowanym na wybrzeżu przez Manuela I Szczęśliwego kiedy Zamek św. Jerzego nie był już wystarczający do pełnienia funkcji głównej, reprezentacyjnej rezydencji. Terreiro do Paço – plac przed manierystycznym pałacem, częściowo otwarty w kierunku rzeki stał się głównym ośrodkiem, w którym koncentrowało się życie polityczne i handlowe miasta. Kolejny znaczący skok rozwojowy związany jest z jednym z najbardziej dramatycznych kataklizmów w nowożytnej historii Europy, który na długie lata zmienił układ sił, a także bardziej niż jakiegokolwiek wcześniejsze działania odcisnął piętno na urbanistycznej formie miasta.

3.2. Wielka odbudowa

Pamiętnego dnia 1 listopada 1755 r. Lizbonę nawiedziło trzęsienie ziemi o znacznym nasileniu, które niemal doszczętnie zrujnowało miasto, a następujące po nim tsunami i fale pożarów dokończyły dzieła zniszczenia. Zdecydowanie najbardziej ucierpiała zlokalizowana na niestabilnych, aluwialnych gruntach, otoczona z trzech stron wzgórzami Baixa, która została całkowicie zrównana z ziemią⁸. Destrukcji uległy między innymi symboliczne centra władzy, religii i handlu takie jak pałac królewski, większość budynków administracji i kultury, a także kościoły i klasztory. Wstrząsy sejsmiczne odczuwalne były daleko poza południowym wybrzeżem Portugalii, skutki trzęsienia ziemi wykraczały jednak poza wymiar przestrzenny i społeczny. Znacząca zmiana dokonana się także na scenie politycznej, gdzie decydująca rola przypadła Sebastião José de Carvalho e Melo, niedawno uhonorowanemu tytułem Markiza de Pombal⁹. Dzierżący urząd premiera, cieszący się wyjątkowym poparciem władcy okazał się zdolnym i przedsiębiorczym reformatorem¹⁰ i jemu właśnie

została powierzona piecza nad odbudową zniszczonej stolicy. Spośród kilku przygotowanych w krótkim czasie scenariuszy, które można z dzisiejszej perspektywy nazwać strategicznymi, a które obejmowały m.in. skrajne propozycje dosłownej rekonstrukcji a także budowy miasta w nowej lokalizacji wybrano jeden zakładający odbudowę zniszczonego fragmentu miasta według założonych, ścisłych zasad planistycznych¹¹. Miały one odzwierciedlać nowy, racjonalny porządek społeczny zgodny z duchem Oświecenia. Do czasu opracowania dokładnego planu urbanistycznego i rozpoczęcia prac Pombal mając na uwadze zachowanie ładu zarówno w sensie przestrzennym jak i własności gruntów wprowadził surowe prawo zakazujące m.in. samowolnej odbudowy domostw czy osiedlania się poza murami miejskimi¹². Dzielnicą Baixa, jaką możemy obserwować dzisiaj jest owocem starannie zaplanowanej, skutecznej, kilkuetapowej strategii stanowiącej pierwszy i bodaj najbardziej znaczący przykład skutecznego procesu planistycznego. Po zatwierdzeniu przez Markiza de Pombal wybranego wariantu działań grupa inżynierów i wojskowych pracujących w dwuosobowych zespołach sporządziła sześć planów różnie interpretujących wytyczne nadzorującego prace Manuela de Maia.¹³ Ostatecznie do dalszej realizacji wybrano plan opracowany przez Eugénia dos Santos i Carlosa Mardel, który zakładał wytyczenie szerokich alei w kierunku północ-południe łączących dwa główne place miasta, uzupełnionych prostopadłymi do nich węższymi ulicami tworzącymi regularną, ortogonalną siatkę wydłużonych kwartałów. Ustalono także maksymalne wysokości budynków, które w tym wypadku nie mogły przekraczać szerokości ulicy. Zasada ta, bazująca na przekroju ulicy i określająca jego dozwolone proporcje i wymiary powszechnie pojawiać się będzie w urbanistyce miast Europy¹⁴. W ujęciu planistycz-

wanie procesów wytwórstwa i sprzedaży to jedynie kilka z zasług Markiza de Pombal, dzięki którym Portugalia wkraczała w wiek XIX w znacznie lepszej kondycji. J.H. Saraiva (2000).

¹¹ Autorem był królewski inżynier i architekt Manuel da Maia, który sporządził szczegółowe, trzyczęściowe opracowanie nazwane „Dissertação” rozważające zalety i wady każdego z rozwiązań. M.H. Barreiros (2009)

¹² J. H Saraiva, op.cit.

¹³ por. np. T. Marat-Mendes (2011).

¹⁴ Należy również zauważyć, że np. ustanowiona w Nowym Jorku regulacja z 1916r., tzw. „Zoning Resolution” mająca na celu zapobieżenie zbyt wysokiej zabudowie w linii ulicy również odnosiła dopuszczalną wysokość budynku do szerokości drogi przy której był zlokalizowany. Według w/w planu maksymalna wysokość głównej bryły wynosiła 2,5 krotność szerokości ulicy, a jej realizacja trwale ukształtowała architektoniczny wyraz Manhattanu. R.

⁷ Republika Wenecji w 1575r. liczyła 175tys., a Londyn wkracząc w XVIIw osiągnął wielkość ok. 250tys. J.D. Durand (1977)

⁸ Skalę zniszczeń szacuje się współcześnie na ok. 85% substancji miasta, a liczbę ludności, która zginęła bezpośrednio w trzęsieniu ziemi lub wskutek następujących po nim wydarzeń określa się na poziomie ok. 50tys. J.R. Mullin op.cit.

⁹ K. Maxwell (1995).

¹⁰ Stworzenie systemu szkół publicznych, gruntowna restrukturyzacja systemu oświaty, nowe prawo podatkowe oraz ustanowienie regionu produkcji wina Porto i sformalizo-

nym, podobnie jak wiek później w Paryżu, dyspozycja ulic w znacznym stopniu determinuje kształt tkanki miasta i wpływa na jego funkcjonowanie¹⁵. Oprócz niewątpliwej prostoty i swoistej elegancji kompozycyjnej rozwiązanie to odznaczało się nowoczesnym podejściem do kwestii inżynierii i higieny, bezpieczeństwa sejsmicznego¹⁶ a także sprzyjało społecznej reorganizacji nowego miasta. Jednolity wyraz architektoniczny elewacji, taka sama orientacja względem stron świata, brak widomych oznak bogactwa czy wyższego stanu społecznego właściciela ukazują nową koncepcję państwa w rozumieniu Markiza de Pombal¹⁷.

3. PRZESTRZENIE PUBLICZNE LIZBONY

3.1. W historycznym układzie dzielnicy Baixa Pombalina

W organicznym, średniowiecznym układzie na przestrzeń publiczną składały się, co oczywiste ulice i inne wolne od zabudowy tereny¹⁸ ale także „nieformalne” placyki, zaułki i puste miejsca utworzone przez nieregularności układu urbanistycznego oraz przestrzenie przed kościołami¹⁹, które użytkowane były zarówno do „przejścia” jak i „przebywania” – załatwiania codziennych spraw. We wdrażanym w okresie następującym po trzęsieniu ziemi i zrealizowanym niemal kompletnie w przeciągu trzydziestu lat planie w zupełnie nowy dla Lizbony sposób została ustalona zależność między przestrzenią publiczną a prywatną. Zaprojektowane, sformalizowane w ścisłym geometrycznym układzie ulice i place podkreślały status władzy i kościoła²⁰. Granica po-

Koolhas (2013).

¹⁵ M.H. Barreiros, op.cit.

¹⁶ Przewidziano i zaplanowano przebiegi kanalizacji, do której podłączone były powstające zespoły budynków, z kolei stosowanie tzw. „klatki Pombala” czyli lekkich, elastycznych drewnianych ram konstrukcyjnych miało zmniejszać podatność nowo wznoszonych obiektów na skutki wstrząsów. K. Maxwell op.cit.

¹⁷ J.H. Saraiva, op.cit.

¹⁸ Portugalska specyfika planów dla średniowiecznych miast wskazuje, że plac w jego ustrukturyzowanej, formie nie był przewidywany, pojawiał się zazwyczaj jako rezultat późniejszych przekształceń. Wolna przestrzeń w okolicy murów obronnych wykorzystywana była jako rodzaj wielofunkcyjnej przestrzeni publicznej. T. Marat-Mendes (2010) za: M.T. de Sampayo (2007)

¹⁹ odpowiednio: *largos i adros*, są zaliczane do grupy przestrzeni publicznych miasta, a więc takich, w których rozgrywają się aktywności związane zarówno z przechodzeniem jak również z przebywaniem i spędzaniem czasu. T. Marat-Mendes ibidem.

²⁰ Jedną z pierwszych i ważniejszych dyspozycji zawartych w dysertacji Manuela de Maia było zalecenie odbudowy

między dwoma podstawowymi rodzajami użytkowania przestrzeni została wytyczona przy pomocy kwartałowej organizacji zabudowy, w której sprawy prywatne i publiczne zostały rozdzielone. Równocześnie jednak portugalscy planiści posiadli umiejętność operowania zarówno przestrzenią zbudowaną jak i wolną od zabudowy ustanawiając nową skalę i typologię układów przestrzeni publicznych, które służyć miały poprawie warunków w zakresie bezpieczeństwa, higieny i komunikacji. Najbardziej spektakularny i niejako rozpoczynający sekwencję przestrzeni publicznych Praça do Comercio²¹ podobnie jak przed wiekami wyznacza reprezentacyjny i oficjalny wizerunek miasta. Pomimo iż znajdujący się niegdyś w tym miejscu pałac królewski nie został nigdy odbudowany, w klasycznej kompozycji placu widoczny jest zarówno majestat władzy jak i siła handlu²². Otwarty w stronę rzeki stanowi obecnie już symboliczną bramę do miasta²³.

3.2. Miasto współcześnie

Współczesna Lizbona w dalszym ciągu jest miastem o relatywnie zwartej strukturze. Opracowania urzędu miasta mówią o „konsolidacji” terenu, która szacowana jest na ok. 82%²⁴, co w dobie powszechnych problemów z rozpraszaniem struktur miejskich i dezurbanizacją wydaje się wyjątkiem. Dane statystyczne pokazują jednak, że w ostatnich kilkudziesięciu latach Lizbona podobnie jak wiele innych ośrodków miejskich nie tylko w Europie doświadcza charakterystycznego zjawiska wyludniania dzielnic centralnych na rzecz stale powiększających

kościółów w miejscach, w których uprzednio się znajdowały. W kontekście zakazu odbudowy pozostałej tkanki miasta wydaje się to znaczącym wyjątkiem.

²¹ w miejscu dawnego placu Terreiro do Paço zniszczonego w trakcie wspomnianego trzęsienia ziemi.

²² Angielski podróżny przybywający do Lizbony w początkach XIXw. opisywał tę przestrzeń następująco: “the [Commercial Square] is what its name denotes a place of trade and commerce it being a market for the purchase and sale of cloths skins wool and a variety of other articles and the exchange is held in a fine room near the river to which the whole of one side of the square is open and is one grand quay for boats the whole extent of it. On the south side of the square is a grand public library of very considerable extent divided into what is called twelve halls opening into each other which from the immense length has a very good effect (...). R.B. Fisher (1811).

²³ Przywrócenie znaczenia placu dokonało się ostatecznie w 2010, kiedy to został w znacznej części zamknięty dla ruchu kołowego, wymieniono nawierzchnię zgodnie z projektem arch. Bruno Soares oraz poddano renowacji niektóre z otaczających obiektów. <http://www.brunosoaresarquitectos.pt/> – dostęp 02.04.2017r.

²⁴ Według: Estratègia de reabilitação urbana de Lisboa – 2011/2024

się przedmieść. Tendencja ta jest szczególnie widoczna w dzielnicach historycznych: Baixa, Chiado, Bairro Alto, gdzie funkcja mieszkaniowa wypierana jest przez inne rodzaje użytkowania, takie jak biura, usługi czy rozrywka. Jakość infrastruktury miejskiej, dostępność szkół, przedszkoli i ośrodków zdrowia oceniana jest relatywnie nisko²⁵, z kolei ceny nieruchomości utrzymują się na poziomie przekraczającym średnią dla pozostałej części kraju²⁶. Wymienione powyżej a także wiele innych przyczyn składa się na stopniową depopulację i niszczenie substancji mieszkaniowej postępujące od ok. trzydziestu lat. Dotychczasowe strategie miejskie zmierzające do kompleksowej rewitalizacji zasobów zahamowane zostały przez globalny kryzys ekonomiczny, którego skutki Portugalia odczuwa do dziś. Rezultaty tychże działań oceniane z perspektywy ponad 20 lat nie spełniły pokładanych w nich oczekiwań²⁷. Pojedyncze przeprowadzone rewitalizacje, czy nowe obiekty zdecydowanie wzbogacają strukturę historycznego centrum, jednak ich wpływ na tkankę miasta przyrównać można do lokalnego oddziaływania akupunktury²⁸. Program rewaloryzacji historycznej dzielnicy Baixa będący aktualnie w toku²⁹ wydaje się jednakże przynosić rezultaty widoczne w postaci powolnej lecz postępującej gentryfikacji obszaru³⁰.

W zakresie kształtowania przestrzeni publicznych zarówno w obrębie historycznego centrum, jak i w znacznie dalszych lokalizacjach na pierwszy plan wysuwa się rozpoczęty stosunkowo niedawno miejski program rewitalizacji. W ramach programu

„plac dla każdej dzielnicy³¹” wiele przestrzeni do tej pory zaniedbanych, często w pobliżu tras komunikacyjnych zostało przeznaczonych do rehabilitacji. Docelowo mają one pełnić funkcje lokalnych centrów życia społecznego, podnosić atrakcyjność i jakość otaczającej przestrzeni a także przyczyniać się do niwelacji barier w obrębie tkanki miejskiej. Do dnia dzisiejszego zakończono prace w zaledwie kilku z zaplanowanych ponad 30 lokalizacji³², pokazują one jednak kierunek myślenia o przestrzeniach publicznych we współczesnej Lizbonie. Więcej miejsca dla pieszych, ograniczenie ruchu samochodowego i związanych z nim utrudnień, dbałość o detal i indywidualne rozwiązania, a nade wszystko znaczna ilość inwestycji planowanych we wszystkich dzielnicach z pewnością przyniosą wymierne rezultaty w postaci ożywienia przestrzeni wewnątrz i poza ścisłym centrum miasta. Kolejne kompleksowe działania promowane przez Urząd Miasta dotyczy przede wszystkim nadbrzeżnych fragmentów dzielnic historycznych rozciągających się na odcinku od dworca Cais do Sodre w części zachodniej do planowanego doku dla statków wycieczkowych zlokalizowanego u stóp dzielnicy Alfama³³. Pierwszą przestrzenią publiczną, która została zrewitalizowana, czy wręcz stworzona w ramach wspomnianego programu jest fragment nabrzeża położony niemal bezpośrednio przy Praça Do Comércio. Oddzielony od głównego, reprezentacyjnego placu jedynie budynkiem dawnego Arsenału teren dawnych doków Ribeira das Naus pozostawał przez dziesięciolecia terytorium opuszczonym, zdominowanym przez ruch samochodowy. Rewitalizacja polegała w tym przypadku na znacznym uspokojeniu ruchu i likwidacji trasy samochodowej przecinającej nabrzeże a także na przywróceniu połączeń pieszych w zarówno w kierunku dworca Cais do Sodré³⁴, jak i w obrębie całej kompleksowo przekształconej przestrzeni³⁵. Relacja z rzeką została na nowo nawiązana w formie miejskiej plaży i towa-

²⁵ F. Serdoura, J. Crespo, H. Almeida, (2009)

²⁶ Dane udostępnione na stronach rządowych pokazują, że średnia cena wynajmu mieszkania w Lizbonie jest prawie dwukrotnie wyższa niż w np. w Porto. <https://eures.praca.gov.pl>,

²⁷ Jest to diagnoza stanu miasta w roku 2011 zamieszczona w: *Estratégia de reabilitação urbana de Lisboa – 2011/2024*

²⁸ Są to m.in. plac – punkt widokowy w dzielnicy Alfama zaprojektowany przez biuro Aires Mateus, czy ukończona po wielu latach renowacja zrujnowanego klasztoru Karmelitów w dzielnicy Chiado projektu Alvaro Siza, a także pozostałe renowacje obszaru zniszczonego w trakcie pożaru Chiado w 1988r.

²⁹ *Estratégia de reabilitação urbana de Lisboa – 2011/2024* wspierana przez regulacje podatkowe stwarzające korzystne warunki finansowe dla działań rehabilitacyjnych. Jest to m.in. program „RE9”, „BIP-ZIP”, czy „Re-Habitar Lisboa”. <http://rehabitarlisboa.cm-lisboa.pt/inicio.html> – dostęp 03.04.2017r.

³⁰ Jak zauważają F. Serdura, J. Crespo J., H. Almeida (2009), centralne dzielnice po latach kryzysu zaczynają przyciągać zwłaszcza ludzi młodych, spoza miasta lub wręcz z innych krajów doceniających niewątpliwą atrakcyjność lokalizacji.

³¹ Miejski program „Uma Praça em cada Bairro – intervenções em espaço público” rozpoczęto w 2014r., jako realizację jednej z osi strategicznych Miejskiego Programu Zarządzania 2013/2017. <http://www.cm-lisboa.pt> – dostęp 03.04.2017r.

³² Zrealizowano 4, przy kolejnych 14 trwają prace projektowe i uzgodnienia. <http://www.cm-lisboa.pt> – dostęp 03.04.2017r.

³³ Według: <http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/articulo/devolver-o-tejo-as-pessoas-intervencoes-na-frente-ribeirinha-baixa> – dostęp 08.04.2017r.

³⁴ Jest on istotnym punktem przesiadkowym dla całej aglomeracji Lizbony, zwłaszcza dla linii biegnących ze strony zachodniej, gdzie znajdują się ważniejsze miejscowości wypoczynkowe takie jak np. Cascais czy Estoril.

³⁵ Projekt wykonało portugalskie biuro architektury krajobrazu PROAP. www.proap.pt – dostęp 02.04.2017r.



Il. 1a. Lizbona w wieku XVI. Rycina opublikowana przez Geografa Brauniusa w *Urbium praecipiarum theatrum mundi Quintum*, (ok. 1598), zamieszczona w katalogu wystawy „HISTÓRIA DE LISBOA – TEMPOS FORTES” zorganizowanej przez Gabinete de Estudos Olisiponenses (GEO) w 2008r. <http://geo.cm-lisboa.pt/index.php?id=6663> – dostęp 13.04.2017r.

Il. 1b. Lizbona współcześnie – obrysem oznaczono dzielnice: Alfama z zamkiem Św. Jerzego oraz Baixa. Opracowanie autorki na podstawie materiałów zamieszczonych na stronie <http://www.cm-lisboa.pt> – dostęp 13.04.2017r.

III. 1.a. Lisbon in the 16th century. Figure published by Georg Braunius in *Urbium praecipiarum theatrum mundi Quintum*, (ca. 1598), contained in the catalogue of an exhibition ‘HISTÓRIA DE LISBOA – TEMPOS FORTES’, organised by Gabinete de Estudos Olisiponenses (GEO) in 2008. <http://geo.cm-lisboa.pt/index.php?id=6663> – access on 13 April 2017.

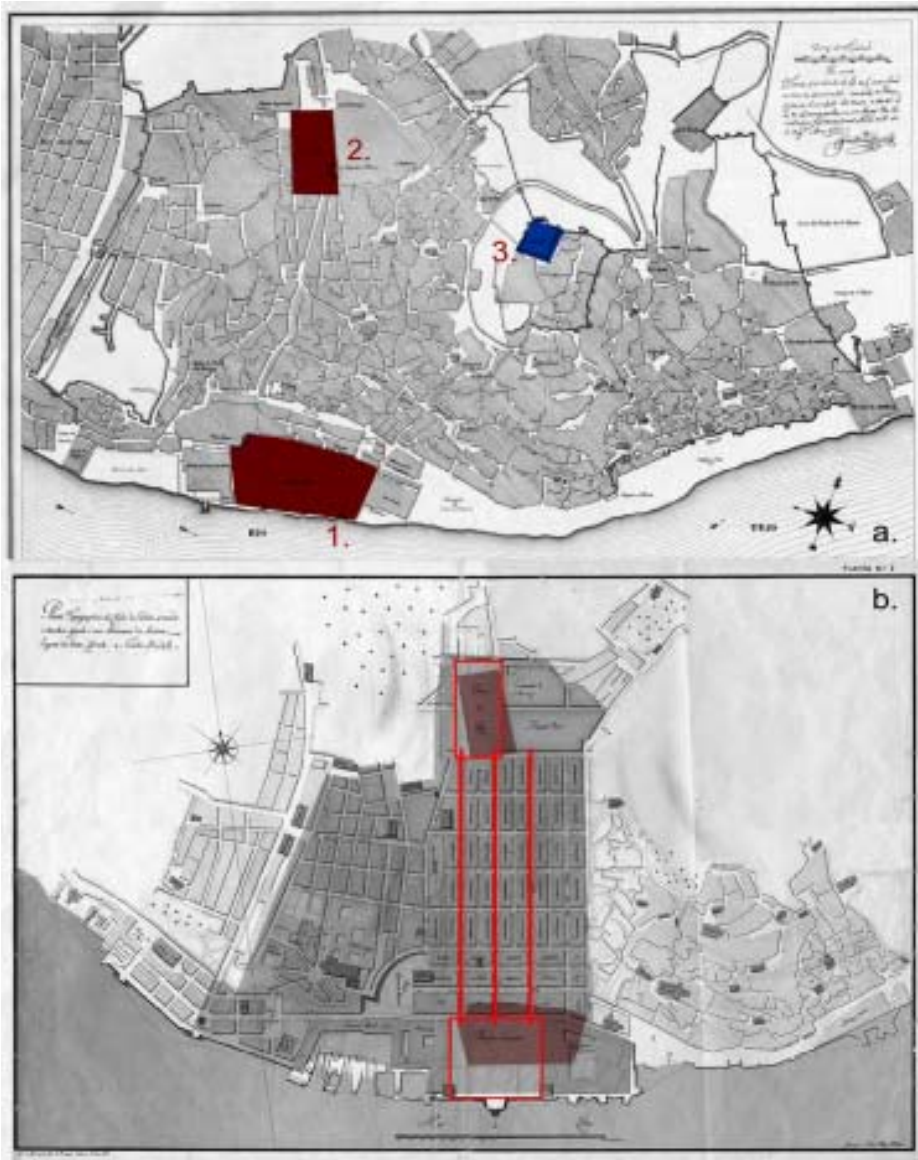
1.b. Lisbon today – the outline marks Alfama with St. George’s castle, and Baixa. Prepared by the Author on the basis of materials published on the website <http://www.cm-lisboa.pt> – access on 13 April 2017.

rzyszającej jej promenady, która niejako rozpoczyna rozwijającą się wzdłuż rzeki sekwencję przestrzeni publicznych. Na razie brak jednak ciągłości w zagospodarowaniu nabrzeży i konsekwentnym otwarciu miasta w stronę rzeki. Poza obszarem śródmieścia, po stronie północnej wydaje się przeważać funkcja portowa i magazynowa, na tle której rozbudowywana od niemal 20 lat dzielnica Parco das Nações stanowi znaczący i odosobniony wyjątek. Związana z terenami Wystawy Światowej organizowanej w Lizbonie w 1998r wydaje się jak dotąd najlepszym przykładem skutecznej polityki planowania. Tereny po północnej stronie miasta, przylegające do rzeki Tag zajmowane były przez duże zakłady przemysłowe, obiekty wojskowe, składy i magazyny. Rehabilitacja tego obszaru i organizacja przestrzeni ekspozycyjnych wymagała wielu rozbiórek a także rekultywacji i wymiany skażonej gleby. Projekt zagospodarowania nowej dzielnicy obejmował niemal 340ha, obiekty wystawowe zlokalizowano w 5 kilometrowym pasie nabrzeża rzeki. Wystawa okazała się wielkim sukcesem, a budynki i pawilony wówczas

powstałe trwale wpisały się w krajobraz miasta³⁶. Kluczowe inwestycje w zakresie komunikacji³⁷ zapewne przyczyniły się do faktycznej rehabilitacji obszaru i włączenia go jako pełnoprawnej dzielnicy w strukturę urbanistyczną miasta. Zaplanowano i w znacznej mierze zrealizowano zasadę różnorodności funkcjonalnej zestawiając w dobranych proporcjach zabudowę mieszkaniową i różnego typu usługi. Program stworzenia lokalnego, silnego centrum w miejscu niegdyś zdegradowanym można z perspektywy lat ocenić jako skuteczny. Nowa dzielnica jest miejscem żywym, zamieszkanym, chętnie odwiedzanym

³⁶ Są to pawilony i obiekty o sprecyzowanej funkcji, takie jak Oceanarium, Teatr Camões, Torre Vasco da Gama czy dworzec Gare do Oriente, a także Pawilon Portugalski projektu Álvaro Siza, które zostały wzniesione na potrzeby Wystawy, a po jej zamknięciu uwzględnione w kolejnej fazie urbanizacji zmierzającej do stworzenia nowej dzielnicy. A.A. Kantarek (2012).

³⁷ m.in. most Vasco da Gama, czy dworzec kolejowy Oriente proj. Santiago Calatravy, który również z uwagi na swe walory architektoniczne stał się swego rodzaju atrakcją turystyczną.



II.2. a. Plan miasta sporządzony przed trzęsieniem ziemi. Na planie oznaczono lokalizację: a. placu Terreiro do Paço; b. placu Rossio; c. zamku Św. Jakuba. Opracowanie autorki na podstawie materiałów zamieszczonych na stronie <http://www.cm-lisboa.pt> – dostęp 13.04.2017 r.

II.2. b. Plansza zatwierdzonego projektu odbudowy autorstwa Eugénio dos Santos i

III.2. a. Carlosa Mardel. Na planszy oznaczono: planowane granice obszaru odbudowy, wcześniejsze i projektowane obszary placów Terreiro do Paço i Rossio a także łączące je trzy główne arterie: Rua Áurea, Rua Augusta i Rua Prata. Opracowanie autorki na podstawie materiałów zamieszczonych na stronie <http://geo.cm-lisboa.pt> – dostęp 13.04.2017 r.

Map of the city prepared before the earthquake. The following locations are marked on the map: a. Terreiro do Paço square, b. Rossio square, c. Santiago Castle. Prepared by the Author on the basis of materials published on the website <http://www.cm-lisboa.pt> – access on 13 April 2017.

2.d. Board of the approved reconstruction design by Eugénio dos Santos and Carlos Mardel. The following features are marked on the board: the planned limits of the area of reconstruction, earlier and planned areas of the squares Terreiro do Paço and Rossio, as well as three main arteries linking them: Rua Áurea, Rua Augusta, and Rua Prata. Prepared by the Author on the basis of materials published on the website <http://geo.cm-lisboa.pt> – access on 13 April 2017.

przez turystów, a przestrzenie publiczne zarówno pozostałe po Expo'98, jak i stworzone w późniejszych latach stanowią atrakcyjną, kilkukilometrową sekwencję parków, placów i ogrodów.

4. PODSUMOWANIE

Podobnie jak wiele współczesnych miast Europy Lizbona wydaje się znajdować w fazie transformacji. Są to zarówno zmiany obejmujące fizyczną formę miasta, jak i sposób jego funkcjonowania wobec stale zmieniających się warunków gospodarczych i ekonomicznych. Choć kierunek tych zmian jest widoczny w dokumentach i polityce rozwoju miasta. Rozwój cywilizacji bazującej na wiedzy, kreatywności i wysokich technologiach skutkuje przewartościowaniem idei miasta, podobnie jak uczyniła to w XVIIw. rewolucja przemysłowa czy doktryna modernistyczna realizowana przez kilka dziesięcioleci XXw. Dezintegracja miasta w jego dotychczasowej

formie, rozprzestrzenianie się i powiększanie osiedli mieszkaniowych, a równocześnie wyludnianie historycznych, centralnych dzielnic to jedynie kilka z najbardziej zauważalnych objawów przemian, które miały, a niekiedy nadal mają miejsce w złożonych i wielowarstwowych strukturach jakimi stały się obecnie miasta³⁸. Próby odwrócenia tych negatywnych tendencji zwerbalizowane w programach rewitalizacji i różnych działaniach strategicznych podobnie jak w przypadku Lizbony obecne są w polityce miejskiej większości dużych miast Europy³⁹. W znacznym uproszczeniu sprowadzają się one do

³⁸ Złożoność jako podstawową cechę definiującą współczesne układy urbanistyczne podkreślają m.in. M. Batty (2013), J. Portugali (2012) czy L. M. A. Bettencourt (2013), choć jest to koncept obecny już we wczesnych publikacjach J. Jacobs (1961)

³⁹ A także w zaleceniach światowych i europejskich organizacji. Por. np. European Environment Agency EEA, 2006; UN 2014; OECD 2012.

zachowania owych szczególnych wartości jakie dostrzegamy w miastach europejskich, w ich urbanistyce, funkcjonowaniu, pięknie i różnorodności przestrzeni.



Il. 3 Dzielnica Baixa współcześnie. Il. 3a. Widok z zamku Św. Jerzego w kierunku Praça do Comércio. Na zdjęciu oznaczono lokalizację placu i przebieg ul. Rua Augusta. Fot. autorki.

Il. 3b. Widok ul. Rua de Santa Justa w kierunku wschodnim. Wyraźnie widoczna jest granica jednorodnej struktury Baixa Pombalina i organicznej zabudowy wzgórza. Fot. autorki.

Il. 3c. Praça do Comércio jest przestrzenią żywą i uczęszczaną nie tylko przez turystów, dla których stanowi często początek trasy zwiedzania miasta. Fot. autorki.

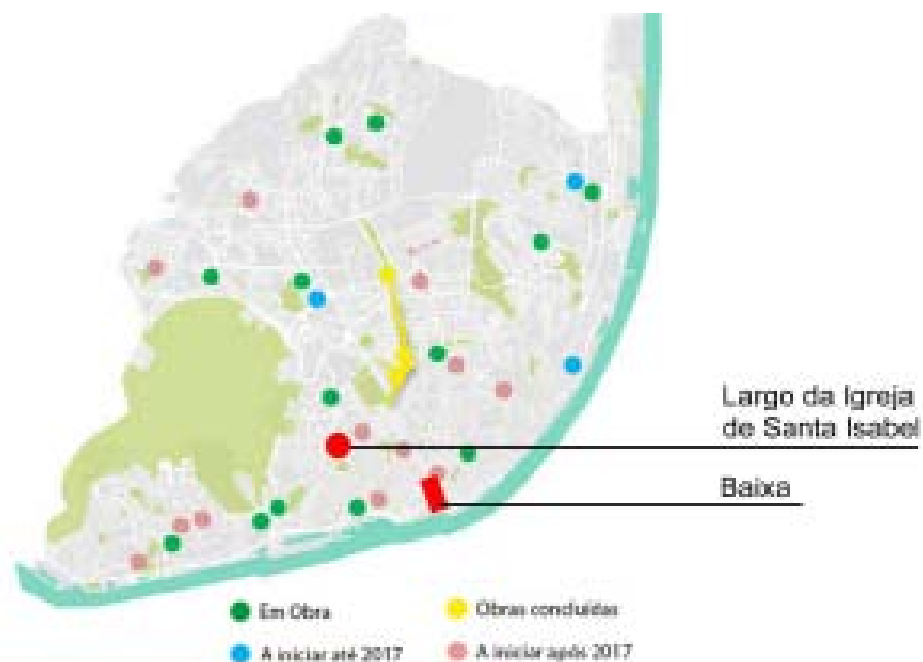
Il. 3d. Widok ul. Rua Augusta w kierunku Praça do Comércio. Jest to obecnie najważniejsza i najbardziej reprezentacyjna sekwencja pieszych przestrzeni w obrębie Starego Miasta. Fot. autorki. Fig. III. 3. Baixa today.

3.a.View from St. George's castle towards Praça do Comércio. On the photograph the location of the square and the route of Rua Augusta are marked. Photo by the Author.

3.b.View of Rua de Santa Justa towards the East. The limit of the uniform structure of Baixa Pombalina and the organic development on the hill is clearly visible. Photo by the Author.

3.c.Praça do Comércio is a vivid space, frequented not only by tourists, for whom it often constitutes the starting point of their tour around the city. Photo by the Author.

3.d.View of Rua Augusta towards Praça do Comércio. Today it is the most important and representative sequence of pedestrian spaces within the territory of the Old Town. Photo by the Author.



a.



b.



c.

II. 4a. Lokalizacje wybrane do rewitalizacji w ramach programu „plac dla każdej dzielnicy”.

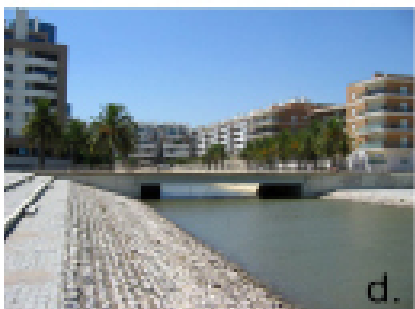
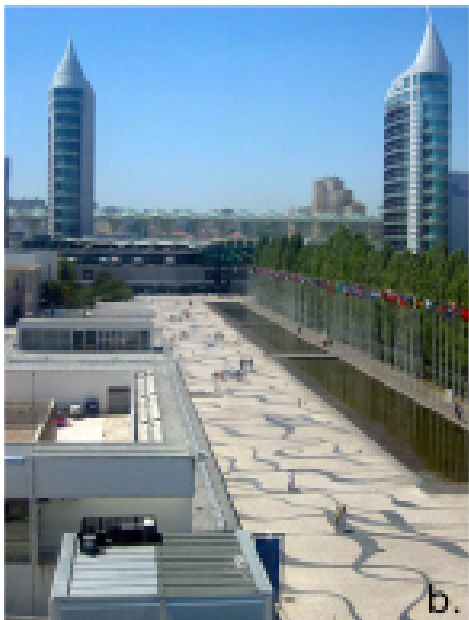
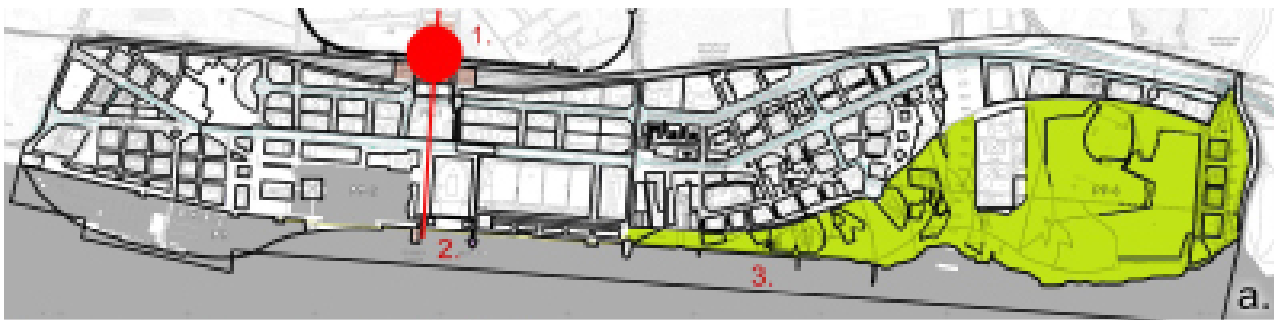
II. 4b. Projekt dla Largo da Igreja de Santa Isabel (będący w trakcie realizacji) stanowi przykład obranego kierunku działań. Na planszy projektowej (II. 4c.) widoczne jest znaczne ograniczenie powierzchni przeznaczonej dla ruchu samochodowego, wizualne ujednolicenie nawierzchni i dbałość o istniejącą zieleń wysoką.

Opracowanie autorki na podstawie materiałów dostępnych na stronie: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro> – dostęp 13.04.107r.

III. 4. a. Locations selected for revitalisation within the scheme of the programme ‘a square for each district’.

III. 4.b. The project for Largo da Igreja de Santa Isabel (implementation in progress) constitutes an example of the adopted direction of activities. On the design board (c.) considerable limitation of the space intended for car traffic, visual harmonisation of surfaces and care for the existing high greenery are well visible.

Prepared by the Author on the basis of materials available on the website: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro> – access on 13 April 2017.



Il. 5a. Plan zagospodarowania Parque das Nações przygotowany z okazji Wystawy Światowej, zawierający propozycję docelowego zagospodarowania. Na planie oznaczono: 1. Dworzec Oriente, 2. Główną oś kompozycyjną prowadzącą z dworca przez centrum handlowe aż do promenady wzdłuż wybrzeża, 3. Park Jardim do Passeio dos Heróis do Mar projektu biura PROAP. Opracowanie autorki na podstawie Plano de Pormenor 2 – Zona do Recinto da Expo 98 dostępnego na stronie <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes/plano-de-pormenor-2-do-recinto-da-expo-98> – dostęp 13.04.2017r.

Il. 5b. Widok w kierunku dworca Oriente. Fot. autorki.

Il. 5c. Basen portowy i znajdujący się na brzegu Pawilon Portugalski. Fot. autorki.

Il. 5d-f., Zabudowa mieszkaniowa rozwijająca się wzdłuż nadbrzeżnego parku. Fot. autorki.

III. 5. A. Plan of development of Parque das Nações, prepared on the occasion of the World Exhibition, containing a proposal of the target development. On the plan: 1. Oriente railway station, 2. The main compositional axis, running from the railway station through the shopping mall to the promenade along the embankment, 3. The Jardim do Passeio dos Heróis do Mar park designed by PROAP studio. Prepared by the Author on the basis of *Plano de Pormenor 2 – Zona do Recinto da Expo 98* available on the website <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes/plano-de-pormenor-2-do-recinto-da-expo-98> – access on 13 April 2017.

III. 5. b. View towards Oriente railway station. Photo by the Author.

III. 5. c. The dock basin and the Portuguese Pavilion located on the river bank. Photo by the Author.

III. 5. d, e, f., Housing development along the waterside park. Photo by the Author.



Il. 6a. Plan pokazujący kolejne etapy programu „DEVOLVER O TEJO ÀS PESSOAS – INTERVENÇÕES NA FRENTE RIBEIRINHA-BAIXA” mającego na celu rehabilitację znacznego odcinka nadbrzeżnych przestrzeni miasta. Na planie oznaczono obszar Ribeira das Naus. Opracowanie autorki na podstawie materiałów dostępnych na stronie: <http://www.cm-lisboa.pt/pt/viver/urbanismo/espaco-publico/projetos-frente-ribeirinha> – dostęp 13.04.2017r.

Il. 6b. Widok w kierunku dawnych doków, których zarys uwidoczniony jest jako kompozycja wzniesionych trawników i przecinających je ścieżek. Fot. www.proap.pt.

Il. 6c-d., Widoki nabrzeża z promenadą i miejską plażą. Fot. www.publicspace.org.

Fig. 6 a. Plan that illustrates subsequent stages of the programme ‘DEVOLVER O TEJO ÀS PESSOAS – INTERVENÇÕES NA FRENTE RIBEIRINHA-BAIXA’, aiming at the rehabilitation of a considerable section of the waterside spaces of the city. On the plan the area of Ribeira das Naus is marked. Prepared by the Author on the basis of materials available on the website <http://www.cm-lisboa.pt/pt/viver/urbanismo/espaco-publico/projetos-frente-ribeirinha> – access on 13 April 2017.

Ill. 6. b. View towards the former docks, the outline of which is visible as a composition of elevated lawns and paths that intersect them. Photo: www.proap.pt.

Ill. 6.c, d. Views of the waterside with the promenade and the municipal beach. Photo: [www](http://www.publicspace.org).

FORMING OF PUBLIC SPACES OF LISBON: HISTORY AND THE PRESET DAY

1. INTRODUCTION

European cities, due to the specificity of their development and transformation processes, which were often staggered over many centuries, constitute a natural field of research into the form of the city and its evolution. The concept of 'the European city', comprising – without limitations – a set of such physical properties as the compactness of the urban layout, natural multifunctionality, or the existence of historical origins, still remains a significant concept, going beyond the framework of theoretical deliberations¹. Nevertheless, it seems that the current form and functions of most urban settlements are influenced by a much bigger and more complex group of factors than in any other earlier period. This is well reflected in the attempts at a definition of the contemporary city, which often refer to meanings that exceed the material dimension of space², stressing a selected aspect, or which remain generalised to a considerable extent. Despite the undoubted detachment between the public sphere and space, which for ages constituted a frame for social activities, the still realistic, material public space is an essential and unalienable part of well-functioning urban systems³.

¹ One of the first scholars to verbalise the concept and distinctness of the European city was M. Weber, who emphasised the need of the simultaneous existence of fortifications, a market square (a place of trade), an independent courthouse and autonomous law, a certain form of assembly, and at least partial autonomy M. Weber.(1969).

² Like e.g. post-polis of E. Rewers (2005), meta-city of V. Maas (1999), or system-city of M. Weinstock, (2013). The definition of M. Castellsa (2010) is also interesting it adopts the term 'Space of Flows' in the opposition to the traditional 'Space of Places'.

³ As M. de Sola Morales (2010) observes, 'All too often, the category of *public space* is used without taking into account the requirement of real urban quality that the term entails. This urbanity is the quality of significant places of collective and political content in their very material form. *Material urbanity*, the ability of urban material to express civic, aesthetic, functional and social meanings, is a basic concept when it comes to defining public space (...)' /Aż nazbyt często kategorię *przestrzeni publicznej* przywołuje się nie bacząc na wymóg faktycznej miejskości, jaką ten termin implikuje. Miejskość ta jest cechą istotnych miejsc wyposażonych w treści zbiorowe i polityczne na poziomie ich samej formy materialnej. *Miejskość materialna*, umiejętność wyrażania znaczeń obywatelskich, estetycznych, funkcjonalnych i społecznych przez substancję materialną, to koncepcja podstawowa jeśli chodzi o definicję przestrzeni publicznej (...)/

Cities with historically shaped districts seem to be an interesting field of study, as they represent considerable variety of forms and types of space, and subsequent stages of development frequently force the adjustment of ways of utilisation to changing social conditions.

2. PLACE OF PORTUGAL IN CONTEMPORARY EUROPE

Portugal, located on the Western edge of the European continent, exists in the broader awareness predominantly as a tourist destination, tempting with its beautiful beaches, wild landscapes, and picturesque towns. It is a relatively small country, whose surface area and population, as well as the economic situation that persists for more than ten years now, predestine it to play only a marginal role compared to the main 'actors' in the United Europe⁴. Many centuries ago, the situation was, however, completely different. In the 15th century Portugal was a super power, obtaining and strengthening its influences in colonies overseas, and Lisbon, which was already the capital city of Portugal, played the role of one of the most important ports of Western Europe.

Documented history of settlement activity in the Tagus estuary reaches back to the Roman times, when a settlement called Olisipo was a prospering trade centre. Subsequent years passed under the rule of German and Muslim tribes, and only in 1147 the town was conquered by Afonso I, the first ruler of Portugal, and the borders of the state established then have not change much until today. Currently, Lisbon is a central city of a metropolitan area, inhabited by nearly a third of the population of the country; it is also the centre of the political, economic, and cultural life, despite the fact that it is absent from lists of prestigious 'Global Cities' rankings.

3. HISTORICAL DEVELOPMENT OF THE CITY

3.1 Up to the 18th century

the urban structure of the contemporary Lisbon is an interesting conglomerate of historical and

⁴ 92 thousand km² of surface area and the population of a little above 10 m according to current data of the European Union. https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living_en#tab-0-0 – access on 07 March 2017.

modern projects, which came into being as a result of the natural, evolutionary development, as well as of violent events that left their footprint on the history of the city. The local architecture, which over the first years of settlement developed around a fortified castle located on a hill, later on called St. George's Castle, gradually took over lower areas, creating suburbs: Alfama and Baixa⁵. The names of both historical districts have been preserved to this day, although their form has been subject to more or less significant transformations. Alfama, located on a slope that goes down towards the river, is the oldest district of the city, its heart during the rule of the Moors. Its organic, nearly maze-like structure, perfectly well-visible to date, is a legible trace that refers to the times of its birth. Narrow streets, small-scale buildings, unexpected open views and perspectives, make Alfama a symbol of the city, and undoubtedly its most popular tourist attraction. The 'lower' district, Baixa, which also emerged as organically formed suburbs, developed between two hills on an area that gently goes down towards the Tagus. It was also the initial location of a port, which was located along the lateral (lower) distributary of the Tague, determining the range of the city until the 13th century, and eventually buried in order to create a new city district⁶. The golden age for the development of the city as well as for the entire country is the 16th century, when ground-breaking geographical discoveries were made, and Portuguese sailors, having reached even China and Brazil, established strong trade contacts, thanks to which the city was developing extremely dynamically. Around 1620 the population of Lisbon reached 165 thousand, which was a substantial number at the time⁷. Despite this, the spatial development of the city principally did not exceed the current limits of the two districts referred to above, and took place between Rossio square located to the North and the royal palace, built on the river bank by Manuel I the Fortunate, when St. George's castle did no longer suffice to fulfil the functions of the main, representative residence. Terreiro do Paço – a square in front of the mannerist palace, partly open towards the river, became the heart of the political and economic life of the city. Another significant leap in the development of the city is connected with one of the most dramatic disasters in the modern history of Europe, which changed the balance of forces and which

left its footprint on the urban form of the city much more than any other previous activities.

3.2. Great reconstruction

on the memorable day of November 1st, 1755, Lisbon suffered an intense earthquake, which ruined the city nearly entirely, and then tsunamis and fires completed the destruction. Baixa, located on unstable, alluvial lands, surrounded with hills from three sides, definitely suffered the most – it was completely obliterated⁸. Symbolic centres of authority, religion, and trade were completely destroyed – the royal palace, most buildings of administration and culture, as well as churches and monasteries. Seismic shocks were detected far beyond the Southern shores of Portugal, but the effects of the earthquake exceeded the spatial and social dimension. A considerable shift happened on the political scene, as well, where a decisive role was ascribed to Sebastião José de Carvalho e Melo, recently honoured with the title of the Marquis de Pombal⁹. Prime Minister, enjoying exceptional support of the ruler, he turned out to be a skilful and resourceful reformer¹⁰, and he was the one entrusted with the task to reconstruct the destroyed capital city. From amongst several scenarios drawn up over a short period of time, which from the today's perspective could be called strategic, and which comprised e.g. extreme proposals assuming literal reconstruction, as well as building the city in a new location, one scenario was selected, which planned to reconstruct the destroyed part of the city according to the strict planning principles assumed¹¹. They were to reflect a new, rational social order consistent with the movement of Enlightenment. By the time of developing a detailed urban masterplan and commencing the works, Pombal, wishing to maintain order in terms of spatial solutions and land ownership, introduced a strict law prohibiting self-willed reconstruction of households or settling beyond the

⁸ Today, the scale of destruction is estimated to reach ca. 85% of the substance of the city, and the number of people who perished in the earthquake or as a result of events that followed it is assessed to be ca. 50 thousand. J.R. Mullin op.cit.

⁹ K. Maxwell (1995).

¹⁰ Establishment of the system of public schools, thorough restructuring of the system of education, a new tax law, establishment of the region of production of the Port wine – these are some of the merits of Marquis de Pombal, thanks to whom Portugal entered the 19th century in a much better shape. J.H. Saraiva (2000).

¹¹ The author was a royal engineer and architect, Manuel da Maia, who drew up a detailed study consisting of three parts, entitled 'Dissertação', focusing on advantages and disadvantages of each of the solutions. M.H. Barreiros (2009)

⁵ Cf. e.g. J. Malcolm (2007)

⁶ J.R. Mullin (1992)

⁷ The Republic of Venice in 1575 was inhabited by 175 thousand people, and the population of London at the dawn of the 17th century was ca. 250 thousand. J.D. Durand (1977)

city walls¹². Baixa that can be observed today is a result of a carefully planned multi-stage, effective strategy, which constitutes the first and probably the most significant example of a successful planning process. When Marquis de Pombal approved the selected variant, a group of engineers and militaries working in teams of two drew up six plans which interpreted in different ways the guidelines of Manuel de Maia, who supervised the works.¹³ Eventually, a plan developed by Eugénio dos Santos and Carlos Mardel was selected for further implementation. It consisted in demarcating broad avenues along the N/S axis, linking two main squares of the city, completed with narrower perpendicular streets, forming a regular orthogonal grid of elongated quarters. The maximum height of buildings was determined, too – in this case they were not to be taller than the width of the street. This principle, based on the street section and determining its permitted proportions and dimensions, will be quite common in the urban planning of European cities¹⁴. In the planning approach, similarly to Paris a century later, the disposition of streets determines the form of the urban tissue to a considerable extent and influences its operation¹⁵. Besides the undoubted simplicity and compositional elegance, this solution stood out thanks to its modern approach towards issues of engineering and hygiene, seismic safety¹⁶, as well as it fostered social reorganisation of the new city. Uniform appearance of the elevations, the same orientation towards the cardinal directions, no visible signs of affluence or higher social status of the owner, manifest a new concept of the state in the understanding of Marquis de Pombal¹⁷.

4. PUBLIC SPACES OF LISBON

4.1. In the historical layout of Baixa Pombalina

in the organic, medieval layout, public space obviously consisted of streets and other areas free from any development¹⁸, but also ‘informal’ squares, backstreets, and empty spaces created by irregularities of the urban layout, as well as spaces in front of churches¹⁹, which were utilised as places for ‘passing’ and ‘being’ alike – for handling everyday matters. In the plan implemented in the period after the earthquake and nearly completed in thirty years, the relationship between the public and private space was determined in a way that was quite new for Lisbon. Streets and squares designed, formalised in the strictly geometrical layout, emphasised the status of the authorities and the church²⁰. The border between the two basic types of use of the space was demarcated by means of quarter development organisation, where private and public matters were separated. Simultaneously, however, Portuguese urban planners mastered the skill of operating with the built space, as well as the space free from any development, establishing a new scale and typology of the layout of public spaces, which were to serve the purpose of improving safety, hygiene, and traffic conditions. Praça do Comercio²¹, the most spectacular, and as if beginning the sequence of public spaces just like ages ago, constitutes a representative and official symbol of the city. Despite the fact that the royal palace once located in this place was never reconstructed, the classical composition of the square reflects the majesty of the authority, as well as the power of

¹² J. H Saraiva, op.cit.

¹³ Cf. e.g. T. Marat-Mendes (2011).

¹⁴ It should be also pointed out that e.g. the 1916 regulation resolved in New York, the so-called ‘Zoning Resolution’, aimed at preventing too tall buildings from being erected along the line of the street, compared the admissible height of buildings to the width of the road at which it was located, as well. According to the aforementioned plan, the maximum height of the main part of the building was a 2.5-fold width of the street, and its implementation shaped the architectural expression of Manhattan. R. Koolhaas (2013).

¹⁵ M.H. Barreiros, op.cit.

¹⁶ The plans and designs covered the route of the sewage system, to which the newly erected complexes of buildings were connected. The application of the so-called Pombal’s cage, i.e. a light, flexible wooden structural frame, was to reduce the susceptibility of the newly erected buildings to the effects of shocks. K. Maxwell op.cit.

¹⁷ J.H. Saraiva, op.cit.

¹⁸ The Portuguese specificity of plans of medieval towns indicates that a square in its structured form was not planned at all, but it did appear, usually as a result of subsequent transformation. Free space in the vicinity of defence walls was used as a type of multi-functional public space. T. Marat-Mendes (2010) after: M.T. de Sampayo (2007)

¹⁹ *largos and adros*, respectively, belong to a group of urban public spaces, that is spaces where activities relating to passing as well as staying and spending time take place. T. Marat-Mendes *ibidem*.

²⁰ One of the first and most important instructions contained in the dissertation by Manuel de Maia was a recommendation referring to the reconstruction of churches in places where they had been before. In the context of the prohibition to reconstruct the remaining urban tissue, its seems to be a significant exception.

²¹ In the location of the former square Terreiro do Paço, destroyed in the earthquake referred to above.

commerce²². Open towards the river, today it constitutes a symbolic gate to the city²³.

4.2. The city today

Today, Lisbon continues to be a city with a relatively compact structure. Studies prepared by the city hall refer to land ‘consolidation’, which is estimated to be ca. 82%²⁴, which considering common problems with dispersion of urban structures and de-urbanisation seems to be quite an exception. Statistical data demonstrate, however, that over last decades Lisbon – similarly to many other cities, not only in Europe – has been experiencing a characteristic phenomenon of depopulating of central districts for the benefit of constantly growing suburbs. This tendency is particularly well-visible in historical districts: Baixa, Chiado, Bairro Alto, where the residential function is displaced by other types of use, such as offices, services, or entertainment. The quality of the urban infrastructure, the availability of schools, pre-schools and healthcare centres is assessed to be relatively low²⁵, whereas real estate prices are maintained at the level that is higher than an average value for the remaining part of the country²⁶. The caus-

es referred to above, as well as many other reasons, account for the gradual depopulation and destruction of the residential substance, progressing for ca. thirty years now. The urban strategies applied so far, aiming at complex revitalisation of resources, were hampered by the global economic crisis, the effects of which are felt by Portugal even today. The results of these actions as evaluated from the perspective of over 20 years, have not fulfilled the expectations²⁷. One-off revitalisations or new buildings definitely enrich the structure of the historical city centre; nevertheless, their influence on the urban tissue could be compared to the local effect of acupuncture²⁸. The revalorisation programme of the historic district of Baixa, currently in progress²⁹, seems however, to be bringing results manifesting themselves as slow, yet progressing gentrification of this area³⁰.

As far as shaping of public spaces is concerned, within the area of the historical centre, as well as in much further locations, the relatively recently commenced municipal revitalisation programme comes to the fore. Within the programme ‘a square for each district’³¹ a lot of so far neglected spaces, often in the vicinity of traffic routes, have been allocated to rehabilitation. Eventually, they are to play a role of local centres of social life, improve the attractiveness and quality of the surrounding areas, as well as to contribute to the elimination of barriers within the urban tissue. To date works in only several out of 30 planned locations have been completed³²;

²² An English traveller who arrived to Lisbon in the early 19th century, described this space as follows; ‘the [Commercial Square] is what its name denotes a place of trade and commerce it being a market for the purchase and sale of cloths skins wool and a variety of other articles and the exchange is held in a fine room near the river to which the whole of one side of the square is open and is one grand quay for boats the whole extent of it. On the south side of the square is a grand public library of very considerable extent divided into what is called twelve halls opening into each other which from the immense length has a very good effect (...) [Plac Targowy] jest tym, co sugeruje sama nazwa – miejscem handlu i zawierania transakcji, targowiskiem, gdzie można nabywać i sprzedawać tekstylia, skóry, wełnę i wiele innych towarów. Wymiana ma miejsce w eleganckim pomieszczeniu niedaleko rzeki, ku której cały plac otwiera się z jednej strony i gdzie znajduje się imponujące nabrzeże dla łodzi wzdłuż całej długości. Na południowej krawędzi placu mieści się wspaniała biblioteka publiczna sporych rozmiarów, podzielona na tzw. dwanaście hal, otwierających się ku sobie, co dzięki znacznej ich długości daje znakomity efekt (...). R.B. Fisher (1811).

²³ The significance of the square was eventually restored in 2010, when its considerable part was closed for car traffic, its surface was replaced in compliance with the design by arch. Bruno Soares, and some of the buildings surrounding it were renovated. <http://www.brunosoaresarquitectos.pt/> – access on 02 April.2017.

²⁴ According to: *Estratégia de reabilitação urbana de Lisboa – 2011/2024*

²⁵ F. Serdoura, J. Crespo, H. Almeida, (2009)

²⁶ The data published on the government administration website demonstrate that an average rent of an apartment in Lisbon is twice as high as in e.g. Porto. <https://eures.praca.gov.pl>,

²⁷ It is a diagnosis of the condition of the city from 2011, published in: *Estratégia de reabilitação urbana de Lisboa – 2011/2024*

²⁸ These are e.g. a square – a vantage point in Alfama, designed by Aires Mateus studio, or the renovation of the ruined monastery of the Carmelites in Chiado, completed after many years, designed by Alvaro Siza, as well as other renovations in the area destroyed in the fire of Chiado in 1988r.

²⁹ *Estratégia de reabilitação urbana de Lisboa – 2011/2024* supported by tax regulations creating favourable financial conditions for rehabilitation measures. It is e.g. programme ‘RE9’, ‘BIP-ZIP’, or ‘Re-Habitar Lisboa’. <http://rehabitarlisboa.cm-lisboa.pt/inicio.html> – access on 03 April 2017.

³⁰ As it is observed by F. Serdoura, J. Crespo J., H. Almeida (2009), after years of crisis, the central districts start to attract especially young people, from beyond the city borders, or even from abroad, appreciating this undoubtedly attractive location.

³¹ The municipal programme ‘Uma Praça em cada Bairro – intervenções em espaço público’ was launched in 2014, as the implementation of one of the strategic axes of the Municipal Management Programme 2013/2017. <http://www.cm-lisboa.pt> – access on 03 April 2017.

³² Four have been implemented, fourteen are still at the stage of design works. <http://www.cm-lisboa.pt> – access on 03 April 2017.

nevertheless, they do demonstrate the direction of thinking about public space in the contemporary Lisbon. More space for pedestrians, limited car traffic and impediments relating to it, care for details and individual solutions, and most of all a lot of investments planned in all districts, will certainly bring measurable results in the form of revival of the space within and outside the very heart of the city. Another comprehensive activity promoted by the City Hall pertains most of all to the waterside parts of historical districts, along the section from the railway station Cais do Sodre in the Western part to the planned dock for pleasure boats located at the foot of Alfama³³. The first public space to be revitalised, or actually created within the scheme of the aforementioned programme, is a part of the waterside located nearly directly at Praça Do Comércio. The area of the former docks of Ribeira das Naus, separated from the main, representative square only with a building of the former Arsenal, had been left abandoned, dominated by car traffic for years. In this case, revitalisation consisted in traffic calming and liquidation of the road intersecting the wharf, as well as in restoring pedestrian passageways in the direction of the railway station of Cais do Sodré³⁴, and within the perimeter of the entire comprehensively transformed space³⁵. The relation with the river was re-created in the form of a municipal beach and an accompanying promenade, which is a certain beginning of the sequence of public spaces which unfolds along the river. Nevertheless, as for now, there is no continuity in the development of the embankments and the consequential opening of the city towards the river. Beyond the area of the city centre, in the Northern part, the port and warehousing function seems to be dominating, against the background of which the district of Parco das Nações, extended for nearly 20 years now, constitutes a significant and isolated exception. Connected with the territories of the World Exhibition held in Lisbon in 1998, so far it seems to be the best example of an effective planning policy. The areas in the Northern part of the city, adjacent to the Tagus, used to be occupied by large industrial plants, military structures,

warehouses, and storage yards. Rehabilitation of this land and organisation of exhibition spaces required a lot of demolition, as well as recultivation and replacement of contaminated soil. The project of development of the new district covered the area of nearly 340 ha, the exhibition facilities were situated in a 5km-wide belt of the river embankments. The exhibition turned out to be a huge success, and buildings and pavilions erected then have become a permanent element of the city landscape³⁶. Key investments in the scope of traffic management³⁷ most certainly have contributed to the rehabilitation of the area and helped include it in the urban structure of the city as a rightful district. The principle of functional diversity has been planned and implemented to a considerable extent, juxtaposing residential development with all sorts of services in well balanced proportions. The programme of creating a strong local centre in a once degraded place could be evaluated as successful from a time perspective. The new district is a vivid, inhabited place, willingly visited by tourists, and the public spaces after Expo'98, as well as created in subsequent years, constitute an attractive several kilometres long sequence of parks, squares, and gardens.

5. SUMMARY

Similarly to many contemporary cities of Europe, Lisbon seems to be in the phase of transformations. They comprise changes in the physical form of the city, as well as the way it functions in relation to constantly changing economic conditions. Although the direction of such changes is reflected in the development documents and policy of the city, the development of civilisation based on knowledge, creativity, and high technologies result in the revaluation of the concept of the city, similarly to what was done by the industrial revolution in the 17th century, or to the modernist doctrine implemented for several decades in the 20th century. Disintegration of the city in its previous form, the sprawl and growth of housing estates, and at the same time depopulation of historical central districts – these are only some of the

³³ According to: <http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/articulo/devolver-o-tejo-as- pessoas-intervencoes-na-frente-ribeirinha-baixa> – access on 08 April 2017.

³⁴ It is an essential public transport hub for the entire agglomeration of Lisbon, especially for lines running from the West, where there are more important holiday resorts, such as e.g. Cascais or Estoril.

³⁵ The design was drawn up by a Portuguese landscape architecture studio, PROAP. www.proap.pt – access on 02 April 2017.

³⁶ These are pavilions and buildings furnished with specific functions, such as Oceanarium, **Camões Theatre**, Torre Vasco da Gama, or Gare do Oriente railway station, as well as the Portuguese Pavilion designed by Álvaro Siza, erected for the purposes of the Exhibition, and after its closure they were included in the next urbanisation stage, aiming to create a new district. A.A. Kantarek (2012).

³⁷ E.g. Vasco da Gama bridge, or Gare do Oriente railway station designed by Santiago Caltrava, which also due to its architectural values has become a certain tourist attraction..

observable symptoms of transformations which happened, and sometimes are still happening, in complex and multi-layered structures that cities of today are³⁸. Attempts to reverse these negative tendencies, verbalised in revitalisation programmes and various strategic activities similar to the ones operating in Lisbon, are present in urban policies of most big European cities³⁹. In great simplification, they boil down to the preservation of the special values we notice in European cities, in their urban planning, functioning, beauty, and the diversity of space.

a. publicspace.org.

LITERATURA

1. Barreiros M.H., Urban Landscapes: Houses, Streets and Squares of the 18th Century Lisbon [w:] Laitinen R., Cohen T. (red.), Cultural History of Early Modern European Streets, BRILL, Leiden, Boston, MA, 2009, str.11-39
2. Batty M., The New Science of Cities, MIT Press, Cambridge, MA, 2013
3. Benevolo L., Miasto w dziejach Europy, Wyd. Krąg – Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa 1995
4. Bettencourt L. M. A., The kind of problem a city is: New perspectives on the nature of cities from complex systems theory [w:] SFI Working Paper: 2013-03-008 – <https://www.santafe.edu/research/results/working-papers/?page=9> (online access 12.04.2017r.)
5. Castells M., The Rise of the Network Society, Wiley-Blackwell, Chichester, 2010
6. Censos 2011 – Resultados Provisórios, Instituto Nacional de Estatística, I.P., Lisboa 2011
7. de Sampayo, M. G. T., Theoretical fundamentals in the construction of the portuguese public squares of the 18th Century. [w:] ISUF (red.) Fourteenth International Seminar on Urban Form. Ouro Preto, Minas Gerais, Brazil 2007.
8. de Solà-Morales M., The impossible project of public space (2010) – <http://www.publicspace.org/en/text-library/eng/c006-l-impossible-projetete-de-l-espai-public> (online access: 01.04.2017r)
9. Durand J.D., Historical Estimates of World Population: An Evaluation, [w:] Population and Development Review Vol. 3, No. 3 (Sep., 1977), str. 253-296
10. European Environment Agency EEA., Urban sprawl in Europe: the ignored challenge. EEA Report No 10/2006. European Environment Agency, 2006.
11. Estratègia de reabilitação urbana de LISBOA – 2011 / 2024, Câmara Municipal De Lisboa, Lisboa 2011
12. Fisher, R.B., A Sketch of the City of Lisbon an its Environs with Some Observations on the Manners, Disposition, and Character of the Portugese Nation, J. Ridgeway, London, 1811
13. História de Lisboa Tempos Fortes, Direcção Municipal De Cultura / Dged, Geo – Gabinete De Estudos Olisiponenses, Lisboa 2013
14. Jacobs J., The Death and Life of Great American Cities. Modern Library Editions Random House Inc, New York, 1961.
15. Kantarek A.A., Post-event re-revitalization. Expo'98 i lizboński Park Narodów [w:] Czasopismo Techniczne 3-A/2012, zeszyt 12, rok 109, str. 33-37
16. Koolhaas R., Deliryczny Nowy Jork. Retroaktywny manifest dla Manhattanu, Karakter, Kraków 2013
17. Kosiński W., Paradygmat miasta 21 wieku, Wydawnictwo PK, Kraków, 2016
18. Kostof S., The City Assembled, The Elements of Urban Form Through History, A Bullfinch Press Book, Little, Brown and Company, Boston, New York, London, 1999
19. Maas, W., Metacity datatown. MVRDV/010 Publishers, Rotterdam, 1999
20. Malcolm J., Lisbon: City of the Sea: A History, I.B. Tauris, London, 2007
21. Marquez Cecilia F., Levene R.(eds.), AIRES MATEUS 2002-2011- construir el molde del espacio, El Croquis no. 154, Madrid, 2011
22. Marquez Cecilia F., Levene R.(eds.), Alvaro Siza 2001-2008- the meaning of things, El Croquis no. 140, Madrid, 2008
23. Maxwell K., Pombal, Paradox of the Enlightenment, Cambridge University Press, Cambridge, 1995
24. Maxwell K., The Making of Portuguese Democracy, Cambridge University Press, Cambridge, 1997
25. Mozas J., Fernandez-Per A., In common. III, Espacios colectivos = Collective spaces, a+t editiones, Vitoria-Gasteiz, 2006
26. Mullin, J. R., The reconstruction of Lisbon following the earthquake of 1755: a study in despotic planning, [w:] Landscape Architecture & Regional Planning Faculty Publication Series., 1992, Paper 45.
27. OECD, Green Growth Studies: Compact City Policies: A Comparative Assessment. 27. OECD Publishing: Paris, 2012.
28. OECD, The Metropolitan Century: Understanding Urbanisation and its Consequences, OECD Publishing, Paris, 2015.
29. Paszkowski Z., Transformacja przestrzeni śródmiejskich – Na przykładach wybranych miast europejskich, Walkowska Wydawnictwo, Szczecin, 2003
30. Plano de Pormenor de Salvaguarda da Baixa Pombalina, Câmara Municipal De Lisboa, Lisboa 2011
31. Podhalański B., Metropolie Portugalii – nadzieja czy dramat przyszłości miast? [w:] Czasopismo Techniczne 1-A/2/2012, zeszyt 1, rok 109, str. 111-122
32. Rewers, E., Post-polis: wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta. Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych "Universitas", Kraków, 2005.
33. Ribiero F.L., Urban Regeneration Economics: The Case Of Lisbon's Old Downtown, [w:] International

³⁸ Complexity as the fundamental property that defines contemporary urban systems is emphasised by e.g. M. Batty (2013), J. Portugali (2012), or L.M. A. Bettencourt (2013), although it is a concept present already in earlier publications of J. Jacobs (1961)

³⁹ As well as in recommendations of global and European organisations. Cf. e.g. European Environment Agency EEA, 2006; UN 2014; OECD 2012.

Journal of Strategic Property Management (2008) 12,
str.203–213

34. Saraiva J.H., Krótka historia Portugalii, Wydawnictwo Universitas, Kraków, 2000
35. Serdura F., Crespo J., Almeida H., Rehabilitation of Baixa Pombalina in Lisbon, A Strategy for Environmental and Economic Sustainability, [w:] Sustainable Architecture and Urban Development, Conference proceedings, Universidade Tecnica de Lisboa, Lisboa 2009, str 533-548.
36. World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights (ST/ESA/SER.A/352).United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2014.
37. Weber M., The Nature of the City [w:] Sennet R. (ed.), Classic Essays on the Culture of Cities, Prentice. Hall Inc.,Englewood Cliffs, NJ, 1969
38. Weinstock M., Introduction: System City: Infrastructure and the Space of Flows,[w:] Architectural Design, no.04 (2013), str. 14-23.
39. Zuziak Z.K., Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej, Monografia 236, Wyd. PK, Kraków 1998

Strony internetowe:

<http://geo.cm-lisboa.pt/>
<http://whc.unesco.org>
<http://www.am-lisboa.pt>
<http://www.brunosoaresarquitectos.pt>
<http://www.cm-lisboa.pt>
<http://www.isocarp.org>
<http://www.jf-parquedasnacoes.pt>
<http://www.portaldasnacoes.pt>
<http://www.proap.pt>
<http://www.publicspace.org>
<https://eures.praca.gov.pl>
<https://www.santafe.edu>