TECHNICAL TRANSACTIONS | CZASOPISMO TECHNICZNE
ARCHITECTURE | ARCHITEKTURA
9-A/2014

BOGUSŁAW PODHALAŃSKI*

NORTH OF PORTUGAL AND METROPOLITAN PORTO – DRINK IT, OR LIFE IN?

PÓŁNOCNA PORTUGALIA I METROPOLITALNE PORTO – PIĆ, CZY W NIM ŻYĆ?

Abstract

Porto is the second metropolis of Portugal. The economic crisis has slowed down the development and growth of not only the city itself, but also that of its metropolitan area. It has not, however, put a stop to the process of reshaping its spatial structure. It biggest problem is a high degree of unemployment caused by the declining amount of jobs in the private sector, in addition to the process of the society becoming poorer overall. A high factor of work-motivated emigration to Portuguese speaking countries, as well as some European states, is also present. The comparison to analogous problems arising in the Three-city region – the Polish coastal metropolis – seems to suggest a correlation between certain trends, however the difference regarding Porto is a larger percentage of the share of the unemployed in the working age adults group, which is accompanied by a decrease in the unemployment of persons just entering the workforce. There is also the element of crime. Furthermore, there seems to be a big difference in the economic potential and innovative factors that favor the Portuguese metropolis, which is a stronger economic center than Three-city. The most important element that stabilizes the development of the Three-city metropolis is the preservation of local jobs.

Keywords:

Streszczenie

Porto jest drugą metropolią Portugalii. Kryzys ekonomiczny w znacznym stopniu spowolnił rozwój zarówno samego miasta, jak i jego obszaru metropolitalnego, niemniej nie zatrzymał procesu przekształcania jego struktury przestrzennej. Największym problemem metropolii jest wysoki stopień bezrobocia związanny ze spadkiem poziomu zatrudnienia w przedsiebiorstwach oraz proces ubożenia spoleczenstwa. Utrzymuje sie wysoki wskaźnik emigracji zarobkowej do krajów posługujących sie jezykiem portugalskim i do krajów europejskich. Porównanie z analogicznymi problemami występujacymi w Trójmieście – polskiej metropolii nadmorskiej – wykazuje zbieżność obesrwowanych trendów, jednak różnica w stosunku do Porto polega na zwiększaniu się procentowego udziału bezrobotnych w przedziale wieku przedemerytalnego, któremu towarzyszy spadek bezrobocia w przedziale wieku pracowników wchodzących. Występuje także zjawisko przestępczości. Ponadto istnieje duża różnica w potencjałach ekonomicznym i innowacyjnym na korzyść metropolii prtugalskiej, która jest silniejszym ekonomicznie ośrodkiem niż Trójmiasto. Najbardziej istotnym czynnikiem stabilizującym rozwój metropolii trójmiejskiej jest zachowanie lokalnych miejsc pracy.

Słowa kluczowe: Porto, Trójmiasto, obszar metropolitalny, bezrobocie

* Ph.D. D.Sc. Arch. Bogusław Podhalański, Institute of Urban and Regional Development, Department of Urban Planning, Faculty of Architecture, Cracow University of Technology.

...Si bo 'squece me, 'M ta 'squece be, Até dia, Qui bo voltà...
If you forget me, I will forget you. Until the day you will come back...[1]

1. Introduction

When you hear somebody utter the word "Porto"[2], you need to listen intently in order to catch the right context, because you can easily confuse the meaning of the word, especially when it is separated from the content and the point of the statement. But when one talks about Porto understood as a vital subject of planning a metropolis, and particularly about phenomena occurring in its area of influence, no-one is forbidden to do it in the place, and in the particular moment, when the setting Sun is accompanied by the nostalgic melody of the fado. The chilly ocean breeze carries away the unbearable heat that emanates from the omnipresent stones, gently setting the tree branches in motion, and the porto that glistens in the glass lets you relish in the comparison to the reflexes mirrored in the lazy current of the Douro; at the same time it lends the conversation an extraordinary atmosphere and flavour. One has the awareness that somewhere high, on the banks of that river, stand, intriguing in their form and proportion, creamy in Hue at this part of day, the buildings of the Architecture Department, designed by Alvaro Siza. Inside them, a familiar discussion between generations is taking place – one about the choice between the new and the old understanding of forms by which we are surrounded and in which we spend most of our lives. But the point of this discussion is not the beauty of the purest form, but rather the matter that is sought for by all the dwellers of the metropolis – the means of solving the eternal dilemma of the meaning of life and finding the means to resolve the everyday existential difficulties, which Porto so abundantly bestows upon its residents. The metropolis, surpassed in size only by Lisbon, tries to find the answer to the question: where is the work? Currently it is the most rudimental matter, which, in the times of a crisis, gives nightmares both to the residents and to all the migrants who arrive here from the increasingly impoverished towns and villages in the interior of the Iberian Peninsula. Significant metropolitan investments achieved in the right moment of the regrettably short economic boom, such as the airport, the underground, the highways, technical infrastructure and numerous public buildings that were designed by native and foreign architects, resulted in an increase in tourist traffic, despite the considerable distance that separates Porto from other European metropolises. One can observe the growing interest in the country's culture, bearing in mind that Portugal used to be a naval and colonial power. The imperial scale can be seen in the urban planning structure of Porto – this vast and beautiful city; but at the same time one can see, rather regrettably, the progressing dilapidation of the central zone. Trees grow over the abandoned buildings, surely a distressful sight for the passers-by, who wander around this inner city, not only in the vicinity of Ponte Dom Luis. The music of Porto, in contrast with Coimbra and Lisbon, has not got "its" fado. But, to make up for it, it has its views and captivating light, which, filtered by the ocean mist, hyper-realistically sharpens, or defamiliarizes the unbelievably captivating scenery of the Douro valley and the panorama of the city stretching from under the cloister hill. Efforts made by the city council in order to improve the quality of public areas and to prevent the deprivation of the city centre, constitute meaningful proof that the attractiveness of the metropolis must be reinforced and be truly multidimensional and remarkably lively – then and only will then the tourist overlook the

[1] A.Z. Soares, fragment of the song "Sodade" by Cesaria Evora.
[2] Translator's note: while it is customary to call the Portuguese alcoholic beverage "port" or "port wine", it is also possible to use the word "porto" when we refer specifically to port wine made in Portugal.

littered streets and the constant presence of security and will instead be captivated by the song, sung by Cesaria Evora, whose lyrics seem to be very relevant to the existing problems of the metropolis:

„If you forget me,
I will forget you.
Until the day
You will come back..."

2. The Porto Metropolitan Area

Grande Area Matropolitana do Porto, the metropolitan Porto region, whose capital is the city of Porto, comprises 16 districts, among which Porto, Matosinhos and Sao Joao de Madeira are, respectively, the most densely populated (6316.2/km^2, 2681.0/km^2, 2602.0/km^2), while Arouca occupies the last place, with only 73.9/km^2.

The metropolitan region is a part of the North Region, which consists of 8 subregions and is inhabited by 3.7 million people, which amounts to ca. 35% of the population of the whole country, which has the overall population of 10.5 million people.

As it borders with the Atlantic Ocean, Spain and the remaining part of Portugal, the region is highly predisposed towards playing an increasingly significant role in the economic and social development. Despite the observed substantial decrease in the number of births, in the period until 2011, Grande, as well as other regions, registered an increase in the number of inhabitants. The crisis, which affected all the areas of Portuguese economy, manifests itself in the statistics which indicate that Grande Porto had the biggest dynamic of population growth, but also the biggest net rate of migration, and, in addition, it was the place where the highest number of foreign immigrants came to live – among whom the Brazilians, the Ukrainians, the Russians and the Portuguese-speaking Africans comprised the most significant groups. Regrettably, Grande Porto has the characteristic that some other European countries possess – an ageing society, which indirectly affects the decrease in the pace of the economic development of this region. What helps, albeit not as considerably as in other regions of Portugal, is the substantial influx of immigrants. Strength of the region lies in its relatively dense population, amounting to 2.2 million inhabitants, which, in comparison to the total population of Portugal, constitutes ca. 20.6% of the total number. Regrettably, in 2012 the highest slump in employment figures (and therefore a decrease in the country's population) was observed, with the unemployment rate at 16%[3].

3. The Porto Metropolis

Sources on the subject include numerous attempts of handling the issues of the metropolis. As Gorzelak points out "modern studies of metropolises concern mainly individual big cities, their immediate base and – more rarely – the relations inside the world-wide net of metropolises". In this context, it is necessary to make an attempt at checking, to what extent Porto is linked with this net of metropolises around the world. The GaWC currently classifies Porto as a gamma- type of metropolis, situating it on the 6th place on the list, whereas the metropolitan Cracow occupies the 17th place on the same list, below Porto.

[3] http://euro-dane.com.pl/portugalia (in Polish).

The rival Portuguese metropolis of Lisbon occupies the second position in the beta+ category, which means it is classified four categories above the position of Porto and Cracow[4].

The city of Porto and, at the same time, the metropolis, are a part of Grande Porto and are situated in the North Region. The comparison of competitiveness of Grande Porto in relation to the remaining regions and metropolises of Portugal indicates that Lisbon indisputably occupies the first place and greatly surpasses the remaining centres. Grande Porto, on the other hand, is ranked second. The most similar to Grande Porto are Entre Duotro e Vouga, as well as Baio Vouga and Peninsula de Setubal. Differences between those centres are not as substantial as they are between them and Lisbon.

The chief assets of the Porto metropolis are: well-developed air-, rail-, sea- and bus transport, an efficient transportation system inside the metropolis (6 underground lines). When it comes to industry, the most potent is the shoemaking industry, but also the wine industry (particularly in the nearby Douro region). The furniture industry, in cooperation with IKEA, designs interesting clusters, which aid the reduction of transportation expenses and ensure that high standards of quality are maintained. Textile industry has got a similar role – it produces and exports its produce to various countries in Africa, South America, USA, Canada and the European Union. The export and trade with the neighbouring Galicia, Castilia and Leon, and coooperation in the field of tourism is possible thanks to an efficient airport, which draws the attention of investors. High status of primary, secondary, as well as higher education, which are available in Porto and three other university towns[5], where studies a total of 100,000 students, aid the belief that regardless of the currently existing crisis it is possible to build scenarios of development, based on reorganization of traditional industry, including the shipbuilding industry. High position of the port in Lexioes, which handles ca. 14% of Portuguese export, and the companies linked to it enable one to adapt a positive outlook on the future development possibilities in this part of country. The metropolis, in which centres of industrial production of a supralocal status are located, has got, even in the light of a slump in economy, a slighly more fortunate position than the metropolises, which lack the element of production of consumer goods. This is essential in the light of the fact that Porto and the North Region occupy the final position in the ranking which lists the regions visited by tourists[6].

A wider insight into some other issues, pertaining to the Porto metropolis, is presented in separate articles, dedicated to chosen aspects, including the spatial aspect of the metropolis in question.

4. Threats and perspectives for the regional development

A serious problem for the country, the North Region, the metropolitan region and the metropolis itself is the unemployment. Economic crisis, only slightly reduced by the income from tourism, has very strongly manifested itself in a negative fashion in almost all avenues of life. The most serious negative occurrences are: a rise in the misery index and an increase in the tendency towards labour emigration to the neighbouring Spain and other European countries (especially to England, in view of the traditional historical connection) and to countries outside Europe, where Portuguese is a dominant language[7]. A unique structure of education in the society, in which men usually complete elementary schools, and higher education is completed by only ca. 13%, whereas the women's share in the higher education group is higher by 10% and reaches 22%, plays a significant part in this situation. The most serious problem is, however, the very high

[4] http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012t.html (in English).
[5] http://www.ccdr-n.pt/pt/portugal-north-region/#2 (in English).
[6] http://wtir.awf.krakow.pl/pdf/studenci/strony_st/projekty/portugalia/stawowy.pdf (in Polish).
[7] http://www.forbes.pl/mlodzi-emigruja-nie-tylko-z-polski-rekordowa-emigracja-z-portugalii,artykuly,170972,1,1.html (in Polish).

unemployment rate among young people of up to 30 yrs old, which, in three most dynamic age groups, is higher than 20%, and in the 25–34 yrs old group it reaches almost 25% – as if one in four people did not work, taking into consideration the age of those people. Labour emigration in this group in 2013 amounted to over 74,000 people and was the highest in many years. Currently the main destinations of emigration in Europe are Switzerland, France, Germany, Spain and Great Britain, and outside Europe – Brazil, Angola and the USA. This situation will probably result in the future weakening of perspectives for a fast improvement of the country's economy, which triggers the inclination towards reaching for statistical "rate improvers", such as including in the GDP the income[8] from morally dubious "areas of economy", such as drug trade and prostitution, which "increase" the balance by 2%. Is one to expect that in order to improve the rates, further ones will be included, such as "human trafficking" or "trade in human organs"? It seems that this appalling theme has an even deeper justification, if one attempts at a geographical depiction of the available statistical data in light of the situation in the whole country and in the Porto region. Unemployment in Grande Porto reached 44% while the maximum index on the country scale in the first quarter of 2013 showed 17.6%. In comparison, in the southern regions, with a substantial share of tourism, such as Alentejo and Algarve, the index showed just 3% and 3,7%.

This example indicates how important a role can correctly understood regional planning play, when it comes to pointing towards prospective trends for development of activities with a corresponding level of attractiveness. They can generate profits, while not being excessively dependent on the level of industrialization, but rather on quality and level of provided services and sufficiently developed transport infrastructure and the cultural advantages on offer. Now, the answer to the question – where are the jobs? The context of the North Region explicitly indicates, that the majority of them is generated precisely in the metropolitan region! The difference between the Douro (3.7%) and Grande Porto (37.1%) regions is almost tenfold, and this is a considerable amount, when it comes to the actual distances between those subregions.

One's attention should be drawn to the fact that a development in the Portuguese shipbuilding industry is currently happening, which is indeed a positive occurrence, when compared to the disappearance of what until recently used to be very characteristic of the Polish seaside, ie. shipbuilding – one of the main factors of economic development of the Tricity metropolis.

5. Are the Polish metropolises in danger of porto-galization?

If one wants to risk the comparison, they should first find a metropolis in Poland similar to the described Porto metropolis. Statistical data, and the aforementioned GaWC ranking allow for such comparison, but in reference to Cracow, which appears in the same metropolis category, but one should at least attempt at retaining the most significant geographical factor, ie. the direct access to sea, which narrows the choice to the Gdańsk and Szczecin metropolises[9] – if the cities can be regarded as metropolitan[10]. Tricity does not appear in the GaWC ranking, but it was chosen regardless, as one of the three examples of Polish

[8] http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/pkb;portugalii;mocno;w;gore;dzieki;prostytucji;i;narkotykom,222,0,1561310.html (in Polish).

[9] http://m.szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,106520,15474602,Wielki_ranking_polskich_miast__Jak_wypadl_Szczecin_.html (in Polish).

[10] If one would assume that the only criterion is the number of inhabitants, which amounts from 0.5 to 1 million, according to Markowski T., Marszał T. Metropolises, Metropolitan Areas, Metropolization. Problems and Basic Terminology. Warsaw: PAN, KPZK, 2006, p.12, however different sources entertain 1 million of inhabitants as the minimal borderline size of a metropolis.

metropolises compared by Gorzelak and Smętkowski. But if one adapts such premise, it is necessary to base the comparison on statistical data and a confrontation with conclusions of analyses conducted in the quoted position in sources on the subject. But first it is necessary to narrow the comparison down to one of the two Polish metropolises with direct access to sea.

The Tricity metropolis inside the limits of Gdańsk, Gdynia and Sopot is characterized by the following data: population of 742,500[11], average population density of 1792 people per square km, surface area of 414,4 square km, comprises 30 districts. Population density in Gdańsk is 1744 people per square km, in Gdynia – 1830 people/sq. km, in Sopot 2207 people/sq. km. The Szczecin metropolis, in turn, is characterized by the following data: 645,400 inhabitants, average population density of 248 people per square km, surface area of 259,7 square km, comprises 13 districts. In the light of the abovementioned data, the Tricity metropolis should be chosen for the comparison, as it is on many accounts more similar to the Porto metropolis than the Szczecin metropolis. A simple juxtaposition of statistical data and the published verdicts of analyses indicate a substantially higher potential of the Porto metropolis (on many fields) than the Tricity metropolis. Population density per square km in the Tricity metropolis is lower in the individual cities comprising it. The comparison of unemployment rates is interesting. Taking into consideration data pertaining to Poland, according to the Polish Central Statistical Office[12] the lowest rate of unemployment among people from 25 to 34 yrs old is in Wrocław (3.69%). It is followed by: Poznań (3.73%), Warsaw (3.99%), Gdańsk (4%), Cracow (4.37%) and Katowice (5.29%). Szczecin occupies the 11th place – here the percentage of the unemployed from 25 to 34 yrs old is 7.03. In the Tricity metropolis, similar to the Porto metropolis, the problem is the very high unemployment rate among young people, up to 30 yrs old – in Gdańsk in the age group between 25 to 34 it reaches 4%, in Gdynia 6.6% and in Sopot 5%. The difficulty in producing a detailed analysis stems from the dispersion of data and changeable scopes of gathered territorial facts, and the methods of putting them together.

Based on the observation of the nation-wide trends, when one wants to compare the metropolitan areas, they can indicate similarities in the Portuguese and Polish metropolises. The main difference is (according to some reports) the lower potential of the Tricity metropolis in comparison to the Porto metropolis, especially when it comes to generating workplaces and the strength of innovative influence. In Poland, the overall rise in unemployment figures is accompanied by the phenomenon of trend reversal, which amounts to the fact that percentage share of the unemployed in the pre-retirement age group is rising, and is accompanied by the decrease in unemployment rates in the age group of people entering the job market.

The point is, that the analysis of the age structure of emigrants is correlated with the previously noticed decrease in the age of emigrants, which means an acceleration of the emigration occurrences in the most dynamic group of Polish population. The report of the Sobieski Institute directly enumerates the resulting domestic economic loss and the potential profits of the countries that are destinations of Polish emigrants. Portugal as a country, as well as the North Region, struggle with exactly the same phenomenon, but in this context, what is fortunate for the Pomorskie province, is the positive migration balance. It is a very important phenomenon, of which speak the representatives of the municipalities: „We are noting positive migration balance, and this does not happen without a reason. Opole notes a decrease by a few per cent, and so does Warmia. And we, as a province, have got 2.2%, and as a metropolis – 1.8%. This is indeed the second best result in Poland – Onet.pl was told by the vice-president of Gdańsk, Andrzej Bojanowski". Additionally, the prognoses assume optimistically, that a similar trend will strengthen in the foreseeable future: „According to the prognosis of migration of the inhabitants of the Pomorskie Province for the

[11] http://wiadomosci.onet.pl/trojmiasto/polacy-emigruja-lub-osiedlaja-sie-w-trojmiescie/ds1jb (in Polish).

[12] http://gdansk.stat.gov.pl/opracowania-biezace/komunikaty-i-biuletyny/nneopracowania/biuletyn-statystyczny-wojewodztwa-pomorskiego-i-kwartal-2014-r-,1,11.html (in Polish).

upcoming years, the positive migration balance will be maintained until 2020. The coming migrants will be of young age, up to 29 yrs old". The future will show, whether this finds an actual justification in facts and in statistical data. The most essential indication is the unemployment problem, which should be monitored[13], because its rate directly determines the perspectives for development, and at the same time conveys the actual, current economic situation of a given region or metropolis.

6. Conclusions

The comparison of two metropolises – Polish[14] and Portuguese[15] indicates the potential threats, which need to be taken into consideration if it should happen that the currently observed positive development[16] trend that can be observed in Poland despite the growing economic crisis, would collapse. The most significant stabilizing factor in the growth of the Tricity metropolis is the retention of the local workplaces[17] and their development and systematic prevention of the emigration of the younger generation. The Tricity, particularly Gdańsk, has got a substantial tourist potential and a steady increase in tourist traffic can still be observed. „In the tourists' opinion Gdańsk is the second (after Cracow) most touristically attractive city in Poland (it was estimated that in 2012 it was visited by over 7.3 million tourists). Research shows that most tourists (foreign and domestic) who visit Gdańsk rate its attractiveness higher than other Polish tourist cities – Warsaw and Gdynia, and to a lower extent Sopot and Poznań, and subsequently Wrocław. Only when confronted with Cracow, the attractiveness of Gdańsk was rated as »better« by a minority"[18]. This trend is accompanied by the occurrence of crime, and the opinions on the subject are not particularly positive. To the question, "Which of our big cities is the most dangerous?" one receives the answer: "Gdańsk; it can be said that the statistical risk of falling victim of a crime in Gdańsk is 7.6%. The situation is only a bit better in, the widely regarded as peaceful and law-abiding, Poznań (7.5%) and in Szczecin (6.7%)"[19]. To compare – crime rate in Porto in the last three years has increased to 41.5%, and the analysis of the data indicates a growing impoverishment of society, which results in a growing number of typical crimes against property, accompanied by a minimal level of threats resulting from ethnical or religious reasons[20]. However, a different Portuguese source reports that "...while crime was down 12.5 percent in Lisbon, **unchanged in Porto**, and fell 15.8 percent in Setúbal, **these three large metropolitan areas accounted for 71 percent of all violent and serious crimes registered with law enforcement authorities**"[21]. The Porto metropolis, because of its size, population and the position that it occupies on the national scale is of course a substantially economically stronger centre than the Tricity. However, if we take into consideration that the modern day economic crises tend to last longer than before, it is surely better to drink in Porto than to live in it – at least in this particular moment in time.

---

13 https://careers.uni.wroc.pl/media/uploads/Kwartalny_raport_o_rynku_pracy_Q3_2013.pdf (in Polish).
14 http://pl.wikipedia.org/wiki/Trójmiasto (in Polish).
15 http://www.ccdr-n.pt/pt/portugal-north-region/#2 (in English).
16 http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Duzy-wzrost-liczby-pracujacych-na-Pomorzu-n79845.html# (in Polish).
17 http://www.wup.gdansk.pl/rynek_pracy/ (in Polish).
18 Source: "Report: Tourism in Gdańsk in the 2012 holiday season", Eurotest Institute, Gdańsk 2012. (in Polish).
19 http://bogdan.wordpress.com/moje-publikacje/grozny-gdansk-bezpieczny-bialystok/ (in Polish).
20 http://www.theportugalnews.com/news/crisis-defying-crime-statistics/28065 (in English).
21 http://www.theportugalnews.com/news/crisis-defying-crime-statistics/28065 (in English).

...Si bo 'squece me, 'M ta 'squece be, Até dia, Qui bo voltà...
Zapomnisz, Zapomnę ja. Do dnia, Gdy wrócisz tu...[1]

1. Wprowadzenie

Gdy ktoś mówi „Porto" trzeba dobrze wsłuchać się w kontekst zdania, ponieważ bardzo łatwo jest pomylić znaczenie tego słowa, zwłaszcza w oderwaniu od treści i celu wypowiedzi. Jednak mówiąc o Porto jako o istotnym podmiocie planowania metropolii, a zwłaszcza o zjawiskach zachodzących w jej obszarze oddziaływania, nikt przecież nie zabrania czynić tego w miejscu i w chwili, gdy w zapadającym zmierzchu z oddali rozbrzmiewa nostalgiczną melodia fado, chłodna oceaniczna bryza, poruszająca gałęziami drzew, oddala nieznośny skwar, emanujący z wszechobecnych kamieni, a Porto, połyskując w szklaneczce, pozwala na delektowanie się porównaniem do refleksów odbitych od leniwego nurtu Douro oraz przydaje rozmowie nieoczekiwanego kolorytu i smaku. Świadomość, że gdzieś wysoko, na brzegu tej rzeki, stoją intrygujące proporcjami i formą, kremowe o tej porze dnia budynki Wydziału Architektury projektu Alvaro Sizy, a w nich toczy się, jakże znajoma, dyskusja pokoleń na temat wyboru pomiędzy nowym a starym pojmowaniem form, w otoczeniu których i w których spędzamy większość życia. Lecz istotą tej dyskusji nie jest piękno czystej formy, a raczej treść, jakiej poszukują wszyscy mieszkańcy metropolii – sposobu rozstrzygnięcia odwiecznego dylematu dotyczącego sensu istnienia i znalezienia sposobu odpowiedzi na codzienne egzystencjalne problemy, których Porto wcale nie szczędzi swoim mieszkańcom. Ta druga po Lizbonie metropolia Portugalii stara się znaleźć odpowiedź na pytanie: gdzie jest praca? Obecnie jest to najbardziej podstawowa kwestia, która w dobie kryzysu nie pozwala spokojnie spać jej mieszkańcom oraz wszystkim ludziom przybywającym tu z coraz bardziej ubogich, a położonych w interiorze Półwyspu Iberyjskiego wsi i miasteczek. Dokonane w odpowiedniej chwili, niestety krótkotrwałej koniunktury, znaczące inwestycje metropolitalne jak lotnisko, metro, autostrady, infrastruktura techniczna i obiekty użyteczności publicznej, projektowane przez rodzimych i zagranicznych architektów, zaowocowały wzrostem ruchu turystycznego, mimo znacznych odległości od innych metropolii europejskich. Widoczne jest wzrastające zainteresowanie także i kulturą Portugalii, niegdyś istotnej potęgi morskiej i kolonialnej. Imperialna skala przejawia się w kompozycji urbanistycznej Porto – tego rozległego i pięknego miasta, a zarazem zauważalna jest niestety postępująca degradacja jego śródmiejskiej strefy. Szokują porastające drzewkami opuszczone budynki, które spotykamy spacerując uliczkami śródmieścia, nie tylko w pobliżu Ponte Dom Luis. Muzyka Porto, w przeciwieństwie do Lizbony i Coimbry, nie ma „swojego" fado. Ma za to nieprawdopodobne widoki i zniewalające światło, które filtrowane przez oceaniczną mgłę wyostrza hiperrealistycznie lub odrealnia nieprawdopodobnie urokliwą scenografię doliny Duoro i panoramę miasta rozciagającą się spod klasztornego wzgórza. Wysiłki czynione przez władze miasta na rzecz poprawy jakości przestrzeni publicznych i próby przeciwdziałania zamieraniu śródmieścia są wymownym dowodem, że atrakcyjność tej metropolii musi zostać wzmocniona i być rzeczywiście wielopłaszczyznową oraz niezwykle żywotną, aby mimo zaśmieconych ulic i prawie wszędzie zauważalnej ochrony, przybysz-turysta dawał się jednak porwać nastrojowi pieśni śpiewanej przez Cesarię Evorę, jakby w odniesieniu do widocznych problemów metropolii:

„Zapomnisz,
Zapomnę ja.
Do dnia,
Gdy wrócisz tu..."

[1] A.Z. Soares, Fragment z pieśni Sodade, wyk. Cesaria Evora (inne tłumaczenie: A jeśli zapomnisz mnie, i ja zapomnę, aż do dnia, w którym powrócisz).

2. Obszar metropolitalny Porto

W skład regionu metropolitalnego Grande Area Matropolitana do Porto, którego stolicą jest miasto Porto, wchodzi 16 gmin, spośród których Porto, Matosinhos i Sao Joao de Madeira mają kolejno największą gęstość zaludnienia (6316,2/km^2, 2681,0/km^2, 2602,0/km^2), zaś Arouca najmniejszą, bo zaledwie 73,9/km^2.

Region metropolitalny stanowi część Regionu Północnego, w którym wyróżniono 8 subregionów, a zamieszkany jest przez prawie 3,7 mln mieszkańców, co stanowi około 35% populacji całego, liczącego 10,5 mln mieszkańców kraju.

Graniczący z Oceanem Atlantyckim, Hiszpanią i pozostałą częścią Portugalii, region ten ma duże predyspozycje do odgrywania coraz istotnejszej roli w rozwoju gospodarczym i społecznym. Pomimo zaobserwowanego znacznego spadku liczby urodzeń w okresie do 2011 roku Grande Porto i inne regiony notowały wzrost liczby mieszkańców. Kryzys, który dotknął wszystkie dziedziny gospodarki portugalskiej, przejawia się w statystykach, wskazując, że Grande Porto miało największą dynamikę przyrostu populacji, ale również największy wskaźnik migracji netto, a także tu napłynęło najwięcej zagranicznych imigrantów, spośród których Brazylijczycy, Ukraińcy, Rosjanie oraz mówiący językiem portugalskim Afrykańczycy stanowili najbardziej znaczące grupy. Niestety w Grande Porto obserwowane jest charakterystyczne dla Europy starzenie się społeczeństwa, co przyczynia się pośrednio do obniżenia tempa rozwoju gospodarczego tego regionu, natomiast w mniejszym stopniu niż w innych regionach Portugalii, pomaga tu bowiem jednak znaczny napływ imigrantów. Siłą obszaru jest stosunkowo duże zaludnienie, wynoszące 2,2 mln mieszkańców, które w porównaniu do całej ludności Portugalii stanowi około 20,6% jej liczby. Niestety w 2012 roku zanotowano największy spadek zatrudnienia i tym samym spadek liczby ludności kraju przy wynoszącej prawie 16% stopie bezrobocia[2].

3. Metropolia Porto

W literaturze przedmiotu notuje się wiele podejść do problematyki metropolii. Jak zauważa Gorzelak „współczesne studia nad metropoliami dotyczą głównie poszczególnych wielkich miast, ich bezpośredniego zaplecza i – rzadziej – relacji wewnątrz światowej sieci metropolii". W tym kontekście konieczną staje się próba sprawdzenia, w jakim stopniu Porto powiązane jest z siecią metropolii światowych. GaWC klasyfikuje obecnie Porto jako metropolię typu gamma, sytuując ją na 6 pozycji listy, natomiast metropolitalny Kraków znajduje się na 17. pozycji tej samej listy niżej od Porto. Konkurencyjna portugalska metropolia Lizbony zajmuje drugą pozycję w kategorii beta+, co oznacza aż o cztery kategorie wyższe notowania w stosunku do Porto jak i Krakowa[3].

Miasto i zarazem metropolia Porto, stanowią część Grande Porto i wchodzą w skład Regionu Północnego. Porównanie konkurencyjności Grande Porto z pozostałymi regionami i metropoliami Portugalii wskazuje, że Lizbona zajmuje bezspornie pierwsza lokatę, znacznie wyprzedzając pozostałe ośrodki. Natomiast Grande Porto plasuje się na drugiej pozycji. Najbardziej zbliżonymi do Grande Porto są Entre Duotro e Vuoga oraz Baio Vouga i Penisula de Setubal. Różnice pomiędzy tymi ośrodkami nie są aż tak znaczne jak pomiędzy Lizboną a nimi.

Główne atuty metropolii Porto to: rozwinięty transport lotniczy, kolejowy, autobusowy i morski, a także sprawny system transportu wnątrzmetropolitalnego (6 linii metra). Pod względem przemysło-

[2] http://euro-dane.com.pl/portugalia
[3] http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012t.html

wym, najbardziej prężny jest przemysł obuwniczy, winiarski (zwłaszcza z nieodległego rejonu Duoro), jak również meblowy, który w kooperacji z koncernem IKEA tworzy interesujące clustry, pozwalające na ograniczenie kosztów transportu oraz zapewniające utrzymanie wysokich standardów, jakości produktów. Podobnie znaczenie ma przemysł tekstylny, produkujący oraz eksportujący swoje wyroby do krajów Afryki, Ameryki Południowej, USA i Kanady oraz do krajów Unii Europejskiej. Eksport i handel z sąsiednią Galicją, Castilią i Leon oraz kooperację w dziedzinie turystki umożliwia sprawnie działający port lotniczy, przyciągający zainteresowanych inwestorów. Wysoka pozycja szkolnictwa, jak również wyższe formy edukacji, które dostępne są w Porto i trzech innych uniwersyteckich miastach[4], gdzie łącznie kształci się 100 tysięcy studentów.

Pozwalają na zakładanie, iż mimo istniejącego obecnie kryzysu, możliwe jest budowanie scenariuszy rozwoju bazujących na restrukturyzacji tradycyjnego przemysłu, w tym przemysłu stoczniowego. Wysoka pozycja portu w Lexioes, który obsługuje około 14% portugalskiego eksportu, a także powiązane z nim przedsiębiorstwa pozwalają pozytywnie zapatrywać się na przyszłe możliwości rozwojowe tej części kraju. Metropolia, w której znajdują się ośrodki produkcji przemysłowej o znaczeniu ponadlokalnym, ma w czasie gospodarczej nie koniunktury nieco lepszą pozycje niż metropolie, w których brak jest elementu wytwórczości dóbr materialnych. Jest to o tyle istotne, że Porto i region Północny znajdują się na ostaniem miejscu rankingu regionów odwiedzanych przez turystów[5].

Szersze omówienie niektórych innych zagadnień dotyczących metropolii Porto zawierają osobne artykuły poświęcone wybranym aspektom, w tym przestrzennym jej dotyczących.

4. Zagrożenia i perspektywy rozwoju regionalnego

Poważnym problemem dla kraju, regionu północnego, regionu metropolitalnego i samej metropolii jest bezrobocie. Kryzys ekonomiczny, nieznacznie łagodzony przez wpływy z turystyki, bardzo silnie, w negatywny sposób, dał o sobie znać we wszystkich prawie dziedzinach życia. Najpoważniejsze negatywne zjawiska to wzrost poziomu ubóstwa, nasilenie się tendencji do emigracji zarobkowej do sąsiedniej Hiszpanii, do pozostałych krajów europejskich (zwłaszcza Anglii, z uwagi na tradycyjne historyczne związki) oraz do krajów pozaeuropejskich, w których dominuje język portugalski[6]. Specyficzna struktura wykształcenia społeczeństwa, w którym mężczyźni mają przeważnie podstawowe wykształcenie, a wyższe stanowi jedynie ok. 13%, natomiast udział kobiet w grupie posiadającej wykształcenie wyższe jest większy o 10% i sięga 22% odgrywa tu znaczącą rolę. Najpoważniejszy problem to jednak bardzo wysoki poziom bezrobocia wśród osób młodych, do 30 lat, który w trzech najbardziej dynamicznych grupach wiekowych jest wyższy niż 20% a w grupie 25–34 lat sięga prawie 25% – to tak, jakby czwarta część kraju nie pracowała, biorąc po uwagę wiek tych osób. Emigracja zarobkowa w tej grupie w 2013 r. wyniosła ponad 74 tys. osób i była największą od wielu lat. Obecnie głównymi kierunkami emigracji są Szwajcaria, Francja, Niemcy, Hiszpania, Wielka Brytania w Europie, a poza nią Brazylia, Angola i USA. Taka sytuacja spowoduje zapewne znaczne osłabienie w przyszłości perspektyw szybkiej poprawy stanu gospodarki kraju, co skłania do sięgania po statystyczne „poprawiacze wskaźników", jak np. wliczanie do PKB dochodów z moralnie wątpliwych „dziedzin gospodarki" [7], takich jak narkotyki czy prostytucja, „podnoszących" bilans o 2%.

[4] http://www.ccdr-n.pt/pt/portugal-north-region/#2

[5] http://wtir.awf.krakow.pl/pdf/studenci/strony_st/projekty/portugalia/stawowy.pdf

[6] http://www.forbes.pl/mlodzi-emigruja-nie-tylko-z-polski-rekordowa-emigracja-z-portugalii,artykuly,170972,1,1.html

[7] http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/pkb;portugalii;mocno;w;gore;dzieki;prostytucji;i;narkotykom,222,0,1561310.html

Czyżby w celu poprawy wskaźników można było się spodziewać niedługo uwzględniania w statystykach kolejnych wskaźników jak np. „handel żywym towarem" czy „sprzedaż organów do transplantacji"? Wydaje się, że ten katastroficzny wątek ma jeszcze głębsze uzasadnienie, jeśli zobrazuje się geograficznie dostępne dane statystyczne na tle sytuacji w całym kraju i w regionie Porto. Bezrobocie w Grande Porto sięgało 44% przy maksymalnym w skali kraju wskaźniku wynoszącym w 1 kwartale 2013 roku aż 17,6%. Dla porównania, w regionach południowych, o bardzo dużym udziale turystyki, jak Alentejo i Algarve, wynosił on jedynie 3% i 3,7%.

Przykład ten wskazuje, jak istotną rolę może odgrywać właściwie rozumiane planowanie regionalne, wskazujące perspektywiczne kierunki rozwoju aktywności, o odpowiednim poziomie atrakcyjności, które mogą przynosić zyski, same w niewielkim stopniu będąc zależnymi od poziomu uprzemysłowienia, a w większym od jakości i poziomu świadczonych usług oraz odpowiednio rozwiniętej infrastruktury transportowej i oferty w sferze walorów kulturowych. Odpowiedź na pytanie – gdzie są miejsca pracy? W kontekście regionu północnego jednoznacznie wskazuje, że najwięcej ich generuje właśnie obszar metropolitalny! Różnica pomiędzy regionami Duoro (3,7%) a Grande Porto (37,1%) jest prawie dziesięciokrotna, a to jest już bardzo dużo jak na rzeczywiste odległości pomiędzy tymi subregionami.

Należy zwrócić uwagę, że następuje obecnie rozwój portugalskiego przemysłu okrętowego, co jest bardzo pozytywnym zjawiskiem, w porównaniu do zaniku tego, co do niedawna jeszcze było najbardziej charakterystyczne w nadmorskiej Polsce, tj. budowy statków, czyli jednego z głównych czynników rozwoju gospodarczego metropolii trójmiejskiej.

5. Czy metropoliom polskim grozi porto(u)galizacja?

Gdyby zaryzykować porównanie, należałoby wpierw znaleźć metropolię zbliżoną do opisywanej metropolii Porto w Polsce. Dane statystyczne, a także wspomniany już ranking GaWC pozwalają na takie porównanie, jednak w stosunku do Krakowa, znajdującego się w tej samej kategorii metropolii, należałoby przynajmniej podjąć próbę zachowania najważniejszego czynnika geograficznego – tj. bezpośredniego dostępu do morza, co zawęża wybór do metropolii Gdańskiej i Szczecińskiej[8] – o ile te oba miasta można uznać za miasto metropolitalne[9]. Trójmiasto nie występuje w rankingu GaWC, niemniej zostało wybrane jako jeden z trzech przykładów metropolii polskich porównywanych przez Gorzelaka i Smętkowskiego. Jeśli jednak przyjmie się takie założenie, konieczne staje się oparcie porównania na danych statystycznych, a także skonfrontowanie z wnioskami z analiz przeprowadzonych w cytowanej pozycji literatury przedmiotu. Wpierw jednak należy zawęzić porównanie do jednej z dwu polskich metropolii[10] z dostępem do morza.

Metropolię trójmiejską w granicach Gdańska, Gdyni i Sopotu charakteryzują następujące dane: 742,5 tys. mieszkańców[11], średnia gęstość zaludnienia wynosząca 1792 osoby na km^2, powierzchnia 414,4 km^2 integruje 30 gmin. Gęstość zaludnienia w Gdańsku wynosi 1744 osób na km^2, w Gdyni

[8] http://m.szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,106520,15474602,Wielki_ranking_polskich_miast__Jak_wypadl_Szczecin_.html

[9] Gdyby zakładać, iż jedyne kryterium to liczba mieszkańców, wynosząca od 0,5 do ponad 1 mln wg Markowski T., Marszał T. *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*, PAN, KPZK, Warszawa 2006, s. 12, niemniej inne źródła przyjmują 1 mln. Mieszkańców jako minimalną graniczną wielkość metropolii.

[10] http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portret_obszaru_metropolitalnego/szczecinski_obszar_metropolitalny.pdf

[11] http://wiadomosci.onet.pl/trojmiasto/polacy-emigruja-lub-osiedlaja-sie-w-trojmiescie/ds1jb

1830 osób na km^2, w Sopocie 2207 osób na km^2. Metropolię szczecińską z kolei charakteryzują poniższe dane: 645,4 tys. mieszkańców, średnia gęstość zaludnienia wynosząca 248 osoby na km^2, powierzchnia 259,7 km^2, integruje ona 13 gmin. Do porównania wybrać należy, w świetle powyższych danych, metropolię trójmiejską jako bliższą pod wieloma względami do metropolii Porto niż metropolia szczecińska. Proste zestawienie danych statystycznych i publikowanych wyroków analiz wskazuje na znacznie wyższy potencjał metropolii Porto, niż metropolii trójmiejskiej na wielu polach. Niższe dla metropolii trójmiejskiej są gęstości zaludnienia na km^2 w poszczególnych miastach ją tworzących. Ciekawe jest porównanie poziomów bezrobocia. Biorąc pod uwagę dane dotyczące Polski, według danych GUS[12] najmniejsze bezrobocie wśród ludzi w wieku 25–34 lat jest we Wrocławiu (3,69%). Dopiero na następnych miejscach znalazły się: Poznań (3,73%), Warszawa (3,99%), Gdańsk (4%), Kraków (4,37%) i Katowice (5,29%). Szczecin jest na 11 miejscu – procent bezrobotnych w wieku 25–34 lat wynosi 7,03. W metropolii trójmiejskiej, podobnie jak w metropolii Porto, problem stanowi jednak bardzo wysoki poziom bezrobocia wśród osób młodych, do 30 lat, który w Gdańsku w grupie 25–34 lat wynosi 4%, w Gdyni 6,6% a w Sopocie 5%. Trudność w dokonaniu tutaj szczegółowego porównania wynika z bardzo rozproszonych danych oraz zmiennych zakresów zbierania danych terytorialnych, a także w sposobach ich opracowywania.

Na podstawie obserwacji ogólnokrajowych trendów można jednak mówić, w przypadku porównywanych obszarów metropolitalnych, o pewnych podobieństwach wystepujących w metropolii portugalskiej i polskiej. Główna różnica polega (wg niektórych raportów) na mniejszym potencjale metropolii trójmiejskiej, w porównaniu do potencjału metropolii Porto, zwłaszcza w generowaniu miejsc pracy i sile oddziaływania innowacyjnego. Ogólnemu wzrostowi procentu bezrobocia towarzyszy w Polsce zjawisko odwrócenia trendu polegające na zwiększaniu się procentowego udziału bezrobotnych w przedziale wieku przedemerytalnego, któremu towarzyszy spadek bezrobocia w przedziale wieku pracowników wchodzących do gospodarki.

Rzecz jednak w tym, że analiza struktury wieku osób emigrujących jest skorelowana z zauważonym uprzednio spadkiem wieku osób emigrujących, co oznacza przyspieszenie zjawisk emigracyjnych w najbardziej dynamicznej grupie ludności Polski. Raport Instytutu Sobieskiego wylicza wprost straty z tego tytułu dla gospodarki krajowej i potencjalne zyski krajów docelowych, do których kierują się polscy emigranci. Portugalia jako kraj, a Region Północny, zmagają się dokładnie z takim samym zjawiskiem, jednak pozytywnym w tym kontekście dla Pomorskiego jest dodatni wskaźnik migracji. Jest to bardzo ważne zjawisko, o którym mówią przedstawiciele władz samorządowych: „Notujemy dodatni wskaźnik migracji, a to się nie dzieje znikąd. Opole notuje minus kilka procent, Warmia również. A my, jako województwo, mamy 2,2, procent, a jako metropolia 1,8. To jest naprawdę wynik drugi w Polsce" – mówił w rozmowie z Onetem wiceprezydent Gdańska Andrzej Bojanowski. Ponadto w prognozach zakładany jest (optymistycznie), iż taki sam trend utrwali się w nieodległej przyszłości: „Jak wynika z prognozy migracji mieszkańców województwa pomorskiego na najbliższe lata, do roku 2020 utrzyma się u nas dodatnie saldo migracji. Przyjeżdżać tu będą przede wszystkim osoby młode, do 29 roku życia". Przyszłość pokaże, czy znajdzie to rzeczywiste potwierdzenie w faktach i w danych statystycznych. Najbardziej istotnym wskaźnikiem jest problem bezrobocia, które należy monitorować[13], ponieważ jego wysokość wprost decyduje o perspektywach rozwoju, a zarazem oddaje rzeczywistą, bieżącą kondycję gospodarczą danego regionu czy metropolii.

---

[12] http://gdansk.stat.gov.pl/opracowania-biezace/komunikaty-i-biuletyny/nneopracowania/biuletyn-statystyczny-wojewodztwa-pomorskiego-i-kwartal-2014-r-,1,11.html

[13] https://careers.uni.wroc.pl/media/uploads/Kwartalny_raport_o_rynku_pracy_Q3_2013.pdf

6. Wnioski

Porównanie obu metropolii – polskiej[14] i portugalskiej[15] wskazuje na potencjalne zagrożenia, z których występowaniem należy się liczyć w sytuacji, gdyby załamaniu uległ pozytywny obecnie i nadal obserwowany trend rozwojowy[16], mimo narastających znamion kryzysu w Polsce. Najbardziej istotnym czynnikiem stabilizującym rozwój metropolii trójmiejskiej jest zachowanie lokalnych miejsc pracy[17] i ich rozwój oraz systematyczne przeciwdziałanie emigracji młodego pokolenia. Trójmiasto, a zwłaszcza Gdańsk, ma znaczny potencjał turystyczny, nadal obserwowany jest stały wzrost ruchu turystycznego. „W opinii turystów Gdańsk to drugie, po Krakowie, najatrakcyjniejsze turystycznie miasto w Polsce (według szacunków w 2012 r. odwiedziło go ponad 7,3 mln turystów). Z badań wynika, że turyści (krajowi i zagraniczni) odwiedzający Gdańsk oceniają jego atrakcyjność w większości lepiej od innych turystycznych miast polskich – Warszawy i Gdyni, w mniejszym stopniu od Sopotu i Poznania, jeszcze mniejszym od Wrocławia. Jedynie w konfrontacji z Krakowem atrakcyjność turystyczna miasta została oceniona »lepiej« przez mniejszą część"[18]. Towarzyszy temu trendowi zjawisko przestępczości – a opinie o nim nie są szczególnie pozytywne. Na pytanie, „Które z naszych wielkich miast jest najniebezpieczniejsze?" pada odpowiedź: „Gdańsk; możemy powiedzieć, że statystyczne ryzyko, iż będąc w Gdańsku padniemy ofiarą jakiegoś przestępstwa, wynosi 7,6%. Nieco tylko lepiej jest w uważanym za arcyspokojny i legalistyczny Poznaniu (7,5%) i w Szczecinie (6,7%)"[19]. Dla porównania – wskaźnik przestępczości w Porto w ostatnich trzech latach wzrósł do 41,5%, a analiza danych wskazuje na postępujące zubożenie społeczeństwa, co przejawia się we wzroście typowych przestępstw przeciwko mieniu, przy minimalnym poziomie zagrożeń wynikających z powodów etnicznych lub religijnych[20]. Aczkolwiek inne źródło portugalskie podaje, iż „...while crime was down 12,5 percent in Lisbon, **unchanged in Oporto**, and fell 15.8 percent in Setúbal, **these three large metropolitan areas accounted for 71 percent of all violent and serious crimes registered with law enforcement authorities**"[21]. Metropolia Porto, ze względu na wielkość, liczbę ludności oraz znaczenie, jakie ma w skali całej Portugalii jest oczywiście znacznie silniejszym ekonomicznie ośrodkiem niż Trójmiasto. Biorąc pod uwagę zarysowującą się tendencję do przedłużania się czasu trwania zjawisk kryzysowych, mówiąc Porto – myślimy jednak, że lepiej jest w nim pić niż żyć – przynajmniej w obecnej chwili.

References/Literatura

[1] Gorzelak G., Smętkowski M., *Metropolia i jej znaczenie w gospodarce informacyjnej*, Uniwersytet Warszawski, Wydawnictwo Naukowe „Scholar", Warszawa 2005, 11.

[2] Markowski T., Marszał T., *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*, PAN KPZK, Warszawa 2006, 12.

[14] http://pl.wikipedia.org/wiki/Trójmiasto

[15] http://www.ccdr-n.pt/pt/portugal-north-region/#2

[16] http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Duzy-wzrost-liczby-pracujacych-na-Pomorzu-n79845.html#

[17] http://www.wup.gdansk.pl/rynek_pracy/

[18] Źródło: Raport: Turystyka Gdańska w sezonie letnim 2012 r., Instytut Eurotest, Gdańsk 2012.

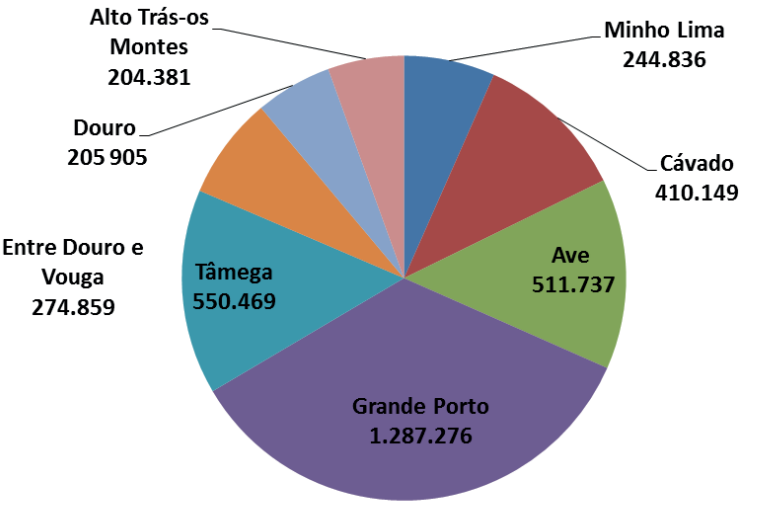
[19] http://bogdan.wordpress.com/moje-publikacje/grozny-gdansk-bezpieczny-bialystok/

[20] http://www.theportugalnews.com/news/crisis-defying-crime-statistics/28065

[21] http://www.theportugalnews.com/news/crisis-defying-crime-statistics/28065

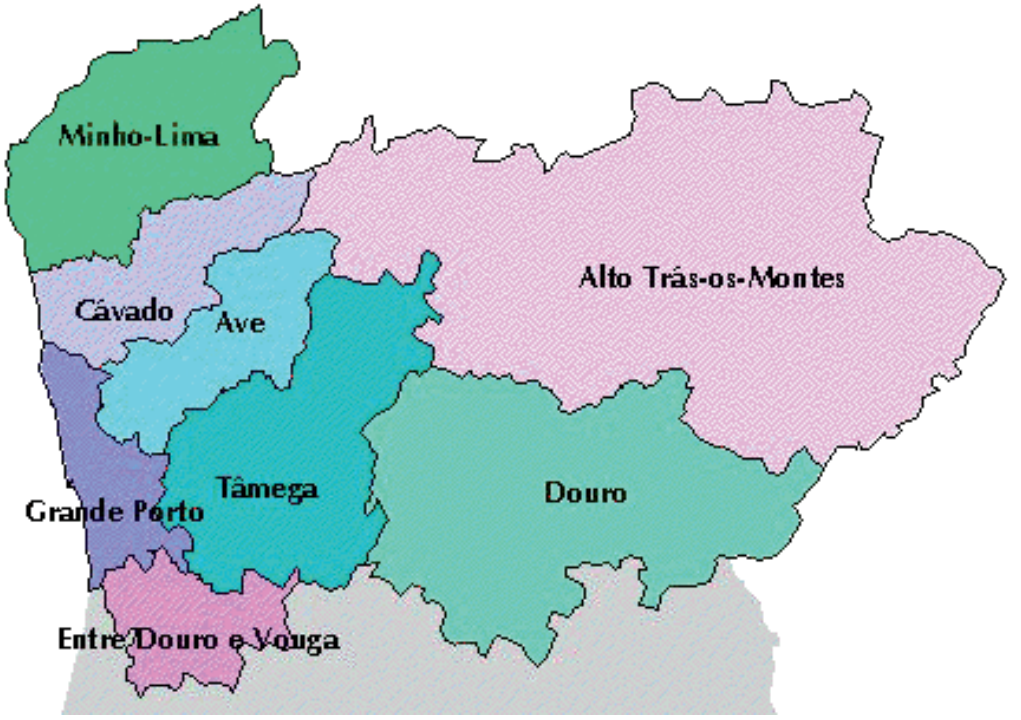
[3] Podhalański B., *Współczesna forma urbanistyczna a krajobraz nadmorski. Contemporary Urban form versus seaside landscape*, [w:] *Tożsamość krajobrazu miasta*, red. H. Petryszyn, E. Sochacka-Sułkowska, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Szczecin 2012, 107-112.
[4] Podhalański B., *Kamienne metropolie sztuki Południa i Zachodu Europy*, Czasopismo Techniczne, 4-A/2011, 342-347.
[5] Podhalańsk, B., *Metropolie Portugalii – nadzieja czy dramat przyszłości miast?*, Czasopismo Techniczne, 1-A/2012, 111-122.

Websites/Źródła internetowe
[6] www.ine.pt
[7] www.ccdr-n.pt/pt/
[8] www.regioes.blogspot.pt
[9] www.regioes.blogspot.pt/2011/02/norte-lidera-exportacoes-nacionais_25.html
[10] www.bportugal.pt
[11] www.poctep.eu/index.php?modulo=regiones&pagina=ver.php&back=regiones&id_area2=1&id_area_coop=1&id_region=8&id_region_coop=|1|8&id_bloque=8 http://wiadomosci.onet.pl/trojmiasto/polacy-emigruja-lub-osiedlaja-sie-w-trojmiescie/ds1jb
[12] http://gdansk.stat.gov.pl/opracowania-biezace/komunikaty-i-biuletyny/nneopracowania/biuletyn-statystyczny-wojewodztwa-pomorskiego-i-kwartal-2014-r-,1,11.html
[13] http://m.szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,106520,15474602,Wielki_ranking_polskich_miast__Jak_wypadl_Szczecin_.html
[14] http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portret_obszaru_metropolitalnego/szczecinski_obszar_metropolitalny.pdf
[15] http://pl.wikipedia.org/wiki/Trójmiasto
[16] http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Duzy-wzrost-liczby-pracujacych-na-Pomorzu-n79845.html#
[17] https://careers.uni.wroc.pl/media/uploads/Kwartalny_raport_o_rynku_pracy_Q3_2013.pdf
[18] http://www.wup.gdansk.pl/rynek_pracy/
[19] http://wtir.awf.krakow.pl/pdf/studenci/strony_st/projekty/portugalia/stawowy.pdf
[20] http://www.gdansk4u.pl/wzrost-liczby-turystow-w-sezonie-2013
[21] http://bogdan.wordpress.com/moje-publikacje/grozny-gdansk-bezpieczny-bialystok/
[22] http://www.numbeo.com/crime/city_result.jsp?country=Portugal&city=Porto
[23] http://www.theportugalnews.com/news/crisis-defying-crime-statistics/28065
[24] http://www.gdansk4u.pl/uploads/file/Gdansk_strategia_produktowa_2020_v1408_aktualny.pdf
[25] http://www.asoutinho.pt/



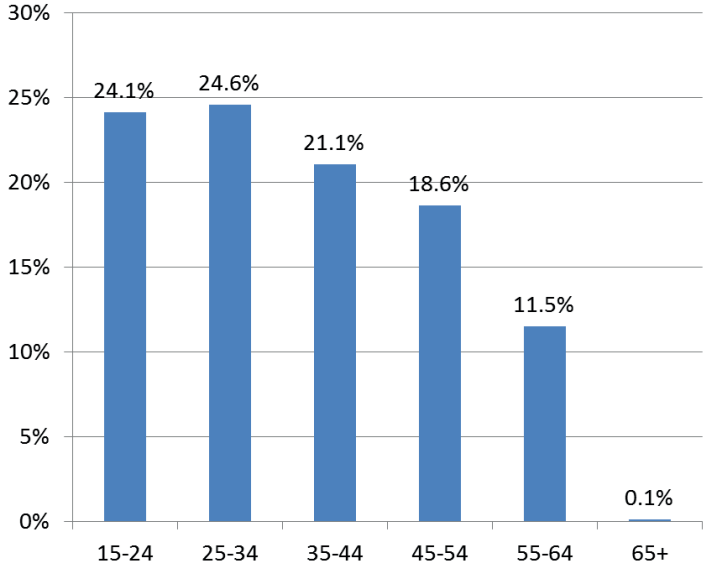
Ill. 1. Population of the North Region. Source: The Internet

Il. 1. Ludność Regionu Północnego. Źródło ilustracji: internet



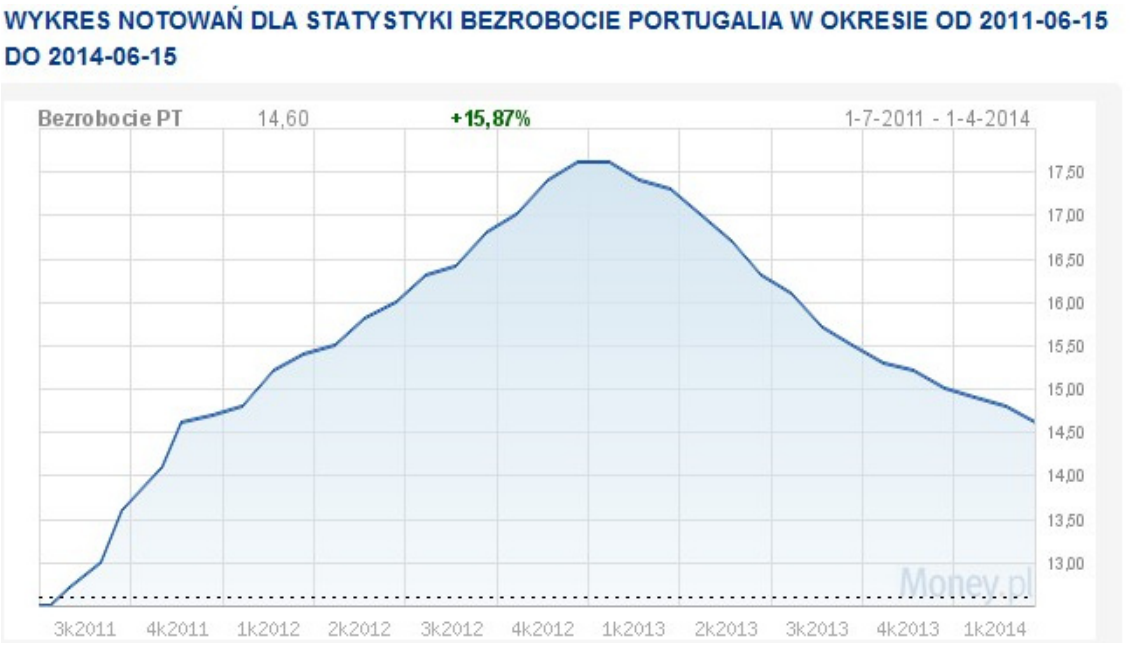
Ill. 2. Subregions of the North Region. Source: The Internet

Il. 2. Subregiony Regionu Północnego. Źródło ilustracji: internet



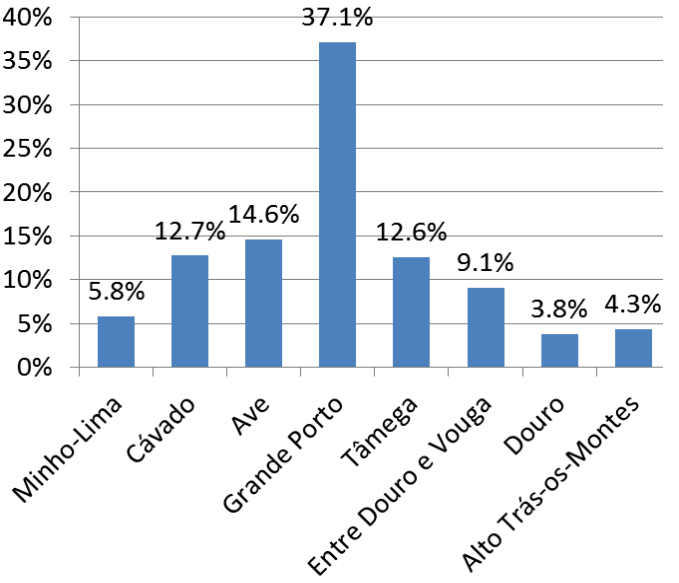
Ill. 3. Unemployment in the North Region in particular age groups. Source: The Internet

Il. 3. Bezrobocie w Regionie Północnym grupach wiekowych. Źródło ilustracji: internet



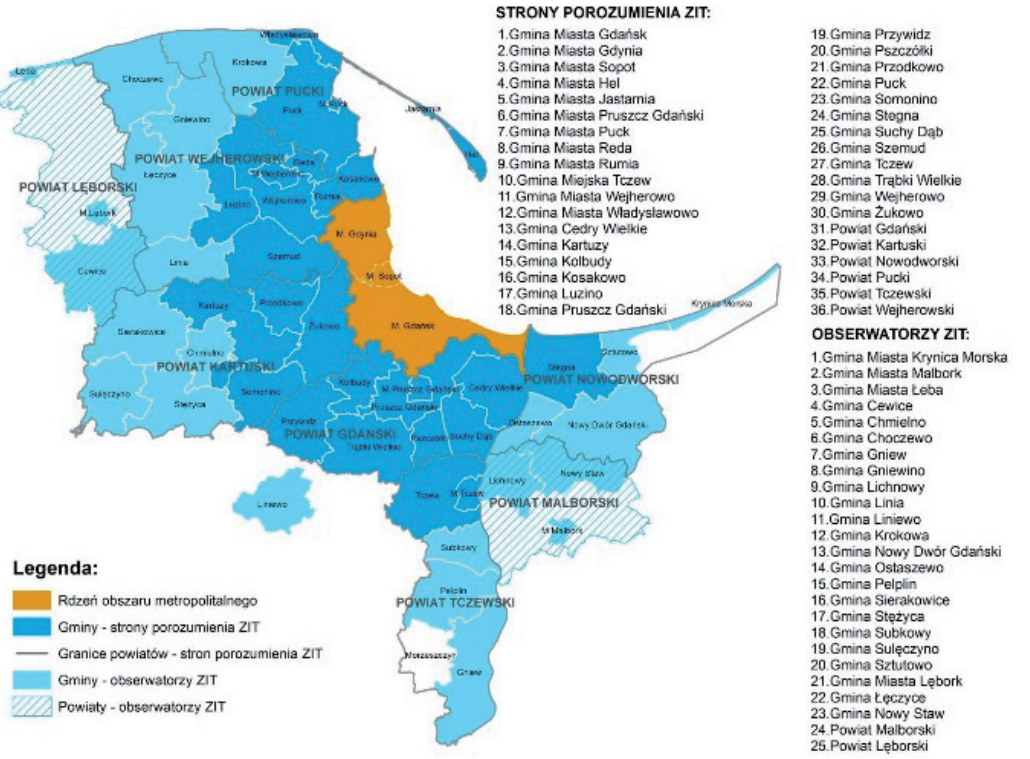
Ill. 4. Unemployment in Portugal between 2011 and 2014. Source: The Internet

Il. 4. Bezrobocie w Portugalii w latach 2011–2014. Źródło ilustracji: internet



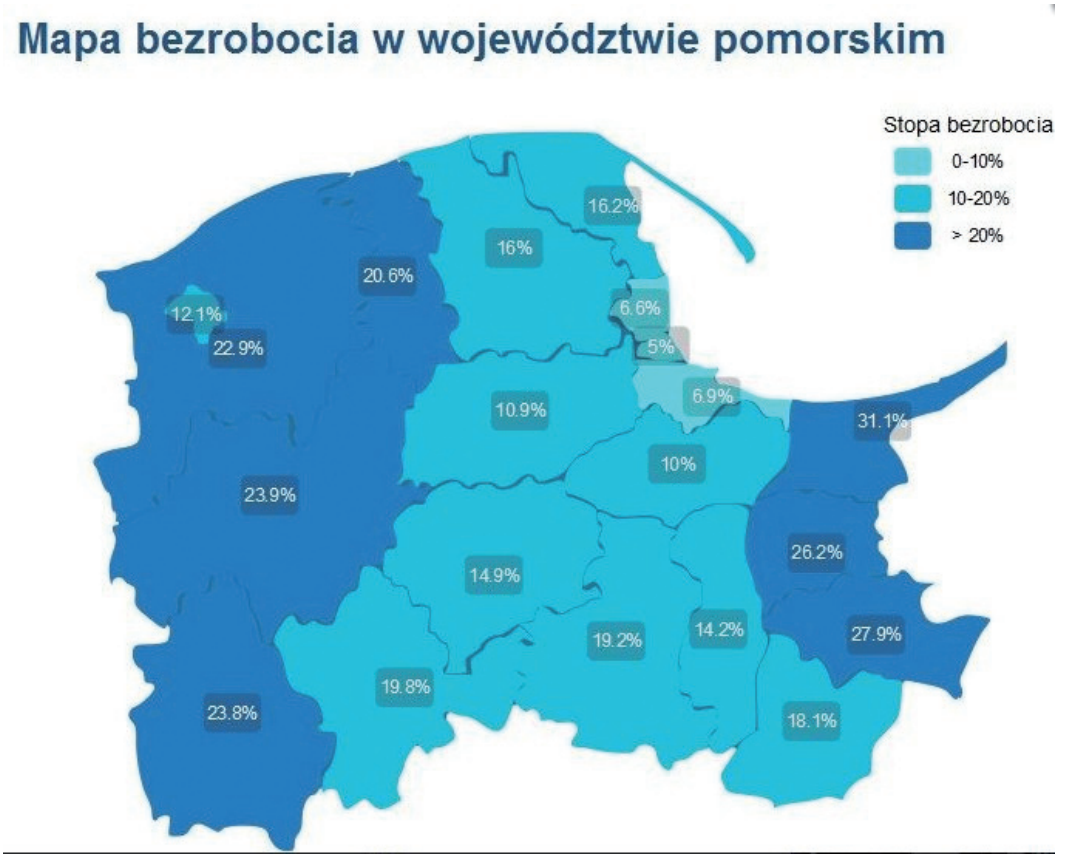
Ill. 5. Jobs in the North Region. Source: The Internet

Il. 5. Miejsca pracy w Regionie Północnym. Źródło ilustracji: internet



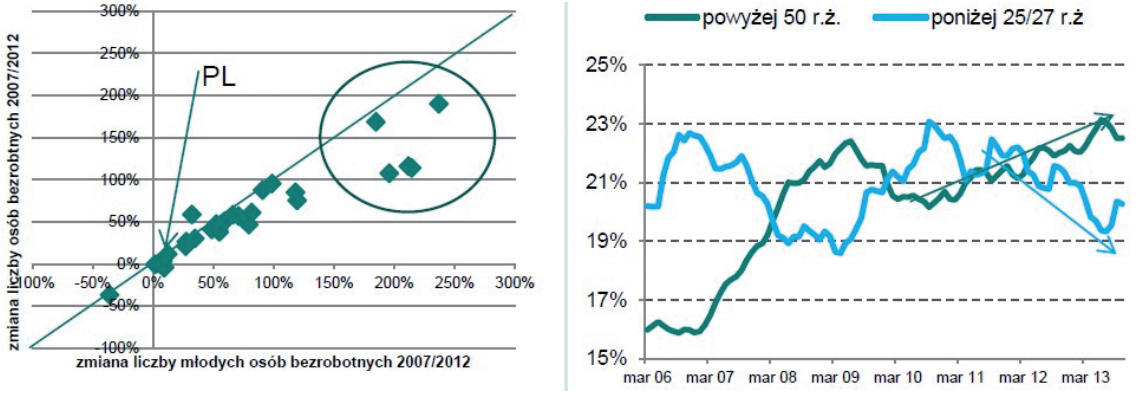
Ill. 6. Districts comprising the Tricity metropolitan area. Source: The Internet

Il. 6. Gminy wchodzące w skład metropolii trójmiejskiej. Źródło ilustracji: internet



Ill. 7. Unemployment rate in the Pomorskie province, 2014. Source: The Internet

Il. 7. Stopa bezrobocia w woj. Pomorskim, 2014. Źródło ilustracji: internet



Ill. 8. Comparison of unemployment trends in the 25–27 and the above-50 yrs old age groups. Source: The Internet

Il. 8. Porównanie trendów bezrobocia w grupach młodzieży i osób starszych w Polsce. Źródło ilustracji: internet



Ill. 9. View of the Villa Nova de Gaja district, showing the contrast between the harmonious historical buildings and the modern high rise in the background (photo by B. Podhalański)

Il. 9. Widok w kierunku dzielnicy Villa Nova de Gaja, kontrast pomiędzy harmonijną zabudową historyczną a wysokim współczesnym budynkiem w tle (fot. B. Podhalański)



Ill. 10. Cals da Ribeira riverfront, Ponte Luis I bridge can be seen in the background (photo by B. Podhalański)

Il. 10. Nabrzeże Cals da Ribeira, w tle Ponte Luis I (fot. B. Podhalański)



Ill. 11. Underground train cars on the Ponte Luis I bridge. The Mosteiro da Serra do Pilar can be seen in the background (photo by B. Podhalański)

Il. 11. Wagony metra na moście Ponte Luis I, w tle fragment Mosteiro da Serra do Pilar (fot. B. Podhalański)



Ill. 12. View from the Mosteiro da Serra do Pilar towards the Duoro valley, with the Ponte do Infante bridge in the background (photo by B. Podhalański)

Il. 12. Widok z Mosteiro da Serra do Pilar na dolinę Duoro, w tle Ponte do Infante (fot. B. Podhalański)



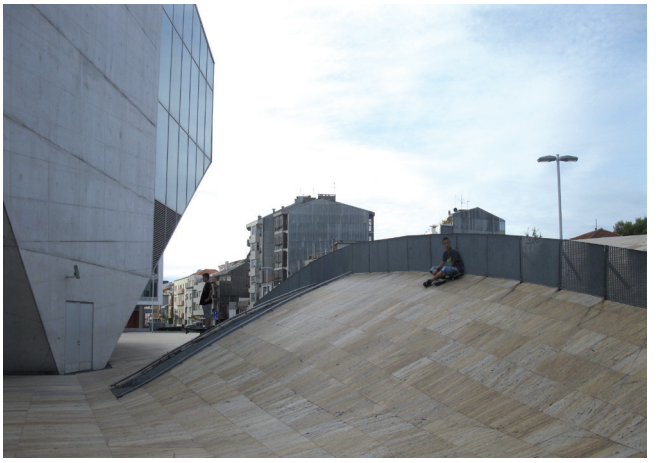
Ill. 13. The Fundacao Serralves building, designed by Alvaro Siza (photo by B. Podhalański)

Il. 13. Budynek Fundacao Serralves, proj. Alvaro Siza (fot. B. Podhalański)



Ill. 14. Buildings of the Faculty of Architecture of the Universidade do Porto university, designed by Alvaro Siza (photo by B. Podhalański)

Il. 14. Budynki Wydziału Architektury Universidade do Porto proj. Alvaro Siza (fot. B. Podhalański)



Ill. 15. The tilted square near the Casa da Musica building, designed by Rem Koolhaas (pohoto by B. Podhalański)

Il. 15. Pochyły plac przy Casa da Musica, proj. Rem Koolhaas (fot. B. Podhalański)



Ill. 16. The side facade of the Casa da Musica building, which creates a facade for the adjacebt public space (photo by B. Podhalański)

Il. 16. Boczna elewacja Casa da Musica, stanowiąca ścianę przestrzeni publicznej (fot. B. Podhalański)



Ill. 17. The Camara Municipal do Matoshinos building, designed by Alcino Soutinho (photo by B. Podhalański)

Il. 17. Budynek Camara Municipal do Matoshinos proj. Alcino Soutinho (fot. B. Podhalański)



Ill. 18. The modern implementation of the design of the city library by Florbela Espanca in Matoshintos – designed by Alcino Soutinho (photo by B. Podhalański)

Il. 18. Współczesna realizacja budynku biblioteki miejskiej Florbela Espanca w Matoshintos – proj. Alcino Soutinho (fot. B. Podhalański)