



Politecnico di Milano
Facoltà di Architettura Civile

**Lisbona: il parco attrezzato e i “miradouros”
tra il Beato e Marvila**

Materiali di ricerca

Laureanda:

Vanessa Ramponi matr. 724928

Relatore: Cristina Pallini, Andrea Negrisoni

Correlatori: Catarina Clemente da Silva, Moro Mauro

21 ottobre 2010

Indice

	RAGIONI DI UNA RICERCA A LISBONA.....	3
	NOTA METODOLOGICA.....	4
1	CONOSCENZA DELLA CITTA'.....	5
1.1	LE PRINCIPALI TRASFORMAZIONI URBANE PRIMA DEL TERREMOTO.....	5
1.2	LA RICOSTRUZIONE E IL DIBATTITO SUI PIANI.....	11
1.3	LA RICONVERSIONE INDUSTRIALE DI LISBONA.....	14
1.4	LA FORMAZIONE DEL COMPARTO PRODUTTIVO DI XABREGAS.....	15
1.5	SCHEDE DI APPROFONDIMENTO.....	20
2	LISBONA NELL'ATTUALITA'	42
2.1	PROGETTI PER IL FUTURO DELLA CITTA'.....	42
2.2	SCHEDE DI APPROFONDIMENTO.....	43
3	EVOLUZIONE DELLE ZONE RIBEIRINHA: DUE SEZIONI STORICHE CHIAVE.....	50
3.1	L'AMBITO DI STUDIO.....	50
3.2	LA RICERCA PROGETTUALE.....	51
3.3	DALLA STAZIONE DI SANT' APOLLONIA ALLA STAZIONE D' ORIENTE: ITINERARIO DI ARCHITETTURA.....	52
3.4	LA FABBRICA DEL GAS <i>DA MATINHA</i>	65
4	LA STAZIONE DI MARVILA: UN NODO PER LA RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E LA RICUCITURA DEL TESSUTO URBANO.....	70
4.1	RILIEVO FOTOGRAFICO E ICONOGRAFICO.....	70
4.2	RELAZIONE DI PROGETTO.....	74
3.5	ELENCO DEGLI ELABORATI DI PROGETTO	77
5	APPENDICE.....	78
6	BIBLIOGRAFIA.....	92

Introduzione

Ragioni di una ricerca a Lisbona

L'interesse per Lisbona è maturato a partire dalla curiosità per l'architettura moderna portoghese.

Lo studio dell'architettura realizzata in Portogallo ci ha permesso di entrare da subito negli aspetti della progettazione studiando e verificando criticamente le scelte di questi progettisti e il dibattito che li coinvolge.

Dopo la caduta del regime di **António de Oliveira Salazar (1889-1970)** Lisbona è stato un laboratorio particolarmente interessante negli perché si è aperta un'epoca di rilancio e di straordinaria crescita urbana.

Un esempio fondamentale riguarda l'intervento di realizzazione **dell'Expo 1998** che ha permesso di riqualificare un'area industriale legata al porto cittadino. Questo nuovo quartiere è stato ideato con lo scopo di creare un luogo di richiamo internazionale, affidando la progettazione dei diversi edifici ad architetti affermati, e insediando in un'area periferica servizi e infrastrutture in grado di trainare il rinnovo di tutte le aree circostanti.

Ad alcuni decenni di distanza le ragioni e le aspettative di questo intervento non si sono dimostrate del tutto esatte, però oggi l'Expo, con le sue architetture, rappresenta uno dei brani di città di principale interesse.

L'opportunità fornita dal Laboratorio di Laurea Magistrale di affrontare temi legati alle città portuali del Mediterraneo è stata colta come un'occasione di approfondimento su temi e realtà distanti da quelle praticate fin'ora.

Partendo dalla presa di conoscenza della città attuale si è scoperto un volto diverso di Lisbona, legato alle profonde trasformazioni che la coinvolgono.

Da qui è nata la necessità di un percorso a ritroso nella storia che chiarisse le ragioni e le cause di questa situazione.

La consapevolezza di eccezionalità di questo luogo che come in poche altre città ha visto convivere il ruolo, al tempo stesso, di porto internazionale e capitale di un impero, ci ha convinto della necessità di far emergere attraverso il progetto la ricchezza di un paesaggio sedimentato nel tempo.

Nota metodologica

La ricerca è stata condotta nell'ambito del laboratorio biennale del Corso di Laurea Magistrale.

L'indagine sulla città di Lisbona e il suo territorio è iniziata con un lavoro di approfondimento bibliografico relativo a diversi temi; oltre a quello specifico della progettazione architettonica e urbana, sono stati indagati altri aspetti ritenuti indispensabili per capire le ragioni profonde del progetto in rapporto al contesto. In particolare sono state analizzate le trasformazioni della città alla scala urbana, le questioni infrastrutturali, le vicende economiche e politiche.

Il caso lisbonese è stato interpretato partendo da un punto di vista che ha tentato di mettere in relazione le architetture della città, con gli aspetti di trasformazione delle strutture portuali, e dalle gravitazioni territoriali entro cui queste si collocavano nelle diverse epoche storiche (dall'architettura rinascimentale a quella del Novecento).

Una condizione indispensabile per la comprensione del contesto di applicazione è stata la conoscenza diretta dei luoghi presi in esame attraverso sopralluoghi e viaggi di studio. La visita a Lisbona e il sopralluogo delle aree costiere poste tra la Stazione di S. Apollonia e l'Expo, sono stati decisivi per le considerazioni sull'architettura e per il reperimento di materiali e documentazione aggiornati.

In questa occasione sono stati consultati gli uffici della Camera Municipale, della Fondazione Gulbenkian, e in altre sedi **museali e bibliotecarie**, reperendo documenti e progetti che coinvolgeranno la città nei prossimi anni.

L'iconografia è stata organizzata per schede che rimandano alla struttura del testo, suddivisa per capitoli, con un duplice scopo: fornire, in modo sintetico, un riscontro diretto delle argomentazioni trattate nel lavoro; permettere una consultazione articolata in diversi piani di lettura (scale dei progetti; confronti temporali; influenze tra settori disciplinari differenti: architettura, infrastrutture, vicende storiche, economiche, ecc).

La necessità di rappresentare i caratteri del sistema urbano e di quello fluviale-portuale connessi alle scelte progettuali, ha indotto alla elaborazione di una cartografia interpretativa, che è stata riportata nelle tavole di introduzione agli elaborati progettuali.

1 CONOSCENZA DELLA CITTA'

1.1 Le principali trasformazioni urbane prima del terremoto

La città è costituita da un sistema di colline disposte irregolarmente di fronte all'estuario del Tejo; si può dividere in due parti separate da un' ampia vallata che si estende oltre le mura del 1373, in due lunghe vallate separate dalla collina di S.Anna.

Nella pianura troviamo la parte centrale di Lisbona, la Baixa, tra la collina sormontata dal castello di Sao Jorge e la collina di San Francesco.

La collina di S. Rocco segna l'inizio dell'altopiano di Cotovia, che si sviluppa nel senso nord-ovest. A nord-est invece sorge la collina della Graça, oltre la collina della Penha de França. Nel 1147 le abitazioni si addensavano oltre che all'interno della cinta moresca anche ad est e a ovest, in prossimità delle spiagge.

Inizialmente esistevano sette parrocchie, nel 1247 se ne contavano 23. Otto anni dopo con la conquista dell'Algarve, all'estremità sud ovest della penisola, Lisbona prendeva la sua forma definitiva.

Lo sviluppo della città è molto rapido durante la seconda metà del secolo XIII e la prima metà del XIV. Con il re Denis compare la via principale, **Rua Nova dos Ferros**, dove vengono trattati i più grandi affari di commercio e finanza.

Tra il 1373 e il 1375, il re Ferdinando modifica i confini della città con una nuova cinta muraria.

Il periodo dell'espansione portoghese oltremare sarà tra il XV sec e la prima metà del XVI sec.

Elementi chiave della struttura urbana

Nel XVI sec alcune documentazioni rappresentano Lisbona con il castello fortificato e il Palazzo dell'Alcaçova (XII sec) nel punto più alto. In basso invece compare la **Cattedrale da Sé**, fondata nel 1147. Su un'altra collina compare il **convento Do Carmo** (XV sec).

Ancora nella parte bassa compare il **Rossio**, la piazza del popolo, con il **convento dei Domenicani**, il **Palazzo degli Ambasciatori** (poi dell'Inquisizione) e l'**Ospedale di Tutti i Santi**. Quest'ultimo volto a riunire in se tutti gli ospedali sparsi per la città. Doveva essere un edificio con pianta a forma di croce, con quattro chiostrini attorno ai quali vi erano la chiesa e tre infermerie. Era architettonicamente molto semplice, forse su modello italiano, ma con la facciata rivolta alla piazza riccamente decorata. Questo edificio oltre alla sua funzionalità primaria, rappresenta anche altre volontà: poteva essere inteso sia come un segnale politico di centralizzazione, sia come una sperimentazione tipologica planimetrica (poi ripresa da conventi e monasteri), ma anche come forma di intervento urbanistico.

Le vie principali sono la Rua Nova dos Ferros e la Rua Nova d'El-Rey.

Con il re Ferdinando il **Palazzo Reale** assume una nuova configurazione lungo il Tejo, di fianco ai cantieri navali. Contemporaneamente nasce il **Terreiro do Paço** che da piccola spiaggia diventa il rivale del Rossio.

Dietro il Rossio non c'era più nulla. Esso era legato alla tradizione popolare, era il foro, sul Terreiro Do Paço invece si svolgevano spettacoli grandiosi.

Nel 1500, con il re D. Manuel I (1495-1521) compaiono altri importanti edifici, il **convento e la chiesa dei Geronimiti** e la **torre di Belem**. Questi si legano alla Lisbona coloniale delle scoperte.

Continua la tendenza insediativa verso il fiume, molti borghesi si fecero costruire le loro residenze nei pressi del Tejo, demolendo anche, in alcuni casi, pezzi delle antiche mura medioevali (specialmente a est del Terreiro di Paço), tra le quali spicca la Casas dos Bicos.

Sempre sulla scia di questo nuovo spazio d'insediamento, si verifica la costruzione di imponenti complessi architettonici con carattere puramente funzionale. Questi ultimi nascevano dalla necessità di nuove infrastrutture e luoghi di stoccaggio merci dato dall'aumento del commercio. Nascono quindi l'Alfandegas, la Casa de india, Terreiro do Trigo ma anche luoghi destinati alla fabbricazione del materiale bellico con cui equipaggiare le navi. Alcuni di questi edifici erano stati costruiti ex novo, altri invece erano stati inseriti o integrati ad edifici già esistenti adattandosi al reticolo urbano.

L'area urbanizzata si trova quindi tra le mura medievali e mantiene al suo interno orti chiaramente ereditati dalla tradizione araba; assorbita però a tratti delle nuove aree urbane che si sviluppano soprattutto ad est, dove si ha l'impressione che preoccupazioni estetiche o di progettazione siano assenti, mentre si risponde a necessità contingenti.

Allontanandosi dal cuore della città, seguendo il fiume, Lisbona si sviluppava in direzione est-ovest andando da Xabregas e dal Convento della Madre de Deus, fino alla Torre de Belem.

Nella parte ovest della città, si forma in questo periodo una nuova parte urbana, il **Bairro Alto**, primo di tutta la città a seguire un tracciato regolare di strade in contrasto con l'irregolarità delle viuzze che caratterizzano il centro di Lisbona. In questo nuovo quartiere più decongestionato, inizia ad affluire la

nuova borghesia arricchitasi con i commerci nelle Indie, che vi costruisce, tra il 1600 e il 1700, nuovi palazzi dal carattere moderno e nobile, seguendo la linearità dei lotti.

Con la pianificazione di questo quartiere, seguendo i modelli della “città ideale” rinascimentale, si inizia una nuova fase dell’espansione di Lisbona.

A metà del XVI secolo, Lisbona era una città cosmopolita, con tutte le sue contraddizioni.

Era una città frammentata, a tratti rurale e a tratti moderna, con le sue caratteristiche vie strette e ripide che sfociavano in piazze sghembe e pianeggianti.

Nel secolo XVII ma si assisterà alla costruzione di numerosi edifici religiosi nelle aree più vicine al centro, facendo in alcuni casi da nuclei generatori di trasformazioni urbane, e di palazzi che portano all’urbanizzazione delle zone ancora rurali.

Nonostante questi interventi, la città conserva il suo tracciato medioevale.

Ripercorrendo la storia, una tappa importante è il 1580. Segna l’ascesa al trono del Portogallo di Filippo II. Per la prima volta, in suo onore, furono elevati gli archi di trionfo nel Terreiro do Paço.

Il re pensò immediatamente alla sua residenza, il Paço da Ribeira, lo fece erigere sulle rive dell’acqua. L’architetto fu Filippo Terzi progettò una torre quadrata di circa 15 metri di lunghezza per 20 di altezza con due piani nobili. Era adorno di grandi finestre, pilastri colossali, alternativamente dorici e ionici.

La Torre do Terço fu così considerato il primo monumento moderno di Lisbona. Un altro palazzo caratteristico della città, dopo quello appena citato è il **Palazzo Corte Real**, fatto erigere da un gentiluomo portoghese, arricchitosi con Filippo II. Consisteva in un organismo quadrato di 50 metri per lato, ciascuna delle facciate presentava undici finestre per piano, su ciascun lato emergevano grandi torri dal tetto piramidale. Si distingueva per le due ali di 37 metri che si protendevano verso il fiume cingendo un giardino all’italiana.

Vediamo dunque come il XVII sec, sotto i re spagnoli sia stato florido per quanto riguarda la costruzione di palazzi privati. Ne comparvero a decine, tutti appartenenti alle famiglie nobili in auge.

Anche l’architettura religiosa deve a questo periodo una ricca fioritura, anche grazie alla borghesia.

Nel XVIII sec la città continuava ad espandersi ma non ci furono cambiamenti radicali, solo quattro chiese furono ricostruite e soltanto due palazzi borghesi sono degni di nota. La corte è quella di Giovanni V, salito al trono nel 1706.

La condizione del paese, piuttosto sfavorevole era penalizzata da strutture economiche arcaiche; l’agricoltura veniva lasciata in abbandono dalla classe nobiliare e il settore industriale era carente.

Per quando riguarda l’edilizia, il convento di Mafra, è l’opera più grandiosa sotto Giovanni V. Egli si occupò anche del Palazzo Reale e della chiesa Patriarcale. Quest’ultima consisteva in una cappella fatta erigere al Paço da Ribeira.

Nel 1717 D. João V divise la città in due, assegnando alla vecchia Cattedrale, la Sé, la funzione di aggregazione della città antica, quella orientale, e alla Cappella Reale, quella di centro spirituale della città nuova, quella occidentale. Fu questo un primo segnale di riforma ispirata ai modelli europei di nuove sedi di potere. Quindi Lisbona aveva la parte orientale che era la vera e propria città antica e la parte occidentale che era la capitale del regno, sede di potere temporale e spirituale.

Sempre in questi anni il re fu convinto dal Senato Municipale a promuovere la costruzione dell'acquedotto delle Aguas Livres, una delle maggiori opere d'idraulica di tutto l'Occidente. In questa grande opera ebbe un ruolo fondamentale l'ingegnere Manuel da Maia che, oltre a diversi aspetti essenziali progettuali, determinò la localizzazione delle sorgenti e delle fontane pubblica urbane, cioè in pratica tutta la rete di distribuzione. Veniva fornita di strutture innanzitutto la parte occidentale della città, mentre la parte orientale era abbandonata alla potenzialità idriche del sottosuolo che già avevano generato l'impianto urbano cittadino anni prima. Naturalmente non tutto ciò che era stato previsto fu realizzato.

Un'altra infrastruttura urbana del periodo fu quella delle opere del Cais, cioè una ristrutturazione della riva del Tejo con la costruzione di una vera e propria banchina in pietra. Questa era pensata come un lungo percorso di collegamento sulla riva del fiume tra il Palazzo della Ribeira e le Ville Reali di Belém, passando per i palazzi "fuori porta" appartenenti alla corte. Anche in questo caso per la maggior parte dei tratti non fu realizzato, ma testimonia la volontà di spostare il baricentro della città verso occidente.

Nel 1740, in coincidenza con la fase di declino del regno e con la grave malattia che colpì il regnante, D. João V fece costruire il complesso della Necessidades all'Alto di Alcântara, che era costituito da un piccolo Palazzo Reale, una piccola chiesa e un convento-collegio. Il complesso fu pienamente funzionante solo nel 1750 e fu donato ai Padri Oratoriani, che all'epoca erano all'avanguardia negli studi religiosi e nell'insegnamento, con l'obbligo di aprire le aule al pubblico: condizione di particolare importanza considerata la mancanza di strutture scolastiche qualificate.

La ricostruzione dopo il terremoto del 1755

Le vedute della città, relative alle diverse fasi evolutive dei suoi nuclei testimoniano una progressiva cancellazione del Terreiro do Paco, e di tutti i tracciati stradali confinanti con le sponde del Tejo.

La carta stabilita da Pereira do Susa nel 1923 riporta una stima dei danni; in base a testimonianze dei contemporanei, la parte bassa del centro della città fu quella più interessata, tra il Terreiro do Paço e il Rossio, dalla roccaforte di S.Giorgio alle alture di San Rocco, al Bairro Alto. Tutta la città fu comunque colpita anche se con minore intensità.

I quartieri popolari costruiti in legno furono quelli più colpiti, in preda ad una folla impazzita che cercava disperatamente di salvarsi da un incendio che velocemente distruggeva le sue case in legno.

Per quanto riguarda le chiese parrocchiali su quaranta, sedici sono crollate o bruciate, diciannove sono state ridotte in rovina e le cinque rimanenti sono state danneggiate. Altre sedici chiese risultarono inoltre bruciate. Su sessantacinque conventi, soltanto undici sono rimasti abitabili, su sette case di ritiro solo una rimase abitabile e nessuno dei sei ospedali si salvò dall'incendio.

Trentatré residenze delle più grandi famiglie furono inoltre distrutte, con tutti gli oggetti preziosi in esse contenuti.

La maggior perdita fu comunque quella della casa reale che vide distrutti il Paço da Ribeira, la chiesa patriarcale e l' Opera.

Il Marchese Pombal, approfittando di un vuoto di potere, prese il comando, cercò subito dopo la catastrofe di ripristinare l'ordine nella città distribuendo viveri e organizzando i soccorsi, inoltre istituì contro i saccheggiatori pene molto severe.

I commercianti della città furono i primi ad interessarsi alla ripresa, si impegnarono infatti a pagare una tassa maggiorata sui diritti della dogana per ogni merce importata, volevano costruire al più presto una nuova Dogana e la Borsa.

Pombal si appellò anche alle colonie e agli altri paesi europei che contribuirono notevolmente.

Egli pensava inoltre all'avvenire della città, fu fondamentale per il nuovo assetto urbanistico di Lisbona. A partire dal 3 dicembre 1755, egli proibì ogni costruzione oltre gli antichi confini della città. Il 30 dicembre proibì di costruire fin quando l'opera di inventario non fosse stata portata a termine.

Manuel da Maia, ingegnere militare, esperto in lavori di fortificazione scrisse un vasto memoriale indirizzato al duca di Lafões, nel quale vengono affrontati alcuni dei problemi posti dalla ricostruzione di Lisbona, di cui aveva elaborato i piani del 1718.

La prima parte del suo scritto riguarda quattro possibili ipotesi di ricostruzione della città:

- la ricostruzione pura e semplice seguendo gli antichi piani,
- la correzione di questi ultimi con l'allargamento delle strade,
- la ricostruzione dei quartieri centrali sulla base di un nuovo piano,
- la costruzione di una città completamente nuova, verso Belem, luogo soggetto ad una certa predilezione nel corso del XVI sec.

La prima ipotesi era quella seguita da sempre, le case ricostruite sarebbero state riedificate sul sedime di quelle vecchie. Seguendo questo criterio si sarebbe ottenuta una Lisbona invariata, molto simile a prima, ma secondo da Maia significava anche un'assenza totale di preoccupazioni per il miglioramento di una città che avrebbe continuato ad essere angustiata da strade strette e scomode.

La seconda avrebbe ottenuto un miglioramento viabilistico, però si andava contro al fatto che gli edifici per sicurezza non avrebbero dovuto superare i due piani, dato che si sarebbero mantenute le altezze precedenti alla catastrofe.

La terza avrebbe causato lotte sociali da parte di coloro che godevano di privilegi nella città antica.

L'ultima soluzione, sebbene allarmasse i suoi contemporanei, sembrava la migliore; la città antica sarebbe stata ricostruita come volevano gli abitanti, mentre una nuova città avrebbe preso vita.

In questo modo sarebbe venuto meno l'obbligo di esaminare lo stato delle abitazioni, di decidere della loro futura sistemazione, di esaminare i reclami, di studiare i risarcimenti, inoltre le macerie non sarebbero più state un problema.

Il sisma aveva dimostrato che Belem era un'area più resistente ai terremoti. In aggiunta Lisbona si sarebbe dovuta sicuramente estendere fino a quest'area poichè le case previste avevano un numero di piani inferiore a quelle precedenti, quindi occorreva una superficie di estensione maggiore.

Da Maia predilige dunque la quarta soluzione citando a sostegno altri esempi di luoghi portoghesi che si erano sviluppati in questo modo, si trattava per lo più di villaggi, non di città.

Puntava contemporaneamente sul progetto della nuova città a Belem e sul progetto di rifacimento della parte centrale della città antica.

Egli insiste sul principio delle case a due piani, sulle nuove strade di collegamento tra il Terriero do Paço e la Baixa, sull'individuazione del nuovo sito del Palazzo Reale che sarà a Campo-de-Ourique, sulla ricostruzione degli edifici pubblici e della Borsa.

Per quanto riguarda la città bassa egli ragiona su diverse soluzioni, trattate maggiormente nella seconda parte del memoriale, e tra altrettante autocritiche ritiene in conclusione che la soluzione migliore sia quella di raderla completamente al suolo per rinnovarla totalmente.

Si interessa ai problemi economici posti dall'espropriazione, la soluzione ottimale sarebbe quella di stabilire un valore per metro quadro dei terreni particolarmente valorizzati dalla concentrazione del commercio. Egli pensa a nuovi piani regolatori che copriranno una superficie determinata il cui valore sarà pari a quello delle proprietà rase al suolo, e non bisognerà far altro che distribuire questa superficie agli antichi proprietari, secondo un valore corrispondente ai beni perduti. Per quanto riguarda la qualità dei terreni di insediamento, ciascuno riceverà un sito in prossimità del Rossio o del Terriero do Paço. Tutto ciò per trovare delle soluzioni di compromesso tra le famiglie più facoltose.

Per quanto riguarda l'estetica degli edifici, nella terza parte del suo scritto, il Da Maia ritiene debbano essere uniformi, secondo i progetti dell'architetto del senato della città, il Capitano Eugenio Dos Santos, in modo che ogni strada conservi la propria simmetria.

L'uniformità non è comunque un principio assoluto, nella Baixa la attutisce con la diversità del colore delle facciate.

Egli conferisce determinati compiti ad ingegneri militari suoi sottoposti: Eugenio Dos Santos, Elias Sebastiao Poppe e Pedro Gualter da Fonseca.

Organizza tre gruppi di lavoro diretti dai tre ufficiali.

Il gruppo Fonseca aveva il compito di studiare i piani riguardanti la viabilità (miglioramento, allargamento delle strade, eliminazione dei vicoli ciechi), il Da Maia li raccomanda riguardo il Terriero do Paço. Quello di Poppe aveva meno restrizioni del primo, avrebbe dovuto redigere un novo progetto senza l'obbligo di riconfermare tutte le strade larghe esistenti in precedenza.

Per quanto riguarda il gruppo di Dos Santos aveva la sola restrizione di mantenere le chiese della città sul luogo da esse occupato prima della catastrofe.

Compagno inoltre altri tre piani frutto dei capi-gruppo, questi però non tengono conto del sito originale delle chiese che sorgevano nella Baixa.

Il Da Maia oltre che di urbanistica, si occupa anche della salute pubblica, considerando diverse alternative per l'eliminazione dei rifiuti delle abitazioni:

- utilizzo di fogne installate nelle strade principali
- passaggio quotidiano di un carro che raccogliesse tutti i rifiuti solidi; scolo naturale per i liquidi
- creazione di alfugeres, ovvero canaletti situati tra gli edifici.

Egli predilige la prima soluzione.

Un'altra analisi da lui proposta riguarda i marciapiedi delle nuove strade, si rifà ad esempi quali Londra e Torino, anche se limitati per la non presenza di materiali sulle due città nelle biblioteche pubbliche.

Fondamentale per il Da Maia resta la scelta dei collaboratori, devono essere personaggi estremamente competenti, che sappiano affrontare con professionalità la giuntura tra vecchio e nuovo a Lisbona.

Dos Santos come già affermato è un suo prediletto, un altro è il tenente – colonnello Carlos Mardel, architetto dei palazzi reali e degli ordini militari. Mardel tuttavia avrebbe dovuto svolgere un compito di collaborazione che lo avrebbe tenuto lontano dal suo capo: studiare il grande Piano della Lisbona occidentale.

Il triangolo di forze convergenti nell'opera comune della nuova Lisbona è dunque così composto:

Eugenio Dos Santos, Carlos Mardel, Manuel da Maia.

1.2 La ricostruzione e il dibattito sui piani

La Baixa è il quartiere compreso tra il Terriero do Paço e il Rossio; si può però includere in essa anche la zona ad ovest di questa, quella a fianco del Terriero do Paço, sulla riva del Tejo fino a San Paolo che si arrampica sulla collina di san Francesco, cioè fino al limite orientale del Bairro Alto.

I progetti proposti sono sei, quelli degli architetti citati precedentemente.

- 1- Il progetto del gruppo diretto da Fonseca impone una certa disciplina al labirinto preesistente, rimangono le due direttrici principali SO-NE e la Rua Nova dos Ferros. Il Terriero do Paço e il Rossio continuavano ad essere irregolari ed estranei ad una simmetria. Il Palazzo reale e la Sé Patriarcale conservavano la primitiva localizzazione.
- 2- Poppe presenta tre grandi strade che dal Rossio discendono verso il Tago e che si arrestano con la Rua Nova dos Ferros, senza arrivare al Terriero do Paço. Due strade sono pensate diritte, la terza invece presenta una direzione obliqua, altre due strade, parallele a queste, terminano irregolarmente a mezza strada in una piazza, sulla quale avrebbe dovuto essere costruita la Chiesa di San Nicolau. La piazza era già esistente prima del terremoto, ma Dos Santos non la rispetta nel suo progetto.
- 3- Individualmente Fonseca propone un progetto costituito da una griglia con undici tracciati verticali dalla parte del fiume, ridotti a sette dalla parte del Rossio, gli altri si arrestano di fronte alla collina che limita la baixa ad ovest. Queste strade sono tagliate da cinque vie orizzontali, una di queste delinea il fronte del Rossio, l'altra del Terreiro do Paço, questa piazza diventa rettangolare e raggiunge le dimensioni di quella del Rossio.
- 4- Poppe propone sempre una griglia ma più dinamica che si prolunga a destra e a sinistra con abbozzi di un sistema a raggera. Otto strade tagliate da undici trasversali collegano i due poli della Baixa.

Il Terriero do Paço diviene una piazza chiusa tagliata fuori dal Tejo da due grandi costruzioni, la Borsa e il Magazzino dei Tabacchi. Il lato occidentale presenta un'enorme chiesa Patriarcale più avanti

rispetto alla linea dell'antico Palazzo Reale. Si assiste ad una volontà di rinnovamento ma nello stesso tempo ad un illogico apporto piazza fiume.

Agli autori dei piani è comune la conservazione del numero delle chiese, circa quattordici nella zona della Baixa, con quella più importante S. Nicolau al centro di una piccola piazza.

Il piano attuato

Eugenio dos Santos è considerato da sempre l'autore del progetto definitivo della Baixa, ha elaborato due progetti di cui uno andato perduto.

Tre grandi strade collegano il Rossio al Terriero do Paço, due diritte, la terza presenta un angolo molto accentuato e una quarta, diritta, è compresa tra due delle cinque strade che attraversano il sistema verticale. L'ultima di queste sceglie il tracciato della Rua Nova dos Ferros. La griglia risulta ancora irregolare ma a differenza degli altri progetti cerca di risolvere il problema dei collegamenti tra le due piazze.

Nei progetti 1 e 2 la piazza del Terriero do Paço conserva il suo antico aspetto, nei progetti 4 e 6 invece subisce una trasformazione in rapporto al Rossio.

Nel frattempo, il limite occidentale della piazza resta quale era, la facciata del Palazzo Reale, solo il lato orientale sporge in avanti, con una prevalenza di linee verticali, adottando una forma nuova.

Il Terriero do Paço ottenendo la propria indipendenza urbana, con diviene fulcro generatore del progetto definitivo. Tale progetto diventerà una delle pietre miliari dell'urbanistica dell'Illuminismo, autentico omaggio a Pombal, firmato da Santos e Mardel.

Si tratta di una griglia molto complessa, composta da otto strade nel senso SN e da nove strade nel senso EO; tra queste due limitano le due piazze, costruendo i loro lati nord sud; una terza strada costituisce la Rua Nova dos Ferros.

Il piano del Dos Santos copre anche una zona molto vasta ad ovest del centro, qui troviamo l'unico sistema a raggera del progetto, una sorta di piastra ruotante a nord dell'Arsenale, che rappresenta una buona soluzione per il dislivello.

Per quanto riguarda le chiese ne sono previste tre.

Il piano seguiva perfettamente la politica di Pombal, il 12 giugno 1758, i piani definitivi della Baixa, furono restituiti da lui stesso al duca Regedor das Justiças, incaricato di farli eseguire.

Per quanto riguarda l'altezza delle abitazioni, quelle della Baixa avrebbero dovuto avere la stessa del Terriero do Paço ma con un'asimmetria differente. Il disegno delle facciate prevedeva nelle case sulle vie principali, al piano primo dei balconi, al secondo delle finestre così come ai piani superiori, però a mano a mano diminuite. Le case sulle vie secondarie invece non avevano alcun balcone, soltanto finestre. Le case aristocratiche sulla strada che collega la Baixa alla strada conducente dal fiume a San Rocco, avrebbero dovuto avere grandi portali.

Emergono comunque tre schemi di facciate A, B, C, con schemi compositivi identici ma con dettagli differenti. La Baixa apparirà per questo motivo con un andamento monotono, le strade però si presenteranno con una certa varietà planimetrica.

A partire dal 1760 le strade erano tracciate, i terreni più o meno lottizzati e delimitati nei loro confini. Pombal decretava l'istallazione dei commercianti e delle botteghe nei locali della Baixa, in modo tale che ogni strada venisse ad essere caratterizzata da un'attività lavorativa. Le strade principali erano destinate ai mercanti dei tessuti di lana e di seta e agli orefici (Rua Augusta, Rua Aurea). La borghesia, mercanti e artigiani erano coloro che abitavano le nuove residenze della Baixa, come già accadeva nel periodo medievale.

Sotto la volontà di Pombal il Terriero do Paço diventerà la Praça Do Commercio. Formata da strutture semplici, arcate sottili su massicci pilastri, con dieci Torreões che danno impulso dinamico ai lati perpendicolari al fiume e con un arco trionfale sul fondo sarà uno degli esempi più interessanti del settecento europeo.

Rappresenta la potenza materiale e lo spirito economico di Lisbona, vi trovano posto la dogana, la borsa, i tribunali e i servizi pubblici, all'interno delle nuove strutture non v'è posto per le botteghe.

Nella Piazza si troverà l'unico monumento della città; la stata equestre. Eugenio dos Santos ha progettato contemporaneamente il monumento e l'arco trionfale dietro il quale cominciava la Rua Augusta.

Riguardo la piazza del Rossio, prima del terremoto era formata da un rettangolo regolare di circa 180 m per 90 m. Il prospetto settentrionale era occupato dal Palazzo dell'Inquisizione (XV sec) e dal Palazzo del Senato della città; sul fronte orientale invece presentava il convento dei domenicani e l'Ospedale. Tutto distrutto dal terremoto.

Successivamente con Mardel fu nuovamente previsto il Palazzo dell'Inquisizione sul lato nord della piazza. Era destinato ad essere il principale polo di quest'ultima. Si trattava comunque di una costruzione severa e priva di interesse architettonico così come la costruzione sorta sul lato sud.

Il Rossio che risultava carente di edifici monumentali assunse col tempo un ruolo secondario rispetto alla Piazza del Commercio e venne abbandonato sia dal Senato della città, sia dall'Ospedale reale.

Al di là della piazza do Rossio, punto del perimetro delle mura di Ferdinando, prima del terremoto si estendevano orti con fattorie, gli Hortas di Valverde.

Dopo la catastrofe il Valverde diventa un quartiere borghese, non furono più ricostruite le residenze gentilizie precedenti, sorse però un nuovo Teatro dell'Opera. Solo la famiglia Castelo Melhor volle ricostruire una residenza, i lavori però, iniziati nel 1777 ripresero a metà '800.

Si tratta della creazione di un giardino, il Passeio Pubblico venne iniziato nel 1764, è il primo giardino pubblico di Lisbona, progettato appositamente da un architetto dopo quello di Queluz.

Il Passeio Pubblico era una larga strada lunga circa trecento metri delimitata da alberi secolari, cercava di riequilibrare con un po' di movimento l'ordine imposto di Pombal.

E' difficile stabilire un diagramma cronologico preciso dei lavori. Quelli della Baixa sono durati per molto tempo così come quelli della piazza del Commercio. La piazza del Rossio è stata quella edificata

più velocemente. Subito dopo la caduta di Pombal, i lavori vennero interrotti a causa della cattiva situazione del tesoro pubblico.

Successivamente invece di terminare quanto iniziato venne investito un enorme capitale per la costruzione della basilica da Esterla.

1.3 La riconversione industriale di Lisbona

In base allo sviluppo industriale relativo al periodo pombalino, la zona orientale muterà il tessuto urbano, economico e sociale.

Questo cambiamento strutturale diventa una vera rivoluzione dopo la costruzione della ferrovia, seguita a breve da una riorganizzazione delle strutture portuali; questi fattori, hanno creato le condizioni per cui questa zona è diventata il principale centro industriale di Lisbona, caratterizzato prevalentemente dall'industria pesante.

Il patrimonio industriale della zona orientale di Lisbona era in uno stato di abbandono e di rovina, al momento dei lavori dell'EXPO '98; le mutazioni urbane da esso provocate, hanno iniziato un processo di trasformazione di quest'area (da Alfandegas al fiume Tracao).

Questa metamorfosi non si fermerà con la chiusura dell'esposizione mondiale, sarà previsto infatti un completo cambiamento dell'organizzazione territoriale, già avvenuto nel 1940, quando si era realizzata l'esposizione mondiale portoghese, nelle zone più industrializzate di Lisbona.

Officine, industrie, fabbriche, forni, grandi impianti industriali, quartieri operai, lavoro, scioperi, ideologie di emancipazione sono stati il tema ricorrente delle aree urbane e rurali, ed hanno costruito a poco a poco il tessuto urbano. Il nucleo abitativo esistente è cresciuto con la migrazione di persone alla ricerca di posti di lavoro nel settore secondario. L'impianto di produzione moderna durante il XIX sec. è stato un processo in crescita, almeno fino agli anni '70 del novecento.

Il fenomeno degli impianti industriali è il risultato di circostanze molto particolari, comuni a tutte le aree della città di Lisbona, più o meno importanti, proprio per l'ampio spazio aperto e la bassa densità di popolazione.

Le prime fabbriche che si costruirono in questa vasta area erano legate all'accessibilità e al commercio delle materie prime.

Questa occupazione dello spazio con le industrie, ville operaie e i servizi collegati si è svolta per fasi, più dipendente dalle situazioni e interessi, oltre che da una pianificazione organizzata.

Dalla formazione delle importanti industrie post-pombaline di tabacco, zucchero e di sapone, alla "rivoluzione" dell'EXPO '98, si assiste ad un momento di pianificazione di carattere industriale, la decisione del governo di installare un impianto e lo sviluppo di un **"parco industriale Dos Olivais"**.

Due conseguenze fondamentali hanno portato al decreto del 19 ottobre 1942, che ha creato la zona industriale del porto di Lisbona.

Una decisione di questa portata, in pieno Estado Novo, quando l'Europa era nel pieno della seconda

guerra mondiale, ha segnato una destinazione per l'area orientale di Lisbona. Il decreto fa parte del nuovo quadro di rinnovamento urbanistico degli anni '40, compreso il piano di urbanizzazione di Lisbona del 1938-1948 di E. de Groer. Quest'ultimo mirò a trasferire l'industria sviluppatasi nella parte occidentale della città ad oriente.

Liberare tutta quell'area di fabbriche e industrie era un dovere del Portogallo, un tempo di "identificazione della patria".

Le sinergie mobili create, trasferirono quindi verso l'area orientale della città, la fabbrica del gas di Bélem, alcune fabbriche inquinanti, capannoni, molte industrie che avevano bisogno di spazio.

Bélem diventò una zona di "qualità", per la fruizione diversificata di pubblico, apprezzata per il suo patrimonio e per i grandi progetti pubblici che l'esposizione mondiale portoghese ha portato.

Approfittando della nuova localizzazione della città orientale venne installata una zona industriale De Cabo Ruino, tra Braço de Prata e Moscavide, diversi progetti come la fabbrica di gas di Matinha e la nuova fabbrica di materiale bellico a Moscavide; inoltre fu organizzato una sorta di parco industriale a Olivais.

Questi interventi furono preceduti dall'apertura di fabbriche e grandi unità industriali lungo i due assi autostradali: Avenida Marechal Gomes da Costa e Avenida Infante Henrique.

Su questi assi erano distribuite, la Sacor, la petrolchimica, la Tabaqueira, Cabo Ruino, il consorzio laniero, la fabbrica Barros ecc ecc.

Molte aziende, molte industrie cercavano questo territorio agricolo condannato alla costruzione di nuove fabbriche, seguendo gli standard architettonici e ingegneristici del tempo.

L'industrializzazione diede un nuovo significato allo sviluppo graduale dell'epoca preindustriale di Olivais, riempiendo gli spazi vuoti rurali e consolidando, dall'altra parte, il punto industriale della zona orientale, estendendo la densificazione che Braço de Prata aveva raggiunto negli anni precedenti.

Ma, se a Braço de Prata e Sacavém il fenomeno dell'industrializzazione era recente e le industrie nuove, la stessa cosa non accade tra Santa Apollonia e Braço de Prata.

Dagli anni '70 infatti molte industrie dell'area orientale di Lisbona mostravano segni di degrado.

1.4 La formazione del comparto produttivo di Xabregas.

Uno studio integrato di cartografia, iconografia, e fotografia della città che negli ultimi anni ha mostrato evidenti progressi, per comprendere i fenomeni moderni e contemporanei della Lisbona costiera, corrisponde alla zona orientale.

Da un punto di vista spaziale si riconosce una grande omogeneità geomorfologica tra il Terreiro do Paço e il rio Tracao, indispensabili per comprendere l'evoluzione industriale della città, tra la metà del XIX sec e la costruzione del parco dell'Expo.

Questa omogeneità può essere individuata nella cartografia e soprattutto nella fotografia aerea di tutta la regione.

In secondo luogo per comprendere l'espansione industriale di questo spazio è importante descrivere: il

primo margine del lungomare e l'avanzamento dei lavori del porto di Lisbona, a est della piazza de Commercio. Ribehira tra il Terreiro do Paço e Santa Apollonia aveva nel XVIII sec una vasta serie di bacini di piccole dimensioni.

In molti luoghi, grandi opere pubbliche avevano creato un taglio sulle rive che fornivano un collegamento tra la città e le darsene.

Presso l'antica Lisbona orientale molti di questi luoghi erano legati alle attività fluviali e ai prodotti in arrivo a Lisbona dal Tejo, provenienti da Abrantes, Santarem, Ribatejo o dall'altra sponda.

Dopo Santa Apollonia si susseguono dei margini irregolari, spiagge vecchie e nuove tenute. Sulle spiagge degli anni '30, ha dominato l'ambiente fluviale e buone condizioni ecologiche e naturali, l'impiego per la balneazione e la ricreazione.

Un primo problema risiede nella definizione della Lisbona orientale, il concetto di distretto urbano di Ribehira, uno dei 12 distretti della divisione della città del tempo di D. Joan V, per la carta del 1742. Ammontava a 3 parrocchie, S.Joaõ da Praca, S.Pedro, S.Miguel e la parte fluviale anteriore che dava sul Cais do Carvas si trovava nella parrocchia di Santa Engracia, che a sua volta era integrata nel quartiere dell' Alfama, nella cui circoscrizione si trovava una grande fascia costiera vicino al convento di Xabragas.

Quest' ultima parrocchia divenne il punto di riferimento della città di Lisbona assieme alla "freguesias" di Xabragas, al convento dos Grilos, alla vale de Chelas, limite oltre il quale iniziava la zona orientale.

La pianta di rimodellamento parrocchiale del 1770 mostra, comunque, una leggera riduzione della zona urbana, perchè in quelle parti ha dominato la proprietà privata.

Ma l'ordinamento del 1770 prevede il restauro della parrocchia San Bartolomeu, i cui limiti coinvolgono S. Bento Xabregas, i lati della chiesa stessa, i margini del Tejo, Marvila, Vale de Chelas

Guardando la pianta si trovano edifici importanti dal punto di vista industriale.

Il più importante è la **Fonderia de Canhoes**, non lontano da quello spazio emerge la **Real Fabrica de Tabacos**, mentre a Santa Engracia si incontra la **Fundação de Cima**, vicino Campo de Santa Clara.

Queste importanti unità di fabbrica sono la prima prova della presenza manifatturiera nella Lisbona orientale.

Attraverso un'ampia documentazione dell'archivio storico, il ministero dei lavori pubblici diede notizia di una graduale mutazione delle imprese rurali, nell'imprenditoria manifatturiera e nelle fabbriche, stamperie ma anche raffinerie per lo zucchero, ceramica comune ecc.

Queste mutazioni si verificarono in un contesto politico-istituzionale dell'antico regime, trovando associazioni con lo sviluppo del commercio atlantico e la fioritura di una borghesia di commercianti in Brasile delle materie prime come tabacco- cotone- zucchero. Gli interessi per il tabacco, a sua volta, si articolavano con l'olio, necessario per la produzione del sapone. Tuttavia, in tutta l'area agricola di Lisbona c'erano uliveti e grandi frantoi in abbondanza, che hanno permesso di fissare alcune regole di funzionamento di questo combustibile per l'illuminazione pubblica di Lisbona.

Non ci sono mutamenti amministrativi significativi nei quartieri, fino alla legislazione del 1850, decreto dell'organizzazione amministrativa del comune di Lisbona. La zona orientale continuava a far parte del

quartiere Alfama e la sua espansione massima arriva Paço o Bispo.

Nel 1852 si ha una concentrazione dell'area di Lisbona a est, motivata da due fatti, uno di natura economico fiscale (il pagamento della tassa di circolazione, per il controllo dell'entrata dei prodotti di consumo interni), l'altro corrisponde alla creazione della contea di Olivais.

Durante il periodo dal 1851 al 1885, l'area amministrativa di Olivais aveva alcune delle più importanti industrie moderne, e rappresentava un luogo speciale per le trasformazioni industriali di Lisbona. La riforma amministrativa del 18 luglio del 1885 si estingue ed integra la contea di Olivais alla Lisbona in espansione. Il quartiere di Alfama, che era stato sinonimo della costa della Lisbona orientale, si estingue per nascere come Barrio Oriental.

Un senso realistico e approssimativo di industrializzazione della zona orientale può avere luogo durante la seconda metà del XIX sec., a partire dalle indagini industriali del 1865, 1881, 1890, tenendo conto del quadro della struttura amministrativa corrispondente della città. Il territorio orientale della città si estese tra il 1886 e 1895.

Il concetto di unità intrinseca della Lisbona orientale (tra l'Alfandegas e il rio Trancao) raggiunse la sua massima espressione nel territorio della capitale durante l'espansione industriale ottocentesca. Un fenomeno simile è accaduto nella zona orientale tra Belem, Pedroucos e Agés.

Nel 1895, tuttavia, una parte di Sacavem e tutto il quartiere di Camarate sarà integrato al comune di Loures. Da allora, il fenomeno dell'industrializzazione delle periferie urbane di Lisbona è stata fatta per cicli concentrici, in particolare nella zona orientale dal dispiegamento della linea ferroviaria, che parte dalla stazione di Santa Apollonia diramandosi a est e a nord.

Questo fenomeno ha caratterizzato l'espansione industriale tra il comune di Loures e Oliras, ora parte integrante della grande Lisbona. Il concetto territoriale della Lisbona Orientale comprende il lungo mare, come agglomerato urbano e una estesa area rurale, attraversata da continue corsie.

Commercio e navigazione fluviale

Per tutta la storia di Lisbona, dall'antichità al vecchio regime, del commercio e della navigazione fluviale, il Tejo è sempre stato un importante via di accesso, favorendo il contatto tra le frazioni a monte, o con quelle sull'altra sponda.

Imbarcazioni di Ribatejo, di Santarém e le sue terme, di Tancose, di Tarrilado e di Rodao discesero il Tejo a Lisbona; hanno incentivato le importazioni e le esportazioni nella città, spesso di prodotti provenienti dal Mediterraneo, dall'Atlantico, dal Nord America. Imbarcazioni dall'altra sponda marcavano quotidianamente il Tejo, stabilendo un commercio tra Estremadura e Alentejo.

Per risolvere e nobilitare il commercio proveniente dal sud fu costruito un molo importante vicino alla Fundação do arsenal do Exercito, chiamato Praia dos Algarues. L'osservazione dei modelli di imbarcazione del Tejo prende in considerazione le diversità delle barche, le soluzioni e le competenze di trasporto. Il numero di navi ancorate a Lisbona è un buon indicatore del volume del commercio.

Una certa specializzazione urbana di Ribehira de Lisbona, ha fatto sì che occupasse la funzione di maggiore articolazione di imbarcazioni e di prodotti del commercio fluviale. In Ribehira Nova si

incontravano soprattutto mercanti di pesce.

Individuare i bacini della Lisbona orientale significa in primo luogo, isolare differenti situazioni concrete della vita economica, sociale e produttiva del commercio fluviale.

Questa metodologia dà un contributo a determinare l'effetto fluvio-commerciale della gestione delle industrie di questo territorio e permette l'identificazione dei prodotti posti in circolazione sulle rotte di questo intenso commercio interno.

Case agricole e la fondazione delle industrie

La corona agricola che coinvolge Lisbona antica è sottolineata dalle valli dei Jeterios, Alcimtura e Chelas e da quartieri famosi come Mamadas a partire dal rinascimento, estendendosi fino a Xabregas e a Sacavem.

Le zone agricole appartenenti ad importanti famiglie della nobiltà e della borghesia capitale, presentavano quasi sempre una casa padronale collegata a dei laboratori agricoli.

Non sono completamente chiare le ragioni che hanno motivato la vocazione manifatturiera e industriale di molte di queste aziende, soprattutto a partire dal regno del re di D. Joan V. Questi documenti sono rintracciabili nell'archivio della Junta do Comercio, orientati a diversi rami industriali.

Con la soppressione degli ordini religiosi e la nazionalizzazione dei loro beni, diverse proprietà a loro appartenute furono acquistate dalla nuova borghesia che ha rinnovato l'azienda.

Inoltre nella metà del XIX sec., già in pieno sviluppo industriale, si divulgò l'immagine di queste tenute agricole della Lisbona orientale, con i loro palazzi e l'ambiente naturale agricolo intorno: Quinta da Mitra, Quinta das Rolas Palacio de Valadares, Quinta da Matinha ecc.

Molte di queste aziende, avevano i loro posti barca dove le navi ancorate per il trasporto delle merci, aumentavano la corrente commerciale di beni per nutrire Lisbona.

Lo sviluppo delle attività produttive ha costretto i proprietari a modificare la logica del suo funzionamento, integrandosi nell'universo del cambiamento economica della capitale.

Questa lenta trasformazione del paesaggio agrario di Lisbona in industriale, per l'effetto della proprietà costituisce un'altra logica che non deve essere trascurata nella caratterizzazione di nuovi ambienti.

La linea di costa

È difficile immaginare il lungo fiume di Lisbona in un'altra epoca, data l'uniformità della linea di costa del porto di Lisbona, dall'ultimo quarto di secolo del XIX sec. in aggiunta al piccolo molo o alle calette di protezione fluviale o alle banchine dell'azienda agricola, esistevano spiagge che servivano per la balneazione degli abitanti dei rispettivi quartieri.

Ad un certo punto queste spiagge sono scomparse. Divennero punti di scarico per riempire le rientranze del litorale; rimuovendo i vecchi moli, banchine, spiagge e spingendo il Tejo in un nuovo letto. Questa strategia è conosciuta da altri tempi, ma durante il XIX sec. acquistò un nuovo incremento e maggiori possibilità di intervento con mezzi meccanici più efficaci.

Le iniziative sono delle piccole estensioni e classificabili in progetti di ristrutturazione dell'immagine

della città, nuove aree urbane.

La costruzione della stazione di Santa Apollonia inaugura una nuova fase di mutazione per la conquista delle rive del Tejo, a vantaggio degli interessi commerciali e marittimi. Per queste opere sono state utilizzate draghe a vapore, che dal 1843, hanno lavorato a servizio della città.

Lo stesso apparecchio con un sistema automatico contribuirà ad accelerare l'impronta di una trasformazione della spiaggia di Matinha, un terreno moderno per la costruzione di un nuovo impianto della fabbrica del gas, tra il 1936 – 1940.

Le opere realizzate per la costruzione della Avenida Infante D. Henrique, nel corso degli anni '30 e '40, che aprirà gli orizzonti industriali di tutti i margini di Lisbona, tra la spiaggia di Xabregas e il Doca dos Olivais, implicarono una rimozione di grandi quantità di terreno per le discariche indispensabili per la costruzione.

Nel processo di livellamento e modernizzazione, non sono stati risparmiati neppure recenti lavori portuali, come le mura di Santa Apollonia. Le mappe topografiche di Lisbona, a partire dalla metà del XIX sec. mostrano questa graduale conquista del Tejo, che fa sparire spiagge, vecchi moli, mulini, aziende agricole e anche significativi fenomeni fluviali. Il cambiamento comune era quello di essere associato con la costruzione della linea ferroviaria da est a nord, che si è dovuta installare nel territorio orientale della città di Lisbona, tagliando a destra sulla depressione del terreno. La costruzione della stazione di Santa Apollonia prova, con grande rigore l'effetto della ferrovia che caratterizza questa parte orientale della città, tanto per la prospettiva di conquista dei margini per l'installazione industriale e moderna, come per le modifiche di accessibilità.

La ferrovia inoltre, stimolò la localizzazione industriale, ha contribuito a cambiare il paesaggio.

L'accordo di circolazione ferroviaria funziona come un cuneo di collegamento della città tra l'interno e le diverse parti, l'Alcantara con Xabregas; tra centro e periferia aiutando la circolazione dei prodotti e dei lavoratori.

La carta topografica di Lisbona, pubblicata nel 1871 rappresenta una linea di costa risultante dalla ricostruzione di Lisbona in seguito al terremoto.

I primi progetti, che sono stati attuati, nella zona orientale, risalgono al 1888.

Alla fine degli anni '40 la linea di confine del Tejo è completamente diversa da quella sopravvissuta alle modifiche di fine secolo. La costruzione del Doca da Alfandega e del territorio do Tejo comportarono variazioni sul porto vecchio, imponendone una graduale scomparsa.

Una delle conseguenze più dirette di ampliamento del porto di Lisbona fu la costruzione delle piattaforme di sbarco galleggianti.

Le attività portuali necessitarono di capannoni a sufficienza, la popolazione nuovi posti di lavoro, la compensazione e il rafforzamento del trasporto merci.

Il modello previsto nel piano di miglioramento del 1946 presentò ancora gli effetti di una tardiva rivoluzione di contenimento, si impose solo nel porto al momento della creazione di un'autentica barriera fisica della Lisbona costiera.

Il tracciato rettilineo dei margini costieri, gli spazi tra le vecchie fabbriche e officine, e la linea del

nuovo porto diventarono inclini ad una certa pianificazione dei siti industriali.

1.5 Schede di approfondimento

La catalogazione dei materiali iconografici e la loro elaborazione è stata rappresentata attraverso una schedatura dei casi più significativi.

Le schede analizzano alcuni periodi della storia, ritenuti cruciali, per le trasformazioni urbane di Lisbona e tentano di ricostruire il ruolo strutturale svolto dalle architetture o parti di città in determinate condizioni storiche.

- scheda 1. Lisbona e il Tejo
- scheda 2. Lisbona: i nuclei fondativi nella città storica
- scheda 3. Lisbona: il bipolarismo tra la piazza dei commerci e la piazza delle istituzioni
- scheda 4. Lisbona: dualismo delle sedi religiose
- scheda 5. Lisbona: la piazza dei commerci internazionali
- scheda 6. Lisbona: la piazza delle istituzioni
- scheda 7. Lisbona: i progetti di riforma dopo il terremoto del 1755
- scheda 8. Lisbona: i progetti di riforma dopo il terremoto del 1755
- scheda 9. Lisbona: i progetti di riforma dopo il terremoto del 1755
- scheda 10. Lisbona: i progetti di riforma dopo il terremoto del 1755
- scheda 11. Lisbona: i progetti di riforma dopo il terremoto del 1755
- scheda 12. Lisbona: i progetti di riforma dopo il terremoto del 1755
- scheda 13. Rossio: nuova piazza di accesso alla città
- scheda 14. Lisbona: rifondazione della piazza dei commerci
- scheda 15. Il Bairro alto: un quartiere progettato con i criteri della città ideale
- scheda 16. Lisbona: rifondazione degli attracchi portuali
- scheda 17. Lisbona: lo sviluppo della zona ribeirinha
- scheda 18. Lisbona: i nuovi Bairros sociali
- scheda 19. Belèm: il quartiere industriale
- scheda 20. Lisbona: plano director (1938-1948)
- scheda 21. Lisbona: plano director (1967)

LEGENDA

- 1 - Lisbona
- 2 - Rio Tejo



CARATTERI NATURALI

La prima mappa del Portogallo può essere datata 1560, fu creata in Italia, da un disegno di Fernando Alvaro Seco. Essa non possiede una scala longitudinale e è orientata verso l'Atlantico, in contrapposizione ad uno stile più antico d'origine araba, che orientava le mappe verso sud, e le versioni portoghesi e europee di questo periodo, che erano orientate verso nord.

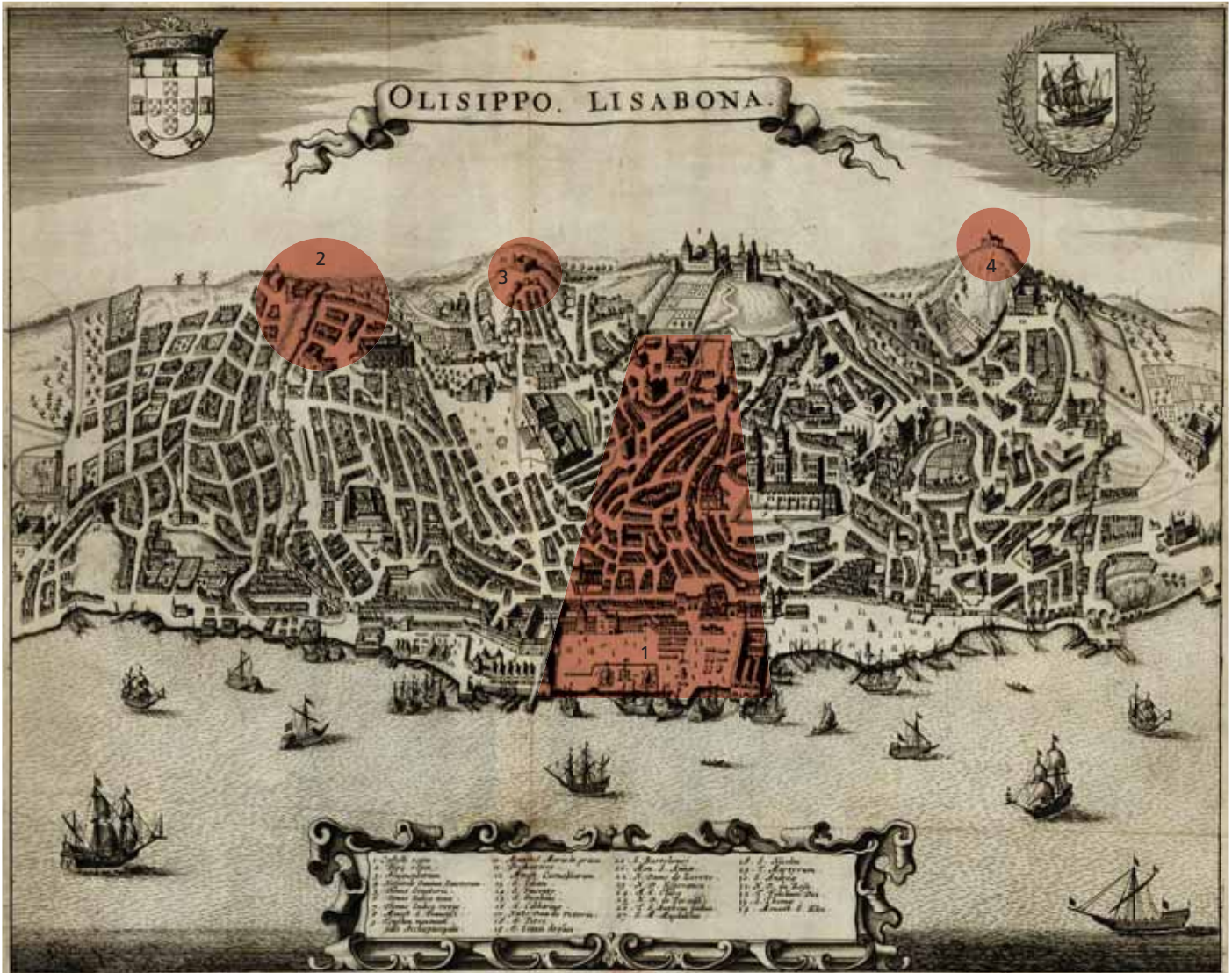
Viene mostrato in grande dettaglio il profilo di tutti i fiumi e affluenti, così come tutti i villaggi presenti all'epoca della carta.

È un fondamentale documento storico dell'idrografia del Portogallo.

Nel 1560 il Portogallo è all'apice del suo impero coloniale, grazie anche alla sua strategica posizione sull'estuario del Tejo, fiume che ne ha favorito i trasporti e gli scambi commerciali.

LEGENDA

- 1 - Baixa
- 2 - Altopiano di Cotovia
- 3 - Collina di San Rocco
- 4 - Collina di Sao Jorge



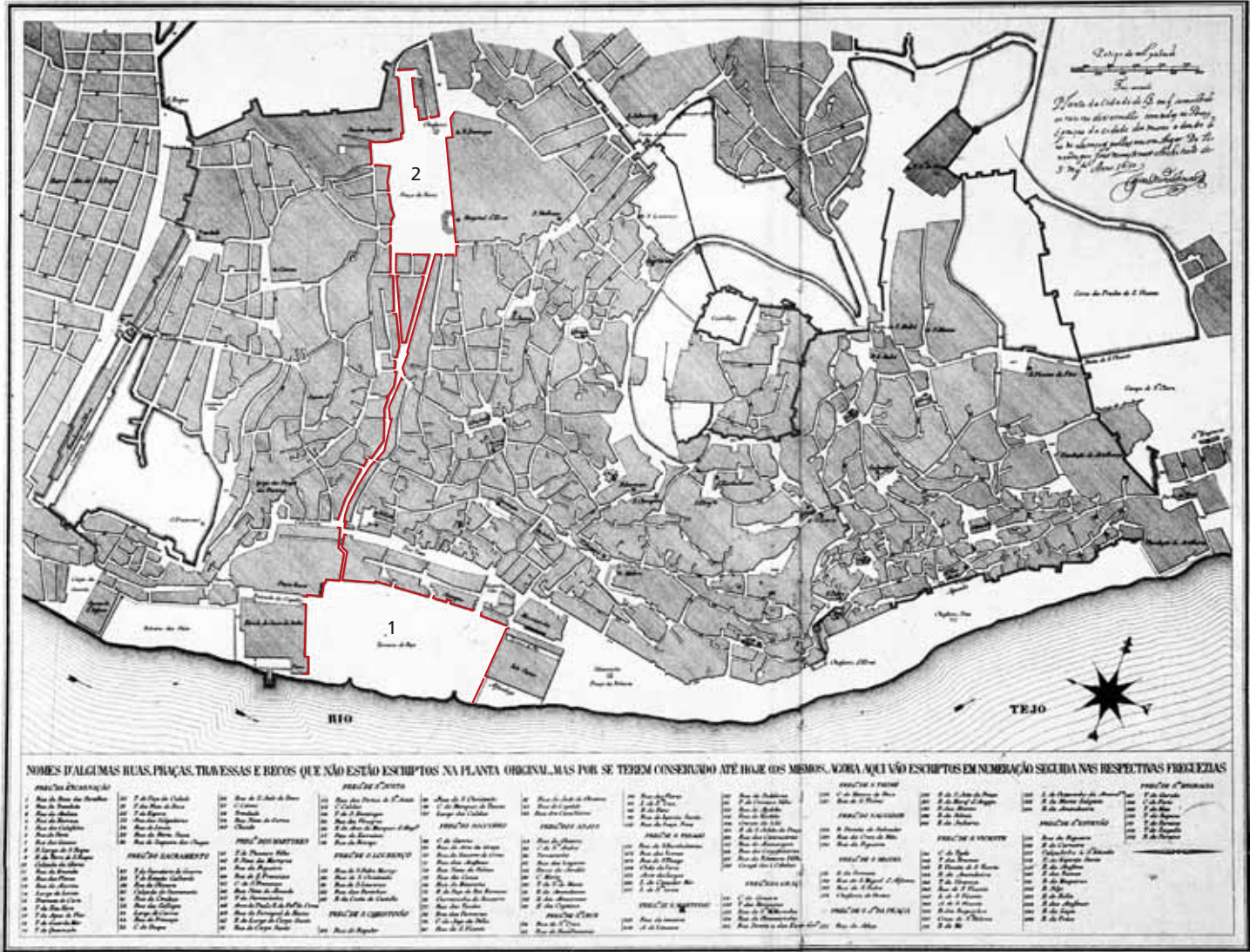
Teatro naturale: la strategicità del sito, veduta del 1560

Lisbona fu costruita su una larga vallata delimitata dalla collina di San Rocco e da quella di Sao Jorge per poi estendersi a occidente con l'altopiano di Cotovia.

Lisbona ricopre una ruolo strategico grazie all'affaccio sul fiume Tejo, che è navigabile per la maggior parte del suo corso data la sua profondità e la presenza di venti favorevoli. Sono inoltre numerosi i caratteristici miradours, un tempo utilizzati come sistemi di difesa.

LEGENDA

- 1 - Terreiro do Paço
- 2 - Piazza del Rossio



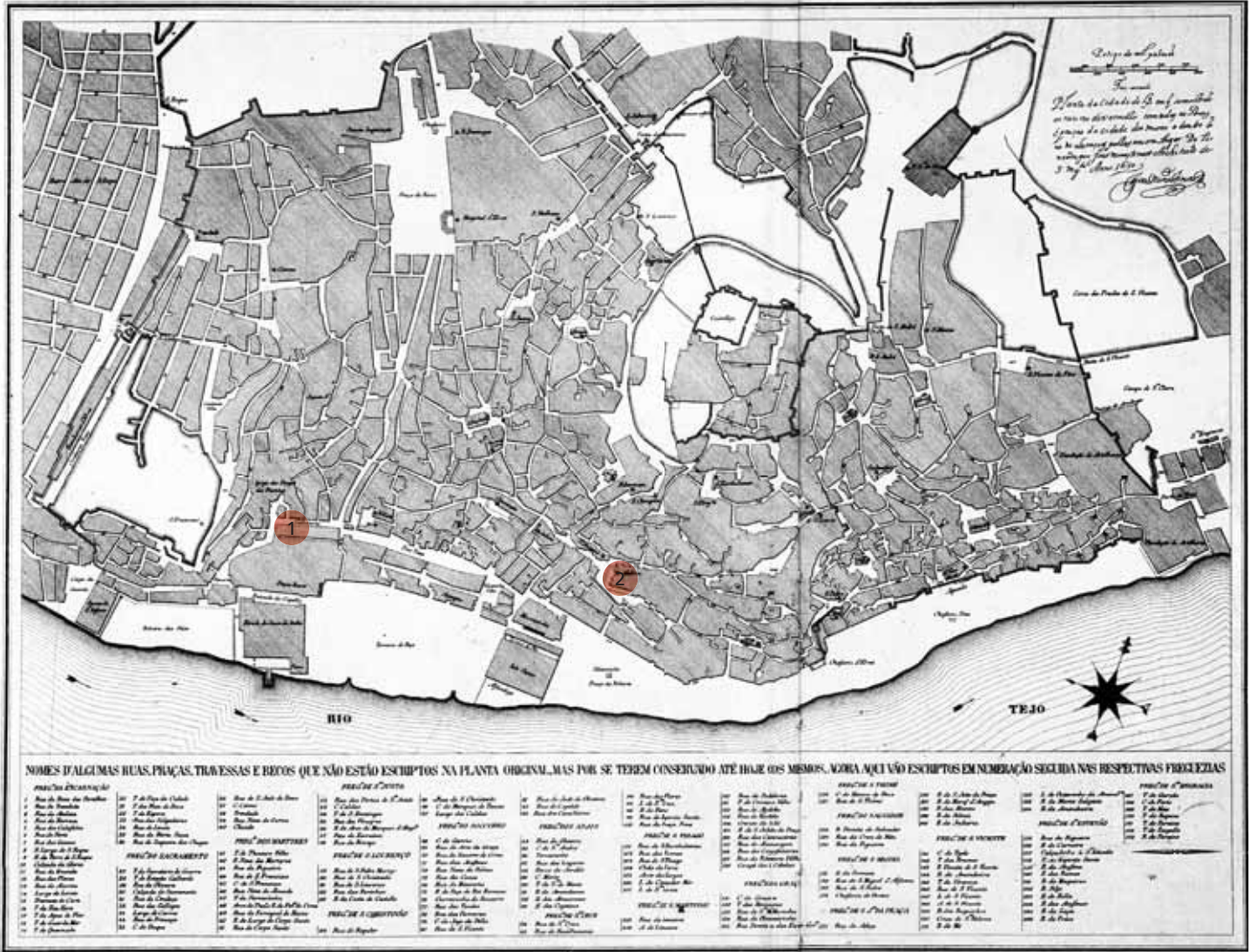
Le due piazze: Terreiro do Paço e Rossio

I DUE CENTRI CITTADINI

La città nel XVI secolo aveva due importanti poli generatori di vita urbana: da una parte c'era il Rossio, antica piazza medievale che rappresentava il legame con la città storica e dall'altra c'era il Terreiro do Paço, aperto in direzione del fiume e configurato come nuovo ingresso monumentale alla Lisbona cinquecentesca. La città si è sviluppata senza una pianificazione generale e il risultato è un insieme di isolati che determinano vie spezzate e spesso non continue.

LEGENDA

- 1 - Cappella Reale
- 2 - Cattedrale "La Sè"



I due centri religiosi: la cattedrale "La Sè" e la Cappella Reale

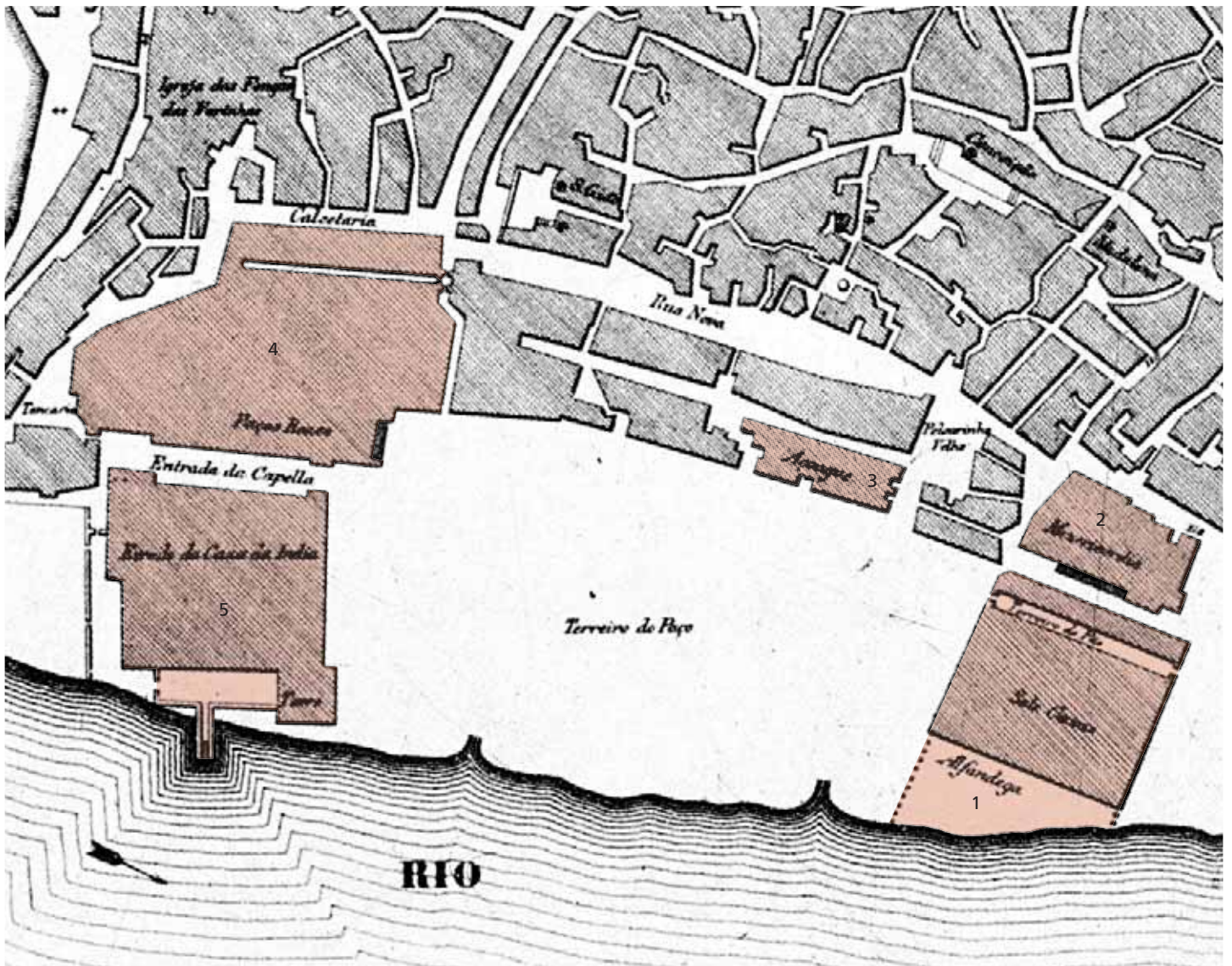
I DUE POLI RELIGIOSI

Lisbona fu nominata sede patriarcale, e D. João V nel 1717 divise la città in due, assegnando alla vecchia cattedrale, La Sè, la funzione di aggregazione della città antica, quella orientale, e alla Cappella Reale, quella di centro spirituale della città nuova, quella occidentale. Fu questo un primo segnale di riforma ispirata ai modelli europei di nuove sedi di potere. Quindi Lisbona aveva la parte orientale che era la vera e propria città antica e la parte occidentale che era la capitale del regno, sede di potere temporale e spirituale.

LEGENDA

- 1 - Dogana
- 2 - Palazzo della Misericordia
- 3 - Arsenale
- 4 - Palazzo Reale

- 5 - Deposito delle Indie



Terreiro do Paço: pianta di João Tinoco 1650

LA PIAZZA PORTO

Dapprima legato alla corte più che alla vita municipale, luogo dove si svolgevano "spettacoli grandiosi", il Terreiro Do Paço era destinato ad esprimere il legame della città con il Tejo, quindi a diventare la porta di una Lisbona potente grazie al commercio con l'Oriente.

Sul lato occidentale si innalzavano la dogana ed il Palazzo della Misericordia, su quello orientale i depositi delle Indie ed il Palazzo Reale, a nord l'arsenale.

LEGENDA

- 1 - Ospedale di Tutti i Santi
- 2 - Convento dei Domenicani
- 3 - Palazzo del Senato
- 4 - Palazzo dell'Inquisizione



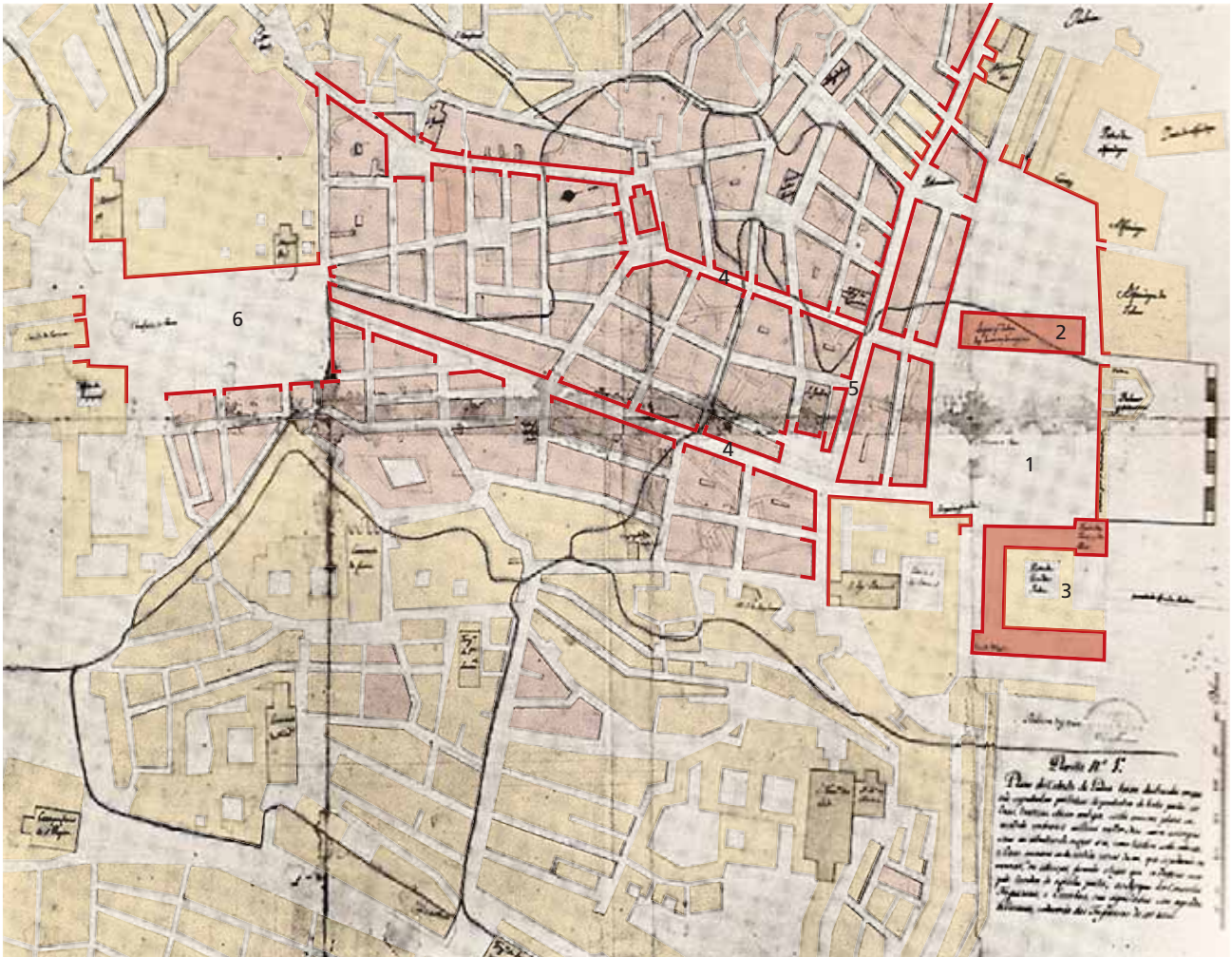
Praça do Rossio: pianta di Joào Tinoco (1650)

PIAZZA DEL ROSSIO FORO DELLA CITTA'

Il grande quadrato del Rossio, piazza del popolo, era il forum della città. Sul lato settentrionale si innalzavano il Palazzo dell'Inquisizione ed il Palazzo del Senato, su quello occidentale invece il Convento dei Domenicani e l'Ospedale di Tutti i Santi. Quest'ultimo, architettonicamente molto semplice, aveva lo scopo di riunire in sé tutti gli ospedali della città.

LEGENDA

- | | |
|--|-------------------------|
| 1 - Terreiro do Paço | 5 - Rua Nova dos Ferros |
| 2 - Edificio della Borsa | 6 - Rossio |
| 3 - Palazzo Reale e Chiesa Patriarcale | |
| 4 - Direttrici principali | |

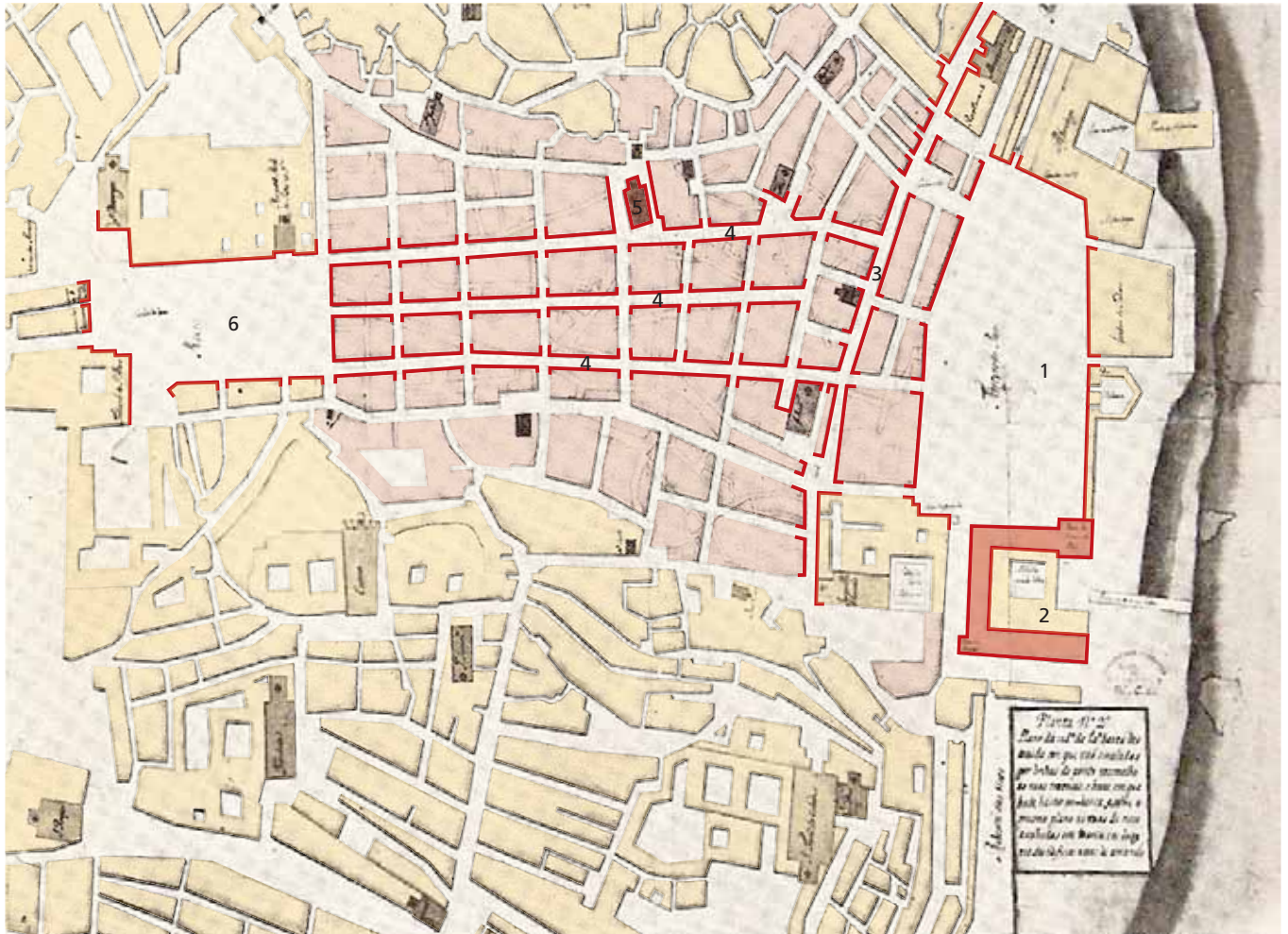


Progetto n° 1: ingegneri Gualter da Fonseca e Pinheiro dopo il 1755

Il progetto impone una certa disciplina al labirinto preesistente. Due direttrici principali collegano il Rossio con il Terreiro do Paço. Le due piazze sono mantenute irregolari e prive di simmetria. Al centro del Terreiro do Paço compare l'edificio della Borsa.

LEGENDA

- | | |
|--|--|
| 1 - Terreiro do Paço | 5 - Piazza in cui doveva essere ricostruita la chiesa di S.Nicolau |
| 2 - Palazzo Reale e Chiesa Patriarcale | 6 - Rossio |
| 3 - Rua Nova dos Ferros | |
| 4 - Direttrici principali | |



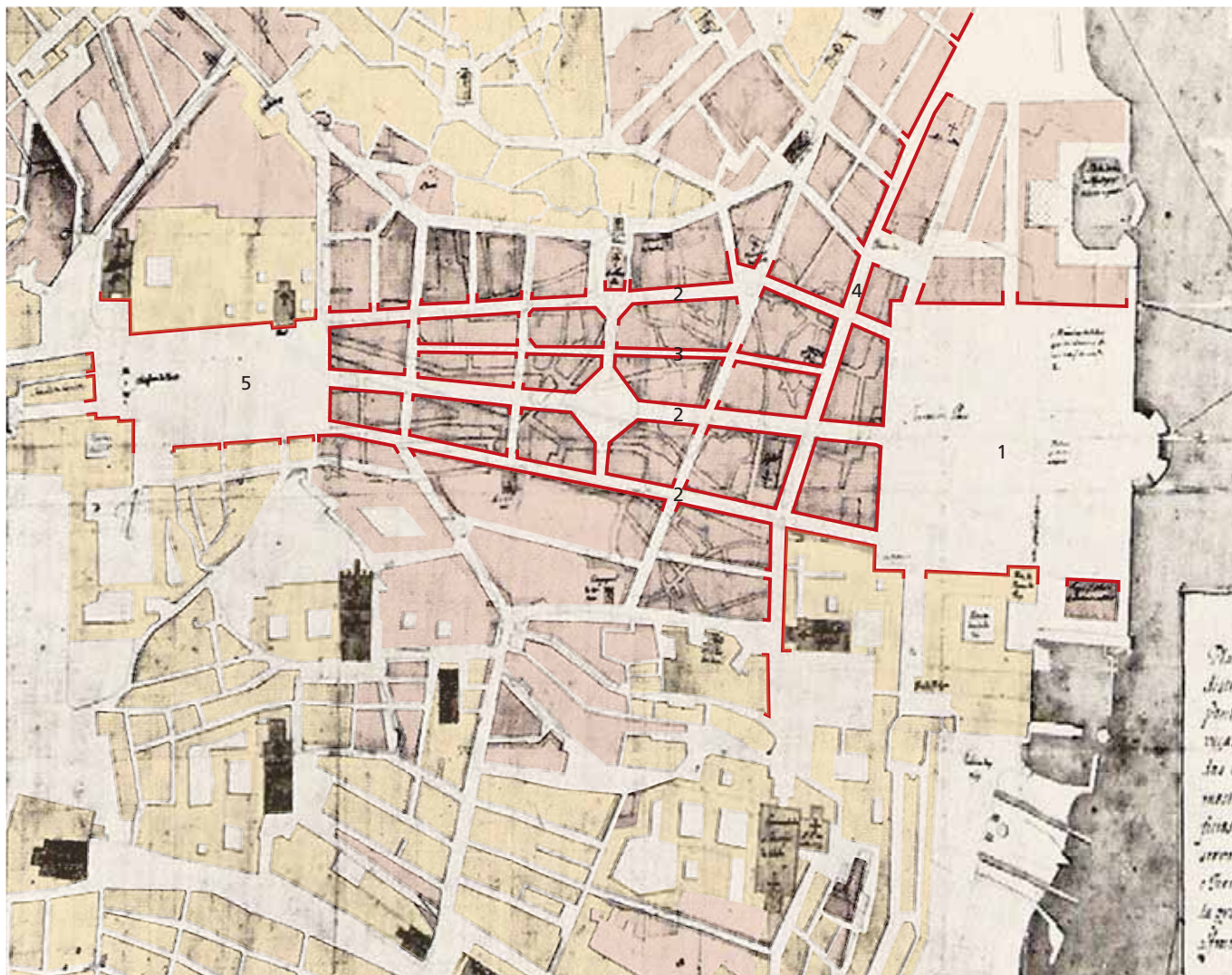
Progetto n° 2: Capitano Poppe dopo il 1755

Presenta tre grandi strade che dal Rossio discendono verso il Terreiro do Paço e si intersecano con la Rua Nova dos Ferros, che mantiene il suo tracciato originale. Il Palazzo Reale e la Chiesa Patriarcale mantengono il loro sito.

LEGENDA

- 1 - Terreiro do Paço
- 2 - Diretrici pricipali
- 3 - Diretrice che interseca la Rua nova dos Ferros
- 4 - Rua Nova dos Ferros

5 - Rossio

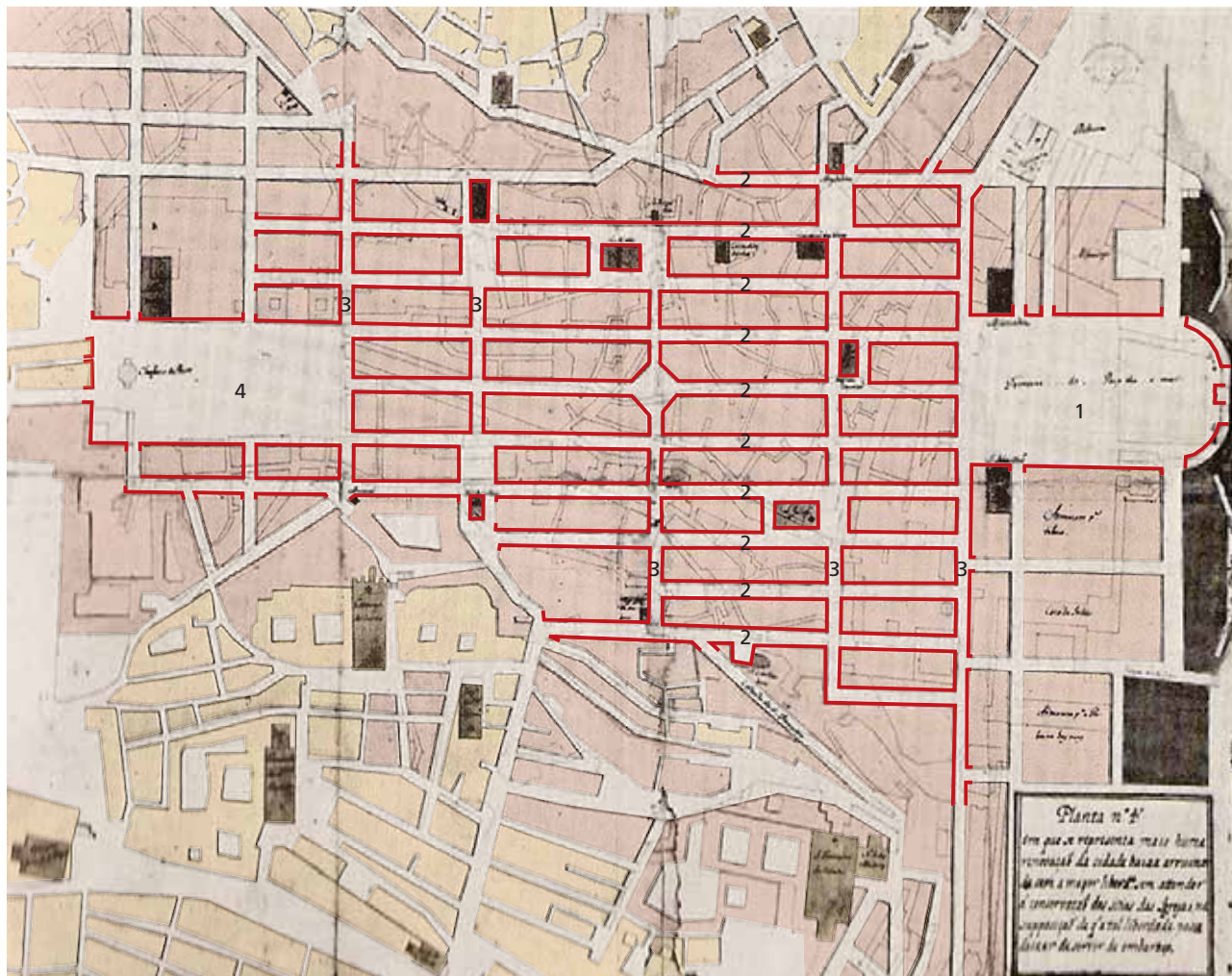


Progetto n° 3: Eugenio dos Santos e A.C. Andress dopo il 1755

Tre grandi strade collegano il Rossio al Terreiro do Paço, due rettilinee, una caratterizzata da un angolo accentuato, mentre una quarta via si interseca nella Rua Nova dos Ferros. Il Terreiro do Paço avanza nel lato orientale, modifica quindi la sua forma rispetto alle origini e ottiene la propria indipendenza urbana.

LEGENDA

- 1 - Terreiro do Paço
- 2 - Direttrici nord-sud
- 3 - Direttrici est-ovest
- 4 - Rossio



Progetto n° 4: Gualter da Fonseca dopo il 1755

Il progetto è caratterizzato dalla creazione di undici direttrici nord-sud, ridotte a sette dalla parte del Rossio e cinque est-ovest, due delle quali delimitano i fronti delle due piazze. Il Terreiro do Paço viene ridotto all'incirca alle dimensioni del Rossio, assumendo una forma rettangolare.

LEGENDA

1 - Terreiro do Paço
2 - Palazzo Reale
3 - Arsenale
4 - Dogana

5 - Rua Nova dos Ferros
6 - Rua Nova d'El-Rei
7 - Via Aurea
8 - Via Augusta

9 - Via Bela da Rainha
10 - Rossio
11 - Convento dei Domenicani
12 - Ospedale Reale



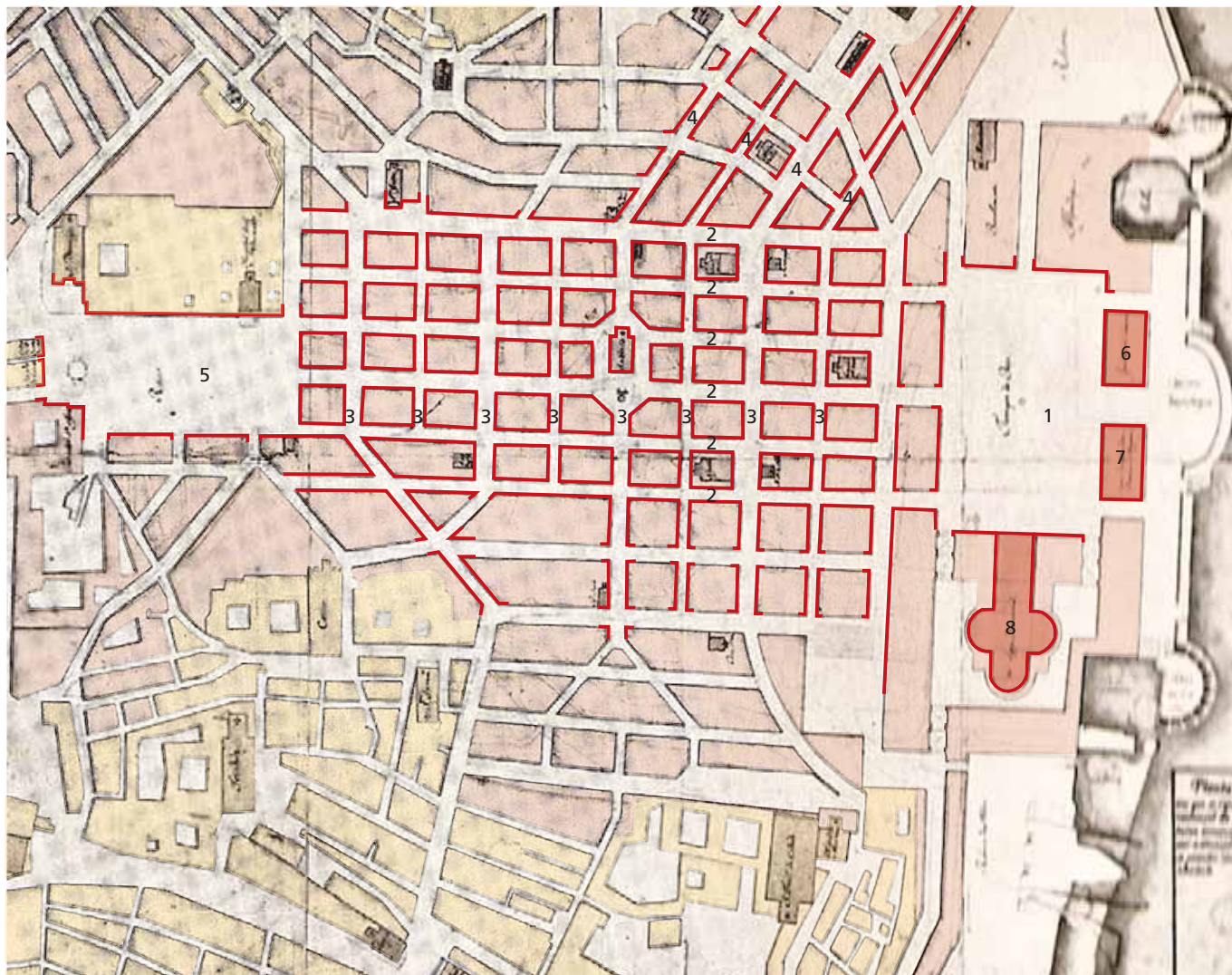
Progetto n° 5: Eugenio dos Santos, Carlos Mardel dopo il 1755

Nel progetto definitivo della Baixa, approvato dal Marchese Pombal compaiono tre grandi direttrici nel senso nord-sud, mentre la Rua Nova dos Ferros rimane quella nel senso est-ovest. Emerge inoltre un primo studio sulle facciate svolto dagli stessi Dos Santos e Mardel.

LEGENDA

- 1 - Terreiro do Paço
- 2 - Direttrici verticali
- 3 - Direttrici orizzontali
- 4 - Strade a raggiera

- 5 - Rossio
- 6 - Borsa
- 7 - Magazzino dei Tabacchi
- 8 - Chiesa Patriarcale



Progetto n° 6: Capitano Poppe dopo il 1755

La griglia presenta una maggiore dinamicità rispetto agli altri progetti. Si sviluppano strade a raggiera sia sul lato orientale sia su quello occidentale. Il Rossio occupa metà dell'area del Terreiro do Paço ed è simmetrico a quest'ultimo. Il Terreiro do Paço diventa inoltre una piazza chiusa sul Tejo, data la presenza della Borsa e del Magazzino dei Tabacchi.

LEGENDA

- 1 - Arco di ingresso sul lato meridionale della piazza
- 2 - Palazzo dell'inquisizione
- 3 - Stazione di Rossio
- 4 - Progetto di uno dei lati di Piazza Rossio, di Carlos Mendes



1



3



2



4

LA TRASFORMAZIONE DOPO IL TERREMOTO

Il ruolo del Rossio doveva risultare assai meno importante di quello della Piazza del Commercio, centro vitale del nuovo stato. La piazza inoltre, nel corso degli anni, smise di ospitare il Senato della città (definitivamente installato su un lato della Piazza del Commercio nel 1774) e l'Ospedale Reale.

Nella parte nord, oggi caratterizzata dal Teatro Dona Maria II, fu costruito nel XV secolo il "Palazzo dos Estatus", secondo l'ordine di D. Pedro, figlio di D. Joao I; questo edificio serviva ad albergare nobili ed ambasciatori stranieri in visita a Lisbona. Nella prima metà del 1500 fu poi convertito in Palazzo dell'Inquisizione, e per farsi un'idea del suo aspetto si può guardare il corpo centrale della facciata sul lato sud di Piazza del Rossio, conosciuto come "Arco do Bandeira".

LEGENDA

- 1 - Veduta aerea della Piazza del Commercio e della Baixa
- 2 - Padiglione occidentale della Piazza
- 3 - Arco trionfale
- 4 - Statua equestre di Giuseppe I



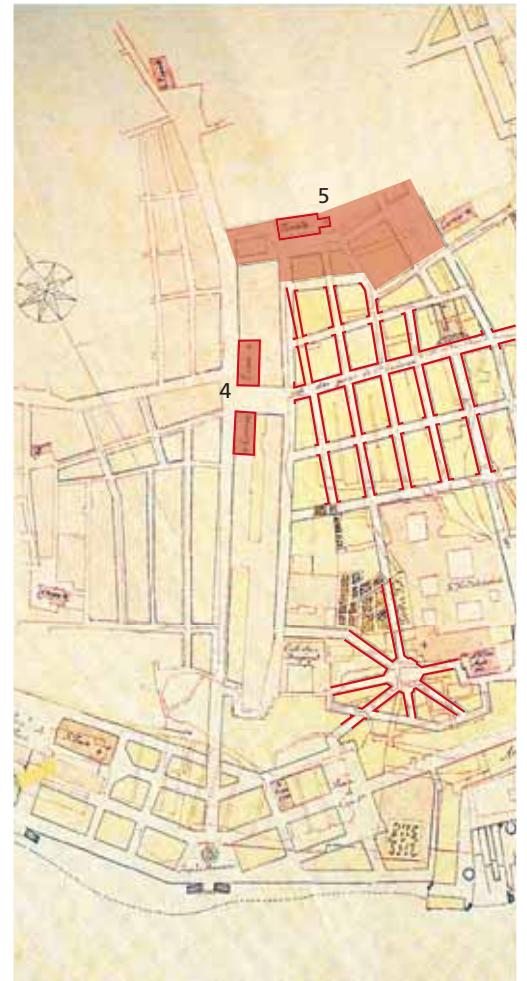
Piazza del Commercio dopo la ricostruzione

La Piazza del Commercio è formata da strutture semplici, ma di carattere monumentale, e le arcate continue sui massicci pilastri le fanno da corona. Il lato settentrionale è animato dall'arco trionfale e dalle prospettive delle due strade simmetriche ai due lati della strada principale. Al centro, fulcro della piazza, emerge la statua equestre di Josè I, sotto il cui regno si verificò il disastroso terremoto del 1755.

LEGENDA

1 - prima fase espansione: a sud delle mura fernandine, prima metà del XVI sec.
 2 - seconda fase espansione: costruzione verso Santos, seconda metà del XVI sec.

3 - terza fase espansione: Bairro Alto de S. Roque, 1650
 4 - Porta di Santa Catarina
 5 - Cerchia del Convento della Trinità (Vila Nova di Olival)



L'INIZIO DELL'ESPANSIONE

Nella parte ovest della città, si forma nel XVI secolo un nuovo quartiere, il Bairro Alto. Inizialmente Vila Nova d'Andrade è il primo quartiere di tutta la città a seguire un tracciato geometrico di strade in contrasto con l'irregolarità delle strette vie che caratterizzano il centro di Lisbona. Lo sviluppo commerciale promuove l'aumento demografico della città, obbligando l'espansione urbana all'esterno delle mura fernandine; questo fenomeno è la base dell'urbanizzazione dei terreni nei pressi della Porta di Santa Caterina, con un tracciato ortogonale risultato di un processo di lottizzazione diviso in fasi distinte.

Con la pianificazione di questo quartiere, seguendo i modelli della "città ideale" rinascimentale, si inizia una nuova fase dell'espansione di Lisbona.

LEGENDA

- 1 - 1834 - Planta da Cidade de Lisboa e de Belem -publicada em Londres e copiada em Lisboa
- 2 - 1903, Minuta indicando a divisao e numeracao das folhas da planta de Lisboa -Camara Municipal de Lisboa
- 3 - 2008, Pianta della città di Lisbona - carta turistica



1



2



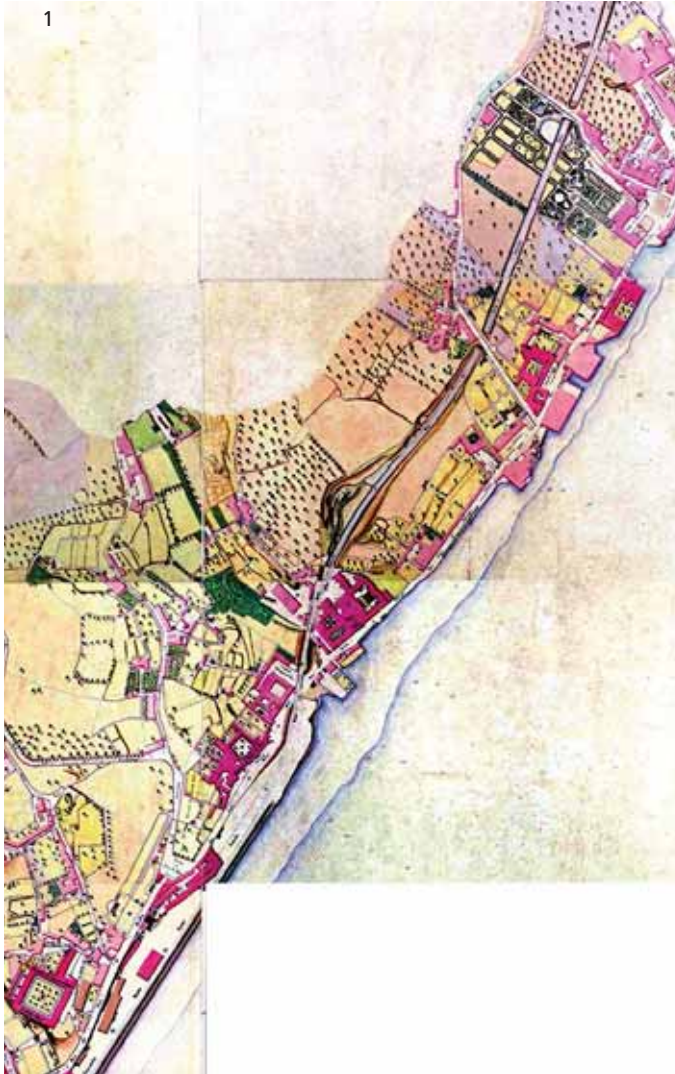
3

Evoluzione e trasformazione della linea di costa

Le mappe topografiche di Lisbona a partire dalla metà del XIX secolo mostrano un graduale conquista del Tejo. La linea di confine è completamente diversa, si può notare la scomparsa delle numerose spiagge, moli, banchine, piccoli attracchi, insenature, che caratterizzavano il fronte Tejo. Inizialmente si susseguivano dei margini irregolari, spiagge adibite alla balneazione alla ricreazione e ai piccoli scambi commerciali. Nelle fasi successive, dato l'avanzamento dei lavori del Porto di Lisbona, c'è una trasformazione uniforme, omogenea, che rettifica le linee di attracco portuale.

LEGENDA

- 1- carta campi agricoli 1856
2- carta del 1910



■ impianti conventuali e ville suburbane nella seconda metà del XIX secolo

■ edifici industriali attivi all'inizio del XX secolo

IL "CAMINHO DO ORIENTE"

Fino al XVI secolo la circoscrizione abbracciò un'area che si estendeva a tutta la fascia ribeirinha tra Cruz da Pedra e il limite di Marvila, ossia da Madre de Deus fino a Beato.

A metà del XV secolo la fondazione, per iniziativa della regina Dona Isabel, moglie di Dom Alfonso V, dei conventi di Los Loios e Sao Bento de Xabregas (Beato), entrambi con accesso fluviale, costituiscono l'inizio di un cambiamento radicale nell'organico funzionale della zona, trasformandola lentamente nella facciata nobile della città.

La trasformazione definitiva del sito è opera di D. Joao III, che concentrò i suoi terreni tra Sao Francisco e Madre de Deus, e li diede il via alla costruzione di un palazzo reale, assieme all'ultimo di questa serie di conventi, sottomesso ad una profonda riconversione.

Le installazioni industriali in questa zona, ed il tracciato della ferrovia, provocarono un'alterazione radicale della struttura viaria di Xabregas, che venne ampliata poi dall'apertura della parallela Rua da Manutenção fino al fiume, e più recentemente dal collegamento diretto con Avenida Infante Dom Enrique, che riporta alla primitiva idea dell'ampio Terreiro di Xabregas.

LEGENDA

- 1 - Bèlem
- 2 - Alvalade (Campo Grande)
- 3 - Olivais
- 4 - Encarnação

5 - Madre de Deus e Poço do Bispo



Carta del 1899, ha inizio la costruzione di nuovi Bairros

IL PIANO DI URBANIZZAZIONE DEL 1938

Nel 1938 venne approvato il primo piano di urbanizzazione di Lisbona. Si tentò di risolvere il problema dell'abitazione operaia, che fino alla fine del XIX secolo si era affrontato con i famosi cortili e ville (molti di essi già insalubri e degradati), con l'aiuto dello Stato (Lei de Casas Economicas, 1933), che troverà riscontro nella costruzione di quartieri di diversa dimensione, molti di essi promossi dal Comune tra gli anni '40 e '50.

Il primo fu il "Bairro Salazar" (Paulino Montes, 1937), seguito dal "Bairro Madre de Deus" (in Marvila), dal "Bairro Encarnação" e dal grande progetto di urbanizzazione (si disegnò un piano parziale) "Barrio do Alvalade" (Faria da Costa, 1945), a nord della linea ferroviaria, fra le avenidas.

Questi insediamenti rappresentano una novità nel quadro dei Barrios Sociais promossi ufficialmente dal governo, tradizionalmente costituiti da unità monofamiliari con giardino, che traducevano materialmente l'ispirazione, caratteristica dell'Estado Novo, del ritorno alla terra e ai valori del ruralismo, fondandosi sulla trasposizione del modello inglese della Garden City.

LEGENDA

- 1 - Torre di Bèlem e fabbrica del gas 1938
- 2 - Veduta sul Barrio di Bèlem 1938
- 3 - Abbattimento fabbrica del gas di Bèlem 1948
- 4 - Trasferimento a Matinha



RICONFIGURAZIONE DELLE AREE INDUSTRIALI DI BELEM

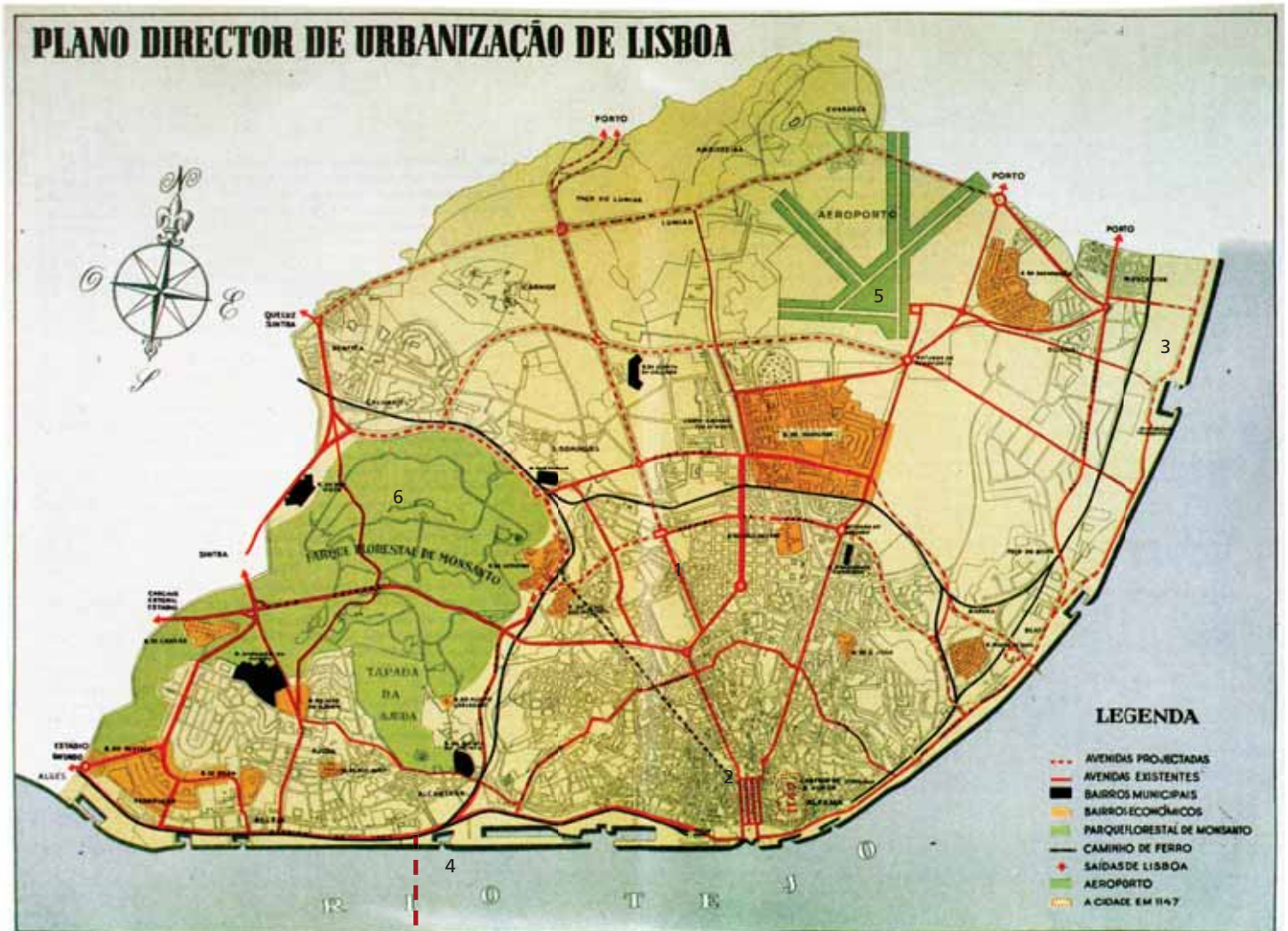
Con il piano di urbanizzazione di Lisbona del 1938-1948 di Etienne de Groer si cercano di risolvere i diversi problemi relativi al ripristino della zona ovest della città, per esigenza della società borghese.

Con la scelta del monastero Dos Jeronimos e della Torre di Bélem come espressione "dell'anima portoghese" si libera l'intera area da fabbriche ed industrie; la fabbrica del gas viene così trasferita nella zona orientale, trasformando Bélem in una zona di "qualità" di grande interesse, e portando ad una maggiore possibilità di fruizione pubblica.

LEGENDA

- 1 - Nuove strade espressive ad anelli concentrici
- 2 - Nuova Stazione ferroviaria di testa
- 3 - Area industriale
- 4 - Ponte sul Tejo

- 5 - Aeroporto
- 6 - Parco di Monsanto



Piano generale di urbanizzazione ed espansione di Etienne de Groer 1938-1948

Nel 1938 la camera municipale di Lisbona, sotto la direzione di Duarte Pacheco e dell'architetto urbanista Etienne de Groer, definiscono una grande linea di sviluppo della città. Nel 1948 il piano viene concluso e approvato dalla Camara Municipal de Lisboa.

Vengono predisposte 6 linee di forza:

- Creare una rete viaria radiocentrica a partire dall'asse costruito dalla Avenida Antonio Augusto de Aguiar e dal suo prolungamento.
- Organizzare una densità di popolazione decrescente, dal centro verso la periferia.
- Creare una zona industriale nella zona orientale della città.
- Costruire un ponte sul Tejo tra Poço do Bispo e Montijo.
- Costruire un aeroporto internazionale nella parte nord della città.
- Creare un parco a Monsanto di circa 900ha.

LEGENDA

- 1 - Asse distributivo Nord-Sud
- 2 - Prolungamento Avenida da Liberdade
- 3- Aree industriali lungo la costa orientale



Piano generale di urbanizzazione di Meyer-Heine 1967

L'elaborazione di questo piano fu data dalla necessità di uno strumento che inquadrasse una nuova realtà urbana, condizionata dall'aumento del traffico automobilistico e della rete metropolitana, dalla costruzione del ponte sul Tejo, dall'inizio dello sviluppo del settore terziario nel centro, e dalla crescita della periferia.

Ne consegue la decisione della Camara Municipal di nominare l'architetto urbanista Meyer-Heine per una revisione del piano di urbanizzazione di Lisbona; da qui uno strumento di orientamento del territorio elaborato tra il 1963 ed il 1967.

Le principali linee di orientamento furono:

- creazione di un asse distributivo che da nord arrivasse al ponte XXV Aprile, passando per l'aeroporto
- prolungamento dell'Avenida da Liberdade, come un grande asse monumentale, ma con funzione di autostrada, per decongestionare la Baixa e creare un nuovo polo fuori dal centro.
- divisione della città in "unità base di pianificazione" (UNOR's).

2 LISBONA NELL' ATTUALITA'

2.3 I progetti di trasformazione futura

Il principale documento che elenca gli ambiti di trasformazione urbana è il protocollo d'intesa tra il Municipio di Lisbona e il Governo Portoghese firmato a Lisboa nel 2008¹.

I materiali raccolti analizzano i grandi comparti in via di trasformazione e tentano di relazionare le proposte dei piani urbanistici con le necessità di cambiamento e miglioramento delle diverse parti di città.

L'analisi complessiva sembra però evidenziare una logica frammentaria e individuale tesa a valorizzare ogni singolo intervento senza una coerenza di disegno complessiva.

Dal punto di vista infrastrutturale l'opera di principale interesse che ridefinirà i traffici urbani, ferroviari e stradali, riguarda il terzo ponte di attraversamento del Tago.

Con questa opera sarà possibile completare la tratta portoghese dell'alta velocità riguardante il corridoio europeo Lisbona-Kiev.

La catalogazione dei materiali iconografici è stata sintetizzata da schede che riportano i casi più significativi.

- scheda 1. Alcantara: Progetto PU
- scheda 2. Baixa: Progetto Africa Cont
- scheda 3. Xabregas: Progetto Parque Hospitalar Oriental
- scheda 4. Expo: Progetto area envolvente à Estacao do Oriente
- scheda 5. Braco de Prata: Complesso residenziale
- scheda 6. Plano de Pormenor da Matinha
- scheda 7. Terza Traversa del Tejo

¹ Câmara Municipal de Lisboa Direcção Municipal de Planeamento Urbano, Departamento de Planeamento Urbano, Protocolo de intenções entre o Estado Português e o Município de Lisboa relativo à Frente Ribeirinha de Lisboa, Lisboa 2008

3 EVOLUZIONE DELLE ZONE RIBEIRINHA: DUE SEZIONI STORICHE CHIAVE

3.1 L'ambito di studio

La rifondazione novecentesca della città avviene grazie alla riconfigurazione della fascia *Riberinha* e degli attracchi portuali in relazione alle nuove necessità tecniche e produttive.

Il processo di trasformazione progressiva degli scali portuali modifica la linea di costa con un nuovo piano di espansione che allinea lungo due lunghissimi rettifili le attività dello scalo.

Il primo di questi interventi è realizzato sulla costa occidentale, da Belem alla Baixa, con una successione di progetti, a partire da quello degli Ingegneri João Joaquim de Matos e Adolpho Loureiro.

Il secondo, che riguarda il fronte portuale orientale si avvia nel 1935 e si concluderà verso il 1946.

La zona d'intervento progettuale è posta nella parte orientale della fascia *Riberinha*, lungo il fiume Tago, un'area che oggi è caratterizzata da un processo di profonda trasformazione dovuto alla dismissione di molti comparti industriali.

Legato a questo settore industriale e portuale si trovava la Fabbrica del Gas di Lisbona, un grande recinto rettangolare dislocato tra la linea della ferrovia (Santa Apollonia – Stazione d'Oriente) che scorre ad una quota di 21 m. S.l.m. e la linea di costa definita dalla banchina portuale.

A est, lungo la Rua Vale Formoso da Baixo, si trova il borgo storico risalente al 1660 chiamato "Quintas das Olivais", probabilmente una "Quintas de Recreio", oggi inclusa nel Patrimonio Architettonico della Città. Dal borgo caratterizzato da costruzioni agricole, poste ad una quota di 23 m il livello del terreno inizia a scendere articolandosi in pendii e pianori che caratterizzano fortemente l'area.

Infatti l'area si può dividere altimetricamente in due parti: una parte alta disposta sopra il costone roccioso che crea ampie insenature, oggi colmate da scarpate di terreno inclinate, un'altra parte più pianeggiante che segue la costa. Nella parte ovest gli ampi dislivelli, creati dalle alture definiscono

un'insenatura terrazzata, in cui sono posizionati i vari gasometri anch'essi disposti su piattaforme a quote differenti. Essi ad oggi sono considerati reperti del patrimonio industriale della città, e sono l'unica preesistenza appartenute alla fabbrica ad essere sopravvissuta.

Vi è poi una parte pianeggiante, ai piedi di queste alture, in cui erano collocati gli impianti della fabbrica petrolchimica. Questa parte pianeggiante legata al nuovo tratto di costa, costruita insieme ai nuovi moli portuali, conduceva al fiume.

Uno dei due costoni rocciosi è sorretto da un'imponente muro di contenimento, mentre a nord, adiacente alla Cintura do Porto (strada costiera ad alto scorrimento costruita negli anni Ottanta), vi è un'insenatura che, anch'essa articolandosi su più livelli, caratterizza l'area. Oltre La cintura do Porto, che chiude a est l'area, sulla banchina del Tago e proprio di fronte all'area di progetto, sorgono due gruppi di docks industriali, alcuni dei quali ancora oggi sono utilizzati per attività di stoccaggio e deposito di merci legate agli scambi con l'Angola.

3.2 La ricerca progettuale

La costruzione della fascia costiera è stata indagata attraverso il confronto di due fasi storiche principali:

- 1 - XV/XVI secolo, fondazione degli insediamenti conventuali e delle ville patrizie come capisaldi della organizzazione agraria.
- 2 - 1845/1910, costruzione della ferrovia e del sistema portuale costiero che pone le basi per la fondazione dei grandi comparti industriali.

1 - Alla prima fase storica appartengono una serie di edifici religiosi, quali conventi e monasteri, e ville patronali che sorgono lungo l'asse storico della via romana, definita successivamente *Camino do Oriente*.

I nuclei attorno cui si organizzava il territorio agrario sono le *Quintas de Recreio*, ovvero delle fattorie ricreative che vennero create nel XV-XVI secolo al di fuori dell'area urbana.

Questi edifici, insieme a quelli religiosi, sono i primi insediamenti sorti in questa zona, che fino all'espansione industriale orientale era esclusa dal tessuto urbano interno alle mura cittadine.

2 - La successiva soglia storica corrisponde al periodo tra il 1845 e il 1910. Il 1845 è l'anno in cui fu costruita la prima stazione ferroviaria di Lisbona con un tracciato che costeggiava la fascia Riberinha, attestata sulla Stazione di Santa Apollonia che collega la città con il nord e l'estero.

La ferrovia incise fortemente sull'assetto di tutta la fascia Riberinha: infatti, se precedentemente la strada romana organizzava gli insediamenti lungo il suo tracciato, ora è la nuova linea ferroviaria che detta le regole di variazione della maglia urbana. Ponendosi parallelamente al fiume e determinando il tracciato degli assi viari a venire; modificando la direzione di tutti i successivi assi viari, questo orientamento creerà sempre più una barriera rispetto il lungofiume. Un altro significativa conseguenza fu l'insorgere di numerosissime industrie in questa zona, grazie al trasporto ferroviario delle merci, e

alla rottura di carico con il trasporto fluviale e marittimo. A seguito dell'industria si realizzarono numerosi quartieri operai che costituiscono ad oggi un patrimonio architettonico e un dato significativo del paesaggio. La maggior parte degli impianti industriali invece ad oggi risultano dismessi, in stato di abbandono, ed è per questo motivo che l'intera fascia costiera è soggetta a numerosi interventi di riqualificazione.

3.3 Un itinerario a Lisbona: dalla Stazione Sant'Apollonia alla Stazione d'Oriente

Così come Fernando Pessoa nel suo libro intitolato "Lisbona, quello che il turista deve sapere" propone un itinerario attraverso la città storica per evidenziare i nodi urbani fondamentali da visitare per comprendere il carattere della città, analogamente proponiamo un itinerario che evochi gli aspetti fondamentali del paesaggio della parte Orientale di Lisbona.

Da Largo de Santa Apollonia il primo edificio che si incontra, percorrendo la riva destra del Tejo, è l'antico arsenale (XVIII sec.), oggi Museo Militare, caratterizzato da una facciata con imponente colonnato. Posta ad angolo col museo, a conclusione della piazza, è la Stazione di Santa Apollonia, la più antica della città, vera porta d'ingresso da Oriente.

Risalendo il pendio si raggiunge la più antica chiesa cittadina, quella di Sao Vicente de Fora, fondata nel 1147. Poco oltre si trova la chiesa di Santa Engracia, iniziata nel 1582 ma terminata, dopo alterne vicende, soltanto nel 1966. Nel 1916 il governo repubblicano decise di trasformare il refettorio nel Pantheon Nazionale, che custodisce la memoria dei personaggi illustri della cultura, della letteratura e della politica portoghese.

Riscendendo verso il Tejo e attraversando la Calcada de Santa Apollonia, si incrocia poi sulla sinistra la Calcada dos Barbadinhos, che porta al complesso della Chiesa e Convento de Barbadinhos (XVIII sec.) eretto da monaci italiani. Percorrendo la Rua de Santa Apollonia si giunge al Palazzo Pancas (XVIII sec.). Si sale la grande Avenida de Albuquerque, e si incrocia la Calcada Cruz de Pedra, che porta di fronte al Convento Dos Santos o Novo. Riscendendo verso le rive del Tejo attraverso la Avenida de Albuquerque ci s'imbatte in un deposito di container sul lungofiume, (terminal Multiuso di Lisbona). Lungo Rua de Madre Deus si nota sulla sinistra la Igreja e il Convento Madre de Deus che ospita il Museo Nacional do Azulejos. Sullo stesso asse ci ritroviamo nella Rua de Xabregas, sulla quale si affaccia il convento di San Francesco de Xabregas.

Verso nord ci si addentra a Xabregas, quartiere storico di Lisbona che si è esteso lungo tutta la fascia riberinha a partire dal XVI secolo. Il Terreiro de Xabregas fu allargato e regolarizzato per D. Sebastiao nel 1575. Il sito di Xabregas risulta popolato nella piccola rientranza della scia del fiume che originariamente aveva subito fino a Chelas, la cui formazione portò allo sviluppo di questo nucleo urbano più vicino al fiume.

Un altro importante convento si trova in Rua do Grilo che come altri complessi originariamente affacciava sul fiume. Lungo la Avenida Do Beato si giunge di fronte a un'imponente esempio di archeologia industriale, un edificio in mattoni a vista che sul lato lungo è scandito da sette campate delimitate da paraste, di oltre quattro piani fuori terra. Si tratta di una parte del complesso de "A Nacional", un'industria per la trasformazione dei cereali, che si insedia in parte su terreni liberi e in parte nel Convento do Beato, (XV° sec.). Poco oltre in Rua de Acucar si scorge sul lato sinistro della strada il Palazzo Mitra (XVII sec.) e successivamente Villa Pereira (casa di Abel Pereira da Fonseca).

Verso l'entroterra, s'imbocca la Rua Pereira Henriques che circonda un terreno che corrisponde all'estremità della grande Quinta de Marvila dos condes de Figueiro, all'interno del quale è situato l'antico Convento e Chiesa de Marvila.

Ritornando al Tejo dalla Aveida Dom Henrique, si arriva in Plaza 25 de Abril, su cui un tempo sorgeva l'importante "A Fabrica de Braco de Prata" su cui presto sorgerà il progetto residenziale di Renzo Piano. All'interno dell'area, all'incrocio tra la Rua 3° de Matinha e la Rua Cintura do Porto, sul frontefiume, si affaccia la Tabaqueira, unico reparto della Fabbrica Braco de Prata, aperta nel 1908 come fabbrica di Proiettili di Artiglieria e poi fabbrica di sigarette e lavorazione del tabacco.

Dall'Avenida Gomes da Costa e la Rua do Vale de Baixo ci si trova ad avere una visuale su quello che resta dell'area degli impianti di produzione del gas di Matinha.

Avvicinandosi alla zona dell'Expo attraverso la Cintura do Porto, si scorge con sorpresa tra gli edifici residenziali, la Torre di Distillazione, un'antica torre industriale in disuso, restaurata nel '97 e oggi simbolo della forte presenza industriale che caratterizzava in precedenza quest'area. Essa oggi appare come un "obelisco". Una passerella pedonale circonda la torre, permettendo di percorrerla a partire dalle fondamenta fino ad arrivare alla sommità. Appena oltre si aprono le vie dei quartieri adiacenti all'expo, sorti solo dopo la grande esposizione del '98. La Stazione do Oriente, progettata da Santiago Calatrava, oggi rappresenta un nodo di interscambio, su vari livelli, di diversi mezzi di trasporto. Sono stati costruiti diversi padiglioni che poi sono restati a servizio degli abitanti e dei turisti in quello che ora si chiama Parco delle Nazioni, tra cui l'Oceanario.

3.4 La Fabbrica del gas *Da Matinha*

La proposta d'intervento riguarda la riconfigurazione dell'area che ha ospitato, nella seconda metà del Novecento la fabbrica del gas denominata *Da Matinha*.

Attraverso il progetto si è ritenuto di fondamentale importanza per ricostruire la vicenda storica dell'insediamento industriale.

La descrizione delle diverse fasi di crescita che hanno riguardato l'impianto e le successive relazioni instaurate con l'intorno urbano sono debitrice di uno studio dettagliato svolto dalla professoressa Maria de Fátima Jorge in occasione dello studio preliminare per la creazione di un Museo del Gas.

L'insediamento del primo impianto del gas a Belem

L'illuminazione a gas a Lisbona viene introdotta nella notte del 29 e 30 luglio 1848.

La produzione del gas era stata affidata dal governo alla "Società Lisbonese Illuminação del Gaz", che inizia la sua attività nel 1847 nelle vicinanze di *Praia da Boavista*.

Il carbone veniva scaricato a *Cais do Carvão*, da lì, veniva portato alla fabbrica, dove veniva "distillato". Seguivano le operazioni di lavaggio, di raffreddamento, di condensazione e di depurazione, del gas prima dello stoccaggio nel serbatoio (gasometro).

Nel 1852 a Boavista vi erano cinque gasometri due batterie di forni.

Nel 1875/77 venne costruita una facciata in stile neo-gotico, su progetto di Giovanni Ahrens, per occultare l'ubicazione dello stabilimento sul lato della discarica da Boavista.

Nel 1886 il Consiglio di Lisbona recede dal contratto con la "Lisbonese", e l'anno successivo viene aperto un concorso per la fornitura di gas a Lisbona. Subentra una nuova società, la "S.A. Gaz Lisboa", nata dalla collaborazione tra imprenditori francesi e belga.

Non essendo possibile far collaborare le due società, si rende necessario costruire un nuovo impianto.

La scelta cade sui terreni posti lungo il corso del fiume nei pressi della Torre di Belém.

La "Gaz de Lisboa" inizia i lavori nel 1888, incaricando l'ingegnere Gergi, di Parigi, e nel giugno 1889 erano già in servizio di 224 chilometri di canali e di più di 7.000 di condotti pubblici a Lisbona.

Nel maggio dello stesso anno le installazioni della fabbrica di Belem includevano, un gasometro telescopico (con una capacità di 20.000 m³ di gas) due batterie di cinque forni semplici, due batterie di forni da recupero.

La "Lisbonese" nel frattempo manteneva ancora in funzione il suo stabilimento a Boavista, in concorrenza con la "Gas de Lisboa" nella fornitura di gas ai consumatori privati e di carbone.

Nel giugno 1891 a causa di una forte crisi le società si uniscono e fondano la "Companhias Reunidas de Gas e Eletricidade" (CRGE).

A Boavista il CRGE inaugura, nel 1936, un Salone Espositivo, dove si presentavano apparecchi a gas e di energia elettrica per uso domestico per agevolarne l'acquisto, e si organizzavano corsi gratuiti per la "gestione attenta" di stufe a gas.

Nel 1938, il governo decide di celebrare il bicentenario del Mondo Portoghese, con una Esposizione Monumentale a Belem, e questo impone il trasferimento della Fabbrica di del Gas di Boavista.

L'impianto continuò a operare a Belem fino al 1949, annunciando che nel mese di dicembre la vendita della sua struttura e dei materiali in aste pubbliche, e il 7 giugno 1950, si fotografavano le operazioni di demolizione delle alte ciminiere.

La zona liberata dalla fabbrica è stata trasformata in un giardino, conferendo alla Torre di Belém un ruolo monumentale che ancora oggi si può vedere. Della facciata neogotica della fabbrica Boavista rimane solo il piano terra, mentre l'interno del blocco è stato occupato da un parcheggio auto.

Gli impianti di produzione del gas da *Matinha*

L'ubicazione del nuovo impianto nella zona orientale, vicino al fiume, con buoni collegamenti ferroviari e stradali, permise una facile ed efficiente distribuzione dei prodotti.

Come concordato, lo Stato fornì 39.000 m² di terra al margine di Matinha, a est di Lisbona.

Considerando insufficiente lo spazio per l'installazione di nuovi impianti, il CRGE ha optato per l'acquisto della Quinta da Matinha.

I lavori per il terrapieno del fiume, oltre il porto di Lisbona, hanno avuto inizio nel 1938, utilizzando la terra trasportata dall'alto margine della costa al terrapieno realizzato dal CRGE nella Quinta da Matinha.

Sono stati inoltre demoliti alcuni edifici e alberi della Quinta, e altri edifici sono stati mantenuti (come una delle case di alloggio del personale tecnico e di un edificio per la conservazione).

Successivi ritardi dovuti a difficoltà di approvvigionamento, legati allo scoppio della II Guerra Mondiale, permetteranno il funzionamento della fabbrica su base sperimentale nel novembre 1943, con una capacità di produzione giornaliera di 75.000 m³ di gas estratto da carbone.

Lo stabilimento è stato inaugurato ufficialmente l'8 gennaio 1944, occupando 4 dei 20 ettari conquistati al fiume.

Il funzionamento, della fabbrica prevedeva 5 fasi distinte:

Fase 1- Scarico del carbone dal molo e trasporto attraverso vagoni sulle rotaie che raggiungevano gli edifici dei Forni, in cui il carbone veniva "distillato" in verticale.

Fase 2- Ciclo di depurazione, venivano rimossi i gas del catrame, l'ammoniaca e lo zolfo.

Fase 3- Estrazione del benzolo

Fase 4- Stoccaggio del gas nei serbatoi da 3000 m³

Fase 5- Trasporto del gas, che passava da compressori per dare alta pressione e per essere poi distribuito in una rete di 300 chilometri.

Oltre agli impianti di produzione esistevano nello stabilimento serbatoi d'acqua, pozzi artesiani, e due sistemi sotterranei di approvvigionamento di acqua per garantire un servizio antincendio, una stazione elettrica (per garantire il funzionamento dello stabilimento e la sua illuminazione) e anche un distillatore di catrame (dove sarebbero stati rimossi prodotti come benzolo, olio fenolico, olio pesante, naftalene, ecc. e dove veniva prodotto catrame per le strade). La fabbrica conteneva anche una portineria, uffici, laboratori, mensa, docce, servizi igienici e spogliatoi, un medico e alloggi per il personale tecnico e per il direttore di macchina-ingegnere.

A causa del successivo aumento del consumo di gas, la CRGE ha lo stabilimento di Matinha:

Nel gennaio 1948 (prima estensione della fabbrica, che consentiva una produzione giornaliera di 100.000 m³ di gas, e il montaggio del secondo gasometro, da 40.000 m³).

Nel novembre 1948, seconda estensione della fabbrica entrava in lavorazione la linea di produzione di gas di acqua carburata. In cinque anni di funzionamento, la capacità di produzione giornaliera degli impianti ammonta a 160.000 m³, aumentando di due volte la sua originale capacità.

Nell'ottobre 1951 - novembre 1954 (terza estensione della pianta, la capacità di produzione giornaliera della Matinha è aumentata a 260.000 m³ di gas.)

Nel 1955/56 è stato montato il terzo gasometro della fabbrica, con una capacità di 100.000 m³, e nel mese di aprile 1957 con la realizzazione della terza linea di produzione di gas, di acqua di carbonio, la capacità di produzione giornaliera si eleva fino a 290.000 m³.

Nel Febbraio 1958 è entrato in funzione nella costruzione del gas di acqua di carbonio, le attrezzature che permettevano il *cracking* del gas di raffineria.

Nel 1961, sorse un nuovo complesso industriale tra le Quinta da Matinha e la raffineria SACOR, che produceva ammoniaca, idrogeno e gas di città, e la CRGE fermò la produzione di gas proveniente dalla distillazione del carbone, per distribuire il gas prodotto dalla Società Portoghese di Petrochimica (Sociedade portuguesa de Petroquímica).

Nel 1967 si è conclusa la produzione nell'edificio del gas di acqua di carbonio, nello stesso anno in cui l'amministrazione del porto di Lisbona (APL), permetteva il montaggio del 4° gasometro da 40.000 m³, nel Matinha.

Vista la richiesta pervenuta nel 1974/75, è stato rilasciata dalla CRGE l'area occupata dagli Edifici dei Forni e i capannoni di depurazione chimica accanto agli edifici di Aparelhos .

Tale area venne affittata dal CRGE nel 1984 per installare impianti ftalato e anidride ftalica.

Dal momento dell'inaugurazione della fabbrica fino ad ora, le piante sono cresciute significativamente, si sta espandendo verso il Nord, in risposta alle nuove esigenze industriali e tecnologiche.

L'area originaria della fabbrica è stata in gran parte riservata per uffici, servizi Amministrativi e di sostegno, per la rete e lo stoccaggio di gas.

La fabbrica doveva essere completata in un breve periodo di tempo (17 mesi) e furono adottati processi costruttivi che avrebbero potuto rispondere al vasto programma; i materiali adottati (strutture metalliche, cemento armato, muratura) sono realizzati con l'uso di componenti prefabbricati che hanno contribuito ad accelerare il progetto e la sua costruzione.

Il disegno di forme perfette e funzionali è particolarmente rappresentata negli impressionanti gasometri. Gli edifici più recenti, come alcuni dei servizi del lato nord (vicino al recinto) e dello stabilimento di anidride ftalica, assumono la forma di sculture di tubi metallo ed enormi camini, che delimitano il paesaggio.

Impianti per la produzione di “gas d’acqua” e “gas da carbone”

Dal 1947/48 vennero prodotti importanti combustibili industriali a base di monossido di carbonio, il "gas d'acqua" (una miscela di CO e H₂) e il "gas da carbone" (miscela di CO, H₂, CH₄ e CO₂, prodotto per distillazione del carbone e conservato nei gasometri). Quest'ultimo era il cosiddetto "gas di città", fornito nelle case per cucinare e per il riscaldamento; oggi sostituito dal metano.

Queste produzioni garantirono insieme diversi vantaggi: processo di produzione molto veloce, e il gas prodotto ha permesso di prendere l'eccedenza di carbone estratto dalla distillazione del carbone in Matinha.

Il gas di acqua era prodotto attraverso la decomposizione di vapore acqueo al passare attraverso uno strato di carbone idealmente ad una temperatura di 1100° C. Un ciclo completo di produzione coinvolgeva tre fasi (il periodo di soffiaggio, il periodo di produzione e il *back run*).

Dal febbraio 1958 l'impianto ha iniziato ad avere le attrezzature necessarie ad effettuare il trattamento del gas proveniente dal *cracking* del gas di raffineria.

La fabbrica del gas di acqua di carbonio di Matinha era composto da un edificio e più strutture (successivamente esteso fin dall'inizio dei lavori) per la produzione e il trattamento (estrazione e purificazione) del gas in un gasometro di 2.000 m³

Il carbone, trasportato in vagoni su rotaie veniva scaricato nella fossa di skip e elevato per una galleria in cima all'edificio, dove veniva automaticamente pesato e distribuito in silos che portavano alla stanza di produzione. La stanza di produzione poteva ospitare 3 linee di produzione.

Dopo la fine della produzione dell'edificio furono ritirati dai macchinari da sala due attrezzature e due ventilatori e la sala di produzione, da cui furono rimosse le piattaforme e le scale metalliche. Sono stati smantellati anche i gasometri, le caselle di purificazione, alcuni camini e le varie strutture e macchinari.

Il gasometro d'acqua" è progettato per essere integrato nello sviluppo dal punto di vista urbano, architettonico e industriale, essendo inseparabile dal suo ambiente, che giustifica la sua esistenza. Questo edificio occupa una zona resa giardino vicino alla Praca do Coque, tra le operazioni di distillazione e stoccaggio di gas. Il programma specifico di edilizia è stato sancito in una concezione

razionale, utilizzando le potenzialità del cemento armato, che, disposto in combinazione con il mattone è esposto, evidenziando la composizione globale.

La struttura modella le diverse sezioni (funzioni) dell'edificio, essendo questa diversità chiaramente riconosciuta nel volume esteriore, dove tutti le parti si armonizzano in un insieme equilibrato. Integrando lo stesso linguaggio architettonico di altri edifici di Matinha, prima della sua demolizione si distingueva come uno dei più interessanti dalla fabbrica.

4 LA STAZIONE DI MARVILA: UN NODO PER LA RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI E LA RICUCITURA DEL TESSUTO URBANO.

4.1 Rilievo Fotografico e iconografico

4.2 Relazione di progetto

Le persone si allontanano da casa per procurarsi l' acqua delle fonti, per andare a scuola o nell'altro quartiere: così nel corso del tempo hanno lasciato sul terreno il disegno del percorso più conveniente. Alvaro Siza

1- Un nuovo fulcro di relazioni

Il progetto consiste nel recupero di un' ex area delimitata da due linee ferroviarie che conducono a Nord verso la Stazione di Oriente e che proseguono nella direzione di Madrid.

Il sistema infrastrutturale diviene quindi uno degli elementi fondatori del progetto, in quanto nell' area in discussione è previsto l'allacciamento della terza traversa del Tejo, il ponte che oltrepassando il fiume permetterà di ampliare le tratte ferroviarie e stradali interurbane, e al contempo consentirà i collegamenti dell' alta velocità tra gli assi Lisbona/Porto e Lisbona/Madrid (corridoio V), riducendo i tempi di percorso e il volume di traffico.

A tale scopo si è quindi previsto un riadattamento infrastrutturale della fermata ferroviaria di Marvila, e la costruzione dell'edificio della stazione che si riallacci a banchina, pensiline e attraversamento pedonale (consentito da un sottopasso) ad oggi esistenti.

Si è inoltre previsto un possibile allacciamento al progetto del Parco Ospitaliero Orientale, un'area di circa 100000 metri quadri che andrà a ricreare il collegamento tra le zone più centrali della città e quelle poste ad occidente, per mezzo della proposta di una metro di superficie che, connettendosi alle altre linee metropolitane e alle stazioni ferroviarie di Marvila e Braco de Prata, permetta di raggiungere l'aeroporto di Lisbona.

2- Dialogare con il Tejo

Un' altra generatrice del progetto va cercata nello stretto rapporto che la zona instaura con il Tejo, che è stato negli anni oggetto di sfruttamento da parte delle attività industriali che erano sorte lungo le sue sponde: con la dismissione di molte di questa attività è oggi in atto una progressiva riconversione di tali aree. Il Piano particolareggiato per l' area di Matinha e quello per Braco de Prata rappresentano un esempio peculiare in questo senso. Il processo di trasformazione del lungofiume diventa un' occasione per ripensare la città, creando un sistema integrato di attrezzature, in parte esistenti e in parte da realizzare, che il Tejo intercetta lungo il suo percorso.

Si è quindi cercato un colloquio con il fiume; non solo dal punto di vista visivo, ma anche concreto, in quanto ad oggi il suo raggiungimento risulta ostacolato dall' importante differenza di quota tra l' area di progetto e la fascia portuale.

La scelta di una ricucitura tramite dei percorsi gradonati, in parte ricavati da aree di risulta e in parte derivati dall'ampliamento di risalite già esistenti, ha l'intento di alleviare la risalita pedonale verso i quartieri più interni.

3- **Trasformazione di un' ex area industriale**

Il progetto che viene presentato prevede il recupero dell' area dismessa relativa all'ex fabbrica Nazionale del Sapone (dismessa nel 1996). Lo spazio che si è venuto a costituire in seguito alla sua demolizione può essere considerato una sorta di grande vuoto nel grande pieno della realtà urbana. Arrivando dalla Rua direita de Marvila ci si accorge che la strada viene accompagnata da resti di mura che sancivano i confini della fabbrica; inoltre si scorge chiaramente la presenza di un terrapieno alto 8 mt rispetto al livello della via caratterizzato da una sagoma irregolare, risultato della precedente connessione con i capannoni demoliti. La sua percezione all'interno del grande recinto della fabbrica, fa sì che divenga un elemento indispensabile della storia di questa parte di città; e venga convertito in un punto di partenza argomentato. E' dall' intersezione delle sue facce che assume forma una piazza coperta; costruzione tesa tra costruito e spazio aperto, luogo privilegiato della vita collettiva; al cui interno si sviluppano due piani di rampe da cui si diramano le linee generatrici degli spazi.

Uno degli obiettivi è quello valorizzare i testimoni del trascorso episodio industriale, mantenendo le figure e le immagini generali di alcuni degli antichi edifici, il cui assetto è stato occupato da nuove funzioni; a favore del collegamento e della configurazione di un quartiere che si integri alla continuità urbana.

Il fronte strada è caratterizzato da una gradonata che parte dalla quota di 32 mt, raccordandosi all' Azinhaga das Veigas, e scende seguendo l'andamento di Rua Marvila fino a toccare la quota di 27 mt. Da metà gradonata è possibile raggiungere il campo sportivo posto sul terrapieno.

La gradonata funge da copertura per le funzioni sottostanti. Sono previsti uno spazio all'aperto adibito a mercati e manifestazioni, e delle sale che hanno stessa forma e andamento dei capannoni industriali che in precedenza occupavano l' area. Queste sale ospitano l' associazione "Acção Social" che si occupa di dare appoggio ai cittadini residenti nella città di Lisbona, in particolare dà aiuto a giovani, adulti, famiglie, comunità etniche, anziani, individui a rischio di esclusione, tossicodipendenti e portatori di handicap. Ogni aula affaccia su un corridoio a tutta altezza, servito da un blocco di scale che collega ai diversi piani della gradonata.

Dalla parte opposta del corpo scale è previsto un edificio ospitante la biblioteca e uno spazio espositivo adibito all'allestimento della produzione di casa Sao Vicente istituzione di carità specializzata nella manifattura di tappeti; che affaccia su Azinhaga das Veigas.

Partendo dalla piazza coperta e costeggiando il terrapieno verso ovest ci si immette in una strada costruita artificialmente accostando due edifici tra loro paralleli (uno dei quali è addossato al muro); che ospitano al piano terra funzioni commerciali e al piano del campo sportivo strutture di servizio (spogliatoi, bar, bagni, tribuna).

Continuando il percorso si giunge all'ultimo blocco, al cui interno è prevista la disposizione di un campo polifunzionale coperto con relativi servizi, e di aule e laboratori da collegati alla scuola Afonso Domingues, che sormonta l' area, essendo posta a quota 42m.

Infine vi è l' intento di realizzare un percorso alla quota di 32 mt che, serve l'intero complesso e crei continuità con la viabilità circostante. Inquadrando il percorso a livello planimetrico, unitamente ai blocchi degli edifici, si ha l' impressione che richiami il concetto di corte che ritaglia al suo interno un' ampia area verde che esiste attualmente, e che essendo caratterizzata da un forte dislivello è come se ricreasse il disegno di un anfiteatro naturale.

“... In un balzo della memoria ci si accorge che l' unica immagine esterna di teatro storico rimane la costruzione naturale della cava greca, massima sintesi tra spazio costruito e spazio rappresentato in cui l' elemento materno della terra si apre all'orizzonte del paesaggio.”
(Concorso a inviti per il teatro della casa della cultura di Chambéry-le-Haut, 1982, Anselmi)

4.3 Elenco degli elaborati di progetto

Gli elaborati di progetto si compongono di due parti: le prime nove tavole inquadrano il tema progettuale alla scala territoriale, le successive illustrano le scelte d'impianto e di riconfigurazione dell'area oggetto dell'intervento.

Inquadramento urbano:

- TAVOLA 1- Analisi territoriale – Infrastrutture 1:100'000
- TAVOLA 2- Analisi urbana – Espansione della città 1: 25'000
- TAVOLA 3- Infrastrutture e risorse 1: 25'000
- TAVOLA 4- Area Expo-Sant'Apollonia: Edifici storici e via romana 1: 5'000
- TAVOLA 5- Area Expo-Sant'Apollonia: Sviluppo industriale 1: 5'000
- TAVOLA 6- Area Expo-Sant'Apollonia: Stato di fatto 1: 5'000
- TAVOLA 7- Area Expo-Sant'Apollonia: Progetti futuri 1: 5'000
- TAVOLA 8- Analisi urbana – Quartieri speciali 1: 2'000
- TAVOLA 9- Analisi urbana – Attrezzature sportive sull' area dell' ex Fabbrica Nazionale del sapone 1: 2'000

Progetto:

- TAVOLA 10- Impianto generale - Risorse del territorio e nuove attività proposte 1: 2'000
 - TAVOLA 11- Impianto generale – Pianta delle coperture 1:1000 - prospetto 1:500
 - TAVOLA 12- Impianto generale – Piantapiano terra - sezione, 1:500
 - TAVOLA 13- Impianto generale – Pianta piano primo - sezione, 1:500
- MODELLO Impianto generale - 1:500

5 APPENDICE

L'industria nella Lisbona orientale e le indagini industriali

L'attività di produzione è documentata dall'inizio dei tempi moderni.

La tendenza alla produzione sarà perenne tra il 1775 – 1830, sotto l'impulso della Junta do Comercio.

Tuttavia emergono altre soglie importanti:

1) l'indagine del 1890 rivela l'esistenza di 156 rami industriali in piena lavorazione nei quartieri della città. La piccola industria inizia ad essere superata dalle grandi fabbriche meccanizzate in diversi settori, dando alloggio a centinaia di operai.

2) Nel 1915, in piena prima repubblica, i lavoratori orientali superano i 15.000, con numerose associazioni e organizzazioni sindacali, una prova di tradizioni sociali del quartiere e delle nuove controversie contro i settori dell'industria.

Dopo il 1942 la realtà sosteneva e ampliava la sua considerazione d'ordine economico, che impose l'inchiesta industriale del 1972 eseguita per la divisione della pianificazione e urbanizzazione della Camera Municipal, cercando di interpretare la struttura industriale per determinare le conseguenze di esecuzione di un nuovo piano direttivo di urbanizzazione della zona.

3) Le conclusioni rilevarono una permanenza e l'ampliamento del settore secondario.

Le imprese continuarono a giustificare la permanenza per effetto del porto di Lisbona.

4) Negli anni '80 si concluse un ciclo di crescita e iniziò un'epoca di deindustrializzazione.

Agonizzanti e morenti le fabbriche secolari si trasferirono nelle periferie della grande Lisbona.

I quartieri operai

Gli anni '40 conobbero un prolungamento delle nuove Avenidas, in special modo fino alla linea ferroviaria che circondava la città dal nord (Campolide, Xabregas e Marvila). Si dovette effettuare un distacco sul progetto ordinatore di Praça do Areiro, secondo gli ordini di Cristino da Silva (1938-1952), fino a dove continuava l'Av. Almirante Reis, che ora ha il nome di Av. Gago Coutinho, che si conclude poi fino all'aeroporto internazionale di Portela. Anche in questi anni si disegna il progetto del Parco Eduardo VII (opera di Keil do Amaral).

Nel 1938 venne approvato il primo Piano di Urbanizzazione di Lisbona. Il problema dell'abitazione operaia, che fino alla fine del secolo XIX si risolveva con i famosi cortili e ville (molti di essi già insalubri e degradati), si tentò di risolvere con l'aiuto dello Stato (Lei de Casas Economicas, 1933) che troverà riscontro con la costruzione di quartieri di diversa dimensione, molti di essi promossi dal municipio tra gli anni '40 e '50. Il primo fu il "Bairro Salazar" (Paulino Montes, 1973), seguito dal "Bairro Madre de Deus" (in Marvila), il "Bairro Encarnação" e il grande progetto di urbanizzazione del (si disegnò un piano parziale) "Bairro do Alvalade" (Faria da Costa, 1945), a nord della linea ferroviaria tra le avenide. Si tratta di una localizzazione eccezionale, come molte centralità future, e di una

tipologia di edificazione aperta, costituita da blocchi lineari ciascuno di quattro piani.

Di fatto, i successivi quartieri si stabilirono in periferia, soprattutto Oeste, nella valle di Alcantara (“Bairro de Furnas”, “Bairro Serafina”, “Bairro da Calcada do Mestres”, “Bairro da Quinta do Jacinto”), a Belem (“Bairro da Boa Hora”, “Bairro do Alto da Ajuda”, “Bairro do Caramao”), ugualmente all’interno del Parco di Monsanto (“Bairro Caselas”, “Bairro da Boavista”).

I quartieri costruiti con maggiore centralità non avevano la dimensione del Bairro do Alvalade.

Degli anni '50 è importante mettere in rilievo la completa occupazione della zona tra le due Avenidas (Av. Dos Estados Unidos e Av. da Republica). Vi era un grande vuoto a est di Av. Gago Coutinho fino alla zona ribeirinha. Non appena venne completato il Bairro da Encarnação, degli anni '40, questa zona divenne il fulcro delle ultime grandi promozioni dei quartieri economici: “Olivais Norte” (N. Teotónio, P.Cid, 1955) e “Olivais Sul” (J.R.Botelho, C. Duarte, 1960).

Le trasformazioni del XX secolo: le Avenidas Novas

L’ammodernamento della città di Lisbona fu tardivo; causa di ciò fu innanzitutto il clima politico con il passaggio dall’antico regime al liberalismo.

Il Portogallo infatti era coinvolto nella guerra tra Francia e Inghilterra, fu invaso per ben tre volte dagli eserciti napoleonici nelle prime decadi del 1800 e nel 1807 la corte portoghese e il Re fuggirono a Rio de Janeiro per sfuggire alla cattura. Qui fu stabilita la capitale di Stato fino al 1821, quando fu istituzionalizzato il regime costituzionale in Portogallo e il Re dovette tornare in madrepatria.

Per tutta la metà del XIX secolo Lisbona subì le conseguenze della Guerra Civile che si protrasse fino al 1851, portando con sé crisi economica, diminuzione demografica e scarso commercio.

Un’altra causa del tardivo sviluppo della città è sicuramente da ricercare a livello urbanistico: dopo la progettazione pombalina, in cui oltre alla ricostruzione della Baixa si erano anche costruite arterie e piazze moderne per facilitare la circolazione, fornendo a Lisbona un’immagine di capitale europea, non si era proseguiti in questo sviluppo. Molti conventi che avevano contribuito a generare il tessuto cittadino scomparvero, così la città si concentrò nel riuso di questi edifici che furono riutilizzati come scuole, tribunali, fabbriche e caserme.

Quando nella seconda metà dell’800 si assistè alla ripresa economica e demografica, si sentì anche il bisogno di continuare l’espansione della città, e visto lo stretto legame che si è sempre cercato di mantenere con la parte storica, si propose innanzitutto di ampliare il vecchio centro urbano: si trattava insomma di trasformare le strade chiuse da cancelli, di accesso limitato e non molto frequentate di origine pombalina, in veri e propri boulevard di sapore parigino.

Fu così progettata l’Avenida Liberdade, che doveva essere uno spazio pubblico all’aperto, ricco di alberi, una specie di parco allungato dove i lisbonesi potevano ritrovarsi.

Da queste intenzioni partì l’ing. Federico Ressaño Garcia, che nel 1874 ricevette dal Comune l’incarico di progettare le Avenidas Novas. Egli elaborò un progetto di ampliamento secondo i principi di Haussmann, che al tempo erano diffusi in tutta Europa, per dotare Lisbona di nuovi quartieri

residenziali e di una dinamica articolazione interna che facilitasse i collegamenti. Fu approvata una legge che permetteva un'espropriazione per zone di pubblica utilità, non solo per nuove vie, ma anche per l'edificazione di quartieri destinati a classi borghesi di medio-alto reddito (allora inesistenti in un paese in cui l'industrializzazione procedeva a rilento), rendendo così possibili investimenti finanziari per l'impresa.

Fu riorganizzato e rivitalizzato il territorio a nord della città che era occupato essenzialmente da ville, fattorie o modesti casali agricoli che erano collegati ai poli produttivi attraverso strade suburbane.

L'Avenida de Liberdade fu prolungata fino ad un'ampia rotonda di smistamento del traffico; a nord fu progettato attraverso un concorso internazionale di architetti paesaggisti il Parque da Liberdade, per ampliare gli spazi ricreativi della città. Perno di tutta quest'opera fu l'Avenida da Republica, che era un ampio viale, con fasce alberate da entrambi i lati, era affiancato da altri due viali di minor larghezza, e tutti erano tagliati ortogonalmente da strade che delimitavano isolati geometrici.

Tutto quest'impianto prende spunto, come già detto, dalla Parigi creata dal barone Haussmann nel II Impero. L'intento generale era quello di privilegiare la circolazione veloce e la ventilazione igienica, facilitare l'installazione di infrastrutture catalizzate, impianti sanitari, gas, acqua e, in superficie, fili dell'elettricità, del telefono, di rotaie per il nuovo trasporto pubblico. Altro riferimento a cui questa progettazione rimanda è quello delle garden cities inglesi, testimoniato da una vegetazione abbondante e curata presenti in aree laterali o lungo i marciapiedi.

Era importante che questo progetto fosse subito redditizio, così non si impose alcuna norma né riguardo agli edifici, né ai lotti né alle tipologie e l'edificazione fu affidata all'iniziativa privata. Con questa eccessiva e pericolosa libertà si poté costruire ciò che si volle: così si ritrovarono edifici modesti accanto ad altri imponenti e non mancarono neanche le case unifamiliari fiancheggiate da vasti giardini.

In termini urbanistici, il progetto di Ressano Garcia fu un progetto di qualità: innanzitutto mantenne simbolicamente una congiunzione con la Baixa continuando il ritmo pombalino che aveva privilegiato l'asse nord-sud e ripetendo le grandi piazze creava uno spazio dinamico immediatamente leggibile. Considerando la morfologia del territorio secondo piattaforme, si ottenne una specie di "percorso di ascensione" che apriva i nuovi quartieri liberi dai veicoli della città. Per questo i lisbonesi poterono assimilare facilmente le Avenidas Novas che, a piedi o con il tram, si percorrevano come una linea retta.

Ressano Garcia progettò anche l'apertura di grandi assi direzionali come il prolungamento dell'Avenida 24 de Julho, iniziata intorno al 1850 sui terreni strappati al fiume. Il suo prolungamento fino all'Alcantara, allora limite occidentale della città, permise la costruzione di un nuovo porto progettato da tempo. Inoltre con questa strada si collegavano i quartieri occidentali e quelli orientali.

Questo ritrovato rapporto col Tejo si rafforzò ulteriormente con la costruzione dell'Avenida D. Carlos, che congiungeva l'Avenida 24 de Julho coi vecchi quartieri di Sao Bento e delle Estreia e, dal lato orientale, la Avenida Almirante Reis che collegava al centro un'ampia area d'espansione. Lungo queste

arterie sorsero subito nuove urbanizzazioni, molte delle quali per iniziativa privata, come si è già detto, con risultati di scarsa qualità.

In questi anni si progettarono nuovi quartieri, come Campo de Ourique, Estefania e Calvario, che miravano a decentrare la città, creando nuclei abitativi destinati per lo più alla piccola borghesia. Erano organizzati sempre secondo i principi dell'ortogonalità degli isolati e vie ampie alberate, sorgevano lungo le vie principali, ma data la permanenza di preesistenze, non riuscivano bene a dialogare con queste e si crearono gravi problemi di circolazione. In un certo senso salvaguardavano il modo di vivere tradizionale della città, fatta di quartieri con caratteristiche diverse e vivaci.

Tutti questi quartieri avevano in comune la distanza considerevole dal centro, superata con il tramvia, l'ampiezza delle vie, la presenza di alberi, di piccoli giardini e di un modo architettonico piuttosto monotono, raramente interrotto dalla presenza di case unifamiliari. Si differenziano però per i collegamenti specifici con i quartieri adiacenti più antichi.

Alla fine del secolo la città crebbe considerevolmente e fu affrontata la questione dei quartieri operai. Gli edifici in queste zone ospitavano la borghesia, mentre il nascente proletariato fu confinato nelle zone più vecchie della città che erano sopravvissute al terremoto (Mouraria, Alfama, Madragoa, Bica) o nelle "vilas operarias", inizialmente messe in antichi palazzi dell'antico regime che avevano perso la loro funzione.

Intorno al 1900 fino alla prima guerra mondiale, si costruirono, spesso per stessa iniziativa del padronato, vilas ex novo: piccoli quartieri di 2 o 3 strade allineate, nei casi più tipici chiuse verso l'esterno mediante portoni di accesso privati. All'interno vi erano modesti edifici plurifamiliari sempre di dimensioni insufficienti e con scarse attrezzature igieniche e funzionali. La classe operaia viveva di fatto fuori dalla città, mantenendo spesso abitudini simili a quelle dei contadini, soprattutto mediante l'appropriazione di piccoli giardinetti o orti la cui coltivazione permetteva di ovviare alla scarsità del salario. Tali soluzioni nell'immediato si integravano con la città borghese, ma nel futuro si trasformarono in periferie degradate e congestionate.

La scarsità di mezzi e l'urgenza di fare furono sicuramente le ragioni che giustificano certe soluzioni adottate; quindi pur essendo un'iniziativa moderna, la Lisbona delle Avenidas Novas sembra più appartenere ad un modo di progettare precedente alle regole e alle tecniche dell'epoca.

Come tutti i centri storici di matrice mediterranea, Lisbona era, agli inizi del 1900, uno spazio di contaminazione funzionale e simbolica, che univa vecchi quartieri ancora attivi, un centro fortemente strutturato dalla rinnovazione pombalina e i blocchi recinti dei nuovi ampliamenti dove la storia affiorava attraverso sopravvivenze più o meno trasformate.

L'elettrico, o tramvia, collegava tutto ciò e nei quartieri centrali erano stati inaugurati gli "elevatori meccanici", ascensori che scalavano le rapide colline.

Nella Baixa fu costruita la Stazione Centrale ferroviaria, non molto lontana dalle future utenze di massa, ma per il momento conduceva a Sintra, il sobborgo di prestigio della villeggiatura lisbonese durante l'estate.

La nozione di “passato” nell’architettura degli anni Trenta

Per quanto riguarda l’architettura portoghese, i decenni Trenta-Quaranta e Cinquanta del 1900 sono caratterizzati da una sorta di incapacità da parte degli architetti di rapportarsi col passato, di assumere a pieno il problema teorico e critico.

Tutto ciò si è tradotto concretamente in varie direzioni: da una parte vi è un rifiuto, sul piano ideologico, dei condizionamenti del potere politico; dall’altra vi è una ricerca di uno specifico linguaggio architettonico. Sul lato pratico, gli architetti, creandosi un alibi professionale, si abituarono a progettare facendosi carico della responsabilità dello stesso linguaggio per mezzo di prese di posizione tendenti a creare una sorta di “architettura ufficiale” della dittatura. Queste imposizioni di carattere linguistico e storico erano espressione di un nazionalismo insicuro ed accademico che definiva questa architettura come architettura dello “Estado Novo”.

In questi tre decenni è esistita anche una cosiddetta “architettura della crisi”, che sottolinea la mancanza di una vera e propria coscienza critica del significato strutturale e operativo insito nel passato. Indispensabili punti di riferimento di questo periodo furono certamente Duarte Pacheco (1894-1943) e Antonio Ferro (1895-1956).

Ingegnere di formazione, Pacheco rappresenta all’interno dell’Estado Novo il progresso tecnologico e la tecnologia che si identificano con gli interessi della borghesia industriale e finanziaria. Occupando ruoli di prestigio nella sua carriera pubblica, come ministro delle Opere Pubbliche ad esempio, rappresentava per gli architetti del periodo un referente che gli permetteva di giustificarsi nel rapporto col potere. Fu quindi visto come un “mito positivo” dell’architettura portoghese dell’epoca, una personalità apolitica ed indipendente.

Al contrario Antonio Ferro, giornalista, viene identificato come “mito negativo”. Fu incaricato tra il 1933 e il 1950 di vivacizzare e diffondere la cultura portoghese ma anche di fare propaganda politica del regime e della sua ideologia.

Questi due personaggi si occuparono di una legittimazione dell’architettura giocata sul “presente immediato”: per Pacheco, coerentemente con la sua formazione tecnica, mentalità progressista e specifico campo d’intervento, il presente era legittimato dal “futuro”, mentre per Ferro, coerentemente con la sua mentalità culturista, formazione letteraria e il suo campo d’intervento specifico, quello stesso presente era legittimato dal “passato”.

Una volta respinte queste due nozioni di passato, gli architetti portoghesi non furono in grado di delinearne un’altra a propria misura con il duplice fondamento teorico e pratico.

Così gli architetti si aprivano uno spazio di lavoro pratico privo di un passato legittimato dal punto di vista culturale attraverso un’attività che pretendeva di essere inserita nel Movimento Moderno.

Questa drammatica “assenza” di passato ebbe pochi momenti di consapevolezza professionale da cui si concretizzò una proposta fatta dagli architetti moderni direttamente a Salazar, volta a creare “un’architettura moderna e portoghese”, tentando così di organizzare una teoria e strutturare un sistema dalle basi stilistiche originali, che radicesse nella nozione di passato sintesi e semantica nazionali. Questo documento fu fondamentale per l’architettura moderna portoghese.

Gli architetti di questi tre decenni elaborarono uno stile ambiguo, eclettico per quanto riguarda riferimenti storici, con annotazioni folkloristiche sparse, servendosi soprattutto di forti motivazioni formali. Tutto questo applicando una struttura muraria di ritmo pombalino, con un'imprecisa consapevolezza di questo elemento.

Raul Lino può essere interpretato come il precursore dell'autentica coscienza del post-modernismo, intendendo questo come passaggio integrato in un quadro di "post-modernità critica", che necessariamente respinga la superficialità mercantile dei post-modernisti di facile consumo. È nel particolare contesto portoghese dell'epoca e nella prospettiva di una storia critica che è possibile caratterizzare il linguaggio architettonico prodotto dagli architetti moderni come "estilo potugues suave".

Nomi significativi in questi anni sono molti, tra cui Cristino da Silva (1896-1976), la cui opera iniziale rappresenta con grande nitidezza la rottura con il passato all'inizio degli anni Trenta, Carlos Ramos, Pardal Monteiro, Cattinelli Telmo, Cassiano Branco, Jorge Segurado per finire con Alvaro Siza che, anche se non è portoghese, la sua opera assume tra i principali motivi di interesse il costituirsi come riabilitazione della nozione del passato, inteso non come eredità ma come deliberata costruzione critica che, in quanto tale, compromette e responsabilizza.

La città degli anni Cinquanta

All'inizio degli anni Cinquanta, si aprono nuove prospettive per gli architetti di questa città: quartieri residenziali, nuove unità abitative e complessi scolastici rappresentano la testimonianza della dimensione sociale della professione, vista come un "condensatore sociale", basata sullo "Stile Internazionale".

Vi è la consapevolezza che l'architettura moderna deve essere simbolo della contestazione al regime, deve produrre opere autentiche e attuali, mantenendo le radici nella tradizione del Paese. Questo clima di ricerca della "casa portoghese" porterà a riflessioni critiche sullo Stile Internazionale, in un momento in cui vanno in crisi anche i valori dei CIAM e il modello razionalista di ricostruzione del dopoguerra dell'architettura di massa. Tali critiche porteranno alla formazione di una ricerca denominata "Inquerito a Arquitectura Regional Portuguesa".

In questi anni si possono trovare 2 modi di intendere l'architettura: da una parte vi è l'adesione al Movimento Moderno, i cui principi si trovano in sintonia col lavoro della prima generazione modernista della fine degli anni Venti; dall'altra vi è un nuovo modo di intendere, progettare, pensare ed interpretare l'architettura, riscoprendo il valore della memoria, dell'idea di città e del ruolo dell'utenza.

Dopo la guerra, il clima ideologico scuote profondamente il regime di Salazar e quest'agitazione culturale si dimostra particolarmente significativa per la riflessione sull'architettura in Portogallo.

Nel 1947 erano nate le ICAT (Iniciativas Culturais Arte e Tecnica, di cui facevano parte una trentina di architetti), animate da Keil do Amaral (1910-75), che raccoglieva attorno a sé architetti ideologicamente collocati a sinistra.

Quest'organizzazione acquisì subito la rivista *Arquitectura* per trasformarla in un mezzo di divulgazione e nel 1948 svolse un ruolo fondamentale nell'organizzazione del I Congresso Nazionale di Architettura, patrocinato dal governo, che raccolse larga partecipazione da parte della categoria, reclamando maggiore industrializzazione e spazi d'intervento per gli architetti, senza costrizioni né obblighi a seguire determinati stili.

In questi anni in cui l'architettura portoghese si divide tra sostenitori del regime e funzionalisti con lo sguardo rivolto ai fermenti internazionali, Francisco Keil do Amaral è una figura centrale che difese con maggior energia le basi per la costruzione di una diversa prospettiva di lavoro, teoricamente razionalista e formalmente tradizionalista, appellandosi ad un linguaggio semplice ed equilibrato, ispirato alla tradizione popolare. Le sue opere aprirono inoltre nuove riflessioni nel dibattito dell'architettura portoghese: realizza, per circa un decennio a partire dal 1938, una serie di attrezzature per il verde urbano, che si segnalano per la semplicità e per il successo avuto nella valorizzazione del contesto. Sue sono sia il Tennis Club (1947-49) e la Casa de Chà (1940, dal 1949 ristorante Montes Claros), entrambe situate nel Parque de Monsanto.

La vera e propria trasformazione di Lisbona viene segnata negli anni Quaranta dalla costruzione di un nuovo quartiere. Integrato nel Piano Regolatore del 1948, il quartiere di Alvalade, con una superficie di 212 ha, fu disegnato negli anni 1938-45 da Faria da Costa (1906-71). Per la prima volta si sottolinea il valore degli edifici abitativi destinati a residenza popolare collettiva e sorretti da una serie di adeguate infrastrutture sociali. Anche se i suoi edifici non superano i 4 piani, l'insediamento rappresenta una novità nel quadro dei "Bairros Sociais" promossi ufficialmente dal governo che, tradizionalmente costituiti da unità monofamiliare con giardino, traducevano materialmente l'ispirazione, tipica dello Estado Novo, del ritorno alla terra e ai solidi valori del ruralismo, fondandosi sulla trasposizione del modello delle garden city inglese. Il nuovo quartiere spingeva inesorabilmente verso est lo sviluppo della città, andando a cambiare le consuete linee di progetto urbano.

Il quartiere delle Estacas, creato a partire dal 1949, propone una serie di blocchi perpendicolari all'asse viario, in sostituzione ai tradizionali isolati previsti nel piano regolatore, creando una piattaforma verde ai piedi degli edifici. Per la prima volta vi erano delle caratteristiche che poi saranno riprese e diventeranno tipiche di questo tipo di insediamento:

- la separazione delle vie di traffico dalle aree pedonali,
- una serie di abitazioni collettive articolate in duplex,
- una copertura in lamiera ondulata con gronda centrale che permetteva un disegno puro dei volumi
- grandi balconi a correre regolarmente interrotti da grate di tipo moderno.

Rivendica l'importanza della topografia, dell'insolazione, della pianificazione, delle zone verdi utili, della razionalità e della funzionalità.

Felipe Figueiredo (1913-90) e Josè Segurado (1913-90), nel 1952 risolsero il problema generato dall'incrociarsi di due vie principali (Avenida dos Estadis Unidos da America e Avenida de Roma) con quattro grandi blocchi da 13 piani ciascuno, negando la necessità della piazza prevista dal piano

regolatore. Il progetto mirava ad una soluzione tipica delle *unites d'abitation*: gallerie interne, abitazioni “minimali”, duplex e terrazzi utilizzabili. A metà dell’edificio, al settimo piano, era prevista una fascia rientrante di separazione formale pensata in origine come spazio commerciale, ma durante la realizzazione fu modificata in senso tradizionale. La trasformazione di quest’asse diventerà il simbolo della “nuova Lisbona”, della Lisbona che diventa metropoli.

Nel 1955 Manuel Laginha (1919-85), Pedro Cid (1925-83) e Vasconcelos Albino (1924-), sviluppano sul lato nord, con linguaggio scarno ed ascetico, una serie di blocchi perpendicolari alla strada, collocati sopra pilastri che permettevano di non rompere la continuità tra spazio verde e i due percorsi pedonali sottostanti agli edifici. Si tratta di un quartiere pensato per 1300 abitanti, sviluppato in blocchi di 10 appartamenti perpendicolari alla strada, alternati ad altri di 3 appartamenti, disposti parallelamente a formare una U che si ripete per tutta la via.

Uno dei principali insediamenti urbani fu il complesso dell’Avenida Infante Santo, progettato nel 1955 da Alberto Pessoa (1919-85) e altri progettisti tra cui Hernani Gandra e Joao Abel Manta (1925-); il rapporto di scala tra il basamento e le scansioni rigorose dei grandi blocchi collocati come oggetti sopra la piattaforma che dall’alto domina la via, determinano il carattere volutamente monumentale di questo edificio. Le vaste scalinate che si addossano al muro di supporto trattato con *azulejos* e la sovrapposizione quasi meccanica dei blocchi che viene interrotta da giardini pensili, identifica una visione quasi scenografica dell’architettura. Il problema delle diverse quote era stato risolto cinque anni prima dallo stesso Pessoa, unendo Rua Tenente Valadim e Avenida Infante Santo tramite un piano commerciale localizzato a metà dell’edificio per uffici che collegava le due strade come un solo percorso.

Significativo per la formazione di un ulteriore quartiere fu il centro commerciale del Rastelo, realizzato da Raul Choro Ramalho, che diede il via alla formazione di un nuovo quartiere, il Rastelo, dall’inizio degli anni Quaranta. Questo quartiere è un agglomerato di abitazioni unifamiliari, anch’esso disegnato da Faria da Costa nello spirito delle *garden city* e, al contrario dell’Alvalade, presenta un insieme privilegiato e non massificato di abitazioni.

Negli stessi anni, Mauricio de Vasconcelos inseriva nel limite orientale dell’Alvalade (in Avenida do Aeroporto) una costruzione destinata a fare polemica. Per la prima volta si vedeva un edificio di matrice “brasiliiana” che devia verso la strada il fianco obliquo del profilo “a farfalla”. La rotazione del balcone verso sud fa sì che al piano terreno gli spazi collettivi si prolunghino nel giardino, separato da sottili pilotis staccati dal pannello in vetro.

Il Municipio in questi anni affida alla nuova generazione il compito di progettare le scuole dei quartieri, che saranno terminate nel 1956. Nel 1949 Ruy d’Athouguia inizia in progetto per la scuola del quartiere di Sao Miguel, inclusa in una delle cellule di Alvalade. Le sue aule sono studiate nei minimi dettagli, dall’arredamento all’esposizione al sole, progettando anche un sistema di lamiere rotanti capaci assicurare un’adeguata luminosità. Interno ed esterno si intersecano grazie al gioco dei piani che si intersecano e si compenetrano.

Victor Palla e Bento de Almeida, nella scuola di Vale Escuro, dominano la forma articolando sul territorio una composizione volumetrica formata da rampe, muri e corpi di fabbrica frammentati. Volumi opachi a nord si contrappongono alle vetrate a sud, creando varietà di situazioni e di ambienti luminosi.

In questi anni prendono vita anche caffè, snack-bar e ristoranti: i tetti vengono trattati con dinamismo, nei muri perimetrali si ricorre ai colori e si creano nuovi ambienti valorizzati per la cura dei particolari, dei materiali e dell'illuminazione.

La "modernizzazione" di Lisbona doveva completarsi nel 1952 con la costruzione del più grande e moderno hotel: il Ritz. Pardal Monteiro (1897-1957), progettista della prima generazione modernista, avrebbe sviluppato quest'opera esprimendo la monumentalità pensando a quest'hotel come se fosse un'acropoli che dominava la valle del Parque Eduardo VII. Monteiro colloca, sopra un'ampia piattaforma e come sospeso sulla città, un enorme blocco poggiato su giganteschi pilastri.

Nello stesso anno, Keil do Amaral realizzava il più internazionale dei suoi progetti: la Feira das Industrias Portugesas. Prevedeva un unico grande spazio espositivo, che ben si adattava alla funzione, riusciva a ricreare e a re-inventare i principi moderni e la tecnologia portoghese, tenendo conto dei materiali disponibili sul mercato.

Esempio a Lisbona del metodo internazionale applicato ad un edificio di grandi dimensioni è il Bloco das Aguas Livres. Progettato a partire dal 1953 da Teotónio Pereira e Bartolomeu Costa Cabra, fu pensato come un'organizzazione che si accosta alla piccola comunità con servizi e spazi collettivi, propone un'agile struttura interna fatta di percorsi, con gallerie di accesso ai servizi e alle strade interne situate nei primi piani destinati al terziario, mirando a valorizzare gli spazi collettivi con la qualità del dettaglio e l'uso di opere pittoriche e scultoree, evidenziando così un'attenzione estrema nella costruzione dei luoghi. La facciata è modellata dai balconi sporgenti e dal gioco di trame che viene accentuato dal gioco dei colori utilizzati.

Si era dunque alla ricerca di un'autenticità che conciliasse il bisogno di modernità con la più profonda tradizione rurale, ridiscutendo il modello razionalista del dopoguerra, della ricostruzione industriale e massificata, anche perché ormai era diversa la realtà dello sviluppo industriale ed economico di un paese che era stato in grado di resistere con naturalezza alle innovazioni gratuite o empiriche.

A partire dal 1956, la nuova generazione di architetti nati negli anni Trenta (Frederico Sant'Ana, Carlos Duarte, G. Silva etc.), apre sulla rivista *Arquitectura* una nuova fase, pubblicando articoli che sono frutto di un lavoro critico sulle opere e sulle radici del Movimento Moderno.

In questo contesto di revisione critica, si assiste alla realizzazione di un nuovo quartiere nella periferia nord-ovest della città: gli Olivais furono il laboratorio definitivo dell'architettura moderna e della cultura architettonica a Lisbona. Se gli Olivais Norte, realizzati nel 1955 (44ha), fanno propria un'espressione urbana moderna ed internazionale, gli Olivais Sul (186ha) costituiscono un laboratorio di esperienza tipologica ed urbanistica destinato a ridursi in un serbatoio di soluzioni alle quali rifarsi per ripercorrere la strada della tradizione (come già era successo per il quartiere delle Estecas).

La parte finale del decennio sarà segnato dalla realizzazione di due opere particolarmente importanti per la riflessione sulla città: la sede della Fundação Calouste Gulbenkian e la chiesa del Sagrado Coração de Jesus.

Il progetto della chiesa del Sagrado Coração de Jesus, selezionato attraverso un concorso nel 1961, rappresenta per il gruppo di Teotónio Pereira e Novo Portas l'opportunità di conferire una nuova immagine aperta e partecipata agli edifici religiosi del Portogallo, oltre che di suggerire una nuova strada all'intervento urbano del paese. Lo spazio interno viene elaborato a partire dall'insieme unitario del corpo basilicale capace di svincolare a sua volta spazi definiti dalla geometria e evidenziati dal gioco di luce che determinano un senso di movimento. Il volume della chiesa si prolunga nel centro parrocchiale e nella residenza del parroco, dando un senso di contesto urbano e di valori di cittadinanza.

La sede della Fundação Calouste Gulbenkian, iniziata nel 1959 con non poche polemiche, fu progettata da un gruppo di architetti tra i quali Alberto Pessoa e Pedro Cid. Sviluppato come un unico oggetto architettonico, questo edificio unisce monumentalità e spazio moderno intriso di civiltà. Unisce un grande museo, auditorium, biblioteca e spazi espositivi con un sistema distributivo semplice e di grande efficacia. Un insieme di volumi secchi e razionali, aderenti al terreno per mezzo di basamenti rientranti, sono sottomessi ad una dominante orizzontale e ad una disciplinata articolazione che contrasta col parco circostante. Il risultato di tale filosofia del contrasto è un'immagine di poetica serenità.

Opera di principi razionalisti, adotta senza rottura i canoni del Movimento Moderno, rivelando il mito della "tradizione moderna" alla luce di una naturale continuità organica nella quale si ritrova il postulato di Mies Van Der Rohe, "Less is more".

Il patrimonio industriale

Il processo di industrializzazione della zona orientale della città, non è stata accompagnata da misure per la conservazione e la protezione degli edifici e dei manufatti, evitando così la perdita dell'immagine industriale di Lisbona, importante nella concezione culturale quanto i palazzi, chiese, conventi.

Questo è sperimentato anche in altri distretti industriali della capitale (Boavista, Bélem, Alcantara, Campo Grande, Junqueira), e ha determinato una trasformazione senza un compenso culturale che una pianificazione coerente richiederebbe; si noti che il masterplan di Lisbona non contempla gli aspetti importanti del patrimonio industriale della città, nel contesto della politica di preservazione della sua identità, né negli aspetti indispensabili per il mantenimento di una memoria tecnica che soddisfi le loro responsabilità culturali, fatta eccezione per il caso di quartieri a basso reddito, dove si è riunito lo studio di architetti portoghesi che lavorano nella città.

L'assenza di misure cautelari, in relazione a tutto il patrimonio industriale della città comporta, alla negazione della componente paesaggistica, all'occultamento dei valori architettonici e tecnici, che lo stesso patrimonio trasmette in termini di creatività e di futuro.

Gli effetti di questa posizione, nella quale hanno collaborato i responsabili per la metropoli, sia politici

o tecnici, pianificatori o cittadini, genera effetti negativi nella diffusione dell'identità, creando una separazione tra un passato (con uguale valore culturale e il patrimonio archeologico costruito nella reindustrializzazione ottocentesca) e un presente senza un patrimonio di valore spirituale.

Questa dicotomia è accompagnata dalla svalutazione della realtà della produzione, industriale e tecnica, qualcosa di estraneo alla cultura, e la sua negazione per motivi economici e sociali.

L'alienazione pubblica contro il patrimonio industriale e la sua valorizzazione moderna, seguono criteri europei determinati dal Consiglio d'Europa, significa che il Portogallo è il paese in cui le zone industriali sono meno coperte con misure di protezione.

Questa alienazione deriva dalla mentalità della popolazione , dalle condizioni economiche del paese, dove gli imprenditori stessi, quindi, con rare eccezioni, non sono stati coinvolti in azioni volte a salvaguardare e tutelare la sua identità industriale.

A Lisbona, ad esempio, non rientrano nella regola di anonimato il Tejo centrale, l'Estacao Elevatoria dos Babadinhos e gli edifici della Escola Industrial Fonseca e Benevides.

Altre attività sono tutelate dal comune, come il resto della fabbrica das Gaiudas o la Cordoaria Nacional.

Alcune aziende hanno musealizzato il loro edificio di fabbrica, come l'EDP e l'EPAL, altri hanno salvaguardato solo parzialmente il loro patrimonio perche in parte funzionante o per motivi famigliari.

La non creazione di un museo dell'industria e della tecnica, progetto estremamente importante è un atto inammissibile che contribuisce ogni giorno a nascondere la storia e l'identità industriale di Lisbona.

Il patrimonio industriale della zona orientale della città è rimasto, tuttavia, al di fuori della pressione socio economica, per la sua posizione marginale.

Le trasformazioni urbane di Olivais e della valle de Chela, hanno contribuito al risveglio degli interessi immobiliari su territorio della città così come la scelta della zona orientale come luogo per il parco dell'esposizione mondiale. In questo modo sembra di contribuire al riconoscimento e alla tutela dei valori industriali della città orientale, attraverso l'individuazione della sua storia e dei suoi edifici importanti, la caratterizzazione di un valore patrimoniale, artistico architettonico e tecnico delle unità superstiti.

E' riconosciuto come un possibile obiettivo, con il sostegno di molti (discendenti dagli imprenditori e dei lavoratori, tecnici, storici, responsabili del patrimonio) salvaguardare la raccolta esistente nei distretti industriali della Lisbona orientale e il loro stoccaggio in possibili condizioni di sicurezza, al fine di consentire con la musealizzazione della fabbrica la protezione della costruzione, facendone un museo del patrimonio industriale, dove la memoria dell'industrializzazione della capitale e le sue conquiste materiali possono essere mantenute e rispettate per le generazioni future.

Se nessuna di queste iniziative sarà completata, a Lisbona mancheranno le tappe fondamentali della sua storia, che hanno attivato la trasformazione in modo paragonabile a quello della sua fondazione nell'antichità.

Architetture degli ultimi vent'anni

Uno dei più importanti critici dell'architettura contemporanea portoghese, Manuel Mendes, ha notato come i caratteri dell'architettura portoghese abbiano trovato terreno fertile nella nuova generazione che ha cominciato a lavorare dopo la rivoluzione del 25 aprile del 1974. Si riferisce ai due poli culturali di Porto e Lisbona, ai quali corrispondono le facoltà di architettura del paese. Attraverso il riconoscimento dell'esperienza del disegno come espressione di capacità poetica nell'approccio alla trasformazione del reale e attraverso l'idea di una storia vista come memoria ed ordine di un'architettura "altra", questa generazione riesce ad avvicinarsi a questo mestiere.

La situazione è negli anni recenti relativamente mutata, anche se esistono differenze nelle due scuole (tutte a favore della scuola di Porto). La provincia da un lato ha cominciato a produrre opere ed architetti di maggior interesse; dall'altro lato la maggiore mobilità sul territorio, le più ampie possibilità di lavori e concorsi a livello nazionale ed internazionale ha rimescolato tali differenze. Si sono formate a Lisbona, personalità come Goncalo Byrne, Manuel Salgado, Carrilho da Graca e Souto de Moura, che hanno guardato in modo originale alla tradizione di Porto, mentre Alvaro Siza ha cominciato a lavorare a Lisbona in modo importante mentre cominciava a recedere l'ondata di eclettismo post-modernista che ha conosciuto un vasto successo negli anni Ottanta. Una serie di importanti opere pubbliche connesse allo sviluppo dei servizi universitari e scolastici, alla progettata riforma delle aree portuali, alla riforma della zona del Belém, allo sviluppo delle aree connesse al nuovo ponte sul Tejo e all'esposizione universale del 1998, alla riforma del litorale di Lisbona e Cascais, alle trasformazioni dei percorsi ferroviari sono occasioni che potrebbero costruire nei prossimi anni possibilità importanti per l'architettura di Lisbona.

Un piano per Lisbona

Come altre grandi città europee in epoca precedente, anche Lisbona ha raggiunto, sul finire degli anni Ottanta, livelli critici di funzionamento e di condizione di vita urbana, e ciò ha risvegliato un nuovo interesse da parte del pubblico per i problemi della città e per la loro soluzione. Tale interesse è stato rafforzato, all'inizio degli anni '90, dalla decisione di realizzare l'Expo '98, dal fatto che Lisbona fu, nel 1994, la capitale della cultura, e anche dal fatto che si è creata una nuova dinamica di investimenti pubblici e privati che si traduce in diversi importanti progetti, soprattutto per la costruzione di nuove infrastrutture di trasporto (in parte anche grazie all' entrata in vigore del Portogallo nella Comunità europea).

È una situazione nuova, dopo due decenni caratterizzati dalla mancanza di idee sullo sviluppo di Lisbona, dall'inesistenza di politiche urbanistiche consistenti da parte dell'amministrazione pubblica, e dell'investimento nullo in infrastrutture e attrezzature.

Il nuovo interesse pubblico ha portato in primo piano le questioni dell'ambiente, del patrimonio, della riqualificazione urbana, dello spazio pubblico, dei trasporti, delle vie d'accesso e dell'architettura che si costruisce in città, mettendo così in secondo piano l'edilizia sociale e le attrezzature collettive, che sono sempre state problematiche in Lisbona.

È un momento di transizione: è una città di grande complessità urbanistica ed in essa in genere gli interventi urbanistici hanno un grande impatto a livello funzionale, sociale e visivo. La situazione orografica della città, segnata dal Tejo, dalle colline e dalle valli, ne condiziona la struttura e la morfologia del tessuto urbano, determinando relazioni visive ricche e complesse che ne caratterizzano il paesaggio.

Come abbiamo visto in precedenza, l'agglomerato urbano si è formato in un lento processo di giustapposizione di piccole espansioni spontanee o progettate, differenti per tipologia e morfologia, che in genere integravano elementi preesistenti delle zone periferiche o rurali.

L'area centrale della città è oggi costituita da un tessuto eterogeneo fortemente interrelato, con spazi di grande diversità ambientale e ricchezza formale.

Con l'eccezione della Praça do Comercio, del complesso settecentesco della Baixa e di alcune strade e viali alberati, il risultato di questi progetti durante il periodo dello "Estado Novo" è che la città non è caratterizzata da spazi pubblici emblematici o di grande definizione formale, ma da innumerevoli spazi "organici" che risultano dall'incrocio dei diversi tessuti o dei percorsi rurali. Da ciò derivano i problemi della circolazione e dei trasporti e del rinnovamento delle aree degradate.

Come risultato della sottovalutazione delle realtà preesistenti nella coesione dello spazio urbano degli ultimi decenni, si ha la coesistenza di zone di occupazione antica con espansioni urbane recenti al di fuori dell'area centrale della città, luoghi in cui sono evidenti conflitti di scala e di immagini urbane. Lo svilupparsi della città in questo senso ha lasciato aree interstiziali libere e degradate che propongono ora problemi a livello urbanistico.

Lisbona dispone inoltre di un ampio fronte fiume (18 km), però attualmente male utilizzato come spazio di relazione della città con il fiume. Proprio per una valorizzazione urbana e per una riqualificazione ambientale del fronte fiume, fu inserito il progetto dell'Esposizione Universale del '98, sul quale si concentravano grandi aspettative.

Nel prossimi decenni si prospettano due modi di intervenire nella modificazione radicale di questa città:

- trasformazione diffusa della città consolidata, basata sulla valorizzazione immobiliare del centro, sulla continuazione dei processi di trasformazione degli anni Settanta - Ottanta condotti dai promotori privati
- trasformazione selettiva di aree interstiziali del fronte sul fiume e di aree di grande centralità urbana, basata su progetti ed investimenti pubblici.

Questa politica ha per obiettivo sia stabilire e definire gli interventi urbanistici di riorganizzazione e riqualificazione urbana, sia identificare le strategie d'inquadramento delle diffuse trasformazioni di uso e di edificabilità nelle aree consolidate.

Esempi di queste aree che hanno bisogno di una progettazione consistente e ben pensata sono ad esempio

- l'area dell'Avenida da Liberdade, asse principale dell'espansione Ottocentesca,
- il Vale de Alcantara e il Vale de Chelas che circondano il nucleo urbano,
- l'Alto do Lumiar, area di espansione di 300 ha dove si prevedono 20.000 abitazioni,

- il Parque Periferico, futura area verde ai confini del comune,
- la riconversione della Boavista, zona di vecchi magazzini vicino al porto.

Per le aree consolidate della città, gli orientamenti per i prossimi anni convergono sulla stabilizzazione degli usi e delle caratteristiche morfologiche e tipologiche dei tessuti urbani, limitando quindi le trasformazioni urbanistiche profonde.

Le regole urbanistiche contenute nei nuovi piani hanno come riferimento il mantenimento della morfologia urbana, la conservazione degli edifici, dei complessi edificati e degli spazi pubblici particolarmente significativi per la struttura, l'immagine e l'ambiente della città, e l'integrazione delle nuove costruzioni nei profili e volumetrie dominanti in ogni via o quartiere. Vengono così stabiliti profondi cambiamenti sulla pratica precedente di sostituire edifici ad uso abitativo con edifici per uffici o di uso misto, mentre si favorisce la costruzione di nuove aree per uffici fuori dal nucleo urbano.

L'inquadramento urbanistico del terziario con l'obiettivo di riorientare la sua localizzazione e integrazione nella città è considerato una questione centrale della nuova politica urbana comunale.

L'opportunità offerta dall'Expo si è anche trasformata nell'occasione per avviare una profonda riconversione di una delle zone più degradate e dequalificate di Lisbona, quella portuale ed industriale orientale. La trasformazione di quest' area ha avuto quindi profonde implicazioni per Lisbona, non soltanto per la dimensione della zona occupata (320 ha), ma anche perché ha creato un complesso d'infrastrutture, di attrezzature e di spazi pubblici strettamente legati al fiume, in una zona che fino ad allora era esclusa dalla vita cittadina.

4 BIBLIOGRAFIA

La conoscenza della città di Lisbona e del territorio portoghese

- AA.VV., *Arquitectura popular em Portugal*, Ed. da Ordem dos Arquitectos, Lisboa 1961
- AA.VV., *Gulbenkian. Arquitectura e paisagem*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa 2007
- AA.VV., *L'Europa e i paesi del Mediterraneo. Spagna e Portogallo*, Touring Club Italiano, Milano 2006
- T. Barata Salgueiro, *A cidade em Portugal. Uma geografia urbana*, Ed. Afrontamento, Porto 1992
- P. Buck, *Lisbona*, Paravia Bruno Mondadori Editori, Milano 2003
- C.R. Boxer, *The portuguese seaborne empire, 1415-1825*, The history of human society, General Editor: J. H. Plumb, Hutchinson of London, 1969
- L. Cipriani, *Lisbona: città dell'inquietudine*, Milano, 2003
- M. Del Vecchio, G. Marrucci (a cura di), *Portogallo e dintorni: appunti di viaggio*, Ed. Kappa, Roma 1998
- L. Dodi, *Città romane del Portogallo*, Milano 1980
- F. Dunlop, *Portogallo, le Guide traveler di National Geographic*, National Geographic Society, Vercelli 2006
- Jose-Augusto França, *Lisboa: urbanismo e arquitectura*, Ed. Livros Horizonte, Lisboa 1997
- Jose-Augusto França, *Una città dell'illuminismo: la Lisbona del marchese di Pombal*, Roma 1972
- J. M. Fernandes, *Lisboa em obras(s)*, Ed. Livros Horizonte Lisboa 1997
- P. Lavedan, *Histoire de l'urbanisme, Renaissance et temps modernes*, Paris 1959; in particolare il capitolo *Les places Royales* che tratta di *Praca do Comercio*, pp. 408-416
- R. Marta, *L'architettura manuelina. Protagonista dell'Impero Portoghese*, Roma 1998
- C.R. Boxer, *The colour question in the portuguese empire, 1415-1825*, The raleigh lecture on history, British Academy, 1961
- F. Pessoa, *Quello che il turista deve vedere*, Einaudi, Torino 2007
- Nuno Portas, *A cidade como arquitectura. Apontamentos de método e crítica*, Ed. Livros Horizonte Lisboa 2007 (1^a ed. 1969)
- N. Portas, A. Tostões. J. S. De Matos, *Atlas Urbanístico de Lisboa*, Argumentum, Lisboa, novembre 2006
- Portogallo* (saggi di Gillo Dorfles e Riccardo Averini; fotografie di Toni Nicolini), Touring Club Italiano, Milano, 1979
- J. Saramago, *Viaggio in Portogallo*, Einaudi, Torino 1999

- J. Saramago, *Storia dell'assedio di Lisbona*, Einaudi, Torino 2000
- J. Saramago, *Manuale di pittura e calligrafia*, Einaudi, Torino 2003
- S. Subrahmanyam, *O imperio asiatico portoghese, 1500-1700: uma historia politica e economica*, Memoria e Sociedade, Difel
- A. Tabucchi, *Sostiene Pereira*, Universale Economica Feltrinelli, Milano 1999
- G. Tacchini, *Città-porto, armature urbane e paesaggi mediterranei*, Politecnico di Milano, Dipartimenti di progettazione dell'architettura, Milano, febbraio 2000
- M. C. Teixeira, M. Valla, *O urbanismo portuges: seculos XIII-XVIII Portugal-Brasil*, Livros Horizonte, 1999

Progetti di futura attuazione

- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA DIRECÇÃO MUNICIPAL DE PLANEAMENTO URBANO, DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO, *Protocolo de intenções entre o Estado Português e o Município de Lisboa relativo à Frente Ribeirinha de Lisboa*, Lisboa 2008
- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA DIRECÇÃO MUNICIPAL DE PLANEAMENTO URBANO, DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO, *Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental*, Lisboa 2008
- Câmara Municipal de Lisboa, *Plano General de intervencoes da Frente Ribeirinha*, Lisboa 2009
- C. Madeira Santos, F. Gil, F. Nunes de Carvalho, J. D. Rodrigues, J. Mattoso, M. Marques Santos, M. Marques Lobato, M. Ruivo, M. Soares, M. Soromenho, R. Moreira, R. d'Intino, S. Subrahmanyam, *Pabellon del Portugal, exposicion mundial de Lisboa de 1998*, Parque Expo 98 S.A., Lisboa 1998
- S. Morgado, *City-Puzzle: joining splinters, infrastructures and other urban pieces*, in AA.VV., *City Futures*, Madrid 2009
- RAVE (Rede Ferroviária de Alta Velocidade), S.AAmb&Veritas (Ambiente, Qualidade e Formação Lda), *Terceira Travessia do Tejo, Resumo não técnico*, Estudo de Impacte Ambiental, Setembro 2008

- | | |
|--|--|
| www.motpc.pt | (sito internet Ministero delle opere pubbliche, di comunicazione e trasporto e portoghese) |
| www.rave.pt | (sito internet Ente rete ferroviaria dell'Alta Velocità) |
| www.aml.pt | (sito internet dell'Area Metropolitana di Lisbona) |
| www.portodelisboa.pt | (sito internet Ente Porto di Libona) |
| www.ulisses.cm-lisboa.pt | (sito internet del Governo Portoghese) |

Il dibattito sull'architettura portoghese moderna

- Area n° 67, numero monografico su Rafael Moneo
- El Croquis n° 98, numero monografico su Rafael Moneo
- El Croquis n° 68/69, 2000, numero monografico su Alvaro Siza (1958-2000)
- El Croquis n° 124, 2005, numero monografico su *Eduardo Souto de Moura*
- C. Ajroldi (a cura di), *Expo Lisboa 1998*, Officina, Roma 2007
- C. Aymerich, *Itinerari di architettura tra Spagna e Portogallo*, Gangemi Editore, Roma 2004
- C. Aymerich, *L'innovazione costruttiva in Spagna e Portogallo. I contributi internazionali*, Gangemi Editore, Roma 2003
- A. Angelillo, P. Pais, *Eduardo Souto de Moura*, Editorial Blau, Lisboa 1994
- A. Angelillo (a cura di), *Architettura portoghese: opere recenti di Goncalo Byrne, Joao Luis Carrilho da Graça, Eduardo Souto de Moura*, 1995
- M. Bonino e D. Vitale (a cura di), *Ignasi de Solà-Morales, Archeologia del moderno. Da Durand a Le Corbusier*, Umberto Allemandi & C., Torino, 2005
- R. Collovà, *Lisbona 1998: Expo*, Testo & immagine, Torino, 1998
- C. Castanheira, L. Mendes (a cura di), *Alvaro Siza: the reconstruction of the Chiado, Lisbon*, Porto 1998
- B. Colenbrander, *Chiado, Lisbon: Alvaro Siza and the strategy of memory*, Rotterdam, 1991
- A. Esposito, G. Leoni (a cura di), *Fernando Tavora: opera completa*, Electa, Milano 2005
- A. Esposito, G. Leoni, *Eduardo Souto de Moura*, Electa, Milano 2003
- K. Frampton, *Alvaro Siza: tutte le opere*, Electa, Milano 1999
- Gaia Redaelli, *I paesaggi invisibili : tre conversazioni portoghesi : Joao Luis Carrilho da Graça, Alvaro Siza, Eduardo Souto de Moura*, Milano, Libreria Clup, 2004
- Gonçalo Byrne: opere e progetti*, Milano, Electa, 2006-2007
- G. Leoni, *Alvaro Siza*, Milano 2009
- Nuno Portas, Manuel Mendes, *Portogallo: architettura, gli ultimi vent'anni*, Milano, Electa, 1991
- A. Siza (pref. di V. Gregotti), *Immaginare l'evidenza*, Roma 1998
- A. Siza, *Scritti di architettura* (a cura di Antonio Angelillo), Milano, Skira, 1997
- Souto de Moura* (introd. W. Wang, A. Siza), Barcelona, G. Gili, 1991
- G. Szaniszlò (a cura di), *L'identità plurale: caratteri dell'architettura portoghese*, Alfredo Guida Editore, Napoli 2002
- P. Testa, *The architecture of Alvaro Siza*, Cambridge, Massachusetts Institute of Technology, 1984
- D. Vitale, *Architetture portoghesi: Tre scritti sul Portogallo del 1984, 1987, 1999*, Milano, Politecnico, 2002

www.risco.org (sito internet Studio Manuel Salgado)
www.rpbw.r.ui-pro.com (sito internet Renzo Piano Building Workshop)
www.byrnearqu.com (sito internet Studio Gonçalo Sousa Byrne)

La fabbrica del gas Da Matinha e le aree lungo il Tejo

D. Folgado, J. Custodio, Caminho do Oriente: guia do Património Industrial I, Livros Horizonte, Lisboa 1999

J. S. de Matos, J. F. Paulo, Caminho do Oriente: guia histórico II, Livros Horizonte, Lisboa marzo 1999

Administração do Porto de Lisboa, O Porto de Lisboa como Actor de Promoção Territorial, Lisboa 2007

S. Marano, Attraverso il paesaggio da bordo urbano a cuore della metropoli, in S. Marano (a cura di), Ridurre lo spazio. Frammento e specificità dei luoghi,

F. Berger, Una periferia speciale. L'Expo di Lisbona, in AA.VV., Periferie? Paesaggi urbani in trasformazione, Di Baio Editore, 2007

A. Sanna, L'esposizione mondiale del '98 a Lisbona, in C. Aymerich, Itinerari di architettura tra Spagna e Portogallo, cit.

www.afonsodomingues.pt/ (sito internet Scuola industriale Dominguez)
www.jf-beato.pt (sito internet Freguesias del Beato)
www.jf-marvila.pt (sito internet Freguesias di Marvila)