

Indice:

Indice delle immagini

Introduzione

1. Lisbona nel tempo e nello spazio	6
1.1 Inquadramento politico	7
1.2 Inquadramento territoriale	7
1.3 Genesi urbana.....	10
- Le Origini	10
- La Città Islamica	12
- La Crescita.....	14
- La Città dell'Illuminismo	20
- La Città Moderna	24
- La crescita della Lisbona novecentista: dal <i>Plano Gröer</i> (1948) al <i>Plano Geral de Urbanização de Lisboa</i>	27
2. Urbanistica a Lisbona:	30
2.1 La pratica della Pianificazione in Portogallo: evoluzione generale del contesto.	30
2.2 L'Area Metropolitana di Lisbona	31
2.3 Lisbona: strumenti per una nuova pianificazione. Situazione generale.	34
2.4 Il <i>Plano Director Municipal</i> di Lisbona	36
2.5 Il <i>Plano Verde</i> di Lisbona, come Piano Settoriale utile per l'elaborazione del nuovo PDM.	42
2.6 Un nuovo concetto di pianificazione: il <i>Plano Estrategico de Lisboa</i> (PEL)	46
2.7 Spazio fisico e spazio dei flussi: Materiale per un'urbanistica nella "società dell'informazione"	53
2.8 Il fondamento dell'azione progettuale: il <i>Design Urbano</i>	58

3. Area strategica di intervento: La Riabilitazione Urbana	61
3.1 L'emergenza Riabilitazione Urbana in Portogallo a partire dagli anni '70 del 1900	61
3.2 Efficaci strumenti di appoggio alla Riabilitazione Urbana: RECRIA-REHABITA-RECRIP-T-SOLARH	66
3.3 Area L'evoluzione nel campo della riabilitazione urbana nel nuovo millennio	70
3.4 Area strategica di intervento: la riabilitazione Urbana a Lisbona nel XXI secolo	74
4. Caso Studio: Il Bairro da Mouraria	85
4.1 Localizzazione	88
4.2 La genesi del <i>bairro</i> storico	90
4.3 Caratterizzazione socio-urbanistica	96
4.4 I "Piani per la Riabilitazione Urbana" della Mouraria	99
5. Progetto di riabilitazione urbana:	106
5.1 Progetto di riabilitazione relativo la piano d'azione	107
5.2 Progetto di paesaggio: parco urbano <i>dos Lagares</i>	111

Bibliografia

Introduzione

Il tema di questa tesi riguarda un nucleo del centro storico di Lisbona, il *bairro da Mouraria*, e il processo di riqualificazione che lo coinvolse e tuttora lo coinvolge, seguendo una metodologia che consentisse una visione globale del problema, passando da una scala territoriale ad una scala locale.

Si è dapprima condotto le analisi relative all'inserimento geografico del territorio urbano di Lisbona, alla sua evoluzione storico-urbanistica, e al panorama legislativo portoghese all'interno del quale potersi muovere e gli strumenti urbanistici a disposizione per sviluppare e giustificare in seguito la proposta di riqualificazione alla base di questa tesi.

Da tale studio sono emerse due considerazioni fondamentali: la grande complessità e a volte contraddittorietà del quadro normativo fino alla metà degli anni ottanta, e la conquista successiva del concetto di "riqualificazione integrata" che ha generato un cambiamento radicale in questo campo.

Si è quindi analizzato il caso del quartiere della *Mouraria*, indagando sia la caratterizzazione morfologica, urbanistica, funzionale e sociale dell'area per comprendere meglio il significato che questo territorio ricopre all'interno della città, sia gli strumenti urbanistici utilizzati per la risoluzione delle problematiche emerse.

Il risultato più significativo è stata la scoperta di una realtà multi sfaccettata che trae la sua bellezza e unicità dalla mescolanza, anche se non sempre armoniosa delle memorie del passato con gli elementi del presente, e dalle differenze e contrasti di una comunità multietnica che da punto debole, relativo alle difficoltà di integrazione, rappresenta ad oggi un punto di forza e caratterizzazione del quartiere stesso.

Dallo studio di un'analisi specifica delle potenzialità e dei punti deboli del luogo, si è dedotto che sarà di importanza fondamentale il compito del Piano d'Azione "*As Cidades dentro da Cidade*"¹ al quale si è tentato di affiancare un'ipotesi progettuale che approfondisse il tema degli spazi pubblici e dei percorsi, nel tentativo di attuare quello che è racchiuso nel significato di riqualificazione integrata. Nella parte finale di questo percorso, sarà definita la proposta di progetto di paesaggio che prevede la riqualificazione di un'area verde di 2 ettari che si estendono in quella parte di spazio appartenente all'ex Convento da Graça (attuale sede del Quartiere Militare della

¹ Le città dentro la città"

Guardia Nazionale Repubblicana GNR) e parte del giardino compreso tra le abitazioni corrispondenti al n.° civico 1 della *Calçada do Monte* e il n.° 74 di *Rua dos Lagares*, ad oggi in avanzato stato di abbandono e degrado.

Questa zona è stata considerata significativa dal punto di vista strategico per il rilancio dell'immagine urbana del quartiere, con lo scopo di renderlo, unita alle altre proposte di piano, più confortevole e sicuro per la popolazione residente e più attrattivo dal punto di vista turistico e appetibile all'interno del mercato immobiliare. È da considerare inoltre che come per le altre zone del centro storico, quest'area si ritrova con un deficit di spazi ad utilizzo pubblico per attività ricreative all'aria aperta, situazione aggravata in questo caso dall'incuria e dall'abbandono delle poche aree presenti.

1. Lisbona: viaggio nel tempo e nello spazio

“La storia delle città rivela spesso la chiave di volta dello sviluppo urbano, ma in altri casi sono la geografia dei luoghi, la collocazione internazionale, le politiche territoriali a spiegare le ragioni della crescita e dell’assetto urbano. Comprendere quindi il passato e disegnare il futuro è operazione molto complessa e basata di volta in volta sui caratteri specifici e irripetibili del suo territorio”².

Questa nota giustifica il fatto che è impossibile intervenire nel presente per preparare il futuro di una città senza dare uno sguardo al passato, prossimo o remoto, per ottenere la conoscenza delle basi storiche, geografiche, fisiche e ambientali di appartenenza di un determinato luogo e motori dello sviluppo nel tempo. Questo orientamento, unito alla conoscenza della parte più tecnica e normativa rappresenta il bagaglio necessario alla pianificazione territoriale e urbana nelle sue differenti scale.

² BOATTI A., “*Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro*”, Città Studi, Milano, 2007, p. IX.

1.1 Inquadramento Politico

Lisbona, capitale del Portogallo e capoluogo del *Distrito de Lisboa* e dell' *Area Metropolitana de Lisboa (AML)*, si estende su un'area di 84 Km², corrispondente a un terzo dei 2750 Km² dell' intera AML presentando una densità popolazionale di 6015,5 ab/km². Principale regione portoghese, ingloba 18 municipi raggruppati in due subregioni: "Grande Lisboa" e "Peninsula de Setubal". E' il maggior centro del Portogallo, con un numero di abitanti pari a 2.819.433 (2008), all'incirca il 25% della popolazione portoghese, occupando il 3% del territorio nazionale. "In accordo con la Legge n°45, 27 agosto 2008, delle Aree Metropolitane riconosciute nel 2003, solo quella di Lisbona e Porto hanno mantenuto questo titolo". La Regione di Lisbona possiede un PIL pro capite superiore alla media dell' Unione Europea, fattore che dimostra il suo essere regione più ricca del Portogallo.

A Livello amministrativo il "Consiglio" di Lisbona è suddiviso in 53 *freguesias* ovvero dei sub-municipi dipendenti dall' organo centrale di governo rappresentato dalla *Câmara Municipal de Lisboa*. Confina rispettivamente a Nord con Odivelas e Loures, a Ovest con Oeiras, a Nord Est con Amadora.

1.2 Inquadramento territoriale

Nasce sulla sponda settentrionale dell'estuario del *Rio Tejo*, dove una morbida inflessione all'interno del fiume stesso rompe la linearità della riva creando un promontorio che domina la vasta estensione d'acqua dell'estuario che per le sue notevoli distanze dai punti opposti delle rive, appare simile ad un mare interno. L'estuario del fiume Tago rappresenta l'uscita di una delle tre maggiori depressioni della Penisola Iberica. Questa depressione, compresa la valle formata dal passaggio di questo fiume, comprende aree estese di eccezionali potenzialità agricole e per l'allevamento, come ad esempio i suoli argillosi basaltici di Oeiras, perfetti per la coltivazione di cereali erano già intensamente coltivati fin dal periodo romano³.

I confini della città, al contrario di quello che succede in molte delle grandi città, sono definiti dal limite geofisici ben precisi – estuario (S.E.), *Serra di Monsanto*(O), la linea altimetrica definita dalle coltivazioni di Odivelas e Loures (N) e il fiume

³ Coord. TELLES G.R., "Plano Verde de Lisboa", CML, *Edições Colibri*, Lisbona,1997.

Tranção (N.E.) – occupando uno spazio fisicamente ben delineato, trasformato dalla mano dell’uomo che diede forma a un paesaggio rurale che racchiude in se radici nell’occupazione romana e araba.

Nella parte meridionale confinante con la sponda settentrionale del Tago, la città guadagnò nel tempo territorio urbanizzato per mezzo dei terrapieni, realizzati soprattutto a partire dal XIX secolo grazie al progresso delle tecniche ingegneristiche e architettoniche, che permisero la creazione di nuovi percorsi e di una linea ferroviaria che lega l’intera fascia litorale Nord dell’ estuario, la costruzione di installazioni portuarie e di conseguenza di nuove urbanizzazioni come *Parco das Nações* e attrezzature urbane come il Centro Culturale di *Belem*.

Il rilievo ondulato di Lisbona è caratteristico dei sistemi collinari; il punto di massima altitudine corrisponde ai 226 m della *Serra de Monsanto*, che ospita uno dei maggiori parchi urbani d’Europa con i suoi 10 Kmq. La genesi della sua espansione ebbe origine nella collina sulla quale sorge il Castello, e continuò con l’occupazione graduale delle altre colline che dominavano l’estuario e le terre piane del margine fluviale. Il primo nucleo urbano risale all’epoca fenicia che si insediò approfittando non solo delle eccellenti condizioni di difesa e di prossimità al fiume, ma soprattutto per l’esistenza di materia prima necessaria per la costruzione della città stessa: pietre di facile lavorazione, sabbie e argille. L’estrazione di questi materiali fu effettuata in aree prossime ai locali di costruzione, occupando e utilizzando volumi ristretti di territorio, a loro volta recuperati e riutilizzati per nuove costruzioni e nuovi bisogni. La città si evolse “conquistando” nuovi spazi inglobando terreni con differenti caratteristiche geologiche. Questo sviluppo fu accompagnato dall’adattamento alle condizioni geotecniche locali, e in diversi casi alterando la morfologia del luogo per mezzo di spostamenti di terra. In sostanza, come enunciato in uno studio di *Pereira de Sousa* dal titolo “*Idéa geral dos calcários empregados nas construcções de Lisboa*”⁴, si può dividere la storia della costruzione di Lisbona in quattro periodi, rispettivamente i primi due decorrendo dalle origini agli anni antecedenti il terremoto del 1755 e successivamente gli altri.

⁴ Traduzione: “Idea generale sui calcari utilizzati nella costruzione di Lisbona”. *Câmara Municipal de Lisboa (CML), “Levantamento cartográfico de locais de pedreiras no concelho de Lisboa”, Coleção de Estudos Urbanos – Lisboa XXI – 5, Lisboa, 2005 p.5.*

Apro una piccola parentesi per meglio specificare lo studio dell'autore riguardo l'estrazione di materiale, ossia:

- 1° e 2° periodo comprendevano generalmente materiali del miocenico (come calcari, sabbie e argille) e con dimensioni ridotte non creando grossi scavi.
- 3° periodo inizia con la ricostruzione di Lisbona conseguente il terremoto del 1755, innesca un processo di espansione urbana che determinerà l'intensificazione nell'estrazione dei materiali per la ricostruzione della città. La pietra adottata in questo periodo era soprattutto il *Lioz*, tipica pietra lisboeta calcarea (costruzioni come la Basilica di *Estrela* e Palazzo di *Ajuda* furono costruite in questo materiale.)
- 4° periodo decorrente fra gli inizi del secolo XIX e l'inizio del secolo XX, il materiale più utilizzato continuò ad essere lo stesso (*lioz*), ma allo stesso tempo grazie alla maggior facilità nei trasporti, fu possibile l'utilizzo di materiali provenienti da distanze maggiori. Si può quindi osservare costruzioni in *calcario brando de Leira*, come nella Stazione di *Rossio*, il *lioz* di *Runa*, calcare Jurassico di Cesadera, marmi da Obidos e così via.

Alla fine del XIX secolo, l'attività di estrazione all'interno dell'attuale area urbana si intensificò, soprattutto per la necessità di materiali per la costruzione di nuovi quartieri residenziali, ma anche per opere pubbliche.

Quest'antica attività dell'estrazione di materiale per la costruzione, fu lentamente diminuendo, fino cessare totalmente a volta della seconda metà del secolo passato, dovuta alla rapida espansione generata dall'utilizzo del cemento armato nell'edilizia residenziale e soprattutto nelle opere di infrastrutturazione pubblica.

Come evidenziato in questo paragrafo l'occupazione di Lisbona fu fortemente influenzata dalle condizioni naturali dello spazio e in particolare per la caratteristica del suo rilievo. Le linee dominanti del rilievo coincidono con le linee strutturanti del tessuto urbano enfatizzando la sua importanza a livello morfologico. Nello stesso modo, la localizzazione privilegiata di alcuni elementi architettonici, significativi dal punto di vista storico e simbolico (conventi, chiese, edifici signorili, giardini, quintas...), rappresentano componenti primarie per la lettura della città, dandogli la connotazione di spazio urbano. E' quindi l'integrazione tra spazio territoriale e spazio urbano (culturale) che permette di definire questo paesaggio che possiede un

identità e un carattere unico. L'espansione verso la parte di rilievo più ondulato e interno iniziò a formarsi lungo le antiche vie storiche di Lisbona, che continuò in seguito alla concretizzazione del piano di *Ressano Garcia (Avenidas Novas)* al termine del XIX secolo. E' in questo periodo che si avvertono i progressi della rivoluzione industriale, e di conseguenza, iniziarono a sorgere le prime fabbriche nelle periferie che allora occupavano le zone di *Alcantara, Paço do Bispo e Outra Banda*.

Il clima di Lisbona si può definire temperato e mediterraneo, con influenze oceaniche, caratterizzato da un elevato numero di ore di sole per anno e con temperature medie annuali dell'ordine di 16°C e valori medi annuali di precipitazione nell'ordine di 650mm a 760mm.

1.3 Genesi urbana

- Le origini

Ricerche archeologiche hanno rivelato presenza umana già dall'Età del Ferro. Il tessuto urbano di Lisbona si rinnovò generazione dopo generazione, ma la configurazione fondamentale del centro storico ha mantenuto principalmente caratteristiche ereditate dal periodo islamico.

La città primitiva occupava l'attuale collina dove sorge il Castello, estendendosi dalla sommità dell'acropoli fino alla riva del sottostante fiume Tago. Dunque Lisbona nacque lungo la zona *riberinha*⁵, iniziando ad assumere le caratteristiche di una città portuale.

Furono rinvenute testimonianze dei primi insediamenti risalenti all'epoca fenicio-punica nell'area dove ai giorni nostri si trova la *Baixa*, un tempo zona di terreni incolti che occupavano la rientranza del fiume lungo la costa, in quanto area protetta e di facile accesso al mare. Furono i fenici che per primi battezzarono Lisbona chiamandola *Alis ubbo*, ossia 'insenatura amena'⁶.

⁵ Zona lungo la costa del fiume

⁶ FRANÇA J.A., "*Lisboa : Urbanismo e Arquitectura*", Livros Horizonte, Lisboa, 2005.

Studi archeologici confermarono la presenza di greci e cartaginesi (200 a.C.) che vi si stabilirono creando nuove vie commerciali, lasciando il segno del loro passaggio. Nel II secolo a.C. e precisamente nel 138 i romani vinsero i cartaginesi e il Gen. Decimo Junio Bruto occupò e fortificò parte dell'odierna *Colina do Castelo*, alla quale diede il nome di *Olisipo* e successivamente chiamata *Felicitas Julia* in onore di Giulio Cesare⁷. Nei dintorni organizzarono una vasta produzione agricola, facendo della regione circostante un vasto “granaio” romano; dal porto esportavano i prodotti verso l'impero, compreso il pesce salato, molto apprezzato, di cui testimonianza le barche per la salatura rinvenute nel tempo. Le attività legate alla lavorazione del pesce rappresentava la base economica per lo sviluppo della città all'epoca di Augusto.

I romani attrezzarono Lisbona di edifici caratteristici dei loro insediamenti quali un teatro⁸, diverse terme, templi, definirono un sistema viario che connetteva diversi punti dislocati lungo la collina del castello; la zona più popolata era quella corrispondente ad Alfama, nella quale si trovava il Forum adiacente la basilica o

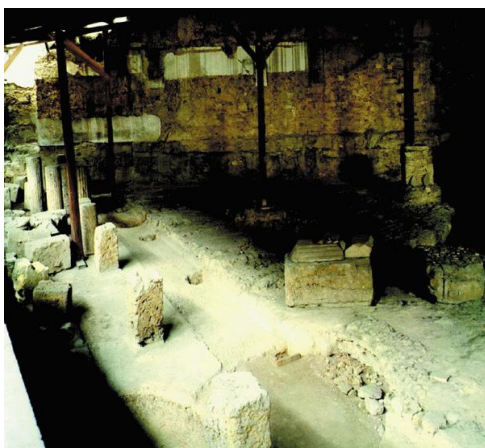


Fig. 1: Foto scattata all'interno del sito archeologico del Teatro Romano situato nella costa Sud della Collina del Castelo – Rua de Sao Mamede.

tempio, dove nei secoli successivi sorse la *Sé*⁹, e sulla sommità della collina l'*oppidum* ‘antenato dell'attuale castello.

Scavi archeologici realizzati nella zona della *Sé* permisero di scoprire una grande via pedonale (*Cardo*) che attraversava da Nord a Sud il chiostro appartenente alla cattedrale. Più precisamente, questo percorso connetteva la parte alta, dove si trovava il Teatro, ad una zona bassa, corrispondente alla *Casa dos Bicos*¹⁰, e quindi più vicina al fiume¹¹. A lato

⁷Ibidem.

⁸ I resti del Teatro romano fa parte del Patrimonio Culturale di Lisbona e dello stato. Questo nucleo è uno dei principali testimoni materiali e artistici della cultura classica e della civilizzazione romana.

⁹ Cattedrale simbolo della Riconquista portoghese della città di Lisbona (1147), costruita in onore di Gilbert de Hasting, primo vescovo di Lisbona, in un'area dove precedentemente sorgeva un'antica moschea *Aljama*.

¹⁰ Edificio lisbonese risalente all'epoca rinascimentale (1523); la tessitura della facciata richiama quella del Palazzo dei Diamanti di Ferrara, dalla quale dopo un viaggio in Italia il committente fece un'esplicita richiesta al progettista, affinché venisse costruita su somiglianza.

¹¹ MATOS J. De, “*As escavações no interior dos claustros da Sé*”, Livro de Lisboa, Lisboa, 1994.

di quello che fu l'antico porto romano, all'interno del Nucleo Archeologico di *Rua dos Correios*, studiosi incontrarono vestigia d'epoca fenicia e parte dell'enorme insieme di edifici per la salatura del pesce di epoca romana¹².

Nel V sec. la città fu invasa da popolazioni barbare inizialmente Alani e successivamente Visigoti che difesero il loro dominio durante due secoli, nei quali, precisamente nel 586, il Re Recaredo si convertì al Cristianesimo, fatto che ebbe un naturale riflesso sull'architettura della città.

In questi secoli di guerre e saccheggi, sommati ad un terremoto avvenuto nel 472, avvenne la quasi totale scomparsa della urbe romana. Quello che rimase dopo il sisma, fu impiegato come materiale nella costruzione della primigenia muraglia, ipotesi sollevata e confermata da studi archeologici.

- La città Islamica

I Mori succedettero ai Visigoti cristiani nel VIII sec. e trasformarono la città secondo



Fig. 2: Ricostruzione del tracciato della *Cerca Moura* secondo Augusto Viera da Silva. Preso da "O Livro de Lisboa", Livros Horizonte, Lisboa 1994

una propria organizzazione, in funzione dei loro bisogni economici, sociali e culturali. Tale contesto urbano, caratterizzato da tende, case e moschee, si sviluppava all'interno di una muraglia, la *Cerca Moura*, seguendo un ordine amministrativo e commerciale tipico della medina¹³ musulmana. La cittadella, l'Alcazaba e le cinta more sono ben visibili e i tessuti all'interno di questa cerchia, oltre a quello dei suoi sobborghi (Alfama e Mouraria), mantengono la morfologia primitiva, malgrado gli interventi successivi, dovuti in primis alla

ricostruzione post-sisma (1755) e conseguentemente a discutibili interventi urbanistici passati.

¹² AMARO C. a cura di, "Catalogo das peças", Nucleo museologico do B.C.P., Lisboa, 1995.

¹³ Traduzione dell'arabo *Madina* il cui significato è città.

Passando dalla porta orientale della *Cerca Moura*, vicino alle *Portas do Sol* si possono osservare scorci della muraglia ‘islamica’. E’ stato confermato nel tempo che solo alcune vestigia sono di origine islamica, difatti da studi archeologici recenti in determinate parti della città, hanno permesso di identificarla come Cerchia tardo Romana rifatta in epoca islamica, approssimativamente, nel X secolo, dopo il saccheggio di Luxbuna¹⁴ attribuito a *Ordonho III*¹⁵.

I sobborghi esterni alle mura costituivano già nell’antichità una vasta area urbana e con una popolazione stimata a 150 mila persone, dedicate al commercio e all’agricoltura, in orti e frutteti che abbondavano nelle zone limitrofe alla *urbe*. Il porto romano e islamico, localizzato lungo la foce dei due torrenti che si gettavano all’interno dell’insenatura che il fiume Tago creò lungo la costa, rappresentava la parte più occidentale di tali sobborghi.¹⁶

Nella zona adiacente al porto si stanziò la comunità giudaica, occupando quest’ area fino in epoca medievale.

Nella parte nord della collina *do Castelo*, nella valle formata dalla *Ribeira de Arroios*, attualmente la zona di *Martim Moniz*, si erge la *Mouraria*, nucleo urbano di epoca islamica che ebbe una storia complessa in epoca cristiana.

Nella parte orientale della Lisbona antica si erge il nucleo urbano di *S. Vicente*, separato fisicamente dalla comune di *Alfama-Alcaçarias* che resta più in basso.

Alfama, centro della città islamica, dove esistevano i “bagni caldi” (al-hama, termine di origine araba che significa fonte termale, e dal quale si originò il toponimo di Alfama), si affaccia sulla costa del fiume ed è localizzata nella parte sud della collina ai piedi del castello. Dove Alfama e Mouraria sono le parti della città di Lisbona che hanno conservato fino ai giorni nostri caratteristiche che li classificano come quartieri “arabi”, rientrando nella categoria di “*bairros populares*”, ossia quartieri popolari.

Questa designazione, secondo la spiegazione di Josè Luis Matos, è applicabile a quelle parti di città che si configurano come entità individuali e quasi autonome, che sviluppano nel loro interno una grande diversità di soluzioni e sistemi costruttivi, dotati di una certa autonomia interna che si distingue dalla logica di ordinamento razionale dello spazio urbano. Si possono incontrare passeggiando tra le strette e

¹⁴ Antico nome dato a Lisbona di origine Islamica.

¹⁵ MATOS J.L. de, “*Lisboa Islamica*”, Instituto Camoes, Lisbona, 1999.

¹⁶ FRANÇA J.A., “*Lisboa: urbanismo e arquitectura*”, Livros Horizonte, Lisboa, 5° ed.,2005.

tortuose vie, differenti tipologie di edifici, la più classica è quella dei *patios*. Questo loro distinguersi non è solo frutto della loro origine islamica ma è perché la loro logica di occupazione dello spazio, corrisponde a quella degli insediamenti tipici del Nord Africa¹⁷.

- La Crescita



Fig. 3: Conquista di Lisbona ai Mori, Olio su tela/Museo della Città, Mário Novaes, Arquivo Municipal de Lisboa, immagine: AFML, A5768

La città mora fu conquistata nel 1147 da Dom Alfonso Heriques, primo Re del Portogallo, grazie all'aiuto di Crociati che si trattennero in questa parte del loro cammino verso la Terra Santa, per quest'opera di riconquista, divenendo capitale un secolo più tardi. La Luxbuna conquistata e delimitata dalla muraglia antica, occupava un'area di 15 ettari e mezzo e divisa in sette *Freguesias*. L'area interna alla *Cerca Moura* fu trasformata in spazio con

caratteristiche proprie di un feudo. Gli antichi insediamenti dei sobborghi esclusivamente arabi furono diretti dal nuovo governo a partire dal XII sec. Mentre gli spazi creati dall'unione di arabi con cristiani, *moçarabias*, si evolsero rispetto alle altre forme comunitarie di organizzazione dello spazio urbano, conseguendo integrarsi all'area feudale-cristiana, trasformandosi in "*Conselho*" cristiano, detenendo larga autonomia politico/sociale. Le comuni arabe e giudaiche mantennero autonomia 'di fatto' (e di diritto), nel senso che furono identificate come entità sociali autonome, fino al XVI sec. nel caso delle comuni giudaiche e fino al XVIII sec. nel caso delle comuni arabe che conseguirono mantenere ad oggi caratteristiche di identità e autonomia urbana¹⁸.

Durante il Medio Evo la città di Lisbona si sviluppa soprattutto lungo le rive del fiume nella parte est e ovest della collina. In quell'epoca gli spostamenti legati al

¹⁷ Ibidem nota¹³.

¹⁸ MATOS J.L. de, "*Lisboa Islamica*", Istituto Camoes, Lisbona, 1999.

commercio, si facevano soprattutto sfruttando le vie d'acqua e così si svilupparono maggiormente le attività portuali, i cantieri navali e l'esportazione del sale e del vino. Duecento anni più tardi, precisamente nel 1373, Dom Fernando, allora sovrano, fece costruire una nuova muraglia (*Cerca Fernandinha*) che “avvolse” l'intero tessuto urbano esistente e che si espandeva su un terreno di 101 ettari (sei volte maggiore rispetto a quella precedente *Cerca Moura*) rispettivamente ad est e ad ovest della collina. La zona occidentale rappresentava il doppio di quella orientale. La popolazione stimata in quel periodo fu di 65 mila persone. In due anni furono costruiti 5,4 Km di muraglia con le sue 77 torri.

“Na sua parte oriental, a cerca partia do angulo nordeste da Alcaçova, ia a Sto. André, subia a Graça, cuja igreja contornava, descendo depois a S.Vicente (tambem

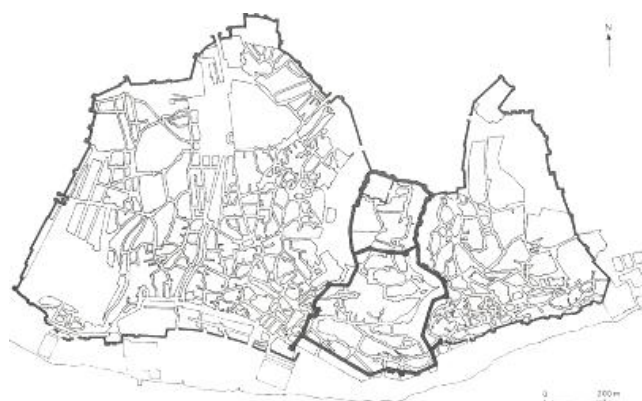


Fig. 4: Rappresentazione deella *Cerca Fernandinha*.

includo), e ao rio, no sitiu do Jardim do tabaco, correndo depois pela margem até encontrar o local do chafariz d'El-Rei. Once portas se abriram na sua exstensao , para terrenos ainda despovoados ou quase.Na parte ocidental, a area coberta tinha mais do dobro da outra, [...]”¹⁹.

All'interno di questi nuovi spazi era inglobata una vasta area pianeggiante, opposta ai pendii collinari circostanti, che venne occupata dalla fascia più ricca della popolazione. Moltiplicò la costruzione di edifici, formando a loro volta nuove vie, durante la metà del XIII sec.; uno sviluppo edilizio “conforme a necessità minime locali, e influenzato da poli attrattori quali i conventi, le nuove parrocchie e ed alcune case nobiliari” così come giustificato dallo storico e critico d'arte França J.A. Nel frattempo si installarono nella città fortificata ordini religiosi, Agostiniani, Francescani, Domenicani, ecc., iniziando così la costruzione dei propri conventi.

“La diversità nei tessuti urbani appartenenti al periodo islamico e medievale cristiano, diedero alla città un marchio distintivo che permise di comprendere le ragioni per cui ai giorni nostri è possibile osservare all'interno di Lisbona la

¹⁹ Cit. FRANÇA J.L., “*Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*”, Livros Horizonte, Lisboa, 5^{ed.} pag. 11, 2005.



Fig. 5: Rappresentazione di Lisbona nel 1596. Tratta dal libro "Lisboa: Arquitectura e Urbanismo", Livros Horizonte, Lisboa, 2005.

coesistenza di "città distinte", ognuna con una sua propria e inconfondibile personalità, nelle quali gli elementi che le compongono rivelano chiaramente l'antica struttura sociale, economica e ideologica di chi le concepì e le abitò".²⁰

Il XV e XVI sec. fu un periodo segnato dalle Grandi Scoperte, i commerci che ne seguirono

permisero di importare ricchezze dall'Oriente e dal Brasile.

L'entrata nel XVI secolo e precisamente durante il regno di Dom Manuel I (periodo definito "manuelino"), Lisbona subì una profonda trasformazione alla propria struttura urbana. Il nuovo re, in seguito all'entusiasmo derivante dalle nuove Scoperte, al ritorno da un viaggio in India²¹, decise di abbandonare il castello medievale per avvicinarsi maggiormente al fiume, e dopo aver fatto spianare il terreno della spiaggia, fece creare una nuova piazza, attorno alla quale sorsero il alcuni servizi amministrativi, connessi principalmente al commercio a lunga distanza, come la *Casa da India e Ceuta*, *Alfandega*, *Casa dos Contos*, *Paço da Madeira*, ma soprattutto fece erigere la sua nuova residenza chiamata *Paço da Ribeira* (*Paço*=palazzo). Il nuovo palazzo del re diede origine al nome di *Terreiro do Paço*²², corrispondente alla nuova piazza, trasformandosi nel centro della vita di corte, complementare a *Rossio*²³, 'polarizzando' la città di Lisbona tra questi due punti. Tutt'intorno la nuova residenza reale sorsero edifici legati al commercio marittimo e anche case appartenenti alla corte.; la *baixa* si mantenne centro della vita attiva; nel 1492 un ospedale fu costruito accanto al convento di Domenicani, animando ancor più la piazza di *Rossio*; una legge dettata da Manuel I fece bandire tutte le comuni giudee che vennero assorbite all'interno della *baixa* così come

²⁰ Cit. MATOS J.L. de, "Lisboa Islamica", Instituto Camoes, Lisbona, pag. 16-17, 1999.

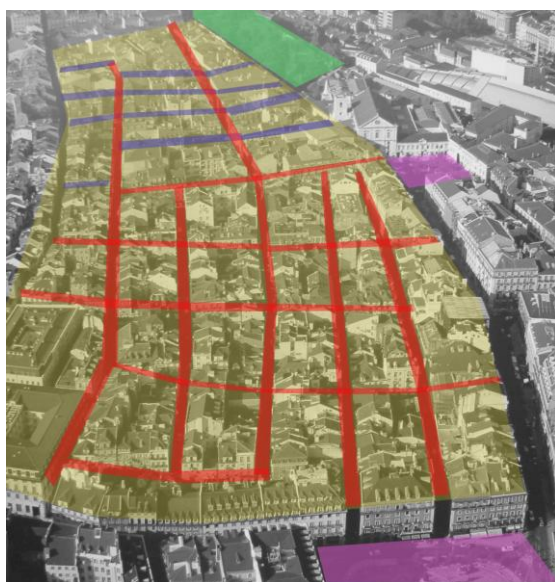
²¹ Nel 1497, Vasco da Gama e la sua armata, circumnavigando l'Africa, raggiunse dopo un lungo viaggio Calcutta, aprendo per primo il cammino marittimo verso l'India.

²² Appellativo giunto ai giorni nostri (e ancora in uso) dell'attuale *Praça do Comercio*.

²³ Rossio: ampio terreno utilizzato dal popolo per fini pubblici. Fonte: Dicionário Priberam da língua portuguesa, <<http://www.priberam.pt/DLPO/Default.aspx>>

avvenne per il quartiere della *Mouraria*; altri conventi sorsero al di fuori delle mura cittadine; furono costruite sia a est che ad ovest importanti chiese e conventi, tra cui spicca il convento *dos Jeronimos* che guarda verso la Torre di Belem. “A metà del 1500 Lisbona, “grande metropoli a scala europea” (Oliveira Marques) contava approssimativamente 80mila abitanti con 432 strade, 89 *becos*²⁴”, dati relativi ad una pubblicazione fatta nel 1554 da Cristovao Rodriguez de Oliveira considerata come una delle prime descrizioni statistiche della città²⁵, mentre le *freguesias* passarono da 23 nel XIII sec a 35.

Fu riordinato il sistema di strade creando 5 assi che univano la parte centrale alla periferia: “*da Ribeira a Alcaçova; da Ribeira ao Alto de Sao Francisco; da Ribeira para occidente, a caminho de Cata-que-Faraz; da Ribeira para Sao Joao da Praça e Alfama; e por fim da Rua Nova dos Mercadores pela Rua Nova d’El-Rei, para Rossio*”²⁶; quest’ultimo percorso, fu creato *ex novo* grazie ad una serie di demolizioni di edifici. Per quanto riguarda la città la sua espansione urbanistica, importante fu la costruzione di un nuovo *bairro*, quartiere, nella parte occidentale adiacente la Muraglia Fernandina²⁷, e più precisamente *Vila Nova de Andrade*, e successivamente, così come ancora oggi viene chiamato, *Bairro Alto*.



LEGENDA:

- Sistema stradale definito in epoca pombalina
- Sistema stradale definito in epoca post sisma
- Verde Urbano/Belvedere
- Urbanizzazione Bairro Alto
- Piazze

Fig. 6: Vista su *Bairro Alto* con sovrapposizione del grafico che spiega la morfologia derivante l’Urbanizzazione di Manuel I.

²⁴ Stradine strette e corte a volte senza uscita.

²⁵ FRANÇA J.L., “*Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*”, Livros Horizonte, Lisboa, 5°ed., 2005.

²⁶ CML/Urbanismo-Departamento de Informação Urbana, “*Lisboa - Conhecer, Pensar, Fazer Cidade*”, Lisboa, 2001.

²⁷ Nella parte interna alle mura i terreni coltivati furono espropriati da Dom Manuel I per essere edificati.

Nel 1498 iniziò così il piano di rinnovo urbano di Lisbona approvato dalla Casa Reale per la costituzione di questa nuova parte di città che ha mantenuto nel tempo la stessa morfologia. Questo piano è innovativo rispetto la concenzione urbanistica medievale in quanto il principio regolatore si basa su una matrice di strade lineari perpendicolari e parallele tra loro, per quanto le caratteristiche del terreno lo potevano permettere, definendo un tracciato urbano derivante da un moduli geometrici²⁸. In relazione a queste novità in campo urbanistico, nacque l'esigenza di definire un architettura di programma, necessaria per dare un ordine nella composizione urbana e architettonica; il tutto gestito da un potere centrale. E come

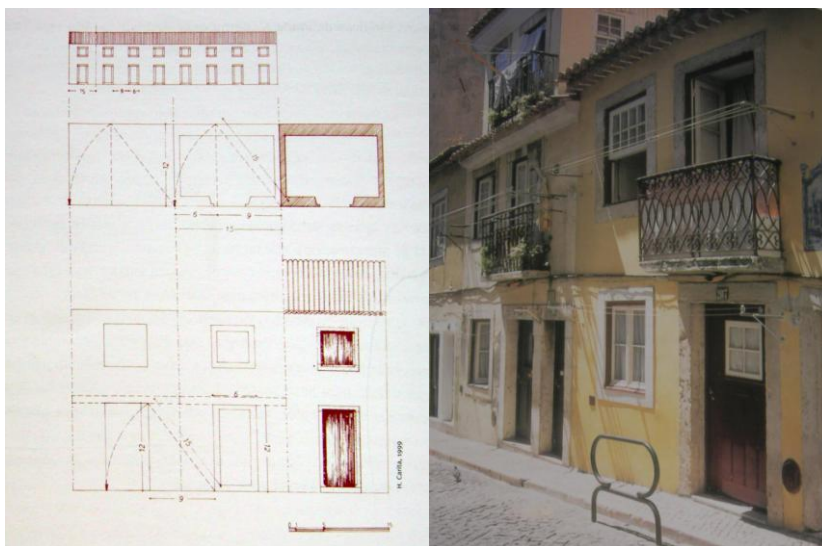


Fig. 7: Nella fig.di sinistra, rappresentazione di prospetto, pianta e tracciato regolatore del progetto a partireo da un triangolo di proporzioni 9x12x15, di botteghe all'interno della Praça da Ribeira (Helder Carita, 1999). Nella fig.di destra, foto raffigurante edifici manuelini situati nella Rua da Atalaia, Bairro Alto.(H.Carita, 2001)

meglio definì l'Arch. Helder Carita “quest'esigenza accademica e erudita di simmetria, unita alle regole di disegno e ritmo della composizione architettonica, ci conducono ai presupposti estetici dell'Età Moderna che comprendono la teorizzazione di un architettura seriale e di una nuova idea di urbanismo che si pretendeva diffondere nella nuova capitale²⁹”.

L'importanza dei cambiamenti avvenuti nell'area di *Bairro Alto* segnò, come sostiene França (2005), “il passaggio tra il XVI e XVII secolo nella vita urbana di Lisbona e l'acquisizione di una coscienza urbanistica e architettonica che si protrarrà nei secoli successivi fino agli albori del XVIII secolo”, in cui l'ideale risentirà

²⁸ CML/Urbanismo-Departamento de Informação Urbana, “Lisboa - Conhecer,Pensar,Fazer Cidade”, Lisbona, 2001.

²⁹ Ibidem. Cit. pag. 21

dell'influenza della corrente formalista e speculativa neo platonica, di influenza italiana³⁰.

Con la repressione, causata dall'inquisizione della Chiesa Cristiana, ha inizio il declino di questa città padrona dei mari. Questo indebolimento morale della popolazione, fece sì che, verso la fine del XVI sec., gli spagnoli occuparono l'intera regione, dominandola per sessant'anni. Durante il regno di Filippo II furono installati nuovi palazzi e nuove chiese e conventi, durante tutto il XVII secolo solo due *freguesias* furono create, ma derivanti dalla divisione di altre.



Fig. 8: Planimetria di J.N. Tinoco 1650. Tratta dal Libro "Lisboa: Urbanismo e Architettura" J.A. França, 2005. Pag 24

Grazie al lavoro di Joao Nunes Tinoco giunse ai giorni nostri la prima rappresentazione in planimetria generale di ciò che era Lisbona nel 1650, cento anni prima del tragico evento dovuto al sisma del 1755, che distrusse gran parte della città (Fig 8).

Fu dopo il 1640 che la città di Lisbona riprende il suo dinamismo. E' difatti in seguito alla stabilità del governo di Dom Joao V (1706-1750), alla scoperta di miniere d'oro e di diamanti, all'esportazione di legnami preziosi, di zucchero e tabacco, provenienti dal Brasile, che iniziò un secolo positivo per Lisbona e il Portogallo. Tutti questi fattori permisero la costruzione e la sistemazione di grandi gruppi di edifici all'interno della città. Le prime iniziative in campo architettonico di Dom Joao V furono riabilitazione e rimodellamento di chiese, cappelle e palazzi. Tra le opere di maggior rilevanza di questo periodo sono: l'insieme di edifici composto da chiesa, palazzo, e convento *de Nossa Senhora das Necessidades* in Alcantara Alta e il sistema di acquedotti *Aqueducto das Aguas Livres* (1720-1748), con i suoi "18 Km di lunghezza, di cui un Km fuori terra, sorretto da 35 archi[...]"; di cui "il più alto misurava 65,25 m di altezza, il tutto assumendo una certa monumentalità che impressionò i contemporanei". Grazie al nuovo acquedotto in associazione con la proliferazione di nuove attrezzature urbane -le fontane-, risolse i gravi problemi di

³⁰ Ibidem.

approvvigionamento idrico della città. “L’opera fu per Manuel da Maia, il secondo passo nella costruzione della nuova Lisbona e in realtà fu l’unica concretizzazione in epoca joanina per quanto riguarda la riforma della città.

Tuttavia, a livello urbanistico, Lisbona mantenne le sue caratteristiche prettamente medioevali, a prescindere dai cambiamenti significativi in epoca manuelina, strade strette e ripide, pavimentazione stradale *calçada* (tipica portoghese) in pessime condizioni, assenza di illuminazione pubblica, mancanza di vigilanza nelle strade e quindi scarso livello di sicurezza, problemi di igiene e di traffico.

- La città dell’Illuminismo



Fig. 9: Vista di Lisbona. In primo piano la Piazza di Rosso e sullo svondo il castello. Tratta dal Libro “Lisboa: Urbanismo e Arquitettura” J.A. França, 2005. Pag 28.

La tranquillità raggiunta dopo la dominazione spagnola, e le 250.000³¹ abitanti censiti qualche anno prima del 1755, venne distrutta da una catastrofe naturale. Fu in quell’anno e precisamente il primo novembre che la città si svegliò nell’angoscia a causa di un violento terremoto seguito da maremoto e da un incendio che durerà diversi giorni; i danni provocati furono enormi tant’è che da fonti rinvenute, si calcolarono “20000 case distrutte e più di un terzo delle restanti, inagibili. Dei 72 conventi solo 12 potevano essere abitati senza pericolo, [...], i sei ospedali distrutti, 33 palazzi nobiliari oltre al complesso del Palazzo reale, furono definitivamente persi nell’ incendio. Dom Sebastiao Josè de Carvalho e Melo (Segretario di Stato delle Imprese del Regno nel 1756; Conte di Oeiras nel 1759; e Marchese di Pombal nel 1769) stabilì un ordine nell’attuazione di misure preventive da seguire dopo il

³¹ Ibidem

disastroso evento: interrare i morti, sfamare la popolazione sopravvissuta e riportare ordine pubblico, per poter iniziare la ricostruzione. Nel dicembre del 1755 promulgò vari decreti che proibivano la costruzione al di fuori dei limiti della città e l'edificazione nelle zone più colpite dal sisma, prima che fossero conclusi l'inventario delle perdite, i piani di costruzione di ogni quartiere ed elaborata la mappa della nuova Lisbona.

Fu il *Marques do Pombal*, Ministro del re, ad organizzare la ricostruzione della città secondo le regole dell'urbanistica illuminista, caratteristica di questo secolo. Pombal incaricò l'Ing. Militare Manuel da Maia, di studiare la situazione. L'opera di De Maia è racchiusa in un lungo memoriale, all'interno del quale analizzò le varie problematiche a livello urbanistico e architettonico, per poi dare proposte differenti soluzioni. Il primo intervento accettato tra le varie proposte, fu quello di creare un terrapieno nella zona conosciuta ai giorni nostri con l'appellativo di Baixa (ovvero la parte bassa della città), approfittando dei detriti delle costruzioni distrutte dal terremoto, per regolarizzare il terreno; questo sistema permise oltretutto di eliminare il pericolo delle inondazioni, provocate dal movimento delle maree che spingevano



Fig.10: Immagini della Baixa di Lisbona prima e dopo la ricostruzione post sisma (sinistra). Livello raggiunto dalle maree prima della ricostruzione.

le acque del fiume fino alla metà dell'antico *Terreiro do Paço* (fig. 10).

L'intervento eseguito nella *Baixa Pombalina*, delimitata a nord e a sud da due piazze regolari e rispettivamente da *Rossio* (progettata dal Maggiore Carlos Mardel succeduto nella direzione lavori dopo la morte di Eugenio dos Santos) e da *Terreiro*

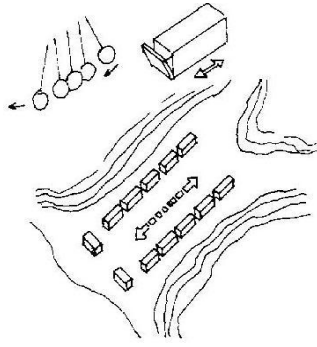


Fig.11: Schema rappresentante sistema dispositivo degli edifici.

do Paço³², fu la creazione di tracciati geometrici di vie parallele a maglia ortogonale, su progetto dell'Ing. Capitano Eugenio dos Santos. Il Piano approvato prevedeva per la maggior parte dei quartieri un allineamento Nord-Sud (ossia la direzione comune delle oscillazioni sismiche), in modo che in un eventuale caso di terremoto fossero le facciate con lato minore ad essere esposte maggiormente all'impatto delle scosse(fig.11) .

La ricostruzione avvenne rapidamente realizzata con qualità e cura, in modo da rendere gli edifici il più sicuri possibile di fronte alla possibilità di futuri sismi, con le fondazioni su pali e il piano terra in muratura massiccia, sormontato da un sistema costruttivo in legno giuntato da elementi in ferro, unito per formare una sorta di "gabbia" a croce di Sant'Andrea (fig.12), tale da creare parti controventate, riempite



Fig.12: Modelli che rappresentano il caratteristico sistema costruttivo a "gabbia".

da materiali tipici dell'epoca, efficace e resistente agli incendi. Questo sistema diede una dimostrazione di come gli edifici costruiti in muratura semplice, possedesse una capacità molto ridotta di assorbimento e dissipazione dell'energia liberata da tale fenomeno.

Questa struttura in legno fu ispirata dal metodo costruttivo della costruzione delle navi. Il legno, essendo deformabile, possiede un'elevata capacità di resistenza alle forze di trazione e compressione prodotte dalle oscillazioni. Queste strutture leggere, flessibili e compatte, erano studiate per evitare il crollo in caso di sisma, le pareti dei muri laterali, elevate oltre il livello del tetto, garantivano una certa sicurezza in caso di incendio.

³² Successivamente battezzata *Praça do Comercio*, seguendo un'intenzione politica che obbedisce ad una scelta ideologica derivante dall'Illuminismo Pombalino.

Al di là dello studio di dettagli tecnici riguardanti la struttura degli edifici, la terza parte del memoriale di da Maia, in collaborazione con Eugenio dos Santos, era accompagnata da disegni di facciate come modelle da seguire nella ricostruzione. Caratterizzati dal “principio della stessa altezza”, gli edifici in stile Pombalino, furono pensati in modo da creare una gerarchia basata sull’importanza delle strade su cui si affacciavano, distinte dalla forma delle pietre che incorniciano i vani delle finestre, andando a definire così una certa “monotonia delle strade” che acquisirono il proprio nome in base alla distribuzione degli esercizi professionali che occupavano il piano terra degli stabili (Via dell’Oro, Via dei Calzolari, Via delle Poste ecc.). Sempre in stile “pombalino” sono gli edifici progettati per la Piazza di *Rossio* da Carlos Mardel, che variavano da quelli di dos Santos nella parte di copertura, con falde sovrapposte, di origine germanica.

Mentre proseguiva il Piano di Ricostruzione della *Baixa*, un’altra innovazione a livello urbanistico per la città di Lisbona era in cantiere: il “*Passeio Publico*”, in un’epoca in cui il parco pubblico cominciava ad essere inserito come elemento urbanistico nella costruzione delle città europee, influenza derivante dall’Illuminismo. Concepito come un viale alberato, murato e situato all’uscita della città, primo percorso utilizzato da un’utenza tipicamente borghese, in opposizione della popolare *Rossio*, gestito da ristrette regole.

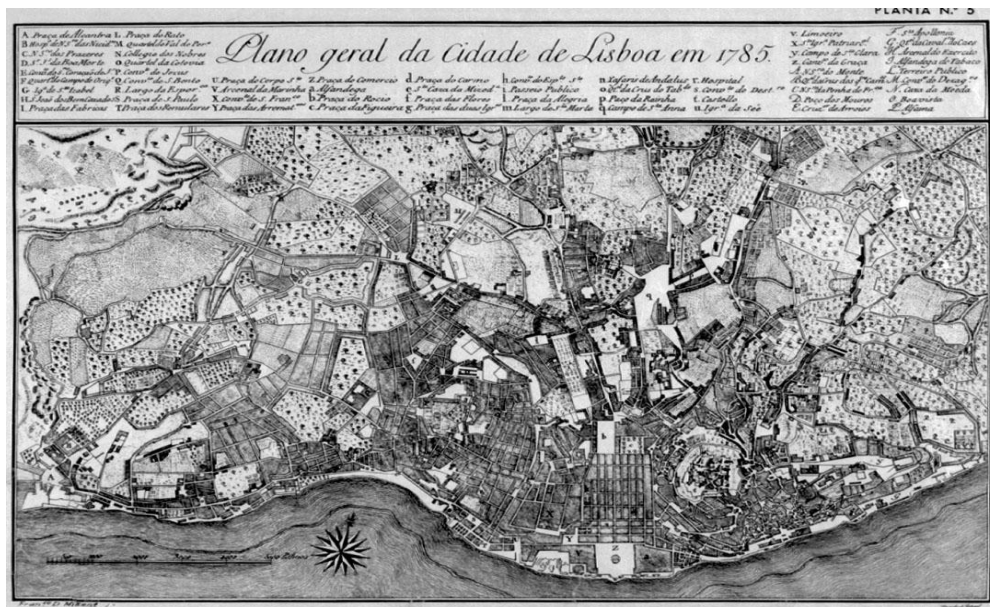


Fig.13: Pianta di Lisbona risalente al 1785.

In conclusione, all'interno della storia della urbana di Lisbona, l'impresa pombalina segna una tappa fondamentale, dividendo la città in due parti: quella medievale e barocca da quella moderna che andrà evolvendosi nel XIX secolo.

- La Città Moderna

A cavallo tra il XVIII e il XIX sec. la città di Lisbona aumentò di circa il 40% rispetto ai limiti imposti da Marques do Pombal in epoca postricostruzione.



Fig.14: Pianta di Lisbona risalente al 1785.

Questa pianta generale di Lisbona, disegnata nel 1833³³, mostra come la 'macchia urbanizzata' sia più densa nella parte della *Baixa* definita da Pombal e più dissolta nelle zone limitrofe che già ai tempi di D. Joao V erano abitate e collegate da un sistema di percorsi. Le alterazioni e l'instabilità provocate dalle invasioni francesi

³³ Disegnata da W.B.Clarke, rappresenta la Pianta di Lisbona, nell'angolo destro la zona costiera a Nord del fiume tago, dove si inserisce mentre nella parte bassa è rappresentata una vista di Lisbona ripresa dalla *Quinta da Torrinha* nella Valle *Pereiro*, completata da una legenda particolareggiata. Le piante corrispondenti a questo periodo furono disegnate soprattutto per ordine amministrativo, militare o per essere pubblicate.

con l'esercito di Napoleone, dall'occupazione inglese, dalle guerre liberali, da tensioni politiche degli anni 20 e problemi istituzionali non aiutarono lo sviluppo della capitale durante la prima metà dell'800.

Verso la fine del XVIII secolo l'edificazione di opere pubbliche subì una leggera paralisi, l'edilizia privata continuava il suo sviluppo controllata dagli schemi imposti da un organo addetto al controllo, *Inspecção Geral do Plano para a Reedificação da Cidade*. Il numero di abitanti contati a Lisbona nel 1801 raggiungeva i 237 mila per arrivare a 182 mila nel 1842³⁴.

Nel 1834 il nuovo regime liberale instaurato, impose in tutto il Paese e principalmente nella capitale, grandi trasformazioni. Un fatto significativo che alterò il tessuto urbano e sociale in alcune zone di Lisbona, fu l'estinzione degli ordini religiosi e il conseguente svuotamento dei conventi, occupati e riadattati svolgere funzioni civili o militari (ospedali, tribunali, accademie, biblioteche, caserme ecc.) che stabilirono nuove relazioni con la zona circostante. Le zone invece più popolari soffrivano a causa di un certo abbandono e di scarse condizioni igieniche dovute a una mancanza di ordine e organizzazione nella vita quotidiana e commerciale, al contrario di ciò che accadeva nelle zone più nobili della città. Per quanto riguarda la parte centrale della città, fu terminato il primo monumento moderno ovvero il Teatro D.Maria II in stile neoclassico progettato da un architetto italiano, F. Lodi; furono intraprese opere di miglioramento del *Passeio Publico* pombalino, facendolo tornare un luogo adatto alla mondanità dell'epoca, che risentiva della concorrenza di altri giardini come quello di *S. Pedro de Alcantara*, sebbene pregiudicato dalla vicinanza dell'allora degradato *Bairro Alto*, dai giardini di *Estrela* (1850) dominati dalla omonima basilica barocca, dal giardino *do Principe Real* che diede un *imput* alla nascita di edifici appartenenti all'aristocrazia.

Negli ultimi decenni del XIX sec. la città, da rivierasca, cominciò ad espandersi verso l'interno; in questi anni fu distrutto il *Passeio Publico* per lasciare spazio all'attuale *Avenida da Liberdade*, seguendo il progetto di espansione del Piano di *Ressano Garcia*, allora Direttore della *Repartição Tecnica da CML*, derivante da direttrici impostate nel piano pubblicato nel 1879, "influenzato dal modello hausmaniano e soddisfacendo un antico desiderio di Lisbona di possedere un *boulevard*"; sempre nel trentennio del mandato di Ressano Garcia nella parte alta di

³⁴ FRANÇA J.L., "*Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*", Livros Horizonte, Lisboa, 5°ed., 2005.

Lisbona furono costruiti altri viali, chiamati *Avenidas Novas*, (per la prima volta dopo la ricostruzione pombalina furono create nuove vie di comunicazione per la città) che uniscono Avenida da Liberdade a Campo Grande, compreso il parco che inizialmente prevedeva un prolungamento verso occidente per la costruzione di un grande parco forestale.

La rivoluzione industriale arrivò tardi in Portogallo e le prime fabbriche sorsero negli ultimi decenni dell'ottocento. Le officine si installarono, prevalentemente, allineate con il porto lungo la riva ad est e a ovest del centro, e la classe operaia iniziò ad occupare le *ilhas e patios*, palazzi, conventi abbandonati, in prossimità dei luoghi di lavoro. Le scarse condizioni in cui furono costretti a vivere portarono questa classe a manifestarsi per rivendicare il bisogno di abitazioni più degne. Nacquero così i primi quartieri operai e le cosiddette *vilas*.

La ferrovia (grazie alle stazioni di) collegava la città all'esterno e le stazioni sorsero in prossimità del centro, Santa Apollonia e successivamente quella di *Rossio*, e i quartieri sulle colline divennero dei luoghi di cultura. Una più ampia cintura ferroviaria collegava più tardi le vie radiali e il porto.

Durante la prima metà del XX secolo vennero costruiti nuovi accessi e organizzati trasporti urbani, come la nuova linea tramviaria percorsa dai tipici *elétricos* (1901). Oltre i benefici apportati al trasporto pubblico, l'avvento dell'elettricità permise l'illuminazione nelle case e nelle strade, con le prime installazioni nel 1878 nel centro della città, *Chiado*, *Avenida da Liberdade* '89 e il resto delle strade e delle case a partire dal 1902.

La città passò da 351.210 abitanti nel 1900 a 783.226 nel 1950.

Per quanto riguarda la sfera politica i primi decenni del 1900 furono segnati dalla caduta della Monarchia e conseguente proclamazione della I Repubblica del Portogallo. Nel 1912 un gruppo di monarchici tentò un colpo di stato che fallì. Nel 1916 il Portogallo entrò dalla parte degli Alleati nella I Guerra Mondiale, inviando uomini e risorse molto considerevoli in un periodo di crisi. La situazione economica e politica diventa sempre più tesa. Dal 1910 al 1926 si succedono ben 45 governi, quasi tutti sotto la pressione dei militari. La fine della I Repubblica risale all'anno 1926 quando la destra conservatrice e antidemocratica acquista pieno potere dopo due tentativi non andati a buon fine nel 1925. Inizialmente militare, comandato dal Generale Gomes da Costa, il nuovo governo adotta rapidamente un'ideologia quasi

fascista sotto il comando di Antonio Oliveira Salazar che nominato presidente del consiglio nel 1932 introdusse successivamente una nuova Costituzione.

- La crescita della Lisbona novecentista:

dal *Plano Gröer* (1948) al *Plano Geral de Urbanização de Lisboa* (1967-1977).

Duarte Pacheco fu protagonista della scena politica dell' *Estado Novo*³⁵, in un primo tempo coprendo il ruolo di Ministro delle Opere Pubbliche e delle Comunicazioni e successivamente, dopo un breve periodo di dissensi con Salazar, come Presidente *da Câmara Municipal de Lisboa*, incarichi che mantenne fino alla sua morte nel 1943.

Nell' anno 1938 la il municipio di Lisbona, contrattò l'Architetto e Urbanista Etienne de Gröer, che in collaborazione con i servizi tecnici municipali, definì le grandi linee di sviluppo della città, raggruppate in un piano terminato nel 1948 con la denominazione di Piano Generale di urbanizzazione e espansione di Lisbona. I punti forza di questo piano sono così riassunti:

- Creazione di una rete stradale radiocentrica a partire da un asse costruito lungo *l'Avenida Augusto de Aguiar* e il suo prolungamento fino ad incontrarsi con la strada Lisbona Porto;
- Organizzazione della densità della popolazione in maniera decrescente a partire dal centro verso le zone della periferia;
- Creazione della zona industriale nella parte orientale della città in prossimità del porto;
- Costruzione di un ponte sul Tago nella zona corrispondente a *Paço do Bispo-Montijo*, collegata a una delle circolari.
- Costruzione di un aeroporto internazionale nella parte nord della città;
- Creazione di un parco urbano nella collina di Monsanto con una superficie di circa 10 kmq, e una zona verde tutt'intorno alla città che includendo il parco di Monsanto si prolunga verso la zona agricola di Loures fino ad arrivare al fiume.

Principale strumento di piano fu il cosiddetto zonamento, dividendo lo spazio in aree di uso differente alle quali applicare una legislazione specifica.

³⁵ Periodo compreso tra il 1932 e il 1974, in cui dominò la politica di regime di Antonio Oliveira Salazar .

Undici anni dopo fu creato un nuovo organo municipale che si occupasse nello specifico di studi urbanistici, *Gabinete de Estudos de Urbanização*, e precisamente che trattasse della revisione e attualizzazione del piano precedente. Il 1959 è l'anno in cui fu definito il nuovo *Plano Director de Urbanização de Lisboa* che mantenne gran parte delle proposte del piano anteriore. In aggiunta fu prevista la costruzione del ponte sul Tago che lega *Alcantara* ad *Alameda*, un'autostrada che percorre il perimetro di Monsanto da Alcantara a Campolide per terminare a Buraca e la costruzione di due autostrade, una verso Nord e una verso Sud lungo la continuazione del ponte. Successivo al precedente piano è il *Plano Geral de Urbanização de Lisboa*, che elaborato negli anni compresi tra il 1963 e il 1967 fu reso ufficiale nel 1977, anno della sua pubblicazione grazie al Decreto n.º274/77, dell'11 maggio. La necessità di elaborazione di questo piano fu conseguenza dei cambiamenti all'interno della città dovuti rispettivamente all'aumento del traffico di automobili, al progetto e alla costruzione della rete metropolitana, la costruzione del ponte sul Tago, l'inizio del processo di terziarizzazione del centro e la crescita delle nuove periferie.

Le principali linee di orientamento di questo piano furono:

- Creazione di un asse stradale che passando per l'Aeroporto, che permettesse una miglior distribuzione lungo una direttrice perpendicolare all'autostrada Nord/Sud;
- Prolungamento dell'Avenida da Liberdade come grande asse monumentale ma con funzione di autostrada, con l'obiettivo di decongestionare il traffico presente nella *Baixa*, e creando così un nuovo polo che attraesse il traffico fuori dal centro verso la zona di *Alto do Parque*;
- Divisione della città in “*unidades base de planeamento*”, ossia Unità di Ordinamento del Territorio.

L'arco di tempo passato tra la conclusione del piano e la sua approvazione si rivelò abbastanza lungo tant'è che già agli inizi degli anni '70 era considerato non adatto ai cambiamenti socio-economici e politici. L'amministrazione municipale adottò una

gestione urbana “a discrezione”³⁶, ossia evocando o ignorando il Piano quando gli interessi comuni dominanti avessero o meno soddisfazione.³⁷

Senza un progetto urbano orientato alla risoluzione dei gravi problemi della città, il governo privilegiò la terziarizzazione delle aree centrali e le grandi imprese, con il risultato di aggravare le già gravi disfunzioni ereditate: disequilibri socio-urbanistici, esclusione sociale e marginalizzazione, carenze a livelli abitativo, degrado dello spazio pubblico e del patrimonio, congestionamento ecc..

L’accelerazione delle trasformazioni urbane viaggia di pari passo con i cambiamenti all’interno della società delle grandi città e metropoli, ponendo in causa i metodi e i processi di pianificazione antecedenti gli anni ’70.

³⁶ PEREIRA M., “*Cultura de Planeamento e Governação: Contributos para a coesão territorial*”, Pdf. e-Geo – Centro de Estudos de Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

³⁷ CML, “*A estratégia e a prática do planeamento urbanístico em Lisboa (1990-1995)*”, Câmara Municipal de Lisboa, Direcção de Planeamento Estratégico, Lisboa, 1995.

2. Urbanistica a Lisbona

In questo capitolo definirò le nuove pratiche di pianificazione che riguardano lo sviluppo di Lisbona negli ultimi trent'anni, partendo da un quadro generale relativo la pratica della pianificazione in Portogallo definendone le conquiste e i limiti, e, descrivendo diminuendo sempre più la grandezza del quadro di interesse e passando quindi per la Regione metropolitana di Lisbona per focalizzarmi nei successivi paragrafi della pianificazione territoriale riguardante la Capitale.

2.1 La pratica della Pianificazione in Portogallo: evoluzione generale del contesto.

In Portogallo, la pianificazione territoriale guadagnò una nuova dimensione con la fine del regime dittatoriale nel 1974, e con l'entrata nell'Unione Europea nel 1986.

Ma sarà solo con l'entrata in vigore della *Lei de Base da Politica de Ordenamento do Território e de Urbanismo*³⁸ (LBPOTU), collocando l'intero territorio in un'agenda politica e creando le basi di un sistema di pianificazione multi-livello, strutturato e articolato. Tutto questo permise di fare un salto qualitativo dal punto di vista formale, persistendo comunque molti punti deboli nell' articolazione tra i vari settori e livelli.

Il lavoro prodotto nelle ultime tre decadi permise il consolidamento di una cultura di Piano (Piano-Prodotta) e non una cultura di pianificazione intesa come processo.

A livello di sintesi rispetto i risultati prodotti, le conquiste sono associate allo sforzo nell'elaborazione dei piani (di differente natura e ambito spaziale), a volte con grande coinvolgimento di risorse umane e la partecipazione dei principali attori, anche se le limitazioni che continuano ad esistere sono varie e penalizzanti:

- Tendenza alla scomparsa perdita di potere dello Stato nell'esecuzione del piano, aggravata quando le entità esecutrici non fossero comprese nella sua concezione, il che giustifica l'alienazione e l'opposizione regolarmente verificate;

³⁸ (LBPOTU) Legge n.° 48/98 del 11 Agosto, "stabilisce le basi della politica di ordinamento del territorio e dell'urbanismo definendo e integrando le azioni promosse dall'amministrazione pubblica, con lo scopo di assicurare un'adeguata organizzazione e utilizzazione del territorio nazionale con la prospettiva di una sua valorizzazione, avendo come finalità lo sviluppo economico, sociale e culturale integrato, armonioso e sostenibile del Portogallo e quindi delle sue regioni e agglomerati urbani".

- La sovrapposizione dell'orientamento di diverse entità pubbliche per lo stesso territorio, a volte contraddittoria e a volte incompatibile, senza una struttura combinata(o inefficace quando esistente);
- L'alternarsi dei governi dovuta ai cicli elettorali (nazionali e locali e anche regionali nel caso delle Regioni Autonome delle Azzorre e di Madeira) aggrava l'instabilità, data dalla pratica corrente di chi arriva di omettere la continuità dei processi in corso

La LB POTU e il *Regime Juridico dos Instrumentos de Gestão Territorial* del (1999)³⁹ inquadrano la pianificazione strategica territoriale, con la creazione di tre strumenti di sviluppo territoriale e rispettivamente il *programa Nacional da Política de Ordenamento do Território* a livello nazionale; il *Plano Regional de Ordenamento do Território* a livello regionale; e il *Plano Director Municipal* a livello comunale. Quest'ultimo è l'unica figura di carattere obbligatorio a scala municipale che si mantiene come mero piano regolatore, sebbene sia definito il rafforzamento della sua componente strategica.

2.2 L'Area Metropolitana di Lisbona

L'area metropolitana di Lisbona (AML) è popolata da circa tre milioni di abitanti. Il suo territorio è suddiviso in 18 comuni con dimensioni popolazionali, territoriali e economiche molto differenti tra loro. I disequilibri interni (della popolazione, di impiego, di Prodotto Interno Lordo, socio-urbanistici) sono espressivi rispettivamente nella parte chiamata Grande Lisbona e quella della Penisola di Setubal. La definizione a grandi linee della dinamica di crescita, consolidamento e riconfigurazione dell'AML può essere così sintetizzata: si è formata a partire dagli anni '60 consolidandosi fino agli anni '80, secondo un modello centro-periferia e

³⁹ Decreto-Legge n.° 380/99, 22 di Set., alterato e ripubblicato dal Decreto-Legge n.° 310/2003, del 10 Dic., ha come oggetto "lo sviluppo della base politica di ordinamento del territorio e dell'urbanismo, definendo il regime di coordinamento degli ambiti nazionali, regionali e municipali, il regime generale di uso del suolo e il regime di elaborazione, approvazione, esecuzione e valutazione degli strumenti di gestione territoriale".

evoluto come una metropoli allargata, frammentata, policentrica a partire dalla decade degli anni '90.⁴⁰

Fu così che il primo passo da parte dello Stato verso la suo riconoscimento corrispose al lancio nel 1959 del *Plano Director da Região de Lisboa* (PDRL), concluso nel 1964. Questo piano sottolineava la concentrazione urbana, rafforzata per quanto riguarda l'area di Lisbona e la strutturazione della crescita suburbana, ignorando la grossa "piaga" dovuta alla formazione di agglomerazioni illegali nelle zone periferiche. Il governo, a prescindere dai passi avanti nell'istituzione di questo piano, non lo approvò. Questo determinò il blocco nello sviluppo dei piani urbanistici dei singoli comuni, e le carenze nella gestione del Piano (seguito dalla *Direcção Geral dos Servicos de Urbanização*) impedirono il controllo effettivo della crescita urbana, dominato invece scelte dei grandi proprietari terrieri. Le conseguenze territoriali si tradussero: nella perdita di controllo nella sub urbanizzazione che risultò non qualificata e carente di infrastrutture e attrezzature basiche; e nel consolidamento di gravi disequilibri socio-urbanistici interni.

La caduta del regime, rafforzò le competenze dei municipi nella gestione dei propri territori, sebbene le priorità di questi ultimi fosse la risoluzione di problematiche puntuali e casuali dei diversi problemi che riguardavano il quotidiano, molti intrapresero studi di pianificazione, che saranno formalizzati solo alla fine degli anni '90 con la rettifica dei Piani Direttori Municipali. Questa "faglia" nel sistema di gestione regionale, determinò la crescita di espansione sovradimensionata di alcuni territori.

L'esigenza di direttrici regionali per il territorio metropolitano era pressante e emergente dal quadro precedentemente definito, ma risultati concreti si ottennero solamente alla fine degli anni '90 con la Legge n.°48/98, del 11 Agosto- *Lei Base da Politica de Ordenamento do Território e Urbanismo*, benché il *Plano Regional de Ordenamento do Território* dell'AML fosse già stato lanciato alla fine degli anni '80⁴¹. L'approvazione definitiva risale al 2002 già come piano strategico⁴², dovuto

⁴⁰ AA.VV, "*Modelos de governamento em confronto na Area Metropolitana de Lisboa: cidade alargada ou recentragem metropolitana?*", *Cadernos Metropole*, n.°20, 2° semestre, EDUC, Sao Paulo do Brasil, 2008.

⁴¹ Si trattava in questi anni di un Piano fisico, regolatore delle trasformazioni dell'uso del suolo, in accordo con il Decreto Legge n.°178-A/88.

⁴² Risoluzione del Consiglio dei Ministri n.°68/2002, dell'8 Apr.

all'alterazione della natura dei piani che passarono ad essere strumenti di sviluppo territoriale già nella sopracitata Legge del 98.

Il PROTAML si costituisce come documento fondamentale per l'Area Metropolitana di Lisbona e adotta la sostenibilità ambientale come concetto base concentrandosi nella "strutturazione e qualificazione dell'area (...) in opposizione all'urbanizzazione espansiva e "distruttrice" di risorse che caratterizzò la regione negli ultimi 30 anni⁴³". Secondo la *Resolução dos Conselhos de Ministros n.º68/2002* il PRTAML è rivolto "allo sviluppo in ambito regionale delle opzioni costanti del PNPTOT e dei piani settoriali. Definisce le opzioni strategiche per lo sviluppo dell'AML e la sua traduzione spaziale; stabilisce un modello territoriale identificando i principali sistemi, reti e articolazioni a livello regionale e sistematizza le norme che orienteranno le decisioni e i piani dell'amministrazione centrale e locale e che costituiranno il quadro di riferimento per l'elaborazione degli strumenti di gestione territoriale.". La strategia territoriale definisce come obiettivo globale quello di dare una dimensione e centralità a livello europeo e della penisola iberica all'AML, in quanto spazio privilegiato e qualificato dalle relazioni euroatlantiche, con risorse produttive, scientifiche e tecnologiche avanzate, un certo patrimonio naturale, storico, urbanistico e culturale singolari, terra di interscambio e solidarietà, specialmente attrattiva per risiedere, lavorare e visitare".

Questo significa che gli obiettivi specifici si fondano: centrare l'AML nell'Estuario del Tago, salvaguardando i valori naturali e le aree protette; sviluppare la Regione, divisa fra due margini dell'estuario, e "ancorata" al polo principale che rappresenta la città di Lisbona; rendere la regione policentrica; valorizzare la diversità territoriale, correggendo i disequilibri esistenti. La struttura del modello territoriale ha fondamento nella filosofia di "città compatta", composta da un nucleo centrale (Lisbona integrato con Almada, Seixal, Barreiro), contenimento delle aree urbane periferiche, restrizioni rispetto la dispersione, e, valorizzazione e salvaguardia dei corridoi ecologici e delle aree agricole, forestali e naturali.

A livello generale l'operatività dei PROT dipende dall'integrazione delle sue proposte nei PDM (il rilievo dato alle norme specifiche⁴⁴ per inquadrare gli strumenti

⁴³ CCDRLVT, "PROTAML – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa", CCDRLVT, Lisbona, 2004.

⁴⁴ Promuovere l'urbanizzazione programmata; definire limiti coerenti e stabili per gli spazi urbani; qualificare dal punto di vista urbanistico e paesaggistico le aree urbane centrali; definire meccanismi

di gestione territoriale in fase di elaborazione o di revisione) e dalla sua articolazione con le politiche settoriali.

2.3 Lisbona: strumenti per una nuova pianificazione.

Quanto descritto nella ultima parte del capitolo precedente riguarda un contesto urbano e politico che si evolve in seguito alle elezioni governative che cambiarono radicalmente la situazione a partire dalla fine degli anni ottanta del secolo scorso.

Nel 1989 il nuovo governo si concentrò nella costruzione di strumenti di gestione, adottando un processo di pianificazione sempre gestito dalla *Câmara Municipal* ma ricorrendo a forme diversificate di ascolto e integrazione di differenti “attori” interessati allo sviluppo della città. Fu così che *Plano Estratégico* PEL (concluso nel 1992 e descritto nel paragrafo successivo), fu integrato alla pianificazione e gestione urbanistica, articolandosi con il *Plano Director Municipal* e ai *Planos e Projectos Prioritarios* nella definizione di una nuova visione della città. Da questo momento si introduce una visione della città con l’esplicitazione delle azioni utili alla sua promozione, unito alla necessità di un’altra forma di governo, riconoscendo così che per la risoluzione di un progetto ambizioso, come è la pianificazione strategica, sia possibile solo con alterazioni strutturali nella forma di gestire il territorio.

Tra il 1990 e il 1995 il governo adottò un nuovo concetto di pianificazione promuovendo nuove relazioni nel proprio organico e con la popolazione.

La partecipazione degli attori economici, sociali, e culturali si evolve dal dialogo informale fino alla formazione del “*Conselho de Planeamento Estratégico*” e di gruppi di lavoro settoriale⁴⁵. Tuttavia, l’elaborazione del PDM non si distacca dai suoi caratteri “funzionalisti” nella gestione della città, non solo per l’obbligatorietà legale, ma anche perché è il linguaggio migliore per la sua comprensione per chi è stato eletto, per i tecnici e per gli investitori.

Dieci anni dopo la definizione del Piano Strategico, furono concretizzati il 70% degli obiettivi⁴⁶ nei diversi domini: accessibilità, infrastrutturazione rete di scarico,

di “rinforzo” dell’immagine propria degli agglomerati rurali; promuovere il contenimento dell’edificazione dispersa e di suddivisione della proprietà non urbana.

⁴⁵ FERREIRA, A. FONSECA, “*Gestão Estratégica de Cidades e Regiões*”, FCG, Lisbona, 2005.

⁴⁶ Ibidem.

mobilità e rete viaria, creazione di centralità con grandi attrezzature associate, attrezzature culturali e progetti integrati di riabilitazione⁴⁷.

I cambiamenti all'interno della dirigenza del Municipio determinarono che il nuovo governo sostenne progetti emblematici (inquadri nei domini appena descritti), ma interruppe il processo di pianificazione in corso e quindi la struttura della pianificazione strategica, che sarà ripresa solo nel 2002 con la creazione del *Departamento de Planeamento Estrategico* (DPE).

Fu così che in quegli anni fu elaborato un nuovo strumento strategico che prende il nome di *Visão Estrategica Lisboa 2012*. Quest'ultimo si classifica come documento utile alla condotta della politica locale di ordinamento del territorio e dello sviluppo urbanistico della città⁴⁸. Questo documento non sarà riconosciuto come Piano Strategico per la città in quanto non prevedeva la partecipazione integrata nel processo e base della pianificazione strategica, ma sarà comunque di supporto alla revisione del PDM. È da dire comunque che la visione appena menzionata fu strutturata seguendo quattro assi (Lisbona città dei quartieri, città degli imprenditori, città della cultura, città della modernità e dell'innovazione) e sette principi di azione (armonia, riabilitazione, di occupazione selettiva e prudente degli spazi urbani, integrazione e "mistura" di funzioni, di democratizzazione, del essere cosmopolita e dell'intervento differenziato).

L'instabilità nella direzione dell'esecutivo, la non integrazione di attori urbani nella costruzione del progetto della città, la mancanza di leader politici nel processo furono fattori incidenti nell'insuccesso della proposta⁴⁹. A prescindere dagli avanzamenti conseguiti, sempre secondo Craveiro (2004), non vi furono azioni rilevanti per risolvere i gravi problemi strutturali della città che continuarono ad aumentare (per esempio lo spopolamento e il degrado dell'edificato nell'area centrale della città, la frammentazione socio-urbanistica). In aggiunta, la revisione prevista per il PDM, e iniziata nel 2001, avanzò con molta difficoltà. Ad oggi quest'operazione non è ancora conclusa.

⁴⁷ CRAVEIRO, M., "A *retoma do planeamento strategico 2001-2005 na cidade de Lisboa*", GeoINova, n.°10, DGPRU_UNL, 221-239, Lisbona, 2004.

⁴⁸ <http://pdm.cm-lisboa.pt/ap_2.html> *Visão Estrategica Lisboa 2012*. 26/09/2010.

⁴⁹ Un esempio di quanto detto si riflette nell'incapacità di costruire alleanze e *partnership* strategiche per poter dare il via ad alcuni grandi progetti enunciati in quel periodo e di cui la riabilitazione e rivitalizzazione del *Parque Mayer* è quello più eclatante e mediatizzato.

Dopo il 2007 il nuovo governo, passati due anni di esercizio del potere, mise le basi per la discussione di un nuovo processo definito all'interno della "*Carta Estrategica de Lisboa 2010-2024*"⁵⁰. Sei questioni strategiche sono proposte per il futuro della città e sono: come recuperare, ringiovanire e equilibrare socialmente la popolazione?; come far diventare Lisbona una città "amichevole", sicura e inclusiva per tutti?; come far diventare Lisbona una città sostenibile dal punto di vista ambientale e energeticamente efficiente?; come trasformare Lisbona in una città innovatrice, creativa e capace di competere in un contesto globale, generando ricchezza e impiego?; come affermare l'identità di Lisbona in un mondo globalizzato? Come creare un modello di governo efficiente, partecipato e sostenuto finanziariamente?". La revisione del PDM continua sebbene il tempo stabilito per la sua conclusione sia già stato oltrepassato.

Per quanto riguarda le specifiche relative al PDM in revisione e compendio necessario alla comprensione dell'obiettivo di questa tesi (ovvero l'inserimento dello studio svolto riguardo il quartiere della *Mouraria* e la proposta di progetto relativo studio del Parco Urbano *dos Lagares*, descritti nel capitolo conclusivo di questa tesi), saranno descritti nei due paragrafi successivi un quadro generale relativo al futuro PDM, seguito da un'analisi generale del *Plano Verde de Lisboa*, con il significato di accompagnamento allo studio di analisi relativo ai pannelli di progetto.

2.4 Il *Plano Director Municipal* di Lisbona.

L'attuale *Plano Director Municipal de Lisboa* fu elaborato fra il 1990 e il 1993 e approvato dall'assemblea municipale di Lisbona il 26 Maggio del 1994, ed entrando in vigore definitivamente il 29 novembre dello stesso anno.

Il PDM, ancora in vigore, mantiene un carattere misto tra Piano di Struttura e Piano di Zonamento. Con l'obiettivo di introdurre un'attitudine di pianificazione strategica all'interno della pratica quotidiana di governo, fu stabilita l'elaborazione simultanea di *Planos de Urbanização*, *Planos de Pormenor* e progetti di intervento prioritario,

⁵⁰ < <http://cartaestrategica.cm-lisboa.pt/index.php?id=465>>

parallelamente all'elaborazione formale del PDM⁵¹. Questo metodo permise l'approfondimento di misure e proposte a varie scale e simultaneamente.

Il regolamento del PDM catalogò e definì categorie di spazio urbano, avanzando regole giuridiche e la rispettiva Pianta di Ordinamento del Territorio che integrò informazioni derivanti dalle diagnosi ottenute dai PMOT (Planos Municipais de Ordenamento do Território).

Furono definite per effetto della programmazione e dell'esecuzione del piano, a livello di Pianta di Ordinamento del PDM, le Unità Operative di Pianificazione servendo come riferimento per l'elaborazione e la definizione di Piani di Urbanizzazione e Particolareggiati, allo scopo di introdurre nella struttura spaziale del territorio municipale un concetto operativo di piano.

Sono state definite 30 UOP come oggetto di proposta di intervento urbanistico, attraverso i vari Piani o Regolamenti Municipali.

Per quanto riguarda il suo contenuto è da sottolineare l'importanza delle Carte del Patrimonio e dell'Ambiente che costituirono importante riferimento per la definizione di diverse categorie di spazio, così come per la stesura delle regole di intervento a livello di Piani Municipali di Ordinamento Territoriale (come ad esempio i Piani di Urbanizzazione e Particolareggiati).

Dovuto ad una mancata monitorizzazione del modello di sistema di pianificazione strategica di Lisbona introdotto nel 1990 (Piano Strategico e PDM) e la conclusione dei Piani di Urbanizzazione e Piani Particolareggiati elaborati fino al 1995, questo sistema di pianificazione subì dei rallentamenti a causa di gravi asimmetrie a livello strutturale della città come ad esempio: la dicotomia centro-periferia, la necessità di un maggiore contenimento e qualificazione dell'espansione urbana e maggior attenzione alla rivitalizzazione delle aree centrali; deficit a livello di attrezzature urbane collettive e di abitazioni capaci di "rallentare" la perdita e l'invecchiamento della popolazione residente; l'assenza di un'efficace politica nel sistema delle mobilità a sostegno di mezzi di trasporto ecologici.

Come detto precedentemente il Pieno Direttore Municipale di Lisbona si trova in fase di revisione aperta. Secondo la nuova legislazione (alterazione del D.L. 380/99

⁵¹ CML, "A Estratégia e a prática de planeamento urbanístico em Lisboa 1990-1995", CML Lisboa 1995.

con il D.L.46/2009, art° 84 n.°19) “Il PDM stabilisce la strategia di sviluppo territoriale, la politica municipale di ordinamento del territorio e dell’urbanistica e le altrettante politiche urbane, integra e articola gli orientamenti stabiliti dagli strumenti di gestione territoriale di ambito nazionale e regionale e stabilisce il modello di organizzazione spaziale del territorio municipale”. Stabilisce ancora nell’ art.86 n.° 2-b, che il PDM deve esplicitare “... gli obiettivi strategici e le opzioni di base territoriale adottate alla base del modello di organizzazione spaziale, come il rispettivo fondamento tecnico, e supportato da valutazioni riguardo le condizioni economiche, sociali, culturali e ambientali per una sua completa esecuzione”.

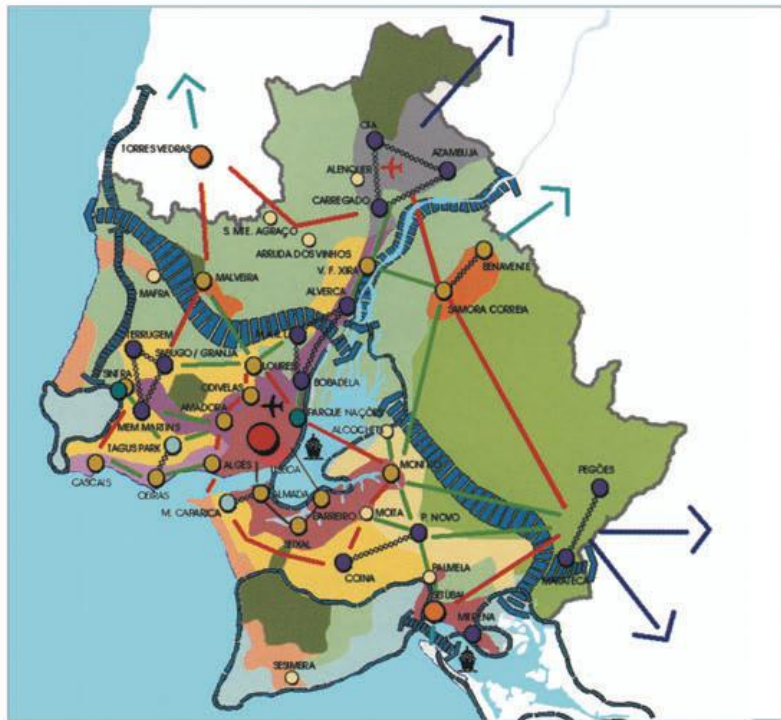
Il rafforzamento della dimensione strategica dei PDM risultò, in grande misura, dalla necessità di adattare gli strumenti di gestione del territorio alla complessità del processo di pianificazione in un quadro di forte accelerazione nei cambiamenti economici, sociali, culturali e ambientali, in particolare nei grandi agglomerati urbani.

Nei quasi 15 anni di vigenza dell’attuale PDM si accentuò il consolidamento della città e si rafforzarono le relazioni di interdipendenza urbana con i restanti municipi metropolitani, a causa del decentramento di persone e attività, emergendo una nuova realtà multipolare dell’Area Metropolitana di Lisbona (AML).

Il modello di organizzazione territoriale dell’AML è definito dal Piano Regionale di Ordinamento del Territorio dell’Area Metropolitana di Lisbona (PROTAML) e privilegia il concetto di metropoli policentrica centrata nell’estuario del fiume Tago. Il consolidamento della rete ecologica metropolitana costituì uno degli elementi strutturanti per l’organizzazione dell’AML.

Il PROTAML definisce lo sviluppo delle connessioni fra poli e assi o congiunti multipolari. La diversificazione delle centralità nella struttura urbana, rappresentata nei due margini del fiume Tago, e la salvaguardia del paesaggio e dei valori ambientali rivieraschi, deve essere supportata dalla riorganizzazione del sistema metropolitano dei trasporti, inquadrato in una strategia di mobilità per l’area metropolitana. Il sistema di mobilità, al di là del suo carattere primario di promuovere i movimenti di persone e merci, nelle diverse scale, è determinante nella strutturazione e alimentazione del sistema urbano.⁵²

⁵² TENEDORIO J.A, “Atlas da Area Metropolitana de Lisboa- Ordinamento e planeamento do territorio n.°13” Area Metropolitana di Lisbona, Lisbona, 2003



Fonte: CCRLVT, *Plano Estratégico da Região de Lisboa, Oeste, Vale do Tejo, 2000-2010, 1999*

Fig.15: Piano strategico della regione di Lisbona Ovest e della Valle del Tago.

Le dinamiche di trasformazione dell'AML e le decisioni di investimento in grandi infrastrutture (nuovo aeroporto di Lisbona, progetto dell'alta velocità, terzo attraversamento del fiume Tago, rigenerazione della zona costiera, sistema logistico)

obbligarono ad una revisione del PROTAML, nel senso di aggiornare le strategie di sviluppo e il modello territoriale della regione. Nello stesso tempo le dinamiche territoriali indotte da questi investimenti si rifletterono nel presente modello di ordinamento del territorio della città di Lisbona.

La città di Lisbona prevede nella definizione del proprio modello territoriale tre sistemi strutturanti del territorio: Struttura ecologica (illustrata nel paragrafo successivo), Sistema delle Mobilità⁵³, Centralità e articolazione territoriale.

Per quanto riguarda l'ultimo punto, la struttura del territorio è definita dal concetto di città multipolare, dallo sviluppo di centralità urbane inframunicipali, in articolazione con i poli metropolitani e con il centro storico tradizionale.

La città multipolare proposta è definita da tre vettori:

Rivitalizzazione dell'area storica centrale e rigenerazione degli assi centrali;

Emergenza di nuove polarità urbane;

Riqualificazione del fronte rivierasco.

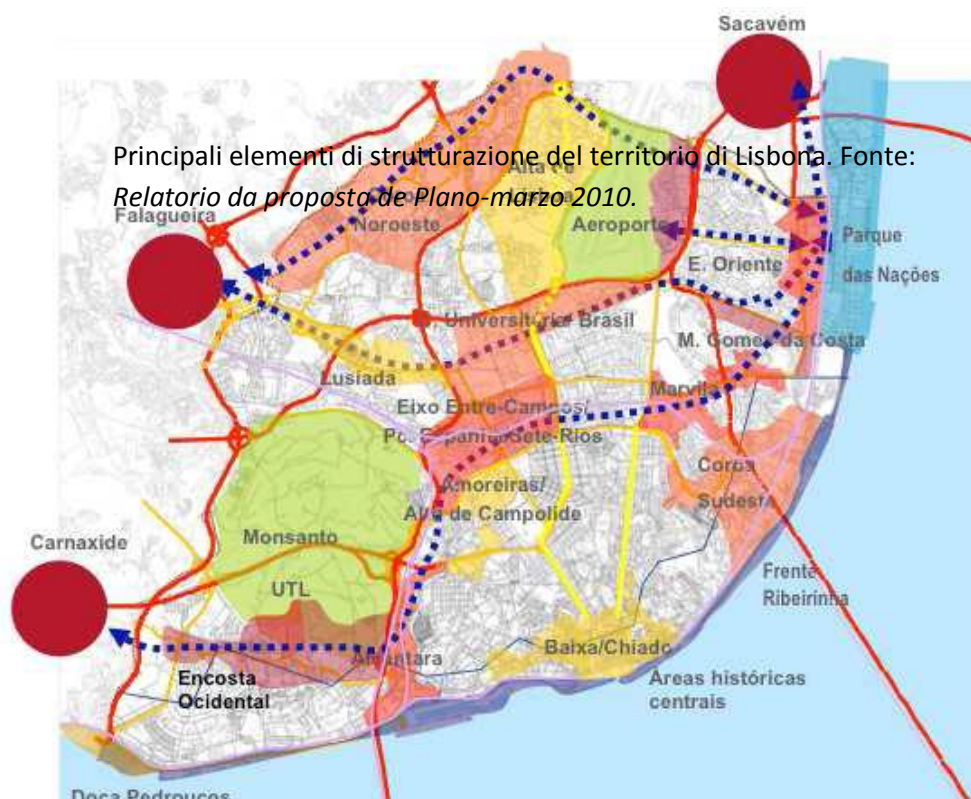


Fig.16: Modello territoriale di Lisbona

⁵³ La rete viaria principale della città di Lisbona è praticamente conclusa, sebbene ci siano nodi e alcuni tratti ancora da concretizzare. La struttura della rete deve contribuire al contenimento del traffico stradale nella città e per migliorare la qualità urbana e ambientale. La rete deve evolversi da struttura radiocentrica ad una struttura reticolare.

Per quanto riguarda il primo punto, il PDM del 1994 identifica nella categoria di area storica la *Baixa Pombalina* e le aree storiche abitazionali, comprese nei nuclei urbani anteriori al secoloXIX. All'interno della revisione del PDM in corso, il concetto di area storica sarà allargato, cercando di creare un quadro di stabilità dell'edificato e dell'immagine urbana della città consolidata. L'allargamento del concetto di area storica, è volto al rafforzamento del meccanismo che porta alla risoluzione del ciclo vizioso di degradamento degli edifici.

Detto questo, l'obiettivo è rivitalizzare l'area storica centrale di Lisbona, ripopolandola e conferendogli nuove funzioni di rappresentanza politica, culturale, di animazione, turistica, mantenendo i centri di decisione finanziaria e attraendo attività creative.

Per quanto riguarda il secondo punto, i nuovi poli, comprendono diverse localizzazioni strategiche, nelle quali, con lo studio del nuovo PDM, potenziare nuove centralità, che articolano il modello di sviluppo urbano con il sistema di trasporti pubblici. Queste nuove centralità, corrispondono ad una "corona" di terziario di attrezzature di livello superiore che ricoprono un ruolo di "cerniera" fra le aree di espansione più recente e il centro urbano tradizionale. Questo ruolo, è fondamentale nel senso che introduce il riequilibrio nella distribuzione delle funzioni centrali nel sistema urbano metropolitano, e allo stesso tempo "induce massa critica di supporto alla rigenerazione dell'area storica centrale".⁵⁴

Per quanto riguarda il terzo punto, è da considerare che l'abbandono della funzione esclusiva portuaria del *waterfront*, creò nel tempo nuove opportunità di connessione fra la città e il fiume, ossia ampliamento dello spazio pubblico, creazione di funzioni legate alla nautica e alle attività ricreative, al turismo all'animazione e alla cultura.

Per la concretizzazione di questi obiettivi, la nuova proposta del PDM, a differenza di quello precedente, prevede la definizione di sette Unità Operative di Pianificazione e Gestione (UOPG) per effetto della programmazione dell'esecuzione del piano, costituendo allo stesso tempo riferimento per l'elaborazione dei piani di urbanizzazione e piani particolareggiati. Questa nuova divisione del territorio urbano, abbraccia l'intera area, ed ogni UOPG corrisponde ad un'area territoriale con identità urbana e geografica comune. Le UOPG rappresentano un livello significativo di

⁵⁴ Pdf. CML "Relatorio da proposta de Plano, marzo 2010". <http://pdm.cm-lisboa.pt/>.

autonomia funzionale e costituiscono le unità territoriali di riferimento per scopi statistici e di gestione urbana e allo stesso tempo nella programmazione degli interventi da eseguire nell'ambito del Piano.

2.5 Il *Plano Verde* di Lisbona, come Piano Settoriale utile per l'elaborazione del nuovo PDM.

Il Piano del Verde di Lisbona si inserisce come elemento di integrazione e accompagnamento alla revisione del PDM, avendo comunque come base il PDM attualmente in vigore risalente al 1994⁵⁵.

Il PDM integra una Struttura Ecologica Urbana della quale fanno parte le “Componenti Ambientali” del Piano, così come le aree integrate nella classificazione dello spazio urbano.

Questo Piano ha valenza in seguito all'approvazione della proposta, “*Estrutura Ecologica Municipal – Plano Verde para a cidade de Lisboa*”, da parte dell'assemblea municipale, il 2 Ottobre del 2007.

L'obiettivo alla base di questo Piano è la salvaguardia delle aree essenziali all'“implementazione” della Struttura Ecologica Municipale (SEM) all'interno del PDM, che a sua volta ha alla base l'obiettivo di stabilire la complementarietà dei sistemi naturali e culturali, la sostenibilità ecologica e fisica dell'ambiente, la biodiversità e la sua valorizzazione e dinamizzazione del patrimonio architettonico e paesaggistico.

La Struttura Ecologica Municipale, osservata all'interno di un'ampia prospettiva, integra a una scala regionale i concetti di mobilità e articolazione con i “consigli” dell'*Area Metropolitana de Lisboa*”, attraverso la concretizzazione di corridoi di connessione “infra-consiglio” e delle reti di spazi per attività ricreative, di protezione e di produzione, costituendo un'opportunità per le multiple funzioni e usi urbani.

⁵⁵ É utile riportare quanto è citato nel D.L. n.° 316/99 del 12 Sett. (alterazioni all'interno del D.L. n.°310/2003 e D.L. 316/2007) che stabilisce il regime giuridico degli strumenti di gestione territoriale. In particolare l'art.70 impone che i *Planos Municipais de Ordenamento do Território*, stabiliscano la definizione di una Struttura Ecologica Municipale, in modo che la revisione del PDM debba includerla e delimitarla.

Una delle finalità che riguardano questo piano è quella di tendere ad una convergenza dei diversi settori della *Câmara Municipal* di Lisbona intorno ad una nuova strategia di pianificazione urbanistica, focalizzata nella Pianificazione Ambientale e la Qualità di Vita.

È da specificare che alla base del piano esiste il “concetto di pianificazione integrata, sistemica e strategica di Lisbona e dell’Area Metropolitana” ed è con questa base che si unisce agli “strumenti”⁵⁶ utili alla revisione del PDM e complanari alla nuova Carta strategica di Lisbona 2010/2024.

La Struttura Ecologica Fondamentale (EEF) definisce una strategia di valorizzazione e salvaguardia dei sistemi naturali fondamentali che, in articolazione con la rete ecologica definita a scala metropolitana, stabilisce la matrice del sistema di corridoi strutturanti del sistema umido⁵⁷ e del sistema di transizione dell’estuario fluviale⁵⁸.

Il sistema di corridoi strutturanti è definito dal: 1-Parco di Monsanto, 2-Anello “ribeirinho”, 3-Anello Periferico, 4-Anello Inferiore, 5-Corridoio Verde Orientale (Valli della Zona Orientale), 6-Corridoio Verde di Monsanto / Av. *Liberdade*, 7-Corridoio della Valle di Alcantara, 8-Corridoio dell’ “Alta di Lisbona”, 9-Corridoio di *Telheiras*.

⁵⁶All’interno del Piano Verde importante è l’art. 107 del D.L n.º316/2007 . Quest’ultimo regolamento il fatto che, come accompagnamento all’alterazione o revisione del di un *Plano Municipal de Ordenamento do Território*, il quale è il PDM di Lisbona, debbano essere stabilite misure cautelari per evitare di compromettere le zone essenziali e costituenti la struttura ecologica che si pretende definire..

⁵⁷ Il sistema unido integra le aree corrispondenti a linee d’acqua, aree adiacenti a bacini di ricezione dell’acqua piovana, e corrispondenti ad aree piane o concave dove si accumula acqua e aria fredda. La pendenza significativa per la caratterizzazione di questa situazione ecologica dipende dalla pendenza media dell’Unità di Paesaggio di studio. Nel caso di Lisbona, la classe di pendenze che permette distinguere questa zona è da 0 a 5 %.

⁵⁸ Integra la superficie di contatto fra il flusso proveniente dai sistemi naturali di drenaggio pluviale e le linee d’acqua affluenti e il flusso proveniente dall’estuario del Tago.

QuickTime™ e un
decompressore
sono necessari per visualizzare quest'immagine.



Fig. 17 Sistema di Corridoi Strutturanti Intermunicipali

La EEF, attraverso l'identificazione e la salvaguardia del supporto biofisico, costituisce elemento determinante per la sostenibilità del territorio municipale e metropolitano, articolando il Patrimonio Paesaggistico, Geologico e del Sistema di Viste, e, complementare a una rete di mobilità dolce (piste ciclabili e percorsi pedonali) che stabilisce relazioni di continuità territoriale.

La Struttura Ecologica Integrata (EEI) qualifica l'uso del suolo con base nell'articolazione fra il sistemi naturali e culturali e regola la sua gestione, in una prospettiva sostenibile e integrata. Precisamente indica gli Spazi Verdi, gli Spazi Verdi di Inquadramento alle aree edificate e gli Assi Alberati.

Gli spazi verdi sono spazi che integrano la Struttura Ecologica Municipale e le cui caratteristiche naturali, culturali, paesaggistiche e urbanistiche devono essere preservate e valorizzate con il fine di assicurare un insieme di funzioni ecologiche nell'ambiente urbano. All'interno del Piano Direttore Municipale questi spazi sono

catalogati nella definizione relativa alla Qualificazione dello Spazio Urbano e sono così suddivisi:

- Aree Verdi per attività ricreative e produzione
- Aree Verdi di Protezione e Conservazione
- Aree Verdi di Inquadramento a Infrastrutture Viarie
- Aree Verdi con Uso Speciale Integrato
- Aree Verdi Fluviali
- Aree Verdi di inquadramento alle aree edificate

Questo elenco riguarda gli spazi verdi inquadrati come spazio consolidato. Nella revisione del PDM di Lisbona, sono comprese aree verdi inserite nella categoria di spazio da consolidare. Queste aree verdi previste rientrano nella voce “Aree Verdi per Attività Ricreative e Produzione”. L’area di progetto relativo a questa tesi è compresa all’interno di questo insieme e riguarda l’area verde compresa fra il Convento *da Graça* a Est, gli edifici che includono il percorso scalinato del *Caracol da Graça* a Sud, parte del fronte edificato (dal 74 al 24) di *Rua dos Lagares* a Ovest, parte del fronte edificato (dal 2 al 50) della *Calçada do Monte* a Nord.

Le Aree Verdi per Attività ricreative e Produzione, sono definite nell’art. 51 del Regolamento del PDM di Lisbona redatto nel Giugno 2010. Questi spazi non edificabili, permeabili e piantumati, sono utilizzabili come spazi ricreativi e di produzione così come possono essere inseriti, in questa sottocategoria, gli orti urbani e i vivai. Sono ammessi alcune costruzioni che rispettino un indice di edificabilità massimo di 0,1, nel quale non si conteggia l’area occupata da strutture mobili.

Queste strutture elencate nel punto 2 dell’art.51 sono: installazioni di appoggio alle attività sopra menzionate, e in forma specifica strutture per l’immagazzinaggio e ordine di materiale per la manutenzione, così come servizi igienici e posti di guardia e controllo; infrastrutture di appoggio al controllo antincendio; stabilimenti adibiti alla ristorazione e caffè; chioschi e “*esplanadas*”; attrezzature sportive e parchi infantili; attrezzature sociali e loro ampliamento.

Per quanto riguarda le costruzioni preesistenti si ammette l’uso di attrezzature nello specifico: culturali, per il turismo, per la restaurazione o caffè e aree destinate ad uso terziario associato alla dinamizzazione culturale o alla divulgazione ambientale.

2.6 Il Plano Estrategico de Lisboa (PEL, 1992)

L'evoluzione urbanistica di Lisbona, come per ogni città, avviene simultaneamente al processo di evoluzione sociale, economico e culturale che nel corso della propria storia, ne ha modificato l'immagine, l'identità e le relazioni con il territorio circostante. A chi prestasse attenzione e guardasse con un occhio attento la città, si accorgerebbe come l'insieme stratigrafico delle sue parti ci aiuta a capire la propria storia urbana nei vari momenti, esprimendo volontà, idee, concetti, ancora oggi radicati nella morfologia dei luoghi, nella sua organizzazione funzionale degli spazi e nella sua architettura.

Si possono così leggerne aspetti della Lisbona "organica" camminando tra le vie di *Alfama* e *Mouraria*, caratterizzati da una maglia urbana romana, islamica e medievale, o della Lisbona "geometrica" del secolo XVI che traspare osservando la morfologia di *Bairro Alto*, oppure quella geometria forte e imponente dello stile *manuelino*, le innovazioni apportate dallo spirito illuminista e riformatore del Marchese *de Pombal*, o il rigore e l'eclettismo urbanistico e architettonico appartenente alla fine del XIX secolo; ma Lisbona è anche modernità, collegata alla costruzione delle *Avenidas Novas e dos Olivais*, sino ad arrivare alla Lisbona contemporanea che, segnata dalle numerose e discordanti soluzioni urbanistiche passate⁵⁹, si risollevò grazie alla visibilità che la distinse l'ormai lontana Expò del '98⁶⁰, o propriamente chiamata Esposizione Mondiale del 1998, il cui tema fu: "Gli Oceani: patrimonio per un futuro migliore".

L'idea della grande esposizione nacque in seno ai progetti della "Commissione per le celebrazioni delle scoperte portoghesi", avente per oggetto la valorizzazione della rilevanza storica dei viaggi di scoperta del XV secolo. "Con questa Esposizione - ha dichiarato il Presidente della Repubblica di allora Sampaio - il Portogallo intende

⁵⁹ CML/Urbanismo-Departamento de Informação Urbana, "*Lisboa - Conhecer, Pensar, Fazer Cidade*", Lisbona, 2001.

⁶⁰ L'Expo del '98 costruita nella parte orientale di Lisbona, segnata nel corso degli anni precedenti da un crescente incuria. L'antica Darsena *dos Olivais*, contatto privilegiato con il fiume dove un tempo attraccavano gli idrovolanti, fu trasformata in un'area industriale che andò degradandosi negli anni. L'area di 50 ettari prevista per la nascita dell'esposizione era, alla fine degli anni ottanta, magazzini per container, macelli e industrie inquinanti. Tutta l'esposizione fu costruita da zero. La torre della raffineria *Petrogal* fu l'unica struttura conservata, simbolo di un'epoca passata e memoria dello spazio precedente i nuovi interventi. Fu data molta importanza in fase di progettazione dell'area all'idea di poter riutilizzare spazi e attrezzature una volta terminato l'evento, per non rischiare di cadere nell'errore commesso dopo l'esposizione del '92 svoltasi a Siviglia, dove l'intera zona espositiva fu lasciata al più totale abbandono. NdA.

ricordare il suo ruolo storico. Ha aiutato il mondo a fronteggiare i mari, le loro incognite ma anche le loro ricchezze e ha aperto nuove strade agli incontri fra popoli e culture".⁶¹ Il tema dell'esposizione, per quanto importante fosse la questione celebrativa, è stato però esteso alla riflessione più globale sull'avvenire degli oceani e sulla loro importanza per il futuro dell'umanità. L'esposizione si è così inserita nella lunga tradizione delle grandi Esposizioni Universali iniziata a Londra nel 1851. Questo evento ha avuto per Lisbona un'importanza strategica sul fronte culturale ma anche su quello urbanistico, avendo dato il via alla riqualificazione di una vasta area di 340 ettari nella zona orientale della città. In parallelo, furono portati avanti progetti per importanti opere pubbliche; fra quelle di maggior rilievo si distinguono il Ponte Vasco da Gama (a quell'epoca il maggiore d'Europa), una nuova linea metropolitana formata da sette stazioni che collegò la zona centrale a quella orientale, e un nuovo sistema metropolitano e ferroviario di trasporti, nuovo centro di interscambi con l'area metropolitana e nazionale, che prende il nome di *Gare do Oriente*; questa nuova infrastruttura è collegata al centro commerciale Vasco da Gama, costituito da un insieme di edifici (centro commerciale nella parte centrale sormontato da due edifici a torre che riprendono la forma di un veliero, per sottolineare il tema dell'esposizione, composti da appartamenti in duplex che godono di un'ottima vista), voluminoso ma allo stesso tempo leggero, progettato da Santiago Calatrava.

Così si apre il cammino per una nuova "urbanistica interattiva" (in termini di reciprocità d'azione), di reale coinvolgimento di tutti nelle decisioni sulla Lisbona del futuro, avente come principio guida il riqualificare. Così come commenta l'Urbanista Federico Acuto⁶² : "Il "luogo" è uno degli aspetti imprescindibili: il fatto che a Lisbona la localizzazione sia scaturita dall'elaborazione di un Piano Strategico la pone avanti di 20 anni rispetto alla cultura del piano in Europa, ad indice della consapevolezza del buon operare sulla città."-e ancora- "Non si affronti il tema come un evento [...] ma come un processo, ovvero fare città". Ma anche "luogo come

⁶¹ Cit. tratta dall'articolo di VIGNOLO Mino, "Expò '98, a Lisbona è in vetrina il futuro", Corriere della Sera, 22 maggio 1998 pag.13, Milano.

⁶² Commento pronunciato in occasione del ciclo di conferenze organizzate dall'Ordine degli Architetti di Milano che ha visto urbanisti, architetti e politici coinvolti a vario titolo nelle scelte urbane e territoriali di alcune città che sono state sede di Expo negli anni passati, in attesa dell'Expò di Milano del 2015. Titolo della conferenza: "Lisbona 1998, Infrastrutture per un uso rinnovato e permanente", 19 febbraio 2009, Milano.

(<<http://ordinearchitetti.mi.it/index.php/page,Notizie.Dettaglio/id,976>>02/02/10

identità”; in questo senso, guardando a Lisbona, Acuto sottolinea “le coerenze con la forma urbana, le *Avenidas* e le fontane, la cultura dello spazio pubblico”.

Nasce in concomitanza, o meglio l’uno è conseguenza dell’altro, negli anni decisivi per l’elaborazione del progetto per l’Expò, un’azione governativa importante per le sorti di Lisbona: la Pianificazione Strategica. Obiettivo della Pianificazione Strategica è di essere un dispositivo utile per la progettazione di efficaci politiche urbane di sviluppo.⁶³ L’accelerazione delle trasformazioni urbane e dei cambiamenti all’interno delle società, pone in causa i metodi e i processi di pianificazione utilizzati fino agli anni ’70. E’ in questo contesto che la *Camera Municipal de Lisboa (CML)*⁶⁴ approvò nel 1990, le basi per l’elaborazione del *Plano Estrategico (PEL)* e del *Plano Director Municipal (PDM)*. Con questa proposta si definirono i principali orientamenti del processo di pianificazione e gli obiettivi prioritari per la gestione di Lisbona. Alla base di questa pianificazione, esiste un guardare verso la città e il suo patrimonio come valori di progresso e non solo come un eredità giunta dal passato. Il patrimonio edificato, l’ambiente, la qualità della vita, sono fattori indissociabili e come tali sono considerati nel processo di pianificazione e integrati nell’organizzazione della città, sia per quanto riguarda la parte storica che quella in espansione. Il 9 giugno 1992 fu approvato dalla *Camera* il Piano Strategico per Lisbona, costituendo un importante strumento a lungo termine. Furono stimati dieci anni per sostenere il processo decisionale, per creare le linee guida dell’azione municipale, rivolte all’ordinamento e allo sviluppo e stabilire una "contrattazione" di responsabilità condivise tra le autorità, agenti e organizzazioni del settore pubblico e privati, che operano in città. Come affermerebbe Borrelli, la Pianificazione Strategica “ è utile, grazie ad un certo orientamento processuale e d’interazione, che facilita la costruzione di reti volontarie di relazioni fra i principali *stakeholder* (traduzione: parti interessate) locali e extra-locali”.⁶⁵ Il Comune di Lisbona elaborò un sistema di pianificazione ricorrendo a diversi strumenti urbanistici, correlati con il PDM, quest’ultimo, dotato di un supporto tecnico e normativo definito. Fu così delineata una metodologia nell’ambito della rivitalizzazione della Pianificazione nel Municipio di Lisbona (Febbraio 1990), operazione facilitata dall’allora nuova regolamentazione

⁶³ BORRELLI G.: “*La politica economica delle città europee*”, Franco Angeli, Milano, 2005.

⁶⁴ Quest’organo corrisponde a ciò che in Italia viene chiamato Municipio; in questo caso si può dunque intendere come “Municipio di Lisbona”. NdA.

⁶⁵ Ibidem nota5.

relativa ai Piani Direttori Municipali – il d.l. n.° 69/90, del 2 Marzo. Da una minuziosa analisi sui punti deboli e sulle potenzialità della città, si stabilirono i fondamentali obiettivi strategici dichiarati nel I Piano Strategico di Lisbona e di seguito enunciati:

- Fare di Lisbona una città/polo d'attrazione per vivere e lavorare;
- Riattivare Lisbona a livello di competitività nei confronti delle altre realtà urbane europee;
- Riaffermare Lisbona in quanto metropoli e capitale;
- Creare un'amministrazione moderna, efficiente e partecipata.

Con queste caratteristiche e obiettivi la pianificazione strategica è frequentemente associata all'idea di *governance*.⁶⁶ Gli obiettivi precedentemente enunciati, fecero sì che la città fosse oggetto di profonde trasformazioni che le permettessero di restare al

⁶⁶ Le ragioni della *governance*:

Per comprendere le origini e le diverse accezioni del concetto di *governance* è necessario collocarlo entro la vicenda storica dell'impresa e del sistema capitalistico da un lato, e dello stato contemporaneo dall'altro, entrambi interessati da un processo di crisi del modello gerarchico della regolazione delle relazioni. Sia il modello taylor-fordista all'interno delle imprese, sia il modello burocratico delle amministrazioni pubbliche non sembrano più adeguati a gestire la complessità del sistema odierno. I fenomeni che hanno determinato il mutamento strutturale e ideologico che ha favorito l'attuale rilevanza della *governance* sono molteplici e vanno dalla crisi finanziaria dello Stato, all'affermarsi del paradigma del *New Public Management*, alla crescente complessità dei fenomeni sociali e politici.

La crisi finanziaria, che ha colpito gli stati capitalistici a partire dagli anni '80, e soprattutto negli anni '90, ha indotto l'autorità pubblica a cercare di svolgere un ruolo di timoniere (*steering*) e coordinatore, legando le risorse pubbliche a quelle private. L'idea dello '*steering*' ha indotto una ridefinizione dei ruoli dei soggetti pubblici: all'autorità politica compete di operare ad un livello strategico, svincolandosi dalla gestione operativa che deve essere svolta dalla macchina amministrativa, mentre l'azione politica ed amministrativa si aprono e favoriscono la concertazione tra pubblico e privato, abbandonando la visione *adversarial* dei rapporti tra l'autorità pubblica e il business privato.

È in questo nuovo contesto che si è diffusa la teoria del "*New Public Management*", che mette in discussione l'esistenza di una cultura e di forme di gestione specifiche della Pubblica Amministrazione sostenendo la necessità di applicare ad essa, adattandoli opportunamente, i principi e le tecniche del management privato. L'applicazione dei principi della aziendalizzazione, dal canto suo, ha favorito lo sviluppo di alcuni dei tratti distintivi della *governance*: l'attenzione alla partecipazione degli *stakeholders*; il coordinamento dei diversi interessi in gioco; l'applicazione sistematica dei principi di efficacia, efficienza, coerenza e trasparenza all'intervento pubblico.

Altro fenomeno che ha inciso pesantemente sull'affermarsi di politiche e strategie di *governance* è da rintracciarsi nella moltiplicazione e differenziazione dei livelli di governo: verso l'alto, il processo di sovranazionalizzazione, che in Europa ha la sua più chiara manifestazione nel passaggio di competenze dagli stati nazionali all'Unione Europea; e verso il basso, il processo di "sub-nazionalizzazione", ovvero la devoluzione di poteri e competenze verso livelli di governo subordinati a quello nazionale (Regioni, province, Enti locali). Si parla di molteplicità di livelli che interagiscono tra loro e che richiedono a loro volta funzioni di coordinamento. Pertanto, la concertazione e l'apertura non riguarda esclusivamente i rapporti tra pubblico e privato, ma anche i rapporti tra i diversi livelli delle istituzioni pubbliche".

Testo tratto da "*Significati di governance*", a cura di FORMSTAT e dell'Osservatorio Progetto Governance.

([http://db.formez.it/fontinor.nsf/4e8b01f0d9de5799c1256fb800400353/9ED118F5F3010FAEC125710A0058493B/\\$file/Significati%20di%20GOVERNANCE.pdf](http://db.formez.it/fontinor.nsf/4e8b01f0d9de5799c1256fb800400353/9ED118F5F3010FAEC125710A0058493B/$file/Significati%20di%20GOVERNANCE.pdf)) 02/02/10

passo con i cambiamenti della società e delle politiche di gestione delle città stesse, cercando di oltrepassare le carenze presenti a livello di abitazioni e di infrastrutture urbane. Inoltre, fu incentivata la riqualificazione degli spazi pubblici in modo di dare una risposta alla necessità di migliorare la qualità di vita degli abitanti.

Difatti le nostre città, dove ogni giorno si svolge la nostra vita, sono coinvolte in un insieme di problematiche che non sono ancora state risolte: mancanza di abitazioni, di spazi civici, di convivenza e di ricreazione⁶⁷, congestionamento del traffico “rottura” nei sistemi infrastrutturali, *deficit* a livello di attrezzature e, in alcuni casi, di impiego. Conseguentemente, la crescente globalizzazione del sistema economico e lo sviluppo delle tecnologie di informazione e di comunicazione trasformano la competitività dei territori in uno dei vettori essenziali nel processo di decisione pubblica, nel momento in cui la nozione tradizionale di frontiera politica perse significato, essendo stata sostituita dalla nuova nozione di frontiera economica stabilita in funzione delle strategie appartenenti ai grandi gruppi economici.⁶⁸ In un mondo dove questo fenomeno pregiudica tanto la struttura economica stessa, come i comportamenti sociali, la pianificazione urbana non può ignorare che le città debbano rappresentare luoghi in cui poter vivere, dove il benessere coincida come base del progresso e della coesione sociale. Per dare una definizione specifica al significato delle parole “globalizzazione dell’economia”, vorrei aprire una piccola parentesi per spiegare il concetto. Per Mc Grew, la globalizzazione si riferisce alla molteplicità di legami e interconnessioni fra lo Stato e le società che caratterizzano il sistema mondiale presente. Descrive il processo per il quale i fatti successi, le decisioni e le attività condotte in una parte del mondo apportano conseguenze significative per gli individui e comunità in zone distanti del globo terrestre.⁶⁹ La liberalizzazione dei movimenti di capitali fra le nazioni fu uno degli aspetti che più contribuirono al capitalismo globale ed è precisamente questa globalizzazione di flussi di capitale che ha costituito il centro nevralgico della globalizzazione dell’economia. Per questo motivo fu necessario che lo Stato passasse ad avere una ridotta partecipazione diretta nelle attività economiche, lasciando che le forze del

⁶⁷ Dalla definizione del “*Vocabolario Italiano*”, De Agostini, < www.sapere.it >: 02/02/10

Ricreazione: *s. f.*; atto, processo ed effetto del ricreare o del ricrearsi, qualsiasi pausa nel lavoro o nello studio che permetta di riposarsi e di tornare ad applicarsi con nuova energia. Concretamente tutto ciò che ricrea o è in grado di ricreare le forze e lo spirito.

⁶⁸ GRUPO LISBOA, “*Limites à Competição*”, Publicações Europa-America, Lisboa, 1994.

⁶⁹ Cit. GRUPO LISBOA, “*Limites à Competição*”, Publicações Europa-America, p. 47, Lisboa, 1994

mercato regolassero le principali funzioni economiche nazionali e internazionali.⁷⁰ Per economia globale si intenderà più precisamente, un'economia nella quale le attività strategicamente dominanti funzionano come unità a livello planetario in tempo reale o potenzialmente reale.⁷¹ Queste trasformazioni economiche e tecnologiche provocarono cambiamenti nel sistema urbano e nelle strutture di funzionamento delle città.⁷²

Tornando nello specifico del Piano Strategico in analisi, tale passo avanti nella gestione di Lisbona fece sì che questo nuovo “progetto per la città” si tramutasse in un modello urbanistico per la città stessa. Fu proprio questo nuovo modello di ordinamento del Piano Strategico di Lisbona del 1992 che costituì, in quell'epoca, un'innovazione all'interno dei modelli di pianificazione strategica europei, di carattere socio economico, e che nel caso di Lisbona, integrò un modello urbanistico specializzato e differenziato in quattro aree o unità territoriali distinte da caratteristiche proprie che le rendono omogenee, come conseguenza alle loro problematiche e potenzialità specifiche:

- I- Area centrale di Lisbona – Centro storico della Città e dell'Area Metropolitana di Lisbona;
- II- Cerniera Urbana – Arco terziario Direzionale;
- III- Corona di Transizione – Periferia e relativa espansione metropolitana;
- IV- Arco *Ribeirinho* – Punto di connessione tra la città e il fiume, recuperando importanza al porto.

Per la concretizzazione di tale piano furono create due strutture importanti nominate: *Conselho do Plano*, costituente la parte fisica ossia istituzioni, agenti e operatori, per assicurare il suo sviluppo e per eventuali revisioni quando fossero necessarie; e una *Agência de Desenvolvimento para a Modernização da Base Económica de Lisboa (AMBELI)*.⁷³

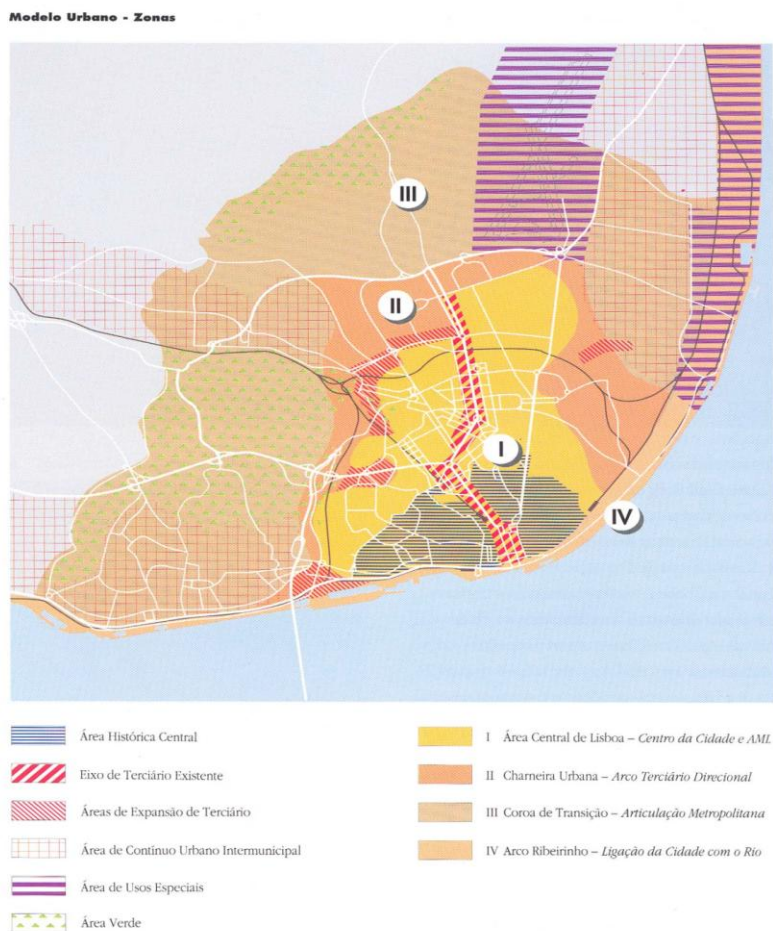
⁷⁰ Cit. GRUPO LISBOA, “*Limites à Competição*”, Publicações Europa-America, p. 62, Lisboa, 1994.

⁷¹ BORJA J., CASTELLS M., “*Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la Información*”, Taurus, Madrid, 1997.

⁷² Nei recenti studi urbani, il termine “globale” cominciò ad apparire frequentemente fino a diventare un termine di uso comune. E' così che in questo modo sorsero numerosi studi sulla formazione di *città mondo* o *globali* e sull'impatto che le forze economiche mondiali hanno avuto sull'urbanizzazione.

⁷³ Principale ruolo dell'AMBELI è quello di attuare una modernizzazione di base economica di Lisbona, attraverso lo sviluppo di azioni destinate a introdurre azioni di correzione nel tessuto sociale e economico della città, assumendo simultaneamente il ruolo di agente dinamizzatore e incentivatore.

Una stima sui tempi di realizzazione fu prevista per l'anno 2000; decade nella quale Lisbona "soffrì" per i significativi cambiamenti dovuti al miglioramento del livello dell'infrastrutturazione idrica nel campo fognario/depurativo e acquadottistico, della rete stradale, della struttura verde e della raccolta selettiva dei rifiuti solidi urbani; alla dotazione di attrezzature collettive per la città, in particolare ricreative e alle importanti operazioni di riqualificazione della zona *ribeirinha*, ossia lungo la costa che unisce la città al fiume, effettuata dall'Amministrazione del Porto di Lisbona e della Zona Orientale della città, attraverso la già citata realizzazione dell' Expò '98.



Area Storica Centrale

Asso del terziario esistente

Area di Espansione del Terziario

Area di Continuità Urbana Intercomunale

Area riservata ad Usi Speciali

Area Verde

I- Area centrale di Lisbona – Centro della Città e dell'Area Metropolitana di Lisbona

II-Cerniera Urbana – Arco Terziario Direzionale

III-Corona di Transizione – Periferia e relativa espansione metropolitana

IV-Arco *Ribeirinho* – Punto di connessione tra la città e il fiume

Fig. 18 Modello Urbano-Divisione dell'area di Lisbona nelle tre Aree citate nella pagina

precedente

2.7 Pianificazione Strategica (PE): le relazioni tra piano e progetto

In una sua tesi Nuno Portas⁷⁴ (1982) pretende giustificare la ricerca di un'alternativa nella pianificazione a partire dai limiti del modello allora dominante e delinea ciò che considera i principali punti di conflitto delle due concezioni generali di pianificazione.

Inizialmente, identifica nella crisi degli anni '70 (incentrata nella crisi fiscale dello stato) l'origine, in Europa, di una teoria alternativa di pianificazione, che considera quasi opposta a quella che dominò nei paesi europei, più avanzati, dalla II guerra Mondiale, risaltandone il suo carattere urbanistico. Affermando: “Oltre all'incapacità dello stato nel continuare a investire in aree dove già aveva investito, si arrivò a capire che le città avevano smesso di crescere, al contrario delle città del terzo mondo[...] questo permise che l'urbanistica smettesse di essere un'urbanistica di anticipazione, di previsione, che tra l'altro fallì, per essere un'urbanistica che si occupa di malattie, disuguaglianze e qualità delle città europee”.⁷⁵

Nel processo di globalizzazione che sta coinvolgendo le nostre città modificandone radicalmente ruoli e relazioni, il Piano Strategico entra in gioco proponendosi di adattare a questo nuovo contesto. Se da un lato questa realtà ha trasformato le città in protagoniste nella sfera delle relazioni internazionali del mondo contemporaneo, dall'altro lato, ha indotto allo sviluppo di un profondo senso di competitività nella disputa serrata per l'accaparrarsi un proprio spazio nella rete urbana internazionale.⁷⁶ Assumendo come paradigma, l'innegabile, successo di Barcellona e come principali rappresentanti un gruppo di pianificatori catalani, questo modello di pianificazione suggerisce l'elaborazione di un “progetto di città” che abbia come obiettivo portarla

⁷⁴ PORTAS Nuno. Architetto portoghese di rilievo, insegnò alla Facoltà di Architettura di Porto, dove ad oggi gli è stato conferito il titolo di Professore Emerito. Partecipò nei Governi posteriori il 25 di Aprile (giorno della liberazione dal regime di Salazar), ha partecipato alla definizione degli orientamenti per le politiche abitative, di riabilitazione urbana e attualizzazione della legislazione urbanistica. Con la sua esperienza e nel ruolo allora di Segretario di Stato, partecipò nell'elaborazione del programma SAAL- *Serviço Ambulatório de Apoio Local* – (programma spiegato nel paragrafo ...) focalizzando il suo lavoro in area di pianificazione urbana, campo nel quale si distinse come uno dei massimi esponenti teorici a livello nazionale e internazionale.

⁷⁵ DOMINGUES L.: “*Projeto Urbano e Planejamento: o caso do Rio cidade*”; Tese, Rio de Janeiro, 1999, citazione di Nuno Portas (1987)

⁷⁶ BORJA J., CASTELLS M.: “*Local and global : the management of cities in the information age*”, ; Earthscan , London, 1997.

alla conquista della sua posizione globale. Secondo Borja e Forn⁷⁷, la sfida più grande rispetto alla pianificazione urbana contemporanea è quella di aumentare il potenziale competitivo delle città; ciò significa rispondere alla richiesta globale e attrarre risorse umane e finanziarie internazionali.

In termini concettuali, come già accennato nel paragrafo precedente, esiste una grande differenza fra il tradizionale *Plano Director* e il *Plano Estrategico*. Il primo, si presenta fondamentalmente come un piano normativo, rivolto maggiormente alla regolamentazione di futuri e eventuali interventi urbani. Il secondo, si presenta come un piano di azioni rivolto a risolvere problemi attuali e concentrandosi verso possibili articolazioni tra agenti urbani con l'obiettivo di esplorare le reali possibilità della città.

Secondo Nuno Portas, il fatto che la maggior parte delle grandi città abbiano diminuito la crescita accelerata dei periodi precedenti, permise che l'urbanistica si "alleggerisse" del ruolo rivolto all'anticipazione e alla previsione per assumere una posizione più *immediatista*⁷⁸ a fronte dei problemi già esistenti. Oltre a questo, cosciente della grande limitazione delle risorse finanziarie dello stato, il *Plano Estrategico* valorizza la sua capacità promozionale e propone che l'urbanismo contemporaneo sia basato nella negoziazione, volto a rendere o addirittura a creare opportunità di sviluppo locale.⁷⁹

Tuttavia, la caratteristica più importante del PE è un ritorno all'importanza data alla progettazione urbana e la sua nuova relazione con il piano. Oltre a rappresentare un importante ruolo nel Piano Strategico, è da considerare che i progetti urbani non si presentano come prodotti derivati da un piano già concluso, come nella pianificazione convenzionale. Seguendo questo modello di pianificazione, i progetti

⁷⁷ BORJA J.; FORN M.: "*Políticas da Europa e dos Estados para as Cidades, Espaço e Debates*", São Paulo, n. 39, p. 32-47, 1996.

⁷⁸ Parola in uso nel vocabolario portoghese ma che acquista significato ed è di facile intuizione nella sua traduzione. Tale vocabolo nella lingua portoghese significa: tendenza a ciò che è l'ottenimento, la comprensione e vantaggio immediato. Trad. del testo preso da *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*. <<http://www.priberam.pt/DLPO/default.aspx?pal=imediatismo>>

⁷⁹ PORTAS N., *Un nuevo Urbanismo*. In CASTELLS, Manuel(org.). *Las grandes ciudades en la década de los noventa*. Barcelona, p. 273-281, 1993; In alcune città la mobilitazione per l'elaborazione e strutturazione dei Piani Strategici è stata "facilitata" per mezzo della promozione di grandi eventi internazionali. Concetti illustrati in maniera esaustiva nel libro di Guido Borrelli (vedi nota 7)

urbani nascono e si sviluppano in una dimensione aperta, flessibile e, soprattutto, priva di qualsiasi legame gerarchico con il piano stesso⁸⁰.

Il confronto derivante da queste due variabili urbane proposte nel PE, ha permesso che lo sviluppo del piano definisca i progetti urbani e la loro gestione, allo stesso tempo in cui questi stessi progetti, dopo essere disegnati e attivati, aiutano a stabilire gli obiettivi generali del piano, e, molte volte ne ridefiniscono le strategie. Detto ciò, nella stesso modo in cui il PE giustifica e legittima un insieme articolato di progetti urbani, progetti urbani che già avevano preso forma prima della formulazione di un piano strategico, possono essere incorporati al piano per sostenerlo nella sua realizzazione. Questo fu il caso di Barcellona che incorporò una serie di progetti già inoltrati nella loro realizzazione prima dell'elaborazione del piano strategico⁸¹.

Borja e Castells affermano che se i progetti urbani fossero impegnati in termini di competitività economica, coesione sociale e sostenibilità ambientale, dovrebbero essere inseriti nel piano in modo che siano garantite l'unità e la coerenza. Il Piano Strategico, proponendosi con una forte componente partecipativa riferita al fatto di dar vita a consensi sociali, automaticamente trasmette questa qualità ai progetti urbani, anche se molte volte sono accusati di accentuare le disuguaglianze sociali e la frammentazione del tessuto urbano, dando loro maggior legittimazione e visibilità⁸². Dall'altro verso, in maniera opposta, può accadere che progetti urbani che hanno avuto successo possono offrire al piano strategico credibilità e senso di efficacia (*Marketing Urbano*)⁸³, con la speranza di raggiungere un risultato il più etico possibile.

⁸⁰ PORTAS N. Os impasses do planejamento. *Urbs*, São Paulo, 1998.

⁸¹ BORRELLI G., "La politica economica delle città europee", Franco Angeli, Milano, 2005

⁸² BORJA J., CASTELLS M., "Local y global. La gestion de las ciudades en la era de la Informacion", Taurus, Madrid, 1997.

⁸³ Definizione di *Marketing Urbano* tratta da <www.wikipedia.it>.03/02/10

Il marketing urbano è uno strumento specifico ed importante per la gestione strategica di una città. Diversi sono i settori in cui può essere applicato: la progettazione di beni e servizi urbani; la creazione di incentivi per gli utenti dei servizi offerti; il miglioramento dell'accesso ai servizi urbani; la promozione dei valori e dell'immagine della città per farne conoscere i vantaggi ai potenziali utenti; ecc. Fondamentale per il successo di tale politica è la cooperazione dei vari soggetti che, direttamente o indirettamente, sono coinvolti nella gestione della città: l'Amministrazione Comunale, gli enti pubblici, le società e le imprese private, i cittadini. Ciascuno di tali soggetti deve lavorare congiuntamente agli altri per raggiungere l'obiettivo prestabilito perché una efficiente gestione urbana non può essere realizzata se non tenendo conto degli interessi, dei suggerimenti e degli orientamenti di tutti gli attori coinvolti.

Per determinare la riuscita di un piano-progetto di riqualificazione e/o rivitalizzazione promosso dalla pubblica amministrazione è necessario utilizzare un linguaggio comprensibile dai vari attori coinvolti, soprattutto dagli eventuali investitori privati, la cui presenza è fondamentale all'interno dei programmi

In termini di strategie questo modello di pianificazione suggerisce un'articolazione di progetti urbani puntuali, ben localizzati, in modo che gli effetti che si produrranno, vadano oltre le aree d'intervento. Il potenziale strategico di questi interventi urbani, dipende dalla coerenza dei progetti con altri interventi ben organizzati in un piano più complesso e dal potere di generare benefici verso ciò che si trovasse nell'immediato intorno, sia rispetto all'aspetto economico che fisico/spaziale. E' esattamente questa capacità di allargare gli effetti positivi ad aree d'intervento vicine che si giustifica l'enorme capitale pubblico investito in pochi e ristretti punti della città.⁸⁴

2.8 Spazio Fisico e Spazio dei Flussi:

Materiali per un Urbanistica della società dell'informazione

Come ho scritto precedentemente, le trasformazioni economiche e tecnologiche provocarono cambiamenti all'interno dei sistemi urbani e nella struttura di funzionamento delle città. E' in questo nuovo contesto di sviluppo competitivo, nel momento in cui si assiste a una "deterritorializzazione" dell'economia e della società, i processi di sviluppo economico si occupano di esplorare nicchie di vantaggi competitivi e territorialmente differenziati, quasi sempre associati con le città.

In concomitanza a questo processo di globalizzazione dei sistemi economici, come già accennato precedentemente, si sviluppò il nuovo paradigma tecnologico che Borja e Castells⁸⁵ definiscono *paradigma informacional*.

"Siamo entrati in una nuova era, nell'Era dell'Informazione"⁸⁶. La rivoluzione dello spazio è una dimensione fondamentale del processo complesso di trasformazione

complessi. Un abile promotore pubblico riesce non solo a mobilitare risorse pubbliche di diversa provenienza (regionali, nazionali, europee) ma anche ad attrarre le risorse e i capitali privati. Per stimolare il consenso e la partecipazione della popolazione e di tutti gli attori che potrebbero essere coinvolti in un progetto che investe la città (soprattutto nelle realtà socio-economiche più povere dove a volte può essere difficile attrarre i finanziamenti privati), può costituire un valido aiuto la messa a punto di iniziative volte all'avvio delle operazioni di marketing urbano, sperimentate già in molte città europee e più recentemente anche in molti comuni italiani, soprattutto nell'ambito delle politiche di recupero e rivitalizzazione dei centri storici.

⁸⁴ DOMINGUES L. "Planejamento Estratégico : Um Processo Sustentável. Aplicabilidade para uma Qualidade de Vida Aceitável". Tese, Rio de Janeiro, 1999

⁸⁵ BORJA J., CASTELLS M., "Local y global. La gestion de las ciudades en la era e la Informacion", Taurus, Madrid, 1997.

strutturale che sta avvenendo nella società. Si ha oggi bisogno di una nuova teoria delle forme e dei meccanismi spaziali, che si dimostri conforme al nuovo contesto tecnologico, sociologico e spaziale in cui viviamo.[...]. La nuova teoria non è il prodotto di altre che l'hanno preceduta. Essa nasce dall'osservazione delle tendenze spaziali e sociali che si stanno affermando in tutto il mondo⁸⁷. Questa nuova "teoria" che abbraccia il campo urbanistico, nasce in un'epoca in cui ci si trova di fronte alla crisi delle città come sistemi socio-spaziali di comunicazione culturale. Nell'era dell'informazione, non si parlerà più di società tradizionale ma di società di reti, l'economia sarà intesa come economia dell'informazione globale, e la cultura come cultura della "virtualità" globale. Nasce da questo contesto il nuovo 'paradigma tecnologico informativo' dove l'informazione rappresenta la materia prima fondamentale; dove il trattamento delle informazioni è presente in tutto ciò che è proprio del nostro sistema eco-sociale, trasformandolo; basato sulla logica delle reti, ossia, una logica ben adattabile alla crescente complessità delle interazioni e ai modi imprevedibili di sviluppo; dove la flessibilità è intesa come la capacità di riconfigurazione costante senza distruggere l'organizzazione; dove si assiste alla convergenza di tecnologie specifiche in un sistema altamente integrato. In questa nuova era ci troviamo di fronte ad "una crescente tensione e articolazione tra spazio fisico e spazio dei flussi". Lo spazio dei flussi stabilisce un collegamento elettronico fra luoghi fisicamente separati, creando un network interattivo di relazioni fra attività e individui a prescindere dallo specifico contesto di riferimento. Lo spazio fisico, invece, organizza le esperienze nei limiti della collocazione geografica⁸⁸. La definizione di città contemporanee viene nello stesso tempo "strutturata" e "destrutturata" dalla contrapposizione di queste due logiche. "La metropoli non si annulla nelle reti virtuali: piuttosto, si trasforma attraverso l'interazione tra comunicazione elettronica e relazioni fisiche, attraverso la combinazione di luogo e di *network*"⁸⁹. Di conseguenza, lo spazio fisico sarà associato alla storia, alle tradizioni e alla memoria, mentre lo spazio dei flussi sarà essenzialmente storico, libero da vincoli di luogo e continuo.

⁸⁶ Vorrei aprire una parentesi per definire il mio senso di angoscia pensando all'"Era dell'Informazione" quando nel nostro paese il governo ha strani rapporti con tutto ciò che riguarda la sfera dell'informazione. Chiudo parentesi.

⁸⁷ CASTELLS M., "La città delle reti", Marsilio, Venezia, 2004.

⁸⁸ Ibidem.

⁸⁹ Ibidem.

Per evitare un collasso della società (dovuto a una “schizofrenia indissolubile”) Castells afferma che sia imprescindibile la “creazione di ponti” a livello politico sociale e culturale “tra le due dinamiche spaziali”.

“Il fattore determinante per il mantenimento delle città come forme culturali in questo nuovo contesto spaziale, sarà la capacità di integrare correttamente tra loro pianificazione, architettura e *design* urbano. Tale integrazione può essere raggiunta solo attraverso un’adeguata strategia politica e urbana. In ultima analisi, l’andamento di una metropoli è un processo politico, fatto d’interessi, valutazioni, conflittualità, dibattiti e scelte che plasmano la relazione tra spazio e società. Le città sono fatte di cittadini e il loro governo deve tener conto di ciò. La tecnologia e l’economia possono avere il controllo assoluto sulle nostre vite solo in assenza di democrazia. Solo quando il mercato ha la meglio sulla cultura, e la burocrazia ignora gli abitanti, la funzione spaziale può annientare la funzione di sistemi comunicativi pluridimensionali propria della città⁹⁰”.

Ho concluso questo paragrafo con un'altra citazione, dello stesso autore, motivata dal fatto che tutto quello che viene enunciato ha per me valore di postulato.

2.9 Il fondamento dell’azione progettuale: urban design

Kevin Lynch, alla base del libro ‘*Good city form*’, difende l’importanza del processo di Disegno Urbano nella costruzione della città moderna, dove lo spazio urbano pubblico è volto a favorire un’intensa vita urbana nel momento in cui dispone delle seguenti caratteristiche ossia “vitalità”; “sensazione”; “adeguamento”; “accesso” e “controllo”⁹¹. Jacobs e Appleyard (1987) si riferiscono a questi concetti nel loro devono continuare a essere intesi come “positivo” collocato all’interno di uno manifesto riguardante il disegno urbano, che segnò il punto di svolta fra gli ideali moderni e le nuove idee, mirando a rinnovare la città tradizionale. Ciò che può essere definito ideale moderno è il modello urbanistico descritto nella “Carta di Atene”, come riflesso e veicolo di nuovi comportamenti sociali, nel quale si enunciava che la

⁹⁰ Ibidem.

⁹¹ LYNCH K.: “*Good city form*”; Cambridge, Mass., London, MIT press, 1984.

conformazione degli spazi, determinerebbe un certo tipo di comportamento e modificherebbe la forma di pensare.

Percepire la città tradizionale, dove gli edifici non spazio libero (negativo), ma dove lo spazio pubblico esterno (strade e piazze), torna ad assumere attributi ordinatori e non residuali, apparendo in quest'ultimo caso, amorfi e insignificanti⁹².

L'urgente bisogno di ricostruire le città europee distrutte parzialmente a causa della II Guerra Mondiale, diede il via a una serie di progetti per spazi urbani disegnati secondo principi modernisti. A prescindere dal fatto che la maggioranza di questi progetti siano stati realizzati secondo il nobile obiettivo di creare spazi urbani confortevoli e socialmente corretti, un significativo numero di questi, non rispose pienamente alle necessità umane di base di fronte all'ambiente costruito.

Derivante da tutto ciò, una graduale e costante insoddisfazione fra professionisti e utenti sulla qualità spaziale di questi ambienti iniziò a manifestarsi. Dopo aver 'sistematizzato' queste critiche si sviluppò una struttura teorica di progettazione urbana che gradualmente si è affermata come una attività professionale connessa alle azioni di un progetto e come disciplina accademica, basata principalmente sulla ricerca relativa al rapporto diretto tra l'ambiente costruito e i comportamenti sociali⁹³. Iniziarono così a realizzarsi molti studi rivolti alla percezione di questa relazione, a partire dagli anni '60 e interessanti furono i risultati. A prescindere dal fatto che la comprensione assoluta di questi temi è ancora lontana dall'essere raggiunta e chissà se mai si raggiungerà, in quanto il mondo stesso è in continuo evolvere. Tuttavia è innegabile che furono prodotte informazioni considerevoli e di immediata applicabilità nel processo progettuale.

Tuttavia, quest'area di studio si presenta più sviluppata nelle discipline riferite alle scienze comportamentali come l'antropologia, la psicologia, la sociologia e più recentemente nella geografia. Di fatto quest'approccio contemporaneo nella progettazione urbana ha provocato una certa reazione da parte di alcuni architetti che resistono nell'assumere determinati atteggiamenti nelle loro azioni progettuali. Questa conoscenza quasi scientifica desunta dalle varie ricerche sembra confondere l'immagine che questi 'soggetti' hanno creato di loro stessi, come 'artisti', che esprimono percezioni personali e intuitive della società attraverso il progetto

⁹² PORTAS N., "*Conceitos de Desenvolvimento Urbano*", *Jornal dos Arquitectos*, 9-11 (1987).

⁹³ BARNETT J., "*An Introduction to Urban Design*", Harper and Row, Cambridge, 1982.

dell'ambiente urbano e non solo. Il modello derivante da questa pratica, sembra non interessare questi figure professionali che preferiscono progettare secondo una base stilistica, seguendo le tendenze della “moda del momento” senza porsi troppi interrogativi⁹⁴.

⁹⁴ FRANCESCATO G., “*Paradigm lost: exploring possibilities in environmental design research and practice*”. HARDIE, Graeme; MOORE, Robin; SANOFF, Henry (eds). *Changing paradigms: proceedings of EDRA20 / 1989*. Environmental Design Research Association.

La EDRA è un'organizzazione internazionalee interdisciplinare fondata nel 1968 da professionisti del *design*, da chi studia scienze sociali, studenti, educatori e *facility manager*. L'obiettivo di EDRA è l'avanzamento e la diffusione di ricerche di progettazione ambientale (*enviromental design*), migliorando la comprensione delle relazioni tra le persone e il loro ambiente, costruito e naturale, aiutando creare ambienti che rispondano ai bisogni dell'essere umano.

3. Area strategica di intervento: La Riabilitazione Urbana

3.1 L'emergenza riabilitazione urbana in Portogallo a partire dagli anni '70 del secolo scorso.

Come già menzionato nei paragrafi precedenti, è solo a partire dagli anni settanta che in Portogallo iniziarono ad assumere un rilievo più evidente, preoccupazioni riguardo la riabilitazione e la salvaguardia del patrimonio urbano, unite all'importanza di integrare all'interno delle valutazioni in campo non solo problemi riguardanti l'aspetto fisico dell'edificato ma anche gli aspetti economici, sociali, culturali e ambientali⁹⁵.

Precedentemente le pratiche di conservazione esistenti, riguardavano esclusivamente il patrimonio monumentale, unite a scelte culturali passate e a una ridotta capacità economica dello Stato. Durante il periodo della dittatura fascista di Salazar, o meglio definito come epoca dell'"Estado Novo", l'esaltazione delle ideologie e dei sentimenti nazionalisti, condussero ad operazioni a livello di recupero e restauro esclusivamente rivolti a monumenti di valore storico, visibile e indiscutibile, capaci di risvegliare il sentimento patriottico del popolo portoghese, fondamentale per creare unità e adesione agli ideali di regime⁹⁶. Furono promossi essenzialmente pratiche di "restauro" che includessero "ricostruzioni storiche", o in aggiunta costruzioni nuove di "accompagnamento" a monumenti, sempre mantenendo quello che fu definito "stile tradizionale portoghese"⁹⁷, delineati all'interno dei "*Planos de Melhoramento*"⁹⁸. Questo genere di azioni, erano fedeli ai principi difesi fino alla seconda metà del XX sec., in cui i criteri di salvaguardia in termini di insieme, riferiti alla manutenzione integrale dell'edificato, seguendo "una traccia primitiva", riguardavano per la maggiore, una selezione di piccole città o paesini rurali. L'immagine ricercata tendeva al raggiungimento di uno splendore passato, ripulito dalle impurità dei tempi meno fiorenti, definita da aggiunte e ricostruzioni di alcune parti, in forma mimetica e dissimulata. Tale impostazione rispecchiava una sorta di

⁹⁵ MAGALHAES de, A., "*Reabilitação Urbana em Lisboa, uma abordagem ao nucleos antigos da cidade*", Dissertação, ULT, Lisboa, 2000.

⁹⁶ VAZ P., "*Reabilitação Urbana, Um Modelo de Sustentabilidade*", URBE, Lisboa, 2006.

⁹⁷ AGUIAR J., "*A Reabilitação de Edifícios Habitacionais, Critérios e metodologias de intervenção*", Laboratório Nacional de Engenharia Civil LNEC, Lisboa, 1990.

⁹⁸ AGUIAR J., APPLETON J., CABRITA A.R., "*Guia de Apoio à Reabilitação de edifícios Habitacionais*", LNEC, 1997 pag.34.

disegno, prodotto per sostenere la propaganda di regime, diventando attrazione turistica ed elemento sensibilizzatore per la popolazione nei confronti della necessità di salvaguardare il patrimonio architettonico. Questo genere di operazioni prevedevano “elevati costi economici [...], sostenuti da finanziamenti pubblici a fondo perso” e nel contempo “obbligavano alla scelta delle aree da tutelare” e, nel contempo, questo genere di finanziamento statale dava totale controllo allo Stato in tutto il processo che non sempre era svolto alla luce del sole, sovrapponendosi agli interessi della popolazione locale, nelle quali, in alcuni casi e in alcune aree, tali azioni producevano alterazioni del tessuto sociale autoctono e alla conseguente desertificazione⁹⁹. Distruttivi furono i *Planos de Renovação* consecutivi la II Guerra Mondiale che distrussero parti di quartieri storici, promossi e sostenuti da un urbanismo igienista e funzionalista, fautore di “ingenti danni” all’ interno del patrimonio urbano il cui caso più eclatante riguarda la zona di Martim Moniz a Lisbona.



Fig. 19 Praça Martin Moniz prima metà del secolo scorso

Nello stesso tempo in cui si delinea questo scenario, e precisamente a partire dal 1940, un fatto marcante, per la città di Lisbona prima e per la città di Porto successivamente, fu la creazione della Legge che definiva il congelamento degli affitti. A prescindere dall’intuito di natura sociale, questa misura, portò alla riduzione (o all’impossibilità di aumento) delle rendite dei proprietari di immobili, legate agli affitti; fatto che si tramutò nell’incapacità finanziaria di questi ultimi, nell’affrontare spese legate alla realizzazione di opere di conservazione che, in accordo con il *Regolamento Geral de Edificações Urbanas*, in vigore in quell’epoca, appartenevano alla propria responsabilità, e (mi permetto di aggiungere) come il buon senso

⁹⁹ VAZ P., “*Reabilitação Urbana, Um Modelo de Sustentabilidade*”, URBE, Lisboa, 2006.

vorrebbe che sia. Di conseguenza questa situazione, provocò l'accentuarsi dello stato di degrado degli edifici dati in affitto, che costituivano la maggior parte del parco abitativo.¹⁰⁰ Conseguenza negativa e ovvia in virtù di questo fatto è che anche quella parte di proprietari che, nonostante questo blocco, avessero la possibilità di pagare opere di manutenzione adeguate dei propri edifici, sfruttarono la situazione come pretesto per giustificare la loro inoperatività, relativa allo stato di conservazione degli immobili. Come un circolo vizioso, la rigidità di questa legge non incentivò assolutamente gli investimenti legati alle costruzioni destinate ad essere affittate, che durante molti anni dominavano il mercato immobiliare, contribuendo così alla crisi riferita alle abitazioni¹⁰¹.

Conseguentemente fu come se un certo malcontento generò un "consenso" generale nell'accusare lo Stato portoghese come "principale responsabile riguardo le politiche abitative in generale e per la situazione di degrado del parco immobiliare" dovuto, secondo Vilaça e Guerra, a "una mancanza di coraggio" per quanto riguarda le forme di intervento, con riferimento in particolare alla prima "legge sulla regolamentazione degli affitti (Lei das Rendas n° 46/85, del 20 sett.)¹⁰²". Conseguentemente al costante degrado degli edifici, si assiste a ad un progressivo abbandono dei centri delle città da parte delle popolazioni più giovani e con maggior capacità finanziaria, lasciando spazio ad una fascia della popolazione più modesta, formata soprattutto da persone provenienti dalle campagne, in cerca di fortuna derivante dall'industrializzazione, che per mancanza di specializzazione a livello professionale, non avevano la possibilità di grandi guadagni per condurre una vita di un certo tenore e tantomeno per affrontare problemi legati alla situazione abitativa. Allo stesso tempo, anche la situazione nei centri più piccoli dell'entroterra si aggravò, conseguente di dell'emigrazione di una gran parte della popolazione più giovane, verso le città lungo il litorale o nei centri maggiori, oppure in cerca di nuove prospettive di vita, verso altre città europee o nelle colonie, abbandonando i paesini d'origine.

¹⁰⁰ VILAÇA E., GUERRA I., "Os actores sociais e a degradação do parque abitacional em Lisboa", in *Sociologia – Problemas e Práticas*, n°15, 1994.

¹⁰¹ MAGALHAES de A., "Reabilitação urbana em Lisboa. Uma abordagem ao núcleo antigo da cidade", UTL, Lisboa, 2000.

¹⁰² VILAÇA E., GUERRA I., "Os actores sociais e a degradação do parque habitacional em Lisboa", in *Sociologia – Problemas e Práticas*, n°15, 1994.

Solo a partire dalla seconda metà degli anni '70 si assiste a cambiamenti progressivi nella pratica di salvaguardia del patrimonio architettonico, non solo vincolato ai cosiddetti 'monumenti' ma riconoscendo "l'importanza di una prospettiva urbana che integrasse gli aspetti socio-economici, culturali e ambientali negli interventi di riabilitazione". A questo proposito Ajuiar¹⁰³ riferisce un caso riguardante la pianificazione urbanistica, indicando l'azione dell'ex "Secção de Defesa e Recuperação da Paisagem Urbana" proposta dalla "Direcção Geral dos Serviços de Urbanização (DGSU), fortemente influenzata dalle teorie che Gordon Cullen divulgò nella sua tesi "Townscape"[...]. Quest'azione darà origine alla *Divisão de Estudos de Reabilitação Urbana*, appartenente alla "Direcção Geral do Planeamento Urbanístico (DGPU), che diventerà in seguito alla "Lei Organica" (Dec.Lei 59/87, del 9 Nov.) *Divisão de Renovação e Reabilitação* definita dall'attuale *Direcção Geral de Ordenamento do Território*.

Di fronte a questo quadro che descrive una delle motivazioni più plausibili per spiegare questa forma di degrado diffuso, uno dei primi provvedimenti statali in relazione alla risoluzione di questo problema fu la creazione, a livello nazionale, di uno strumento di aiuto finanziario alla popolazione: *Programa de Recuperação dos Imóveis Degradados* (PRID); grazie al quale erano concessi prestiti e sussidi rivolti ad opere di riparazione, conservazione e miglioramento del patrimonio abitativo (Decreto Legge n° 704/76 del 30 sett.). Tale appoggio era concesso alle *Câmaras Municipais* per realizzare opere all'interno del proprio patrimonio oppure al proprietario dell'immobile/i, in particolare per opere riferite ad abitazioni uso proprio o affittate. La realizzazione di queste opere, se richieste direttamente dal proprietario, davano la possibilità di modificare il valore dell'affitto che non poteva però essere superiore al 20% del rendimento familiare dell'inquilino. Tra il 1977 e il 1981 (ultimo anno in cui furono concessi prestiti riferiti al D.L del '76) i dati dell'epoca contarono 28mila unità immobiliari che beneficiarono di tale aiuto finanziario.

Successivo al programma finanziario specificato precedentemente (PRID), e assumendo l'importanza di non considerare il processo di riqualificazione relativo solo agli edifici, o all'insieme di edifici, ma anche all'area urbana all'interno della quale si inseriscono, fu creato nel 1985 il *Programa de Reabilitação Urbana* (PRU)

¹⁰³ AGUIAR J., APPLETON J., CABRITA A.R., "Guia de Apoio à Reabilitação de edifícios Habitacionais", LNEC, 1997 pag.37..

(D.L. n°4/85) come appoggio tecnico e finanziario alle iniziative in ambito di riabilitazione urbana, promosso dai municipi, promuovendo la nascita dei *Gabinetes Tecnicos Locais* (uffici tecnici di quartiere) dipendenti dalla rispettiva 'autarchia', utili per la nascita del processo di riabilitazione. L'appoggio finanziario derivante dall'Amministrazione Centrale aveva una durata di due anni.

Questi ultimi, grazie al sostegno del governo centrale e disponendo di uno strumento legislativo come la "*Lei dos solos*"¹⁰⁴ e la consecutiva dichiarazione di "*area critica de recuperaçao e reconverçao urbanistica*", ottennero la possibilità di disporre di un più ampio margine di manovra nella risoluzione di problemi riguardanti situazioni difficili. Nel caso in cui il degrado riguardasse edifici di privati, nel momento in cui i proprietari si dimettessero dagli obblighi di manutenzione e recupero delle loro proprietà, la *Câmara Municipal* si riservava l'onere di procedere alle acquisizioni di tali immobili per procedere così a forme d'intervento più rapide.

Successivo al *Programa de Rabilitaçao Urbana*, e precisamente nel 1988, fu il *Programa de Recuperaçao de Areas Urbanas Degradadas (PRAUD)* che estese la possibilità di intervenire in aree che comprendono quartieri illegali (baracche) e degradati, aree di riconversione industriale, senza necessariamente comprendere costruzioni facenti parte del patrimonio monumentale. Sta di fatto che la produzione di Piani di Salvaguardia e Valorizzazione (*Planos de Salvaguarda e Valorizaçao*) in seguito ad un'Ordinanza (*Despacho conjunto SEC/SEALOT* Aprile 1988) passa ad essere compito esclusivo dei GTL precedentemente menzionati. L'organico che compone queste entità subordinate dalle *Câmaras Municipis* è formato da una squadra tecnica multidisciplinare composta da architetti, ingegneri, avvocati, sociologi, geografi, storici, psicologi, assistenti sociali, figure simili ai nostri "geometri" addetti in particolare alla stima di immobili e redazioni di preventivi delle opere, disegnatori e personale amministrativo e ausiliario, uniti da un unico fine ossia

¹⁰⁴ La "*Lei dos solos*" (D.L. 794/76, del 5 Nov) costituì un importante strumento di intervento in aree degradate, in quanto, la possibilità di creare un perimetro a quelle aree considerate bisognose (*areas criticas de recuperaçao e reconverçao urbanistica*), ossia quando segnate dalla mancanza o dall'insufficienza di infrastrutture, attrezzature pubbliche, aree verdi, oppure composte da edifici fortemente degradati con scarse condizioni di solidità, sicurezza e salubrità, tali da giustificare la necessità di interventi urgenti. La misura più adeguata alla risoluzione di questo problema, fu l'espropriazione sistematica di aree o edifici giudicati 'a rischio', dando la possibilità a organi municipali incaricati di intervenire con l'esecuzione di lavori di riconversione e recupero di tali aree. La definizione dei limiti di "area critica", rappresentarono un importante strumento giuridico di supporto alla gestione del territorio e del patrimonio edilizio, dando maggior potere ai municipi rispetto a interventi in aree degradate, in particolare per quanto riguarda operazioni di riabilitazione urbana.

migliorare le condizioni di abitabilità delle popolazioni residenti e con la speranza che questo genere di azioni possa essere un incentivo per invogliare i proprietari di edifici e promotori privati ad investire per il raggiungimento di fini comuni. Questa interdisciplinarietà permette la risoluzione dei problemi a 360° e giustifica l'aggiunta della parola 'integrata' all'interno della definizione di Riabilitazione Urbana.

3.2 Efficaci strumenti di appoggio alla Riabilitazione Urbana:

RECRIA-REHABITA-RECRIP-SOLARH

Nello stesso anno in cui fu formalizzato il *Programa de Recuperação das Aareas Urbanas Degradadas* (1988), sorse in sostituzione e miglioramento nell'utilizzo del precedente strumento di finanziamento (PRID), poco sfruttato, un nuovo strumento chiamato RECRIA che sta per *Regime Especial de Participação na Recuperação de Imóveis Arrendados*¹⁰⁵, perfezionato nel corso degli anni grazie ai seguenti decreti legge: n.º 420/89 del 30 Nov., 197/92 del 22 Set., 104/96 del 31 Lug. e, recentemente, dal D. L. n.º 329-C/2000 del 22 Dic., attualmente in vigore. Questo Programma fu realizzato da parte dello Stato, con la pretesa di invertire il costo sociale dovuto al congelamento degli affitti per abitazioni, verificatosi durante molti anni e descritto nella parte iniziale del paragrafo precedente. L'ultima alterazione a livello normativo, avvenuta nel 2000, permise di garantire una redditività adeguata al capitale investito nella riabilitazione; di conseguenza fu ed è possibile per i proprietari attualizzare i prezzi degli affitti antichi in seguito alla realizzazione di tali opere. In questo caso, il finanziamento a fondo perso concesso dallo Stato corrisponde all'80% del prezzo delle opere di realizzazione, estinto in proporzione del 60% da parte dell'*Instituto da Habitação e de Reabilitação Urbana (IHRU)* e il 40 % dalla *Câmara Municipal*.

Nonostante il successo raggiunto dal programma RECRIA, fu necessario negli anni studiare misure specifiche per le aree urbane antiche. Queste aree consolidate e con caratteristiche specifiche sia a livello sociale sia a livello di metodi costruttivi e morfologia, richiedevano una sorta d'incentivo per la loro conservazione. Conseguente a questa necessità, fu creato il programma *Regime de Apoio*

¹⁰⁵ Regime speciale di compartecipazione nel recupero d'immobili destinati ad essere affittati.

*Habitacional em Areas Urbanas Antigas (REHABITA)*¹⁰⁶, applicabile esclusivamente ai nuclei urbani antichi, facenti parte delle aree critiche di recupero e riconversione urbanistica¹⁰⁷. Il programma REHABITA fu realizzato per appoggiare l'esecuzione di opere di conservazione, di miglioramento o di ricostruzione di parti costituenti edifici adibiti ad abitazione e le conseguenti azioni di rialloggiamento¹⁰⁸ provvisorio o permanente, comprese all'interno dell'operazione di Riabilitazione Urbana. Le condizioni di accesso a questo programma sono le seguenti:

- L'esistenza di almeno un affitto che sia stato oggetto di correzione straordinaria corrispondente a quanto descritto nella Legge n.° 46/85, del 20 Set.¹⁰⁹
- In caso di ricorso a tale programma, la localizzazione dell'immobile deve essere compresa all'interno di un'area urbana dichiarata "area critica di recupero e riconversione urbanistica" nei termini previsti dal Art. 41 del D.L. n.° 794/76, del 5 Nov. (*Lei dos Solos*)¹¹⁰.

In seguito vengono valutati alcuni casi speciali nell'utilizzo di questi programmi(RECRIA/REHABITA), uno degli esempi è quello in cui gli inquilini o il municipio ne fanno richiesta per la realizzazione di opere, nel caso si sostituissero al proprietario nel sostenere le spese di realizzazione dei lavori.

Sono rimborsabili, in base a RECRIA/REHABITA, una sola volta, le opere di conservazione che sono inquadrate all'interno della legge generale o locale e siano necessarie al fine di ottenere il permesso di abitabilità.

¹⁰⁶ Regime di appoggio abitativo in aree urbane antiche.

¹⁰⁷ Le aree critiche di recupero e riconversione urbanistica corrispondono a quelle aree soggette a degrado e involuzione, definite all'interno della riformulazione della "*Lei dos Solos*" (D.L. 794/76 del 5 Nov.). Questo Decreto Legge istituì la possibilità da parte dell'amministrazione centrale, in seguito alla definizione di un determinato limite (aree critiche), di intervenire con l'espropriazione, nel caso in cui il proprietario di un determinato immobile, inserito all'interno di un' "area critica", non adempia al proprio dovere civico nel mantenimento delle caratteristiche estetiche e funzionali del proprio edificio, giudicato bisognoso di manutenzione.

¹⁰⁸ Quello del rialloggiamento fu un tema trattato già precedentemente all'interno del "*Programa de Realojamento(Realojar)*", trattato all'interno del D.L. 226/87 del 6 Giu., rivelatosi straordinariamente utile per rendere più agevoli le operazioni programmate di riabilitazione, in quanto concepito per dare un aiuto finanziario ai municipi nella costruzioni di abitazioni sociali a scopo locativo, destinate al rialloggio della popolazione residenti in baracche o in abitazioni degradate che necessitavano di opere urgenti.

¹⁰⁹ Legge corrispondente alla materia in regime di affitto libero ossia *Regimes de renda livre, condicionada e apoiada nos contratos de arrendamento para habitação*, attualmente revocata e sostituita dal art. 3 del D.L. n.° 321-B/90, del 15 Ott.

¹¹⁰ Descritta all'interno della nota ⁸⁵.

Tale rimborso è realizzabile in tre fasi:

1. 30% quando sono stati eseguiti il 30% dei lavori;
2. Un altro 30% quando sono stati eseguiti il 60% dei lavori;
3. I successivi 40% restituiti al termine dei lavori.

Altri incentivi forniti dallo stato come appoggio al finanziamento di opere riguardanti la Riabilitazione Urbana sono RECRIPH *Regime Especial de Participação e Financiamento na Recuperação de Prédios Urbanos em Regime de Propriedade Horizontal*, inteso come aiuto finanziario nell'esecuzione di opere di conservazione in parti comuni di edifici, costituiti in regime di proprietà orizzontale (Legislazione di riferimento: D.L. n°106/96, del 31 Lug.; Ord. n°711/96, del 9 Dic.); e il programma SOLHAR permette la concessione di prestiti, senza interessi, emessi dall'IHRU (*Istituto de Habitação e Reabilitação Urbana*), per la realizzazione di opere di conservazione riferite: ad abitazione di proprietà permanente di individui o aggregati familiari; ad abitazioni devolute, di proprietà di municipi, di istituzioni particolari che si occupano di solidarietà sociale, di cooperative di abitazione e costruzione; ad abitazioni devolute, che siano di proprietà di singole persone (legislazione di riferimento: D.L. n°39/2001, del 9 Feb.; D.L. n°25/2002, del 11 Feb.; D.L. n°418/99, del 21 Ott.) Il montante massimo è corrispondente al costo delle opere fino ad un tetto di 11.971,15 euro per abitazione e il termine massimo di ammortizzamento del prestito fino ad un limite di 30 anni. Altro programma di finanziamento, il PROHABITA, permette la concessione di aiuti per la riabilitazione dell'abitazione nel caso di gravi carenze a livello di abitabilità di aggregazioni familiari nell'ambito del territorio nazionale. Sono considerate carenze i casi in cui: "aggregati familiari si ritrovano costretti a risiedere in maniera permanente in edifici o parti di edifici o in strutture provvisorie caratterizzate da gravi deficienze di solidità, sicurezza, salubrità, così come le situazioni di necessita urgente di un alloggio permanente o provvisoria, di aggregati familiari senza un luogo in cui abitare successivo alla distruzione totale della propria abitazione o demolizione della struttura provvisoria in cui risiedeva; oppure nel caso in cui l'abitazione propria e permanente distrutta o parzialmente distrutta da calamità, intemperie o altri disastri di natura ambientale. Questo programma è concretizzato mediante la stipulazione di Accordi di Collaborazione fra i Municipi o Associazioni Municipali e l' *Istituto de Habitação e da Reabilitação Urbana*(IHRU).

Al di là dei programmi qui sopra elencati e le loro rispettive caratteristiche, volte ad appoggiare gli interventi di riabilitazione in edifici, ci sono altri programmi resi disponibili dallo Stato come per i fondi relativi il *Quadro de Referencia Estrategica Nacional (QREN)* 2007/2013. Questo strumento si propone come appoggio ai progetti in particolare diretti ai nuclei urbani. I programmi integrati in questo “quadro” sono assunti per mezzo di società stabilite a livello di riabilitazione urbana o delle reti urbane per favorire la competitività e l’innovazione, come strumenti di politica delle città regolamentati nell’ambito dei Programmi Operativi Regionali del QREN o corrispondenti a strategie di rivitalizzazione economica delle aree urbane che necessitano di essere riabilite.¹¹¹

Un altro programma che può essere sfruttato in maniera complementare dalle varie entità richiedenti, JESSICA (*Joint European Support for Sustainable Development in City Areas*). Questo strumento è un’iniziativa congiunta della Commissione Europea e della BEI (Banca Europea di Investimento), con la collaborazione della Banca di Sviluppo del Consiglio d’Europa, che ha il fine di incentivare gli investimenti nelle aree urbane attraverso un’utilizzazione più efficace dei Fondi Strutturali europei a disposizione delle regioni degli Stati Membri UE. Sinora circa 20 Paesi hanno deciso o stanno valutando l’attivazione di Fondi JESSICA a sostegno dell’attività di investimento a favore delle proprie aree urbane e sette iniziative sono già operative in Portogallo, Inghilterra, Spagna, Lituania e Polonia. L’anno scorso fu annunciato che il BEI si incaricò di disponibilizzare un pacchetto di finanziamento del valore di 100 milioni di euro per la riabilitazione urbana e di cui il Portogallo fu uno dei primi stati membri a beneficiarne. I municipi furono i primi a beneficiare di JESSICA dopo aver istituito società tra pubblico e privato a sostegno dei progetti di candidatura proposti per l’ottenimento dei fondi BEI. Relativamente a questi fondi, sono destinati a finanziare parzialmente le operazioni di rinnovo e di riabilitazione urbana, incluse la costruzione di abitazione a costi controllati, la riabilitazione di edifici per fini abitazionali e per lo sradicamento delle baracche nelle aree di Lisbona e Porto¹¹².

¹¹¹ Concetto spiegato in maniera più appropriata nella parte finale del paragrafo successivo, relativo alle politiche urbane del programma POLIS XXI.

¹¹² Testo a cura di CELESTINO C. In “*Immobiliaria*”, rivista, Lusosinal, Lisbona n°203 Maggio 2010

3.3 L'evoluzione nel campo della riabilitazione urbana nel nuovo millennio

Nel paragrafo precedente si è “chiuso scenario”, derivante dal secolo passato, illustrando l'elenco delle possibilità di finanziamento pubblico corrispondenti alle differenti casistiche di intervento in ambito di riabilitazione urbana. Quest'elenco di operazioni attualmente in uso nei programmi che riguardano le differenti istituzioni municipali portoghesi, sono dal momento della loro attuazione strumenti utili e attuali per la risoluzione di determinate problematiche nel settore immobiliare e dell'abitare inteso come diritto delle persone di occupare un determinato spazio, legalmente e con le condizioni adatte al vivere quotidiano.

Dal 2004 in Portogallo sono pioniere nel campo della riabilitazione le SRU ovvero le *Sociedades de Reabilitação Urbana*, grazie al Decreto/Legge n° 104/2004 del 7 maggio. Queste società sono imprese create con capitale pubblico a livello municipale, con lo scopo di trattare determinate aree definite *Ares Criticas de Reabilitação Urbana* (ACRU) e la riconversione urbanistica delle città portoghesi, che le possiedono, sono principalmente localizzate nelle Zone Urbane Storiche. La loro nascita è dovuta alla necessità che esiste di riabilitare i centri storici e l'urgenza di riqualificare il parco abitazionale. A questo fattore si unisce il bisogno di combattere la desertificazione di questi centri, con la speranza di riuscire a fissare una determinata popolazione, basicamente attraverso la creazione di un insieme di infrastrutture di appoggio alla popolazione stessa e per la popolazione stessa. La tendenza alla base di queste società è quella guidata dalla prospettiva di poter risolvere a lungo medio termine i problemi primari relativi l'abitabilità nei suoi differenti livelli; in modo che gli effetti moltiplicatori, soprattutto socioeconomici, generati grazie dalla dinamizzazione di queste zone possa dare dei risultati positivi in termini di qualità di vita, difesa di valori ambientali e paesaggistici e attrattività per il turismo.

Porto prima e Lisbona poi, furono le città che per prime istituirono questo modello di intervento urbano, e successivamente si diffuse anche in altri centri del Portogallo.

Nella zona a Nord furono creati i masterplan di *Vila Nova de Gaia, Viseu, Covilhã, Seia*; nella regione Centro sono attive quelle di Coimbra e Fatima . Nell'area della Regione di Lisbona, Sintra, Leira, Oeiras Torres Novas, Cadaval; nella parte meridionale i centri di Evora, Vila Real de Santo Antonio e Portimão.

In questo momento, lo Stato, attraverso l' *Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana* (IHRU), partecipa nel capitale sociale delle SRU di Porto Vivo, Coimbra Viva e Viseu Novo.

Nonostante la tendenza descritta nella parte iniziale come obiettivo proprio alla base della politica delle SRU, la realtà è un'altra dovuta al fatto che nella loro totalità non si trovano tutte allo stesso livello di dinamismo e azione: alcune gestiscono aree di dimensioni maggiori, altre si occupano esclusivamente alla riabilitazione degli edifici e altre abbandonarono la scena.

A quanto afferma la Dott. Carla Costantino, “la Crisi immobiliare non fece altro che evidenziare realtà ovvie, ma a cui fino a non molto tempo fa non si dava molta importanza; chiudendo non uno, ma due occhi. Il “costruire” in maniera sfrenata in tutto il Paese dovrebbe essere più contenuta (e così in tutta Europa); la ricerca di una soluzione a livello di mercato era inevitabile”. Fu in questo contesto che la riabilitazione urbana entra in campo come “bandiera nazionale.

Secondo le statistiche nazionali derivanti da un periodo compreso tra il 2001 e i 2008 nell'ambito delle costruzioni e dell'abitazione, si può notare i valori relativi alla nuova costruzione siano più elevati rispetto quelli derivanti dalla tendenza al recupero; sebbene emerga una decelerazione della nuova costruzione.

Alla luce di questi dati, i freni inibitori legati alla pratica della riabilitazione in Portogallo sono principalmente: “difficoltà nel licenziamento delle opere, i costi compresi per le opere di realizzazione, tendenza al favoreggiamento nei confronti delle nuove costruzioni da parte dei governi locali, la difficile accessibilità delle zone storiche/centri urbani e il livello quasi iniziale di esperienza in questo campo”.¹¹³ Il tutto unito ai fatti correlati come quello del problema legato al congelamento degli affitti non ancora risolto, e menzionato nei paragrafi precedenti, alla limitazione del regime giuridico e alla “cultura della proprietà” tipica dei portoghesi che condusse alla perdita di valore del capitale immobiliare. Dati attuali¹¹⁴ rivelano che il mercato della riabilitazione urbana è stimato a 28 milioni di Euro ossia equivalente alla metà del valore del pacchetto delle grandi opere pubbliche annunciato dal Governo valido fino al 2017. Esistono attualmente 800 mila case in avanzato stato di degrado e che

¹¹³ *Ibidem*.

¹¹⁴ Dati forniti dalla *Federação Portuguesa da Indústria de Construção e Obras Públicas* (FEPICOP).

necessitano di opere profonde e urgenti di cui 114 mila in completa rovina senza contare quelle che necessitano di opere minori.

Con base nel quadro illustrato fino ad ora all'interno di questo paragrafo, a livello normativo è stata pubblicata il 23 Ottobre del 2009 il Decreto Legge n.°307/2009 il Nuovo Regime Giuridico della Riabilitazione Urbana con la prospettiva di risolvere tre obiettivi principali, che sono:

- la creazione di un quadro legale che sensibilizzi il dovere di riabilitare,
- impegnare attivamente le società locali, con entità pubbliche, private e associative;
- sviluppo di nuovi strumenti di finanziamento e fiscalizzazione dei progetti.

Questo nuovo documento prevede allo stesso tempo la creazione di strumenti di attuazione in casi limite, ovvero quando non esiste la possibilità del coinvolgimento dei proprietari. Queste operazioni riguardano le “operazioni urbane sistematiche” per le quali esiste un programma pubblico approvato per la rigenerazione di un'area designata come “area di riabilitazione urbana” nelle quali è permessa oltre che l'espropriazione (già prevista dal Decreto Legge 104/2004) anche la vendita forzata dell'immobile all'asta pubblica. Quest'ultima misura coercitiva è stata ed è oggetto di polemiche.

Da tenere in considerazione, in ambito di politiche urbane a livello nazionale, il programma POLIS XXI, volto a dare delle risposte significative alle numerose “sfide” che coinvolgono le città, con il fine di risolvere i punti deboli del sistema urbano nazionale trasformando le città stesse nel “motore” effettivo di sviluppo delle regioni e del Portogallo intero.

In questo senso, la “Politica delle Città” POLIS XXI persegue le seguenti ambizioni:

- Le città come territorio di innovazione e competitività;
- Le città come territorio della cittadinanza e della coesione sociale;
- Le città come territori di qualità ambientale e nel vivere;
- Le città come territori ben pianificati e governati.

Per quanto riguarda il soddisfacimento di queste ambizioni, appena delineate, POLIS XXI si prefigge i seguenti obiettivi operativi per il periodo 2007-2013:

- Qualificare e integrare i distinti spazi di ogni città;

- Rafforzare e differenziare il capitale umano, istituzionale, culturale, economico di ogni città;
- Qualificare e intensificare l'integrazione delle singole città all'interno della rispettiva regione;
- Innovarsi rispetto alle soluzioni in ambito di qualificazione urbana

Il raggiungimento di questi obiettivi si concretizza in tre assi di intervento che introducono una certa visione della città alle differenti scale territoriali:

- Competitività/Differenziazione
- Integrazione regionale

Ultimo, ma non in ordine di importanza, di questi assi è quello della Rigenerazione Urbana, diretto agli spazi infra-urbani specifici e rivolto alla coesione e coerenza dell'insieme della città, composto dalle varie comunità che la costituiscono e la qualificazione dei fattori determinanti la qualità di vita delle popolazioni. Comprende l'articolazione di differenti componenti (abitazione, riabilitazione e rivitalizzazione urbana, coesione sociale, ambiente e mobilità, ecc.) nel quadro delle operazioni integrate di rigenerazione urbana.

Gli strumenti affini all'adempimento della politica e di Rigenerazione Urbana sono quelli inseriti nell'ambito del Programma Operativo del QREN 2007-2013 che grazie ai fondi europei FEDER per finanziare Programmi di Azione integrati, preparati e implementati da *Partnership*¹¹⁵ Locali gestite dai Municipi di appartenenza. Oggetto di questi Programmi d'Azione, saranno:

- Valorizzazione di aree definite di "eccellenza urbana", ossia centri storici e fronti fluviali e marittimi;
- Riqualificazione e reintegrazione urbana dei quartieri definiti critici, in particolare combattendo i fattori di esclusione sociale e di segregazione territoriale¹¹⁶;

¹¹⁵ Gli attori intesi come *Partnership* Locali possono essere: imprese, associazioni imprenditoriali, servizi dell'amministrazione centrale e altre entità del settore pubblico (come ad es le *Unidades de Projecto*), concessionari di servizi pubblici, in particolare nell'area dei trasporti e dell'ambiente, istituzioni scolastiche, formazione professionale e investigazione, organizzazioni non governamentali, abitanti e loro associazioni, e altri attori urbani portatori di progetti rilevanti per la rigenerazione urbana del territorio in causa e per la qualificazione del loro inserimento nell'insieme della città.

¹¹⁶ All'interno di questi due punti si inserisce l'area di progetto urbano di questa tesi, concepito come integrazione al *Plano de Acção da Mouraria*.

- Rinnovo delle funzioni e degli usi di aree abbandonate o con usi non qualificati;
- Qualificazione delle periferie urbane.

Questi programmi possono essere presentati per i territori urbani delle aree metropolitane di Lisbona e Porto e per altre città che i Piani Regionali di Ordinamento del Territorio riconoscono come elementi strutturanti del modello territoriale della regione.¹¹⁷

Quest'elenco di elementi citati fin ora, mi sono serviti come base per entrare nello specifico del tema "riabilitazione urbana nella città di Lisbona" e trattato nel paragrafo successivo.

3.4 Area strategica d'intervento: la Riabilitazione Urbana a Lisbona nel XXI secolo

Il concetto di Riabilitazione Urbana, riferita principalmente ai nuclei storici consolidati, come punto fondamentale nella Pianificazione Strategica, rientra nell'elenco delle attività principali del "fare città" all'interno della *Câmara Municipal* di Lisbona. Come già specificato nell'introduzione riguardo alla Pianificazione Strategica, tale processo in corso che si è evoluto soprattutto a partire dal 1990, è supportato da una concezione integrata e pluridisciplinare che include il trattamento articolato e simultaneo dei differenti problemi della popolazione, riferiti a casi concreti, come ad esempio il caso relativo l'area presa in esame e sviluppata nella parte progettuale di questa tesi. Come si può intuire dalle prime righe, quest'azione è integralmente volta, nel limite del possibile, a soddisfare bisogni reali della popolazione, svolta a stretto contatto e in costante dialogo con i cittadini che, teoricamente, sono i diretti interessati.

In sostanza questo discorso introduttivo, mi porta a scrivere che Riabilitazione Urbana, non significa solo riabilitare fisicamente un insieme di edifici degradati, il patrimonio edificato e spazi pertinenti, azione alla base del processo ma non la sola. C'è alla base un obiettivo più ambizioso che è quello di riabilitare e riqualificare il tessuto urbano ma allo stesso tempo il tessuto sociale, culturale, economico e gli

¹¹⁷ Pdf. Del documento redatto dal *Gabinete do Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades "Portugal Políticas das Cidades POLIS XXI"*, appartenente Ministero dell'Ambiente, dell'Ordinamento del Territorio e dello Sviluppo Regionale.

spazi pubblici, in modo da garantire una riqualificazione globale delle aree antiche ma anche più recenti, allo scopo di favorire il mantenimento della popolazione che vi risiede; inoltre può essere di incentivo per chi è alla ricerca di un luogo in cui vivere, permettendo in questo modo uno svolgersi della vita e delle attività quotidiane in condizioni dignitose, fatto che per diverse zone della città non si verifica.

Il processo di Riabilitazione Urbana riflette anche la necessità da parte della *Câmara Municipal* e dei suoi cittadini, di affermare la propria identità, ed è per questo che il recupero e la riqualificazione dei nuclei storici della città costituisce la difesa e la valorizzazione di tale valore, fondamentale per garantire una politica di sviluppo e progresso all'interno del contesto urbano. Così come sostenne Rui Godinho¹¹⁸ “ il consolidamento di queste aree strategiche del Municipio, rappresenta un compromesso serio e impegnato nella la ‘ricostruzione’ della città antica, salvaguardando un patrimonio culturale e sociale imprescindibile per l’equilibrio interno la città [...]. Questo cammino è una possibilità per condurre Lisbona a diventare, sotto ogni aspetto una città contemporanea, capitale atlantica d’Europa, che tutti desideriamo sia”¹¹⁹. La Riabilitazione delle aree antiche è quindi un elemento essenziale nella politica di governo di una città, Difatti le diverse aree che compongono la città antica dimostrano, sempre considerando le differenti caratteristiche che le distinguono, che le città si costruiscono con lo sforzo dovuto al succedersi di generazioni ed epoche, sedimentando espressioni, concetti e idee che si evolsero nel tempo, apparendo in definitiva come un’immagine ‘omogenea’ che ci dà la sensazione illusoria che la città sia sempre esistita per come la vediamo.

E’ per l’appunto, lo stratificarsi nel tempo, perfettamente combinato (o quasi), all’interno delle città che ci permette di percepirne la vita stessa e di visualizzarla come un corpo in continua evoluzione, capace di tradurre le complessità racchiuse in ogni momento storico; detto ciò è fondamentale aggiungere che la riabilitazione urbana dà la possibilità di trasmettere questa composizione di tempi diversi.

Tutto questo non significa che riabilitare debba essere inteso come puro intervento di restauro e conservazione, atto a mantenere in vita, come all’interno di un museo, parti di città. Il valore che acquista questa pratica è valutato in chiave contemporanea ossia che l’intervento all’interno della città antica, deve essere guidato da quella

¹¹⁸ Consigliere comunale dell’“ambiente e dello spazio” alla *Câmara Municipal de Lisboa*.

¹¹⁹ CML, “*Reabilitação Urbana dos Nucleos Historicos*”, Camara Municipal de Lisboa, Lisboa, introduzione, pag 3, 1993.

componente di rinnovo urbano che, sommato all'adattamento di edifici alle necessità attuali (riqualificazione), sappia articolare anche i propri spazi pubblici, grazie alla creazione di nuove attrezzature, favorendo così la creazione di nuovi poli attrattivi che permettano la convivenza e favoriscano gli scambi, escludendo il pericolo di 'ghettizzazione'; al fine di stabilire relazioni di qualità, articolate con le trasformazioni in atto all'interno della città contemporanea.

Il passaggio appena descritto, è fondato sulla conservazione e amministrazione delle caratteristiche ereditate e sull'adattamento dei luoghi e degli spazi, al vivere pienamente la città, elementi che una politica di Riabilitazione Urbana deve cercare di mantenere per garantire una miglior qualità di vita per i propri cittadini. Le città si trasformano in funzione ai cambiamenti del tessuto economico e sociale. All'interno di questa trasformazione, i nuclei antichi risultano "non essere adatti", di fronte ad una popolazione sempre più esigente, e alle necessità emergenti riferite alle nuove funzioni e a alle nuove scale urbane.

Di conseguenza l'apparato produttivo e quello legato al consumo, abbandonano le zone centrali per andare alla ricerca di nuove centralità, lasciando all'interno dei centri originari un vuoto sociale ed economico, all'interno del quale si ha luogo a un lento degrado sia del tessuto costruito sia di quello sociale.

In molti casi accade che la parte della popolazione che permane, è caratterizzata da persone per lo più anziane e tendenzialmente appartenenti a fasce di reddito basse e con un livello culturale basso, ai quali vengono ad affiancarsi persone che la società tende a emarginare quali: minoranze etniche, disoccupati, tossicodipendenti, ecc. Nell'indifferenza generale, queste unità urbane vanno incontro a un degrado inevitabile dovuto alla mancanza di manutenzione, causato principalmente da una diffusa carenze economica o per una mancanza di coscienza nei cittadini rispetto all'importanza e al valore che questi luoghi racchiudono.

Le priorità stabilite nello sviluppo della città di Lisbona e la generalità delle opzioni previste negli strumenti di pianificazione della città, unite alle politiche abitazionali, marcate dal prolungato congelamento degli affitti, condussero ad una situazione di degrado accentuato, riferito al parco abitativo delle aree più antiche della città¹²⁰.

¹²⁰ MAGALHAES de A., "*Reabilitação urbana em Lisboa. Uma abordagem ao núcleo antigo da cidade*", UTL, Lisboa, pag.66, 2000.

Il clima presente durante i primi anni ottanta, per quanto riguarda la città di Lisbona, fu caratterizzato da tensione e malcontento da parte degli abitanti, animati da fatti inerenti la Riabilitazione urbana avvenuti precedentemente nella città di Porto e stanchi del situazione di sconcertante degrado in cui versavano la maggior parte dei quartieri dei nuclei storici. Si sviluppò di conseguenza una coscienza al diritto a un'abitazione degna, unita alla difesa del proprio quartiere e della memoria patrimoniale che rappresenta, facendo sì che vennero a crearsi dei movimenti autonomi di rivolta cittadina, grazie ai primi passi mossi dalla popolazione residente nei quartieri di *Alfama* e *Mouraria* che diedero il via a due operazioni pilota nel campo della riabilitazione urbana, le prime per quanto riguarda questo contesto urbano.

Di conseguenza, non solo gli abitanti di quartieri specifici ma anche l'opinione pubblica in generale, iniziò ad essere più sensibile a questo genere di problema, tant'è che finalmente il governo municipale, iniziò a sentire le costanti pressioni che lo condussero intraprendere iniziative atte a frenare tale processo. Primo passo nelle operazioni di contatto con la popolazione, fu la creazione, in forma embrionale, di uffici tecnici all'interno dei quartieri che potessero dare ascolto, in maniera 'integrata', ai cittadini e formulare così un piano d'intervento basato su necessità reali. Furono così creati i *Gabinetes Tecnicos Locais de Alfama e Mouraria* (1986). Tutto questo grazie al *Programa de Reabilitação Urbana* lanciato dalla *Secretaria de Estado da Habitação e do Urbanismo* che prevedeva un appoggio finanziario ai municipi per l'istallazione dei *Gabinetes Tecnicos Locais*. La presenza di tecnici specializzati all'interno dei due quartieri, sviluppano una sorta di sistema dinamico e vicino alla popolazione, nella risoluzione dei problemi legati alla propria abitazione e al quartiere in generale. Questa forma innovativa e diretta di colloquio permise di avere una visione totale e diretta sulle problematiche esistenti, dando la possibilità a questi nuovi strumenti gestionali e amministrativi di poter definire delle proposte e creare una forma di pressione diretta verso gli organi di servizio della *Câmara Municipal*, che fino ad allora era gestito esclusivamente da un sistema diviso nei diversi settori della sfera pubblica, in cui le decisioni venivano prese da un governo centrale. Situazione in cui il singolo cittadino avrebbe dovuto affrontare i limiti imposti in primo luogo dal muro della burocrazia e secondariamente dalla propria cultura in materia.

L'efficienza di questi nuovi uffici nella gestione delle problematiche di quartiere determinò un progressivo ampliamento delle proprie responsabilità e competenze, fino al raggiungimento di una propria autonomia, legalizzata dal Municipio e in stretto rapporto con esso. Conseguentemente questa nuova forma di gestione 'integrata' dei quartieri storici, sostituì l'inadeguata gestione settoriale¹²¹.

Grazie all'intervento diretto dei *Gabinetes* e al risultato positivo di questa esperienza, questi uffici tecnici furono riconosciuti pienamente e integrati nella struttura organica della CML. Quest'ultima fece sì che le aree antiche bisognose di urgenti interventi di riabilitazione, fossero, in accordo con la *Lei dos Solos*, dichiarate 'aree critiche di recupero e riconversione urbanistica' (Decreti Regolamentari n°60/86, del 31 Ott.; n°61/86, del 3 Nov.) e grazie all'elaborazione di *Planos de Urbanização*¹²², acquisendo in questo modo, un potere attuativo più rapido nelle operazioni urbanistiche riguardanti i due quartieri pionieri, avendo la possibilità, una volta dichiarata l'utilità pubblica, di procedere all'espropriazione urgente, quindi al totale possesso amministrativo dell'immobile e conseguente realizzazione di opere coercitive.

Successivamente, sempre grazie all'esistenza della *Lei dos Solos*, la *Camara* ottenne dal Governo il 'diritto di preferenza' nell'acquisto degli immobili a titolo oneroso, di terreni e edifici situati in 'aree critiche' (Decreto Regolamentare n°13/88 del 12 Marzo), fatto che permise in alcuni casi di bloccare manovre economiche speculative gestite da entità private che avrebbero contribuito nella gentrificazione eccessiva di tali aree, e in altri casi, tale diritto fu esercitato nel momento in cui esistendo edifici in disuso, potessero essere acquisiti e riutilizzati per il rialloggiamento in caso di bisogno. Tale 'diritto di preferenza' nell'acquisto degli edifici, obbliga i proprietari nella vendita dei propri immobili, a chiedere alla *Câmara* e vuole esercitare il suo diritto, il che definisce maggior controllo del mercato immobiliare all'interno del quartiere.

La riabilitazione degli edifici esigeva che si assicurasse un certo numero di edifici per il rialloggiamento provvisorio, e essendo questo numero inferiore rispetto alla

¹²¹ La Riabilitazione Urbana comprendeva la responsabilità dell'allora Assessore alla Cultura Victor Reis, che svolse un ruolo determinante nell'inserimento dei *Gabinetes* e nella continuazione delle operazioni di Riabilitazione Urbana nella città di Lisbona.

¹²² Nei quali furono definiti i parametri urbanistici di intervento nelle aree storiche, e elaborato l'inventario degli edifici e di insiemi edificati con valore patrimoniale.

quantità crescente di opere, si ricorse al pagamento di appoggi finanziari per le persone che abitavano in edifici soggetti a lavori di riabilitazione¹²³.

Come definito in precedenza, i *Gabinetes* essendo stati creati in base al *Programa de Reabilitação Urbana (PRU)*, scaduti i due anni a partire dal 1986, terminarono il periodo di appoggio finanziario; in questo caso data l'efficacia dei loro interventi, furono integrati nella struttura della *Câmara Municipal de Lisboa*, continuando a condurre il loro lavoro.

Il susseguirsi degli eventi, diede voce agli abitanti di altri quartieri, che confortati dal successo di questa prima esperienza di *Alfama* e *Mouraria*, e la successiva di *Bairro Alto*, crearono una forma di pressione verso il Municipio centrale, tale da spingerlo a prendere la decisione di creare nel 1990 una *Direcção Municipal de Realbilitação Urbana*¹²⁴ (DMRU. Proposta n°33/90, *Assembleia Municipal*) affidandole il compito di coordinare e appoggiare gli uffici tecnici (*Gabinetes Tecnicos Locais*) che successivamente si vennero a formare in altri quartieri (*Bairro Alto, Madragoa, Carnide, Paço do Lumiar, Amaxoeira, Olivais Velha*) e in casi particolari di *Patios* e *Vilas*¹²⁵, che in quegli anni si traduceva in un lavoro che a livello di numeri, comprendeva 25 mila edifici e 55 mila abitanti¹²⁶. Questo nuovo organo municipale, creato per coordinare e appoggiare i *Gabinetes Tecnicos*, composto da “una struttura trasversale”, è diretto a svolgere compiti che precedentemente appartenevano ad altri servizi municipali (soprattutto dei settori urbanismo, opere pubbliche e abitativo), inserito nella prospettiva di un processo di riabilitazione urbana. La nuova forma di gestione delineata, si traduce “in opposizione al modello tradizionale di azione centralizzata, in un contesto attuativo intersettoriale, promuovendo una gestione integrata rispetto alle parti di territorio oggetto di intervento, il che permette una visione di insieme delle problematiche e allo stesso tempo una maggior efficacia e economia nel raggiungimento di un

¹²³ AA.VV., “*Reabilitação Urbana em debate*”, Assembleia Municipal de Lisboa, Lisboa, 2003

¹²⁴ Trd. Direzione Municipale di Riabilitazione Urbana.

¹²⁵ Strutture urbane composte da abitazioni plurifamiliari, organizzate attorno ad uno spazio comune e che, in certi casi, corrispondono a quartieri operai dell'epoca industriale, o in altri casi, nati dallo sfruttamento di edifici preesistenti come Conventi o Palazzi.

¹²⁶ LOPEZ F.M. “*A Reabilitação urbana de Lisboa 1990-2000*”, Seminario svolto il 9/1/08 presso l'Università Lusiada, Lisbona.

fine”¹²⁷. A riguardo, fino al 1993 gli interventi furono essenzialmente relativi ad edifici abitativi, data la gravità del loro stato di degrado. A partire dal 1994 si optò, grazie a progetti integrati, allargare l’ambito di intervento ad aree particolarmente legate alla vita della popolazione locale, agendo nella riqualificazione di spazi e attrezzature pubbliche, che potessero dare beneficio dal punto di vista economico, sociale e culturale alle zone in cui questi progetti furono inseriti, attraverso il coinvolgimento di differenti attori e la partizione di responsabilità e incarichi e la diversificazione delle fonti di finanziamento, mediante il ricorso ad entità pubbliche e, in questo caso, private¹²⁸. La partecipazione di tutti gli agenti coinvolti è allo stesso tempo uno dei presupposti e obiettivo di questo genere di progetti. Principale innovazione fu la creazione di ‘Gruppi di Pilotaggio’ (1994) ossia una sorta di forum di discussione, pianificazione strategica e valutazione dei processi, nei quali fanno parte: politici (Assessori), tecnici (sia appartenenti alla DMRU, che fu ristrutturata dalle delibere n° 89/AM/94 e n° 365/CM/94, che ad altri settori) rappresentanti del municipio e gruppi d’interesse delle comunità locali(*Juntas de Freguesias*, collettività locali e altre associazioni economiche e culturali)¹²⁹.

Le aree scelte e adatte agli scopi precedentemente specificati, e oggetto dei *Projectos Integrados de Reabilitação Urbana* che in quegli anni furono eletti “nuclei sensibili e fondamentali nel contesto delle aree di appartenenza¹³⁰” sono: *Castelo e Chafariz de Dentro* (appartenente al *Gabinete de Alfama e Castelo*), *Teatro Taborda/Quinta do Colezinho*, (*Mouraria*), *Palacio Marim Olhao* (*Bairro Alto*), e *Convento das Bernardas* (*Madragoa*). In quel periodo “questi progetti avanzavano lentamente, principalmente per motivi legati ai mezzi finanziari impiegati nella loro concretizzazione (progetto, opere, rialloggiamento, indennizzazioni, ecc.), dipendenti in grande misura dal conseguimento di finanziamenti esterni¹³¹”. Riferito alla motivazione appena riportata, i casi di *projectos integrados* che non sono stati sviluppati coerentemente sono: il Palazzo Marim-Olhao, da Rosa, la riqualificazione

¹²⁷ MAGALHAES de A., “*Reabilitação urbana em Lisboa. Uma abordagem ao nucleo antigo da cidade*”, UTL, Lisboa, pag.71, 2000.

¹²⁸ L’entrata in scena di ‘attori’ differenti nell’ ambito di sostegno e finanziamento di questi progetti fu dovuta ad una diminuzione dei bilanci della CML riscontrata nel 1994, contraria alla tendente crescita degli anni precedenti.

¹²⁹ COSTA A., ALVES E., “*Avaliação processual em reabilitação urbana: conceitos e instrumentos*”, Sociologia – Problemas e Praticas, n°22, 1996.

¹³⁰ CML/DMRU, “*Projectos integrados*”, CML/DMRU-EBAHL, Lisboa, 1997c.

¹³¹ MAGALHAES de A., “*Reabilitação urbana em Lisboa. Uma abordagem ao nucleo antigo da cidade*”, UTL, Lisboa, pag.75, 2000.

del *Largo do Intendente*, e il progetto di miglioramento dell'accessibilità alla collina del Castello¹³² che per mancanza di finanziamento comunitario e di autofinanziamento della *Camara* non furono portati avanti.

Per dare più agilità a questi processi di riabilitazione urbana che riguardano attrezzature a livello culturale dei quartieri storici, fu creata un'impresa municipale chiamata EBAHL (*Equipamentos dos Bairros Historicos 1996*), che però, dovuto a successive alterazioni legislative e ad una perdita dell'autofinanziamento nel piano di realizzazione iniziale, perse la capacità di intervento inizialmente prevista, passando a installare e a dirigere le attrezzature municipali riabilite appartenenti alle aree storiche; occupandosi principalmente dell'organizzazione di eventi come *As Festas de Lisboa*, coinvolgendo e articolando agenti pubblici e privati, la collettività e le *Casas Regionais*, definendo, organizzando e producendo attività di grandi dimensioni e animazione dello spazio pubblico della città e delle attrezzature culturali che gli sono state affidate. Grazie alla EBAHL, furono riabilitati il Castello di *São Jorge* e il *Teatro Taborda* rispettivamente confinante e appartenente all'area di progetto che sarà presentata nei capitoli successivi. In data odierna l'impresa municipale appena nominata e descritta, è conosciuta come EGEAC (*Empresa de Gestão de Equipamentos e Animação Cultural*), denominazione acquisita nel 2003, costituita con l'obiettivo "di potenziare le attrezzature culturali di Lisbona, permettendo una maggior efficacia nella forma di come la cultura e l'animazione urbana giunge alla varietà di pubblico"¹³³.

Tuttavia, nonostante le difficoltà incontrate lungo il cammino, il valore riconosciuto a questi progetti fece sì che la DMRU continuò a perseguire i propri obiettivi, lanciando nuovi progetti e nuove azioni, questa volta cercando di contenere dimensioni e costi, dirigendo le proprie iniziative a fronti stradali, quartieri e spazi pubblici, in modo da gestire meglio le difficoltà che ruotano attorno a questi processi¹³⁴.

Sempre nel 1994 vista la gravità della situazione di degrado nel tessuto urbano e sociale, la CML presentò al Governo una proposta per la creazione di un programma

¹³² Il *Palacio da Rosa*, il *Largo do Intendente* e il piano di accessibilità alla *Colina do Castelo*, fanno parte del caso studio che sarà trattato nei capitoli seguenti.

¹³³ Dati recuperati dal sito internet www.egeac.pt (22/03/10)

¹³⁴ GRAÇA P., "Os Projectos Integrados no âmbito da reflexão sobre a reabilitação urbana", comunicazione presentata nell'incontro sulla riabilitazione urbana, DMRU, Lisbona, 1998.

per accelerare i processi in campo di riabilitazione, soprattutto per contrastare oltre al degrado fisico degli edifici e spazi pubblici, anche i problemi sociali che nell'insieme non facevano altro che incrementare l'aumento di povertà, marginalità, insicurezza, insuccesso a livello di rendimento scolastico giovanile, tossicodipendenza ed esclusione sociale. Con l'entrata in scena del *Programa de Emergencia para a Reabilitação Urbana (PERU)*, supportato da nuove regole e aiuti alla riabilitazione, si prevedeva diminuire i termini utili alla realizzazione dei processi di riabilitazione nelle aree storiche avvicinandosi a una media di sette anni. Nel 1998, Josè Maria Bellester, a capo del *Servicio do Património Cultural da Comissão de Avaliação do Concelho da Europa*, in seguito a valutazioni in merito alle operazioni di riabilitazione urbana svolte nei quartieri più antichi come *Mouraria, Alfama, Castelo, Madragoa, Bairro Alto*, definì le operazioni svolte fino ad ora come "esemplari".

Negli anni compresi tra il 1990 e il 2001, furono riabilitati 9 mila abitazioni, ossia il 32% della stima degli edifici che versavano a quell'epoca in uno stato di degrado avanzato, di cui il 6% ad opera della *camara* municipale e il 66% per opera di privati con compartecipazione municipale o statale¹³⁵. Questi lavori furono portati avanti nonostante i condizionamenti dovuti alla mancanza di tecnici nei *gabinetes locais* nell'accompagnamento delle opere, in particolare ingegneri, personale addetto alle stime e alla fiscalizzazione dei progetti, e la mancanza di grandi imprese di costruzione che si candidano per la realizzazione delle opere, unito al disinteresse di alcuni proprietari o alla mancanza di possibilità di altri¹³⁶.

Di conseguenza come riferisce Antonio Abreu durante un intervento sulla riabilitazione urbana a Lisbona, "a prescindere dalle condizionanti e dalle difficoltà avute, il bilancio in merito a questa discussione, è molto positivo ma con un ritmo di realizzazione che non corrispose alla volontà dei responsabili e alle aspettative create insieme alla popolazione, che aumentò i livelli di esigenza dal momento in cui vide la risoluzione dei problemi maggiori¹³⁷.

All'entrata del 21° secolo molti dei progetti e delle prospettive d'intervento passarono nelle mani della nuova maggioranza municipale, come la riabilitazione dei palazzi, la costruzione di silos per automobili, la pubblicazione o la revisione di piani di urbanizzazione e l'allargamento delle aree di intervento. Nello specifico questa

¹³⁵ Cfr. AA.VV, "*Reabilitação Urbana em debate*", Assembleia Municipal de Lisboa, Lisboa, 2003.

¹³⁶ Ibidem.

¹³⁷ Ibidem.

nuova maggioranza sia a livello municipale che di governo si trovò ad affrontare compromessi derivanti dalla passata amministrazione:

- La creazione di nuove aspettative e la ripresa di idee e progetti ereditati dal governo precedente;
- L'allargamento dell'intervento ad altre aree (come ad esempio: la *Baixa Pombalina*, *Rua de Sao Bento*, la *Freguesias da Graça* e di *Sao Vicente de Fora*, la *Colina de Santana*);
- L'importanza della riabilitazione dell'esistente rispetto alla demolizione in favore della nuova costruzione;
- La concretizzazione dei già programmati spazi di sosta per automobili, la qualificazione ambientale delle zone in cui si inseriscono e il miglioramento delle condizioni di sicurezza delle stesse.

Come la storia ci insegna, passato il periodo di fermento iniziale successivo alla fase elettorale, non sempre si è coerenti rispetto all'eredità ricevuta.

Nel 2002 con la ristrutturazione dei servizi municipali e la conseguente perdita del carattere integrato negli interventi, fu 'ristrutturata' la DMRU tramutata in *Direcção Municipal de Conservação e Reabilitação Urbana* (DMCRU), che si vide togliere parte delle proprie competenze nelle aree di: autorizzazione alle opere, pianificazione urbanistica, avvio di contratti e consulenza nell'esecuzione di progetti, e anche in campo sociale che comprende il rialloggio e l'appoggio alla popolazione. Anche la denominazione dei *Gabinetes Tecnicos* venne modificata in *Unidade de Projecto* e sono così suddivise: *Alfama*, *Mouraria*, *Bairro Alto e Bica*, *Madragoa*, *Sao Bento*, *Baixa Chiado*, *Alto Lumiar*, *Programa de Reabilitação e Desenvolvimento Integrado de Marvila (PRDIM)*, *Grupo de trabalho do Eixo Central*. Fu così che di conseguenza anche il nuovo ordinamento delle *Unidades de Projecto*, fece sì che persero la visione e la gestione integrata del territorio, o meglio smisero di avere competenze nella fiscalizzazione dello stato di conservazione dell'edificato, così come la possibilità di sollecitare i proprietari degli immobili nell'esecuzione delle opere, compiti affidati ad altre strutture.

Nel 2004 come già spiegato precedentemente, grazie al Decreto Legge n.°104/2004, del 7 Maggio, sorsero in portogallo le prime Società di Riabilitazione Urbana. A Lisbona nacquero a partire da quella data l'*SRU Lisboa Ocidental*, *SRU Lisboa Oriental* e l'*SRU da Baixa Pombalina*. La prima è l'unica ai giorni nostri ad essere

attiva e proponendo diversi progetti, la seconda fu estinta e la terza sospesa in vista di nuovi piani.

Nel 2008 un altro esempio di Società si è formata per risolvere le problematiche inerenti la zona della *Baixa Pombalina* (comprendendo *Cais do Sodré, Ribeira das Naus, Santa Apolonia*). La *Sociedade Frente Tejo* è una società anonima di capitale esclusivamente pubblico che in questi anni si è occupata del recupero parziale degli edifici in *Praça do Comércio* e la riabilitazione dei quartieri compresi fra *Praça das Cebolas e Santa Apolonia*; nella zona di *Ajuda- Belem* realizzò interventi a livello di spazio pubblico progettando la costruzione del *Museo dos Coches* e la costruzione delle attrezzature collettive all'interno del Palazzo di *Ajuda*, prevedendo che tutti gli interventi siano conclusi entro il 2011.

Al di là dei provvedimenti presi, delle nuove leggi che regolamentano la possibilità di azione in campo, i finanziamenti ricevuti e le attività di sensibilizzazione nei confronti di uno sviluppo sostenibile, il governo *lisboeta* procede seguendo una linea costante nella qualità dei progetti approvati e in corso di approvazione, nella definizione delle strategie di sviluppo della città in accordo con il PROTAML (*Plano Regional de Ordenamento Territorial da Area Metropolitana de Lisboa*). A questo nel 2009 la *Câmara Municipal de Lisboa* presentò il *Programa de Investimentos Prioritarios em Acções de Reabilitação* che comprende la riabilitazione di edifici destinati all'affitto, a servizi e istituzioni, spazi pubblici e infrastrutture. Per questo programma fu stabilito un finanziamento di 120 milioni di euro di cui 58,9 derivanti da accordi tra la Banca Europea di Investimento (BEI) e l'*Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana*.

4. Caso studio: il *Bairro da Mouraria*

Il quartiere analizzato come caso studio, la *Mouraria*, è stato scelto come corollario di quanto trattato all'interno di questa tesi, come compendio necessario a definire nello specifico ciò che è riabilitazione urbana a Lisbona.

Questo caso particolare di riabilitazione riguarda parte del centro storico o meglio, per essere più precisi nella definizione, un determinato nucleo storico avente caratteri particolari e distinti dagli altri centri che compongono la parte più antica della città.

Attraverso i punti analizzati nei paragrafi successivi, si è voluto illustrare un quadro completo dell'area in esame, metaforicamente parlando, considerando quest'area urbana come un organismo vivente, si è cercato di fornire una visione 'olistica' del quartiere per capirne meglio la propria storia e i problemi che lo affliggono, facendo un'analisi delle cause, per capirne le potenzialità che offre come sistema locale inserito all'interno di un sistema urbano metropolitano. Tutto questo come base per lo sviluppo della fase conclusiva in cui verranno definiti obiettivi, politiche, strategie e ipotesi di intervento atte ad orientare la sua riqualificazione.

E' corretto mettere in evidenza che, per alcuni aspetti, quest'analisi è basata su rilevamenti condotti e redatti nell'elaborazione dell'attuale *Programa de Acção*, "*As Cidades dentro Das Cidades*", elaborato dal 2008 in preparazione alla candidatura avvenuta l'anno successivo ai fondi (*Fundos Estruturais e Fundos de Coesão*) di aiuto comunitario gestiti dal QREN¹³⁸ *Quadro de Referencia Estrategico Nacional*, per tutti quei progetti (*Programas Operacionais*) compresi in un periodo che va dal 2007-2013, inseriti in una visione globale di riqualificazione urbana integrata non solo nella prospettiva di Lisbona metropoli ma anche per lo sviluppo sostenibile del Portogallo Stato Membro della Comunità Europea.

Si tratta quindi di un'analisi personale, basata sull'esperienza, sullo studio e sulla percezione soggettiva dell'area, oltre che su dati rigorosi. La lettura dell'immagine della *Mouraria*, si è svolta tanto attraverso la comparazione di dati e informazioni

¹³⁸ Il *Quadro de Referencia Estrategico Nacional* si assume come piano strategico la qualificazione della popolazione, valorizzando la conoscenza, la scienza, la tecnologia, sostenendo la promozione di un sviluppo sostenibile a livello economico e socioculturale e di qualificazione territoriale, dove si possa valorizzare e dare uguale opportunità oltre all'ottimizzazione dell'efficienza e qualità delle istituzioni pubbliche; al fine indispensabile di condurre il Portogallo verso un miglioramento del processo di sviluppo economico sociale e territoriale, grazie al acquisizione di Fondi Strutturali e Fondi di coesione destinati a Programmi Operativi inerenti alle tre Agende Operative Tematiche focalizzate sulle politiche essenziali di intervento ossia potenziale umano, fattori di competitività economica e valorizzazione del territorio.

proprie dell'analisi condotta dall'UPM¹³⁹, quanto attraverso l'osservazione diretta e il rilievo personale.

Dopo aver inquadrato geograficamente l'area di studio, la prima tematica analizzata, esamina la storia dell'area con lo scopo di comprendere le peculiarità di determinati usi del suolo e delle sue forme di espressione (tipologica e morfologica), il grado di consolidamento o di trasformazione che la situazione attuale presenta, le tendenze dell'evoluzione e gli elementi permanenti del tessuto urbano, così come alcune caratteristiche dell'immagine urbana e del modo in cui la memoria collettiva si assimila. L'importanza di quest'analisi, deriva dal fatto che è fondamentale identificare “le regole di lettura dello spazio, ossia le costanti spaziali mantenute nel corso delle trasformazioni nel tempo”.¹⁴⁰

Il secondo passo è stato quello di sviluppare un'analisi sulla caratterizzazione morfologica e architettonica al fine di comprendere e valutare sia la lettura stessa dell'area che le caratteristiche del patrimonio edificato, considerando il rapporto tra la maglia urbana e lo spazio pubblico e privato, percorsi e la mobilità, il problema del traffico; in fine entrando nello specifico delle caratteristiche proprie dell'edificato, comprendendo lo studio delle epoche di costruzione e lo stato di conservazione.

All'interno dell'articolazione di questo capitolo un'altra parte significativa dell'analisi del luogo è riferita alla questione delle infrastrutture pubbliche; in particolare sarà approfondita la questione delle vie di comunicazione che connettono l'area in questione con il territorio urbano circostante, sarà inoltre condotta un'analisi critica della situazione specifica legata ai mezzi di trasporto collettivo e privato, e il conseguente problema legato alle aree destinate al parcheggio delle automobili, designando problemi e punti di conflitto relazionati alle attività svolte nell'area in esame.

Successivamente saranno illustrati i punti fondamentali legati all'analisi della struttura funzionale del quartiere che mi permetterà di identificare la distribuzione spaziale rispetto alla varietà di attività esistenti, residenza, servizi e commercio, e non meno importanti, saranno identificate le aree verdi presenti che, nel caso di questo quartiere, sono sì evidenti a livello fisico ma non accessibili o limitatamente accessibili, in quanto facenti parte nel primo caso di aree abbandonate e incolte,

¹³⁹ *Unidade de Projecto da Mouraria.*

¹⁴⁰ PEREIRA M., “*A Leitura da Imagem Urbana como preparação para o Planeamento-Acção da sua Reabilitação*”, LNEC, Lisboa, 1994.

racchiuse in perimetri formati da recinti in muratura oppure sono aree interne ad isolati e di pertinenza esclusiva dei residenti.

In fine grazie soprattutto all'aiuto di testi fondamentali¹⁴¹, elaborati nel corso degli ultimi dodici anni dalla ricercatrice Merluci Menezes, importanti dal punto di vista della sociologia urbana, verrà illustrata la struttura sociale del quartiere, per dare una definizione e identificare i diversi gruppi socio-economici, e nel caso specifico, sottolineare il grado di multietnicità caratterizzante gli abitanti della zona. Successivamente da un'analisi più approfondita, si è voluto mettere in evidenza le relazioni che si intessono tra la popolazione, l'abitazione e il quartiere, e in un certo qual modo l'insieme delle manifestazioni e rappresentazioni sociali che si succedono e si sviluppano dall'interazione con il tessuto urbano di appartenenza, all'interno dei limiti ben definiti della *Mouraria*, entrando poi nel merito delle problematiche che derivano da quest'analisi.

Sempre restando nel contesto della sociologia urbana, è stato interessante osservare lo spirito d'iniziativa di quella parte di popolazione attiva che negli ultimi anni si è mossa, spinta da un certo desiderio di riscatto nei confronti dello spazio in cui vivono, marginalizzato e dimenticato per molti anni a causa dell'immagine che negli anni ha portato alla 'stigmatizzazione' e in un certo senso ghettizzazione di una parte significativa della città.

	Alloggi	Edifici	Popolazione Residente
<i>Mouraria</i>	4.191	1.027	5.611
Lisbona	293.162	56.178	564.657
Peso nella città	1,43%	1,83%	0,99%

¹⁴¹ I testi nominati in quest'occasione, sono il risultato di una lunga ricerca condotta dalla Dott. Merluci Menezes ricercatrice ausiliaria e responsabile del *Nucleo de Ecologia Social* presso il *Laboratorio Nacional de Engenharia Civil* di Lisbona; specializzata in antropologia culturale e sociale a lavorato per molti anni allo studio del rapporto esistente tra pratiche sociali, spazio e costruzione dell'immagine urbana.

MENEZES M., "*Mouraria:entre o mito da Severa e o Martim Moniz – estudo antropologico sobre o campo de significacoes de um bairro tipico de Lisboa* ", tesi specialistica in Antropologia Culturale e sociale, Universidade Nova, Lisboa, 2001. / "*Mouraria, retalhos de um imaginário : significados urbanos de um Bairro de Lisboa* ", Celta, Oeiras, 2004.

4.1 La localizzazione

Parlando del Centro Storico di Lisbona è difficile definirne una localizzazione precisa, in quanto è preferibile utilizzare il concetto di Quartiere Storico o Nucleo Storico, per poter dare la definizione più adatta a descrivere la parte più antica della città.

La *Mouraria* può essere definita come una “macchia” irregolare che si espande tra la Valle di Martim Moniz e le colline di *Graça* e di *Castelo*, il cui nucleo primitivo occupa il versante Nord e Ovest di quest’ultima. Prima di elencare nello specifico i limiti definiti dalle vie che racchiudono questa parte di città, è bene precisare che a livello amministrativo questo quartiere, che possiede uno statuto urbanistico corrispondente titolo di *Area Critica de Recuperação e Reconverção Urbanística*), è gestito dall’ *Unidade de Projecto da Mouraria (UPM)* comprende nella totalità i territori delle *Freguesias* di *San Cristovão e São Lourenço* e di *Socorro* e parte delle *Freguesias* di *Graça, Anjos* e di *Santa Justa*.

Dal punto di vista dei limiti definiti dal tracciato viario, la *Mouraria* è così definita: a Nord e delimitata dall’*Avenida Almirante Reis* che termina con la denominazione di *Rua da Palma* (asse strutturante di secondo livello nella rete di distribuzione fondamentale), *Rua dos Anjos, Travessa da Bica aos Anjos, Travessa do Forno do Maldonado*; a Est dalla *Rua Bombarda, Rua das Olarias, Calçada do Monte, Largo da Graça, Calçada da Graça, Travessa das Monicas, Rua de Santa Marinha, Largo Rodrigues de Freitas, e Largo de Menino Deus*; a Sud dalla muraglia del *Castelo de São Jorge, Escadinhas de São Crispim, Rua de São Mamede e Largo das Caldas*; a Ovest dalla *Rua da Madalena, Poço do Borratém, Rua do Arco do Marques do Alegrete, Rua da Mouraria, Rua Fernandes da Fonseca, Beco da Barbadela*, dalla muratura degli edifici della *Rua do Benfornoso, Travessa do Benfornoso e Avenida Almirante Reis*.

Osservata a scala urbana, quest’area corrisponde a circa l’1,93% del territorio urbano, comprendendo l’1,8% degli edifici, 1,4% di alloggi, potendosi considerare un piccolo nucleo territoriale di Lisbona. In quanto unità urbana dal punto di vista sociologico e storico, la *Mouraria* possiede proprietà particolari che la distinguono e lo fanno entrare in competizione con i differenti tessuti urbani che compongono la città e con altre aree urbane strategiche dal punto di vista urbanistico.

Dal punto di vista delle accessibilità la *Mouraria* è affiancata nella sua parte bassa da percorsi facenti parte della rete stradale fondamentale della città di Lisbona. Questi assi principali si sviluppano lungo l'asse Nord Sud e affiancano il quartiere nella parte definita *baixa* (bassa) *da Mouraria*, e sono : *Avenida Almirante Reis* e le *ruas da Palma, do Arco do Marques do Alegrete*, del Paço do Borratem, e *da Madalena*. Successivamente, gli assi di importanza secondaria per la città sono localizzati nella fascia intermedia della collina del Castello e sono: *Largo de S.Cristovão* e le *ruas das Farinhas e Marques Ponte de Lima*. Gli assi di importanza secondaria e locale si sviluppano accompagnando le curve di livello delle colline del castello e di *Graça*, convergendo nella *Largo do Terrerinho* e *Calçada de S.Andrè* (asse strutturante secondario di 1° livello, di importanza locale e di unione fra la parte bassa e alta del *bairro*). La Rua Marques Ponte de Lima fa parte della stessa categoria della *Calçada de S. Andrè*, perpendicolare a quest'ultimo.

Uno dei punti deboli di quest'area è l'inesistenza di trasporto pubblico interno. Difatti gli unici trasporti pubblici che servono la *Mouraria*, sono nella parte centrale *baixa* la linea metropolitana con la fermata di Martim Moniz e di Intendente nell'estremo nord dell'area; il percorso tramviario della linea dell'*eletrico* 28 che la serve nel tratto corrispondente delimitato dall'*Avenida Almirante Reis* svoltando a destra in un punto successivo al Largo di Intendente per terminare nel largo da *Graça* per riprendere attraversando *Alfama*, per arrivare al capolinea opposto *dos Prazeres* nella zona di *Estrela*.

Altro punto debole di tutta l'area è la mancanza di aree di sosta per automobili, problema comune ai centri storici, situazione in parte risolta dall'apertura del parcheggio pubblico sotterraneo alla *Praça Martim Moniz*, e poco usato dai residenti che trovano parcheggio nelle strette vie o nei larghi a volte causando problemi alla circolazione come ad esempio nel Largo do Terrerinho e in tutta la *Calçada de S.Andrè*.

La *Mouraria* appartiene al gruppo dei *Bairros Historicos e Conjuntos Urbanos* che riflettono una identità particolare alla città di Lisbona, un "marchio", per come è attualmente intesa l'identificazione delle città, che la rende competitiva a livello di reti di città nel mondo, nel mercato del turismo e del turismo delle città in particolare. Ad oggi la *Mouraria* continua a presentarsi con un'immagine urbana derivante dalla sue origini di "sobborgo" arabo, "*Mouro*", testimone materiale e sociale della lunga

storia di Lisbona, e singolare nel quadro delle città attuali. Concetti spiegati adeguatamente nel paragrafo successivo.

4.2 La genesi del *bairro* storico

L'agglomerazione urbana di questa parte di città ha avuto inizio negli anni successivi la conquista di Lisbona nel 1147, condotta da *Dom Afonso Herique*. Di conseguenza dopo l'espulsione di quella parte della popolazione mussulmana non convertita al cristianesimo, mori e ebrei che non lasciarono la città furono segregati nel versante nord della collina al di fuori delle mura della Cerchia Mora. Data la sua esposizione a Nord, fino a quel momento, quel versante della collina non era ancora stato popolato a causa delle condizioni di insalubrità, e per giunta, lontano dalle vie commerciali e dal fiume.

La popolazione araba costruì in quest'area il proprio quartiere, definito da una maglia irregolare caratteristico della città mussulmana, caratterizzata da stradine strette e sinuose, da strade senza uscita e passaggi scalinati per risolvere i dislivelli. Nella *urbe* costruita da questa popolazione iniziarono a sorgere le attrezzature necessarie a questa città come Moschea Grande e Moschea Piccola, una scuola, bagni pubblici, tribunale e carcere oltre che agli edifici residenziali; anche lo spazio pubblico iniziò a prendere forma e come è ovvio la manutenzione e la cura di questo luogo era sotto responsabilità della comune¹⁴².

L'abbondanza d'acqua nella valle, in seguito ad un torrente che a quell'epoca era affluente del Tago (nasce nella zona di *Areeiro* e termina a *Rossio*, permise la coltivazione intensiva di orti chiamati a quei tempi *almoinhas*. La fornitura di prodotti agricoli per la città, proveniva per la gran parte da queste coltivazioni che unite alle attività artigianali intraprese da queste popolazioni, come la tessitura di tappeti o la lavorazione della terracotta, davano sostentamento e dinamizzarono economicamente la comuna.

¹⁴² Per "comune", si intende "il congiunto di tutti gli organi religiosi, amministrativi e legali che permettono, concessa dal re, un'identità propria all'interno della società cristiana, e allo stesso tempo soggetta alle leggi regie"(J.Ferro Tavares; in BARROS:1998, 20).

Alla fine del XII secolo, Lisbona era ormai definitivamente racchiusa da quelle mura chiamate *Cerca Fernandinha* in una superficie di 113 ettari ma dei quali il “sobborgo moro” non faceva parte.

La maggior parte delle abitazioni possedevano piano terra e primo piano, erano numerose le case con solo piano terra alle quali apparteneva una parte di verde con frutteto e orti, murato e riflesso di un paesaggio rurale.

Il nucleo originale della *Mouraria* si espanse verso la parte alta della collina verso Nord nonostante l’accentuata pendenza del versante. In questa “Nuova *Mouraria* era tollerata l’occupazione mista (cristiani-musulmani).

Dopo la costruzione della nuova muraglia volute da Dom Fernando I la *Mouraria* continuo ad occupare un ruolo importante negli scambi commerciali tra la città e la campagna e in quest’intensa attività economica era sempre più frequente la partecipazione dei cristiani.

Il colpo più duro sarà inflitto dall’Editto di Espulsione delle due minoranze religiose, mussulmana e ebraica, emesso da Dom Manuel nel 1496 e con conseguente passaggio dei beni degli arabi all’antico Ospedale *de Todos os Santos*. Fu sostituita la denominazione di quell’area che da *Mouraria* passa ad essere *Vila Nova*. Per cancellare la memoria della precedente occupazione, gli edifici più rappresentativi furono abbattuti per essere sostituiti. Nel luogo dove sorse la Moschea Grande fu costruito il *Colegio de Santo Antão* nella cui entrata è presente ancora oggi una lapide che porta la seguente frase “la prima casa della Compagnia di Gesù nel mondo intero e il primo collegio per esterni alla Compagnia in Portogallo”. Dal momento in cui questa struttura iniziò ad essere insufficiente per il numero di alunni iscritti, questo collegio fu trasferito nell’edificio di *Santo Antão-o-Novo* e automaticamente la vecchia struttura prese il nome di *Santo Antão-o-Velho*, oggi *Coleginho*. Nel locale dove sorgeva la Moschea Piccola sorse in quel periodo il Collegio *dos Meninos Orfãos*, L’occupazione cristiana “invase il sobborgo, con la costruzione di templi, Cappelle, con processioni e nicchie votive”, fu così che la “*Mouraria*” iniziò a far parte della città.

Le ordinanze imposte dal sovrano generarono maggior controllo nello sviluppo dello spazio urbano. Nuovi assi nella parte settentrionale della città furono aperti come il cammino di *Penha da França*, *Graça*, l’asse di *Arroios*, *Anjos e Mouraria*, influenzando la dinamica urbana della *Mouraria* e il conseguente aumento della sua

popolazione. Sorsero in quel periodo costruzioni appartenenti al clero e alla nobiltà come la Cappella *de Nossa Senhora da Saude*, il *Palacio Marques de Tancos* e il *Monasterio da Rosa*.

A livello di popolazione gli individui più privilegiati risiedevano nella zona più prossima al fiume e conforme alla sua distanza più si entrava verso l'interno, in maniera proporzionale, peggioravano le condizioni degli abitanti ma anche delle strade e dell'edificato. Queste zone definite popolari erano anche più vicine ai luoghi dove si sviluppavano le attività di approvvigionamento della città. E' per questo motivo più che chiaro il fatto che, nonostante l'estinzione della *Mouraria*, questo territorio continuava soggetto a un processo di segregazione sociale e spaziale. Questi quartieri popolari risultano anch'essere i locali con la densità di popolazione più elevata e di conseguenza la difficoltà di espansione geografica corrispose all'aumento in altezza degli edifici e degli spazi infraresidenziali.

Nella Lisbona del XVII secolo fu costruito il Palazzo *do Marques de Alegrete* che vide integrato nella facciata principale l'arco che *D. Pedro II* fece aprire nella torre all'entrata della *Mouraria* in modo da creare un accesso più facilitato alla *Rua Nova da Palma* diventato in quell'epoca delle principali entrate alla città.

La crescita demografica del XVI secolo iniziò a diminuire e fino al termine della seconda metà del XVII secolo. Il succedersi di periodi di crisi aumentarono il livello di mortalità e diminuì di conseguenza il flusso migratorio e il tasso di crescita urbana. Lungo la fine del 1600 vi fu un nuovo impulso di crescita demografica stroncata a causa del devastante terremoto del 1755, che interessò soprattutto le zone di *Terreiro do Paço*, la base della collina del castello fino alla zona di *S.Roque*, *Bairro Alto*, parte di *Alfama* e *Sant'Ana*. Successivamente la ricostruzione *pombalina* segna una tappa fondamentale a livello Urbanistico per la città di Lisbona, dividendola in due parti: quella medievale e barocca e quella moderna che sarà sviluppata nel XIX secolo. Di conseguenza queste operazioni di rinnovamento, segnarono, in maniera indiretta, il definitivo declino delle zone più antiche e meno intaccate dai disastri del terremoto, accelerandone le dinamiche di degrado e segregazione spaziale. Di conseguenza a questo quadro appena delineato, la zona della *Mouraria* ne uscì pregiudicata. Il terremoto poco alterò la maglia urbana della *Mouraria*, se non ché furono distrutti alcuni edifici, chiese e i palazzi *do Marques do Alegrete* e *da Rosa*, furono ricostruito il primo e riedificato il secondo nel corso del

XVII secolo. La maggior parte dei danni erano circoscritti nella zona *das olarias* e nella parte superiore di *Rua dos Cavaleiros*. Altra conseguenza negativa per i quartieri di *Alfama* e *Mouraria* è data dalle pessime condizioni igienico sanitarie nelle quali versavano.

L'ondata migratoria che condizionò la fine del 1700 provocò l'aumento, nei quartieri popolari, della densità demografica e del costruito (e non solo, aumentò anche l'altezza dell'edificato). E' in questo periodo che si consolidarono definitivamente alcune vie strutturanti della *Mouraria* come il tratto sud della *Rua dos Cavaleiros*, connessa alla *Calçada de S. André* e conseguente apertura del *Largo do Terrerinho*. Nella parte più alta tra la maglia urbana dell'attuale *Largo dos Trigueiros* e la *Costa do Castelo* si installarono alcune famiglie nobili in abitazioni come *Palacio da Rosa* e *do Marques do Tancos* che si intercalavano ai conventi diventando marchi dell'intera area.

La crescita della città di Lisbona è in costante aumento fino a raggiungere livelli di 600 ab./ha nelle zone di *Alfama*, *Mouraria* e *Bairro Alto*. Per quanto il quartiere in analisi, come conseguenza, vide aumentare anche l'indice di occupazione del suolo, costruito in maniera intensiva nei terreni circostanti la *Calçada de S. André*, e delle *Ruas João do Outeiro* e da *Mouraria* e nei terreni interni e esterni la *Cerca Fernandinha*. All'interno degli isolati e negli spazi pubblici liberi, sorsero *patios e vilas* operaie, che successivamente si trasformarono in contesti isolati ancor più dello stesso quartiere a causa delle condizioni pessime in cui versavano. Sopravvissute fino ai giorni nostri sono: *Vila Luz Pereira (Travessa do Jordão)*, *Vila Almeida*, *Patio do Coleginho* (entrambi nella *Rua Marques Ponte da Lima*), *Patio das Olarias (Rua das Olarias)*, e *Vila Julia (Calçada Conte Agostino do Carvalho)*, interne alla *Mouraria* propriamente detta ossia corrispondente all'attuale *freguesia* di *Socorro*. Le *Vilas* comprese nella *Mouraria* per definizione dell' *Unidade de Projecto da Mouraria* odierna, sono: *Vila do Castelo* e *Patio do Marques do Castelo Melhor (Escadinhas da Costa do Castelo)*, *Vila do Leitão (Rua da Costa do Castelo)*, *Patio do Lima (Calçada da Graça)*, *Patio do Recolhimento (Escadas da Achada)*. Nello stesso tempo si installarono nella *Mouraria* famiglie aristocratiche che occuparono i tratti finali della *Rua do Terrerinho* e *Benfornoso*.

Aldilà di quanto elencato fin'ora, durante questo secolo sorsero anche alcuni servizi alla popolazione come il *Teatro Apolo*, il *Paraiso de Lisboa* (locale di spettacoli), e il

Circo Popolare Lisbonense, poli attrattori non solo per gli abitanti del quartiere ma anche per quelli provenienti da aree circostanti, grazie al terminale di trasporti pubblici localizzato in quella zona. Verso la fine del '800 la maglia urbana della parte bassa della *Mouraria* fu alterata leggermente a causa dell'asse viario dell'Avenida Almirante Reis. Sempre in quel periodo fu progettata la *Rua Marques Ponte de Lima* e a inizi '900 fu aperto il passaggio scalinato de *Escadinhas da Saude*. Questo è il quadro complessivo che descrive lo sviluppo di quest'area fino agli inizi del 1900 secolo in cui avverrà la "condanna" definitiva di questo quartiere, sottoposto ad un cambiamento radicale a livello di tracciati urbani con la lenta e progressiva apertura dello spazio che diventerà la *Praça Martim Moniz* dei giorni nostri. In una città sempre più in via di espansione, la *Mouraria* sarà oggetto di una proposta disastrosa di un primo tentativo di "pulizia urbana", in seno agli ideali di modernizzazione derivanti dal modello haussmaniano che giustificavano l'apertura di larghi viali e l'idea che quei quartieri popolari necessitassero di una nuova immagine o meglio di un *urbanismo civilizador*, con la prospettiva che un'operazione di questo genere risolvesse i gravi problemi di insicurezza, criminalità.

Le prime demolizioni furono condotte rispettivamente nel 1920 e 1927, inclusa la distruzione del Palazzo *Folgosa* e del già nominato locale per spettacoli *Paraiso de Lisboa*. Un altro edificio storico e carico di memoria fu distrutto (*Palazzo Marques de Alegrete*) nel 1964 per lasciare spazio all'embrionale *Praça Martim Moniz*. Già nel 1948 in piena epoca di regime dell'*Estado Novo*, la *Câmara Municipal de Lisboa* scrisse un documento in cui giustificava gli interventi in quella zona per i seguenti motivi: "il *bairro da Mouraria*, quartiere di costruzioni antiche che non hanno più significato di esistere" (nel nome della supremazia della città moderna), "nel cuore della città, e in altri termini, non avendo altre scelte se non quello di distruggere questa parte di quartiere per l'apertura di un via di comunicazione più larga".

Nel 1957 fu distrutto il Teatro *Apolo* e nel 1961 fu abbattuto l'*Arco do Marques do Alegrete*, ultimo resto delle porte della *Cerca Fernandinha*.

Alla fine degli anni cinquanta, nei vuoti lasciati dalle demolizioni furono costruiti alcuni edifici di carattere commerciale e l'*Hotel Mundial*, come esempio di quella "modernizzazione urbana" che era preteso realizzare.

Al di là dei danni al patrimonio storico della città di Lisbona questa distruzione ha creato enormi disagi alle persone che furono rialloggiate in quartieri di edilizia

popolare costruiti nella periferia della città. Altra conseguenza negativa fu la disarticolazione di quella parte di città, pregiudicando allo stesso tempo anche il nucleo di attività e funzioni che gli dava vita e la caratterizzava.

Fra il 1973 e il 1975 l'impresa pubblica di urbanizzazione di Lisbona (EPUL), di recente formazione, elaborò alcune proposte di intervento per quest'area. Fu così che nel 1982, con un progetto elaborato dagli Architetti *Carlos Duarte e Josè Lamas*, venne definito il *Plano de Renovação de Martim Moniz*. Questo progetto comprendeva un'area di 115.354 m² che contenesse attrezzature pubbliche, commercio generale e alimentare, uffici, installazioni culturali, sale per lo spettacolo, abitazioni e parcheggi.

Quello che in seguito si realizzò seguendo le direttive di questo piano fu:

alterazione della *Rua da Mouraria* in alcuni suoi tratti, furono costruiti il Centro Commerciale *da Mouraria* e il Centro Commerciale *Martim Moniz* uno di fronte all'altro, completamente decontestualizzati e con una volumetria eccessiva. Nel punto in cui esisteva palazzo e arco *do Alegrete*, fu costruito un edificio anch'esso decontestualizzato dalla restante maglia. I restanti punti del piano non furono sviluppati fino al 1997, anno in cui il Largo di *Martim Moniz* riceverà la denominazione di *Praça* attuale, con l'aggiunta di un parcheggio sotterraneo.

In sintesi posso affermare che considerato dal Municipio luogo di significato e valore patrimoniale, così come *Alfama, Bairro Alto e Madragoa*, assunse a partire dagli anni '90 del XX secolo il valore di "centralità urbana antica", valore di importanza centrale nell'attuale dinamica dell'economia urbana e del mercato immobiliare.

Detto ciò l'interesse patrimoniale, immobiliare e turistico non ha impedito la permanenza di un *deficit* per quanto riguarda il *comfort* urbano, già avvertito alla fine del XIX secolo come problema pubblico, per il quale fu necessario prendere misure politiche. Al di là dei devastanti (per gli aspetti sopra elencati) effetti provocati dalle correnti di "rinnovo urbano" come prospettiva che segnò quella parte del secolo passato fino agli anni '80, la nuova tendenza iniziò a entrare nel merito di problemi più concreti e contestando le teorie che segnarono le politiche precedenti. Iniziarono in quegli anni a Lisbona a sorgere i primi movimenti di protesta popolare, che come illustrato nei paragrafi del capitolo precedente, innescarono nell'opinione pubblica un meccanismo che portò a riflettere sul bisogno urgente di risolvere il problema di

degrado di parti della città e soprattutto della parte storica. Fu così che ebbe inizio quel processo che portò alla creazione dei già citati *Gabinetes Tecnicos Locais* che operarono grazie allo sviluppo di nuovi mezzi nati da necessità a livello nazionale.

Nel 1986 fu creato il *Gabinete Tecnico da Mouraria* (GTM) con l'obiettivo di incontrare soluzioni finanziarie e formando azioni concrete in vista di dare alle abitazioni quelle condizioni minime necessarie di abitabilità¹⁴³, recuperare e preservare gli edifici di valore patrimoniale e così come le attrezzature necessarie alla vita nel quartiere.

La fase iniziale per quanto riguarda l'evoluzione della parte più tecnica del discorso fu la proposta del *Plano de Salvaguarda da Mouraria* (1989), seguito dalla fase del *Plano de Urbanização da Mouraria* (1997), fino ad arrivare ai giorni nostri con la presentazione del Piano d'Azione *As Cidades dentro da Cidade* (2008) e illustrati nei loro punti principali nel paragrafo che segue.

4.3 Caratterizzazione socio-urbana

In base al PDM di Lisbona (dall'art 31 a 37), in *Nucleo Historico da Mouraria*, è definito in prevalenza dalla classe di spazio urbano "Area Historica Habitacional", in quanto occupata maggiormente da edifici destinati ad abitazione di individui e nuclei familiari di edifici costruiti in epoca antecedente il terremoto del 1755 fino alla fine del XIX secolo.

Sinteticamente il territorio della Mouraria si può dividere in tre "livelli" distinti che si articolano tra loro, definiti dalle dinamiche che lo caratterizzano ossia: la parte *baixa* (bassa) dove si sviluppano attività e flussi principali; il *bairro* propriamente detto che corrisponde alla maglia organica chiusa e labirintica del nucleo prettamente abitazionale; e gli spazi "limite" ossia quei "ritagli" di quartiere situati in prossimità degli assi di connessione tra i livelli primari e secondari di accessibilità al resto della città caratterizzati da poli "strategici" di attività illegali come prostituzione di strada e commercio di droga (come ad esempio il largo formato dall'incrocio di *Rua da Guia* con la *Rua Marques Ponte da Lima*, all'imbocco dell'incrocio tra *Calçada de*

¹⁴³ Il problema maggiore, era di fatto la mancanza per la maggior parte delle abitazioni dei servizi basilari come quelli igienici, dovuti a problemi di infrastrutturazione idonei, risolti a partire da quel periodo.

S.Andrè e Largo do Terrerinho, così come nel *Largo do Intendente Pinha Manique* e parete finale di *Rua Benfornoso*, paralleli all' *Avenida Almirante Reis* nonchè asse di secondo livello nella distribuzione viaria di Lisbona).

A livello di caratterizzazione funzionale si può notare come nella parte bassa e in corrispondenza della sua entrata (*Rua do Benfornoso Calçada de S.Andrè Rua Martim Moniz*) e del *Centro Comercial da Mouraria*, non che le gallerie sotterranee della fermata della metropolitana di *Martim Moniz*, si concentri un'intensa attività di commercio grossista, gestita principalmente da persone immigrate e extracomunitarie (principalmente asiatiche e africane), che alimenta a sua volta attività di vendita ambulante, e non, creando così un certo movimento di flussi durante le ore del giorno. Questo commercio grossista si diffuse a partire dalla fine degli anni settanta, facendo sì che il gruppo di commercianti scegliesse il quartiere come zona di residenza, e la *baixa* della *Mouraria* diventasse luogo di incontro popolare soprattutto di gruppi immigrati che li stabilirono il loro punto abituale di ritrovo. Questa tendenza è generata dal basso valore degli affitti degli immobili, dovuto alle scarse condizioni di comfort abitativo, che attrae questo tipo di commercio, nonchè la scelta dell'abitazione da parte di individui e famiglie immigranti. Secondo i dati del rilevamento del commercio in questi assi commerciali¹⁴⁴ condotto dall'UPM negli anni compresi tra il 200-2002, il 59,97% era animato da portoghesi, 31,52% indiani, 2,42% da pakistani, 3,64% cinesi, 4,85% africana. In questo momento il commercio che si sviluppa all'interno dei due centri commerciali che si affacciano su *Martim Moniz* sono occupati quasi esclusivamente da cinesi.

Quest'ondata migratoria unita agli interventi di riabilitazione urbana a partire dagli anni 80 provocò cambiamenti nel tessuto sociale alterandone parte della sua configurazione di *bairro* popolare e tipico.

È da sottolineare che il carattere di interculturalità alimentato dai flussi migratori intercontinentali e per la presenza di economie "informali", è difficile da quantificare con statistiche ufficiali, data l'illegalità delle presenze e delle attività.

Dal punto di vista tipologico gli edifici che rientrano nel perimetro della *Mouraria* sono frutto di sedimentazioni di edifici *pre-pombalini* e del secolo XIX.

¹⁴⁴ Precisamente considerando le *ruas dos Cavaleiros, Mouraria, Marques do Alegrete, Poço do Borratem, Benfornoso, Fernando Fonseca, Largo do Terrerinho*.

Allontanandosi dagli assi commerciali e spingendosi verso l'interno risalendo i versanti Nord e Ovest della collina del Castello e Sud e Ovest di *Graça*. si può notare come in alcuni punti sia presente una forte percentuale di edifici in cattivo stato di conservazione causato principalmente dalla loro disoccupazione o semidisoccupazione 12,8% (2008) del totale degli edifici (Tab) e con situazioni in cui non è ben chiara la destinazione d'uso, che genera a sua volta aree desertificate e quindi insicure sia dal punto di vista statico delle strutture stesse, sia perché si trasformano in quegli spazi "limite" definiti nella parte iniziale del paragrafo e corrispondenti per lo più ai nuclei più antichi caratterizzati da una maglia urbana consolidata tipicamente medievale (area circostante il *Largo dos Trigueiros*, *Largo da Achada* e *Rua da Guia* unito al congiunto di *Coleginho*). Quest'ultima descrizione determina anche inibizione da parte di investimenti immobiliari di rivitalizzazione del quartiere.

Da aggiungere inoltre che la destinazione d'uso degli edifici tipicamente abitativa, è connessa allo sfruttamento degli incentivi finanziari per la riabilitazione ottenibili dai programmi derivanti dalle politiche abitative. La *Mouraria* continua a essere un quartiere dove la percentuale degli edifici affittati, rispetto alle case di proprietà, è maggiore, nonostante una leggera inversione di tendenza.

Proprietà	<i>Mouraria</i>		<i>Alfama</i>		<i>Bairro Alto</i>	
	N	%	N	%	N	%
<i>EPUL</i>	8	6,11	2	0,61	5	3,03
Municipio	17	12,98	11	3,36	18	10,91
Stato	1	0,76	7	2,14	1	0,61
Ist. non lucrative e <i>Misericordia</i>	7	5,34	5	1,53	3	1,82
Proprietà Privata	98	74,81	300	91,74	124	75,15
Altro	–	–	2	0,61	14	8,48
Tot.Edifici	131	100%	327	100%	165	100%

Tab. indica le percentuali di edifici vaghi e semivaghi con la rispettiva proprietà

Situazione dell'edificato	<i>Mouraria</i>		<i>Alfama</i>		<i>Bairro Alto</i>	
	N	%	N	%	N	%
Non Occupato	41	3,99	68	6,08	73	4,28
Tamponato						
Parzialmente occupato	90	8,76	259	23,17	92	5,39
Tot. quartiere	1.027	12,76	1118	29,25	1706	9,67

N° di edifici vaghi e semivaghi nei bairros storici

4.4 I “Piani di Riqualificazione Urbana” per la *Mouraria*

La situazione attuale del *bairro da Mouraria* è in parte, conseguenza dell'accumulo nel corso della storia di misure pubbliche e processi urbanistici al pari della “vitalità sociale” che si stabilì fra abitanti e le dinamiche e attività economiche che si in questo preciso spazio si sviluppano, quest'ultima parte approfondita nei paragrafi successivi. Detto ciò vorrei delineare sinteticamente i punti cardine che hanno provocato il susseguirsi della necessità di nuovi piani e forme di intervento.

Il 1989 fu l'anno dell'approvazione del *Plano de Salvaguarda da Mouraria*.

Alla luce dell'enorme carenza di attrezzature nel quartiere e la necessità di ordinare e restaurare il tessuto urbano, fu determinato l'insieme di azioni da seguire, alcune delle quali già in corso precedentemente, nell'ambito dei differenti congiunti urbani di studio speciale, e azioni particolari definiti dal piano.

Questi insiemi definiti da caratteristiche urbane comuni oggetto di studio e miglioramenti sono: “Congiunto urbano urbano del Largo *da Rosa, da Quinta do Colezinho, da Rua da Guia, do Convento dos Meninos Orfãos, das Escadinhas da Saude* e de *São Cristovão*”. Le proposte interne al piano sono il risultato dei tre anni, successivi l'inizio dell'attività del GTM, che attraverso studi e analisi condotte, giunse ad un insieme di conclusioni che permisero di creare gli strumenti di pianificazione e gestione urbanistica fino a quel momento inesistenti. Il lavoro di prevenzione svolto da varie *equipe*, gli interventi realizzati fino a quel momento,

l'insieme di studi e interviste socio-economiche iniziate nel 1988, crearono le condizioni necessarie all'elaborazione di questo documento iniziale.

Le proposte per il *Plano de Salvaguarda da Mouraria*, in unione con il *Plano de Salvaguarda di Alfama* definito nello stesso anno, furono incluse nei seguenti documenti: *Regulamento dos Planos e Programas Especiais de Reequipamento Urbano*. Il primo obbedisce a 4 obiettivi che sono: protezione attiva del patrimonio architettonico; aiuto e sviluppo del tessuto sociale e economico, attraverso la creazione di condizioni di abitabilità e di esercizio di attività economiche; protezione degli usi urbani tradizionale; definizione delle condizioni di sicurezza.

Il secondo documento fu definito da un programma che prevede un insieme di azioni da sviluppare con termine nell'anno 1997, con la prospettiva di creare attrezzature sociali, culturali e sportive, recuperare i principali palazzi per adibirli a locali utili per servizi pubblici e recuperare spazi liberi e spazi verdi per il tempo libero.

Per quanto riguarda quest'ultimo documento, segue nei punti successivi l'elenco di proposte che verranno accompagnati da un asterisco nel caso in cui in data odierna non fossero ancora risolti. Sono:

- Recupero di Palazzo *da Rosa* come sede dei servizi culturali della CML, dell' "Accademia Portoghese della Storia" e degli " Amici di Lisbona". (*)
- Arrangio e ampliamento del Largo *da Rosa*. (*)
- Prolungamento della scalinata *da Saude* fino al Castello *de S.Jorge*. (*)
- Arrangio della *Quinta do Coleginho* come spazio verde e area di parcheggio. (*)
- Recupero e restauro degli spazi liberi di *Rua da Guia* e *Beco do Jasmin*. (*)
- Installazione nella *Rua da Guia* della Casa del Fado (nell'edificio conosciuto come Casa di Severa¹⁴⁵ al n.º36 di *Rua Capelão*), la Scuola di Chitarra Portoghese, e dall'officina di riparazione di strumenti antichi. (*)

¹⁴⁵ Maria Severa Onofriana (1864-?) rappresenta un "mito" legato alla tradizione del fado .Tipico canto portoghese narratore di vita comune intrisa da quel sentimento che è la *saudade*, non traducibile nelle altre lingue in una parola sola, ma che si avvicina lievemente a quello che in italiano può essere la 'malinconia'. Severa ricevette una lapide commemorativa esposta ancora ai giorni nostri sulla casa dove abitò nei suoi giovani anni vissuti come cantante. Questa lapide fu un omaggio reso direttamente dalla grande fadista contemporanea Amalia Rodriguez (1920-99) nel 1989.

- Revisione della rete dell'acqua, gas e elettricità con lo scopo di migliorare la rispettiva fornitura a tutto il quartiere.
- Installazione del sistema antincendio.
- Recupero delle chiese comprese nell'area di intervento.

Nelle date del 16 luglio 1996 e 20 giugno 1997 è stato deliberato il *Plano de Urbanização do Nucleo Historico da Mouraria*. Sostanzialmente questo piano di urbanizzazione presenta nel Regolamento gli stessi obiettivi elencati precedentemente. Tale come la definizione relativa al *Plano Director Municipal*, del '94, l'area di intervento è classificata come "area storica abitazionale" ad eccezione di una piccola "zona di abitazione collettiva mista" (nei pressi dell'*Avenida Almirante Reis*) e di un'altra zona definita "zona di uso speciale" (*Quartel da Graça* non che area di progetto definita nel paragrafo successivo). Significativi per questo piano sono stati la realizzazione dei Progetti Integrati proposti dalla CML relativi al Castello di *S. Jorge* e del *Teatro Taborda* con la compartecipazione di enti pubblici e locali. Come sorta di compensazione agli inadempimenti di questo piano e come forma di intervento allargato, si inserisce il Programma d'Azione del 2008. Sta di fatto che agli obiettivi del Piano di Urbanizzazione del '97, prettamente "fisici" (intervenendo esclusivamente sull'edificato e sulla maglia urbana), sono stati aggiunti altri obiettivi come il miglioramento delle condizioni energetico/ambientali, progetti di natura sociale e di promozione alla qualità di vita.

Il programma "Le Città dentro la città" ha avuto modo di prendere forma grazie ad una serie di circostanze, in quanto si inquadra in una serie di iniziative legislative di ambito nazionale e internazionale, rivolte a determinate politiche di sviluppo territoriale e di promozione della sostenibilità ambientale. A livello internazionale emerge l'Agenda XXI e la firma da parte di Lisbona della Carta delle città europee e sviluppo durevole e sostenibile (Carta di Aalborg 1994) e il compromesso preso dai ministri per lo sviluppo urbano degli stati membri della Comunità Europea, che con la Carta di Leoben sulle Città Europee Sostenibili, si impegnarono per uno sviluppo urbano integrato.

A livello nazionale sono vari i documenti che danno corpo a questo disegno, quelli con maggior incidenza nella Pianificazione Urbana sono:

- Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile 2015;

- Piano Nazionale per le Alterazioni Climatiche;
- Piano Nazionale del Lavoro;
- Piano Tecnologico;
- Piano Strategico dell’Abitazione 2008-2013;
- Piano Nazionale di Pianificazione e Ordinamento del Territorio (PNPOT) del 2006;¹⁴⁶

In particolare il Piano d’Azione risponde a uno degli obiettivi del PNPOT allo scopo di rafforzare il modello territoriale valorizzando le diversità dei differenti territori; in aggiunta corrisponde anche ad uno degli obiettivi politici del *Plano Regional de Ordenamento do Territorio da Area Metropolitana de Lisboa* ossia promuovere la qualificazione urbana, e precisamente, delle aree degradate o depresse dal punto di vista sociale, così come le aree periferiche o suburbane e dei centri storici. Avvicinandosi a quanto specificato dall’Agenda XXI nell’ art.28, nel caso di questo quartiere l’opzione fu per la riabilitazione degli edifici, per il trattamento degli spazi pubblici, per la promozione e la partecipazione civica, sostegno alle collettività e alle associazioni culturali.

Questo progetto fu oggetto per la candidatura ai fondi del programma POR *Lisboa* all’interno del Quadro de Referencia Estrategico Nacional 2007-2013 e ispirato alla Strategia Regionale, Lisbona 2020. Alla base di questa candidatura, gli orientamenti del PORL rafforzarono la responsabilità di Lisbona come motore di sviluppo del Paese; con l’obiettivo di renderla più “accogliente” e luogo di incontro multiculturale; riqualificare il tessuto urbano valorizzandone le risorse paesaggistiche e patrimoniali singolari , vincendo gli ostacoli della mobilità e nello stesso tempo rendere più efficiente la gestione degli spazi pubblici; rafforzare la cooperazione istituzionale e territoriale.

Nel caso particolare della *Mouraria* questa candidatura fu guidata dalla volontà di introdurre una certa “coerenza sociale economica e ambientale all’interno del quartiere”, mantenendone l’identità, sulla linea della nuova Carta di Atene del 2003 escludendo in tutto e per tutto questo quello che può essere sintetizzato nella parola gentrificazione.

¹⁴⁶ In successione *Estrategia Nacional de Desenvolvimento Sustentavel; Plano Nacional para as Alterações Climáticas; Plano Nacional de Emprego; Plano Estrategico de Habitação; Plano Nacional de Planeamento e Ordenamento do Territori.*

È da chiarire in ultimo che gli orientamenti e le basi fin qui definite, sono compatibili con gli strumenti a livello municipale quali il Piano Direttore Municipale del 1994 (ad oggi in fase di revisione) e la Visione Strategica Lisbona 2012 nonché l'attuale Carta Strategica Lisbona 2010-2024, che prevede la Riabilitazione urbana come uno degli assi fondamentali di sviluppo sostenendo la visione di "Lisbona Città di Bairros, Lisbona Città della Cultura.

Il quartiere della *Mouraria* è coinvolto in parte nel progetto chiamato *Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas da Colina do Castelo*, anch'esso inserito fra le proposte candidate ai fondi del QREN. Questo piano prevede una serie di percorsi studiati per risalire le pendenze della collina, favorendone l'accessibilità in primis alla popolazione residente per la maggiore composta da persone anziane e per la popolazione turista, ripensandone l'accessibilità che lega la parte bassa della città all'intera collina. All'interno di un contesto di una nuova dinamica che punta sulla promozione di "forme dolci" nella diffusione di una mobilità inclusiva e di incentivo all'uso dei trasporti pubblici in sostituzione ai trasporti individuali, è stata ridisegnata una nuova idea di accessibilità. Fondamentale è stato il tentativo di connessione dei nuovi percorsi turistici urbani alla rete di trasporto pubblico, ai parcheggi pubblici (esistenti e interni alla proposta di progetto) e nuovi accessi. Altri degli scopi riferiti alla promozione di questi piani e non meno importanti sono: ridurre il traffico e quindi il rumore nel centro della città.



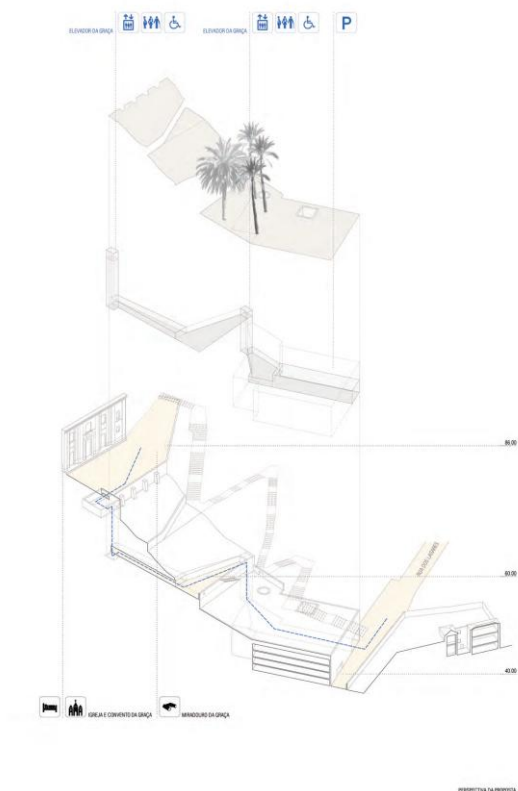
Fig. 20 Piano generale di accessibilità alla collina del castello

A riguardo del quartiere in esame, rilevanti sono le parti del percorso chiamato “*da Graça*” connesso all’area di progetto di paesaggio di questa tesi e il percorso “*da Mouraria*” . Il primo connette il Convento da Graça e quindi il suo belvedere alla porta di Martim Moniz (entrata nord del castello), passando per il quartiere dos Lagares fino alla Quinta do Coleginho (Teatro Taborda); la differenza di quota esistente fra il belvedere di Graça e il quartiere dos Lagares è di 46m così come il dislivello compreso fra Coleginho e la porta Nord del Castello; sono compresi nel progetto due parcheggi pubblici uno nella Rua dos Lagares e l’altro (interrato) nella Quinta do Coleginho. La prima tappa del percorso di Graça è prevista fra il convento di Graça (futuro hotel) e la Rua dos Lagares (futuro polo creativo che sarà installato

nel Quartierao dos Lagares), saranno costruiti due ascensori incassati nella piattaforma/giardino. Il primo ascensore unisce il belvedere di Graça con il giardino collegato alla scalinata del “Caracol da Graça” e al area di progetto della tesi -Parco Urbano dos Lagares- il secondo ascensore sarà invece collocato a livello della Rua dos Lagares e del nuovo edificio adibito a stationamento pubblico previsto in quella zona.



Fig. 21 Percorso da Graça



5. Progetto di Riqualificazione Urbana

In questo capitolo illustrerò i punti principali del progetto di riqualificazione urbana da me proposto, inteso come aggiunta ai punti relativi il Programma d’Azione del 2008 specificato nella parte conclusiva del capitolo precedente, seguendo come linee guida i suoi assi strutturanti - rigenerazione dello spazio pubblico e dell’ambiente urbano e “rifunzionalizzazione” del patrimonio di eccellenza per l’installazione di attrezzature e servizi di carattere culturale- con lo scopo di rendere questa parte della città attrattiva non solo per il commercio e i servizi ai giovani e alle famiglie, ma anche per renderla più sicura e sostenibile per gli abitanti e per i turisti.

L’idea della continuazione del programma, intesa come nuove proposte, segue un’aspettativa relativa il programma d’azione e cioè generare una serie di altri progetti e iniziative legate alla rivitalizzazione del tessuto economico e sociale e nella valorizzazione culturale e turistica.

Partendo da questo presupposto illustrerò nei capitoli successivi i progetti in fase di attuazione; i punti strategici da me individuati come aggiunta quelli dell’attuale programmazione urbana; per terminare focalizzandomi su quello che, dal confronto con la responsabile dell’ *Unidade de Projecto da Mouraria*, è emerso come possibile punto strategico nella risoluzione delle problematiche relative l’area in questione – il *Quartel Militar da Graça* – per il quale svilupperò le basi per un progetto di paesaggio urbano: il Parco Urbano *dos Lagares*.

Quanto sarà trattato nei capitoli successivi, nasce da un’analisi rispetto quello che sono i punti di forza, i punti deboli, le opportunità, le minacce e le tendenze che riguardano il sistema urbano della *Mouraria* riassunte nei seguenti punti.

PUNTI DI FORZA:

- Area storica e localizzazione centrale;
- Patrimonio culturale e edificato classificato;
- Tradizioni religiose e le gate al *fado*;
- Vulnerabilità sismica media;
- Qualità sonora;
- Maglia urbana e scala dell’edificato caratteristica;
- Commercio nei principali assi,

PUNTI DEBOLI:

- Carenza di spazi verdi e spazi pubblici;
- L'area si estende in gran parte su una superficie con pendenza >25%;
- Zona centrale a forte rischio di inondazioni;
- Bassa qualificazione dello spazio pubblico e carenza di aree verdi pubbliche;
- Scarsa sicurezza;
- "Stigma" sociale;
- Grossa percentuale di edifici devoluti e di edifici in cattivo stato di conservazione.
- Mancanza di un sistema di trasporti pubblici adeguato interno al quartiere.

OPPORTUNITÁ:

- Connessione con il Fiume Tago;

MINACCE:

- Precedenti esperienze di Pianificazione non soddisfacenti se non per il recupero puntuale di edifici patrimoniali (es. Castello e Teatro Taborda);
- Elevato indice di invecchiamento della popolazione residente;
- Crisi nel settore immobiliare.

TENDENZE:

- Aumento della popolazione immigrante residente;
- Perdita di attività commerciali e servizi pubblici.
- Forte tendenza nel scegliere i quartieri storici per vivere.

5.1 Progetto di riqualificazione relativo al Piano d'Azione

La “scommessa” a favore della riqualificazione dello spazio pubblico deriva dalla conoscenza di esperienze di intervento simili a livello nazionale e internazionale, riconosciuti come stimolo per un processo consecutivo di riabilitazione dell’edificato (sia quest’ultimo dovuto a privati, al municipio o allo stato) e di rivitalizzazione delle attività economiche, convergenti rispetto alla riqualificazione globale di un determinato spazio urbano. Ad ogni modo quest’intervento permetterà il

miglioramento delle condizioni di sicurezza, accessibilità e mobilità attraverso l'introduzione di illuminazione adeguata, regolarizzazione delle pavimentazioni, riordinamento per quanto riguarda le aree di sosta delle automobili, l'installazione di arredamento urbano adeguato e attrezzature urbane e installazione di una segnaletica adeguata.

Quest'operazione si estende lungo tutta l'area di intervento del *Plano de Urbanização do Nucleo Historico da Mouraria* e riguarda il suo principale asse di attraversamento longitudinale, compreso fra *Largo das Caldas* e *Largo do Intendente*, e alcuni spazi collaterali, con l'obiettivo di far percepire la vera identità del luogo e l'ambiente della città storica. Quest'asse costituirà il Percorso Turistico Culturale previsto in quanto sono inseriti al suo interno diversi edifici di valore Patrimoniale, in predominanza, classificati come Immobili di Interesse Pubblico. La parte finale di questo percorso, culmina nel Largo do Intendente, per il quale è prevista la riqualificazione fondamentale per ridare valore al patrimonio esistente in quanto testimone di autenticità, restituendolo alla popolazione attraverso la creazione di "esplanadas" e zone per attività ricreative.

Lungo quest'asse si può inoltre conoscere quello che resta di autentico dell'antica città mussulmana (riconoscibile dal tratto sinuoso delle strade che compongono la maglia urbana) e per gli edifici di risalto. È in questo contesto che si localizza la casa dove visse la leggendaria cantante di "fado" Severa Onofriana, nella quale sarà prevista l'installazione della "Casa del Fado" destinato alla funzione di bar/ristorante e punto vendita, per evitare contrasti con il già esistente Museo do Fado. La sua localizzazione permette la creazione di uno spazio esterno di pertinenza. Questo progetto è inserito nella strategia di dar visibilità ai marchi identitari del *bairro da Mouraria* accentuandone il proprio valore intrinseco. Per la promozione della storia del quartiere e per valorizzare gli edifici e gli spazi pubblici, sarà prevista l'introduzione di una segnaletica adeguata.

Il percorso turistico come già accennato ha inizio nel Largo das Caldas, zona di già forte attrazione turistica, dovuta non solo alle sue caratteristiche ma anche per la sua posizione di connessione fra la parte bassa (Baixa) e il Castello.

Nella parte opposta del percorso, il Largo do Intendente, è testimone della fusione dell'antica via di accesso alla città, Rua da Palma e Avenida Almirante Reis.

Altri progetti inseriti lungo questo percorso e significativi all'interno della proposta del piano d'azione sono l'estensione della sede della Junta di Freguesia di Sao Cristovao e Sao Lourenço prevista in un edificio sito nel Largo dos Trigueiros n.º1; l'estensione della sede della Junta di Freguesia di Socorro, negli edifici compresi fra il n.º17 e il n.º21 di Rua da Guia; il parcheggio pubblico previsto dalla riqualificazione dell'edificio dell'antico Mercato do Chao do Loureiro; il recupero degli edifici situati nel Largo do Intendente n.º57-58, Escadinas das Olarias 14-16, Rua do Benfornoso 278-294 come sede dell'Alto Commissariado da Imigração e Dialogo Intercultural (ACIDI); la creazione di residenze universitarie gestite dalla EPUL (Empresa Publica de Urbanização de Lisboa); riabilitazione e riqualificazione del *Quartierao dos Lagares* per la creazione del Centro di Innovazione da *Mouraria*, inteso come servizio di ordine culturale.

In aggiunta a quanto elencato fin'ora, a sostegno di quanto previsto dal Piano d'Azione, gli interventi a livello urbanistico derivanti dall'analisi condotta all'interno di questa tesi, è la creazione di due linee di trasporto pubblico che legano rispettivamente la Praça Martim Moniz a Largo do Santiago e Largo do Intendente a Largo da Graça seguendo i percorsi indicati all'interno della tav. 9 alla voce "Programma di Progetto". Scopo di quest'azione è quello di facilitare l'accessibilità nella parte interna della *Mouraria* attualmente sprovvista di un sistema di trasporto pubblico, a differenza degli altri nuclei storici. Il sistema di trasporto pubblico previsto sarà composto da miniautobus da aggiungere a quelli già esistenti e in uso nei percorsi creati dalla CML nel programma "*Lx Porta-a-Porta*" (2004)¹⁴⁷. Questo servizio in accordo con i programmi sarà gratuito e dotato di vetture attrezzate da un montacarichi permettendo il trasporto di persone su sedia a rotelle, oltre alle sedute predisposte per il trasporto di bambini.

Altro punto da risolvere e notato durante i rilievi condotti è la caratteristica morfologica dell'isolato racchiuso fra *Rua do Benfornoso*, *Avenida Almirante Reis*, *Praça Martim Moniz* e *Largo do Intendente*. Quest'isolato rappresenta una barriera che rende la Rua do Benfornoso canale viario lungo e stretto, caratteristica che contribuisce a renderlo poco confortevole dal punto di vista della sicurezza pubblica e di conseguenza poco appetibile per investimenti immobiliari. A sostegno di quanto

¹⁴⁷ I percorsi esistenti in questo programma sono: *Lumiar/Cruz Vermelha*, *Bela Flor*, *Marvila*, *Campo de Ourique*, *Bairro Alto*, *Pena*, *Alfama/Castelo*, *Bica*.

appena detto una recente e ben riuscita opera di recupero dell'edificio localizzato al numero civico 68 di questa via si ritrova senza occupazione, sia per quanto riguarda la parte abitativa sia per quella commerciale. Di conseguenza l'apertura di percorsi pedonali perpendicolari all'isolato che connettono la *Rua do Benfornoso* all'*Avenida Almirante Reis* permettono una più facile accessibilità alla via e una maggior circolazione di flussi grazie all'recupero dell'edificato che si ritrova in avanzato stato di degrado, ridefinendo e riqualificando un' area per la maggior parte abbandonata (Tavola 7 analisi della conservazione dell'edificato).

Altro punto significativo da inserire nel programma è anche collegamento al progetto di paesaggio sviluppato a conclusione di questa tesi, in quanto corrispondente ad un cammino di raggiungimento dell' ingresso del parco urbano localizzato nell'adiacente *Rua dos Lagares*. Attualmente questo largo si trova in uno stato di



Fig. 22.23 largo das Olarias

incuria generale (vedi fig.22.23) sia per quanto riguarda l'avanzato degrado degli edifici (di proprietà privata), sia per l'abbandono dello spazio pubblico, occupato dallo stazionamento selvaggio di quest'area togliendo visuale all'ingresso dell'Ermida do *Senhor Jesus de Boa Hora* e facente parte del patrimonio municipale. Altri fattori di degrado sono la mancata cura della pavimentazione data dall'alternanza di spazi asfaltati e spazi ricoperti dall'antica pavimentazione in cubetti di basalto tipica dei nuclei storici di Lisbona e la scarsa illuminazione. Di conseguenza l'intervento possibile in quest'area sarebbe ripristino della pavimentazione antica, sistemazione dell'illuminazione pubblica, ridisegno delle zone di stazionamento pubblico, creazione di spazi predisposti per l'inserimento di

arredo urbano, con lo scopo che questi interventi stimolino l'intervento dei privati sull'edificato.

5.2 Progetto di paesaggio: Parco Urbano dos Lagares.

La parte conclusiva di questa tesi è riferita alla progettazione del Parco Urbano *dos Lagares* inserito all'interno del Piano d'Azione come "corollario" del progetto di recupero del *Quartierão dos Lagares* per la creazione del Centro di Innovazione da *Mouraria*, e completamento dello spazio pubblico connesso al "percorso da Graça"¹⁴⁸. L'area di progetto si estende in uno spazio irregolare contenuto nella parte Nord dal fronte edificato della via *Calçada do Monte*, ad Ovest dal fronte edificato di *Rua dos Lagares*, a Sud dal progetto del "percorso da Graça" precedentemente menzionato, e ad Est dal Convento da Graça, comprendendo l'area del Quartel Militar da Graça e l'area appartenente al giardino compreso tra gli edifici n.º 74 di *Rua dos Lagares* il n.º 1 da *Calçada do Monte*. Dal punto di vista fisico lo spazio del parco si estende su un terreno la cui pendenza varia in base alle varie zone: >=al 25% nella parte più alta, con pendenza compresa tra lo il 16 e il 25 % nella parte centrale e con pendenza compresa tra 0 e 8% nella parte bassa dell'area del Quartel Militar e del giardino sottostante. Fin dalle origini per come si può notare dalle planimetrie antiche (Tavola di progetto 10) e dalla ricerca su fonti bibliografiche, quest'area fu urbanizzata intensamente solo a partire dalla fine del XVIII secolo e mantenne le sue caratteristiche di zona prettamente agricola fino la

¹⁴⁸Il percorso chiamato "da Graça" connesso all'area di progetto di paesaggio di questa tesi e il percorso "da Mouraria". Il primo connette il Convento da Graça e quindi il suo belvedere alla porta di Martim Moniz (entrata nord del castello), passando per il quartiere dos Lagares fino alla Quinta do Coleginho (Teatro Taborda); la differenza di quota esistente fra il belvedere di Graça e il quartiere dos Lagares è di 46m così come il dislivello compreso fra Coleginho e la porta Nord del Castello; sono compresi nel progetto due parcheggi pubblici uno nella Rua dos Lagares e l'altro (interrato) nella Quinta do Coleginho. La prima tappa del percorso di Graça è prevista fra il convento di Graça (futuro hotel) e la Rua dos Lagares (futuro polo creativo che sarà installato nel Quartierão dos Lagares), saranno costruiti due ascensori incassati nella piattaforma/giardino. Il primo ascensore unisce il belvedere di Graça con il giardino collegato alla scalinata del "Caracol da Graça" e al area di progetto della tesi -Parco Urbano dos Lagares- il secondo ascensore sarà invece collocato a livello della Rua dos Lagares e del nuovo edificio adibito a stazionamento pubblico previsto in quella zona.

prima metà del 1800. Come sopravvivenza di un tempo passato e grazie al fatto della sua appartenenza all'ex area conventuale e attuale quartiere militare, quest'area ha potuto mantenere nel tempo la sua destinazione d'uso, sebbene in stato di abbandono, così come si è mantenuta la parte che ad oggi corrisponde al giardino compreso fra i due edifici sopra menzionati. Nella parte del ex area conventuale si è mantenuta anche la tipica divisione appartenente alle proprietà agricole ossia la parte boschiva, in questo caso occupata da un'intensa piantumazione di ulivi e corrispondente alla parte più alta e pendente; la parte centrale più pianeggiante occupata da un ampio spazio ricoperto ad oggi da prato e un tempo terreno utile alla coltivazione di ortaggi, e l'area adiacente ricoperta da una piantumazione di aranci. È importante definire prima di procedere con la descrizione dell'area, che la progettazione del parco prevede un'area pubblica nella parte del quartiere militare e una parte semipubblica compresa dai due edifici e che da questo momento userò come definizione per distinguere le sue parti.

Partendo dalla zona pubblica, l'ingresso principale si trova nella zona alta, definito dall'abbattimento del muro che ad oggi separa la zona del Belvedere di Graça e punto d'arrivo di uno degli ascensori previsti nel piano di accessibilità suave. Il percorso che costeggia l'ex convento sarà oggetto di uno studio della pavimentazione e dell'illuminazione, regolarizzazione dei margini adiacenti alla parte boschiva e la costruzione di un parapetto che definirà la continuazione del belvedere di Graça in quanto la parte alta di quest'area si inserisce come continuazione del belvedere. L'entrata vera e propria al parco seguirà i percorsi esistenti che saranno sistemati a livello di pavimentazione, canalizzazione dell'acqua piovana e illuminazione. Nella parte di pendenza più elevata e caratterizzata da un terreno secco e eroso dagli agenti atmosferici, sarà previsto un sistema di irrigazione adeguato e la piantumazione di una vegetazione sottobosco che evita l'erosione oltre all'inserimento di sistemi che di sicurezza della stabilità del terreno.

A metà di questo percorso si trova un biforcamento che porta da un lato al congiungimento dell'entrata al parco derivante dal progetto di accessibilità soave e un'altra parte che porta alla zona di un secondo belvedere che culmina con la creazione di edificio (che occuperà la volumetria dell'edificio preesistente che sarà abbattuto) adibito a bar/e punto informazione con la creazione di "esplanadas" per il posizionamento di tavolini con lo scopo di creare un secondo belvedere con una vista

esclusiva sul Castello di S. Jorge. Questa zona si ricollega all'ingresso del giardino previsto dal progetto di accessibilità suave, tramite un percorso "passerella", definito in sezione dall'interruzione naturale della pendenza più elevata che lascia lo spazio per la creazione di una passerella piantumata e pavimentata con l'inserimento di arredo urbano utile al godimento della vista e al rilassamento, per riprendere una pendenza più leggera che si collegherà all'ampia zona verde a prato. La parte relativa all'aranceto sarà mantenuta tale con l'inserimento di un sistema di irrigazione adeguato e spazio di collegamento con il terzo belvedere dominato da un leggero promontorio caratterizzato da un ulivo che sarà mantenuto come simbolo, nella parte di unione di questa zona con l'ampia zona a prato, l'ingresso alla parte di progetto dell'accessibilità soave.

La zona dell'aranceto si collegherà alla zona semipubblica inferiore del giardino compreso fra i due edifici menzionati all'inizio del paragrafo, tramite la creazione di una rampa. Tale collegamento sarà chiuso da un cancello che sarà aperto in base ad un orario prefissato in base alle esigenze del centro culturale previsto nell'edificio n.°1 di Calçada do Monte in accordo con la il futuro ostello che è previsto nel restante edificio e che renderà lo spazio semipubblico e ingresso che da alla Rua dos Lagares. Le funzioni d'uso a cui sono destinati questi due edifici non richiede ulteriori modifiche interne nel loro recupero che sarà principalmente di consolidamento a livello strutturale dovuto al loro abbandono nel tempo. Questo giardino di usufrutto della popolazione e su orari limitati sarà dotato di un sistema wireless. Anch'esso manterrà la sua fisionomia iniziale al di là di opere di nuova pavimentazione, introduzione di elementi illuminanti, della creazione del passaggio sopraelevato e della rampa con la definizione dei passaggi che conetteranno i due edifici a quest'area.

Concludo dicendo che questo spazio aperto può essere considerato utile per la creazione di eventi all'aperto gestiti dal futuro del Centro di Innovazione da *Mouraria*.

Bibliografia

- BARNETT J., “*An Introduction to Urban Design*”, Harper and Row, Cambridge, 1982.
- BERGER, F. J., “*Lisboa e os Arquitectos de D. João V*”, 1.ª ed., Lisboa, Edições Cosmos, 1994, p. 219-266.
- BORJA J., CASTELLS M., “*Local y global. La gestion de las ciudades en la era de la Informacion*”, Taurus, Madrid, 1997.
- BORJA J.; FORN M.: “*Políticas da Europa e dos Estados para as Cidades, Espaço e Debates*”, São Paulo, n. 39 1996.
- BOATTI A., “*Urbanistica a Milano*”, Edizioni Città Studi, Milano, 2007.
- BORRELLI G.: “*La politica economica delle città europee*”, Franco Angeli, Milano, 2005.
- BRANDAO P., “*Profissões do desenho, ética e interdisciplinaridade*”, Livros Horizontes, Lisboa, 2006.
- CABRAL J., DOMINGUES A., PORTAS N., “*Políticas Urbanas. Tendências, estratégia, oportunidade*”, Fundação Kalouste Gulbenkian, Lisboa.
- CASTELLS M., “*La città delle reti*”, Marsilio, Venezia, 2004.
- CML/Direcção de Projecto de Planeamento Estratégico) “*Plano estratégico de Lisboa*”, CML, Lisboa, 1992.
- CML/Pelouro de Reabilitação Urbana dos Nucleos Historico, “*Reabilitação urbana: nucleos historicos*”, CML, Lisboa, 1993.
- CML/Urbanismo-Departamento de Informação Urbana, “*Lisboa - Conhecer,Pensar,Fazer Cidade*”, CML, Lisboa, 2001.
- CML/ Direcção Municipal de Reabilitação Urbana, “*Teatro Taborda*”, CML, Lisboa, 1996.
- CONSIGLIERI C., ABEL M., “*Lisboa: 750 Anos de Capital*”, Livro de Ouro da Cidade, 1.ª ed., Lisboa, Dinalivro, 2005, p. 78-83.
- COSENZA L., “*Storia dell’abitazione*”, Ed. Vangelista, Milano, 1974.
- De CARLO G.C., “*Il pubblico dell’architettura*”, in Parametro nº5, 1970.
- DOMINGUES L. “*Planejamento Estratégico : Um Processo Sustentável. Aplicabilidade para uma Qualidade de Vida Aceitável*”. Tese, Rio de Janeiro, 1999.

DOMINGUES L.: “*Projeto Urbano e Planejamento: o caso do Rio cidade*”; Tese, Rio de Janeiro, 1999, citazione di Nuno Portas (1987).

FRANCESCATO G., “*Paradigm lost: exploring possibilities in environmental design research and practice*”. HARDIE, Graeme; MOORE, Robin; SANOFF, Henry (eds). *Changing paradigms: proceedings of EDRA20 / 1989*. Environmental Design Research Association.

FORLANI M. C. e BASTI A. a cura di, “*Recupero e riqualificazione del borgo di Castelbasso (TE) : un'esperienza di progettazione ambientale*”, Alinea, Firenze, 2008.

GONÇAVES A. “*O recreio e lazer na reabilitação Urbana*”, GEPE-IFT, Lisboa, 2002.

GRUPO LISBOA, “*Limites à Competição*”, Publicações Europa-America, Lisboa, 1994.

LANG, Jon, “*Urban design: the american experience*”, Van Nostrand Reinhold, New York, 1994

LYNCH K., “*Good city form*”; Cambridge, Mass., London, MIT press, 1984.

MAGALHAES de A., “*Reabilitação Urbana em Lisboa. Uma Abordagem ao Nucleo Antigo da Cidade*”, (Dissertação), Universidade Tecnica de Lisboa, Lisboa, 2000.

MENEZES M., “*Mouraria:entre o mito da Severa e Martim Moniz*”, (Dissertação) UNL, Lisboa, 2001.

MOITA, I., “*O Livro de Lisboa*”, 1.^a ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1994, p. 247-278.

MURTEIRA, M. H., “*Lisboa da Restauração às Luzes*”, 1.^a ed., Lisboa, Editorial Presença, 1999, p. 102-113.

PARDAL, M. J., “*O Terramoto de 1755: A Urbanização da Nova Lisboa*”, 1.^a ed., Lisboa, Setecaminhos, 2005, p. 21-26.

PORTAS N., *Un nuevo Urbanismo*. In CASTELLS, Manuel(org.). *Las grandes ciudades en la decada de los noventa*. Barcelona, p. 273-281, 1993.

PORTAS N. “*Os impasses do planejamento*”, Urbs, São Paulo, 1998.

PORTAS N., “*Conceitos de Desenvolvimento Urbano*”, *Jornal dos Arquitectos*, 9-11 (1987).

PORTAS N., “*Atlas Urbanistico de Lisboa*”, Argumentum, Lisboa, 2006.

- PORTAS N., *“Os tempos das formas. Vol.I: A cidade Feita e Refeita”* , DAAUM, Guimaraes, 2005.
- PORTAS N., *“a arquitectura para hoje 1964”* seguido de *“evolução da arquitectura moderna em portugal1973”*, Livros Horizontes, Lisboa, sec. Ed. 2008.
- PORTAS N., *“A cidade como arquitectura”*, Livros Horizontes, Lisboa, 1965.
- SILVA da H.M., *“Estudos de metodologias de reabilitação urbana em zonas historicas-Sociedades de Reabilitação Urbanas”*, Dissertação UTL, Lisboa, 2007.
- TANAGLIA A., a cura di, *“Quale Architettura, considerazioni ed immagini sull’uso della tecnologia”*, CLUA, Pescara, 1979.
- VAZ P., *“Reabilitação Urbana. Um modelo de sustentabilidade”*, URBE, Lisboa, 2006.
- VILAÇA E., GUERRA I., *“Os actores sociais e a degradação do parque abitacional em Lisboa”*, in Sociologia – Problemas e Práticas, nº15, 1994.
- VITTORIA E., *“Significato della Tecnologia”*, Napoli, 1970.