

POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città
A.A. 2018/2019

Tesi di Laurea Magistrale

UNA STRATEGIA DI VALORIZZAZIONE PER IL CAMINHO DO ORIENTE A LISBONA

Relatrice: Prof.ssa Carla Bartolozzi

Correlatore: Prof. Sergio Barreiros Proença

Candidata: Giulia Giust



Ai miei genitori

INDICE

ABSTRACT	8
-----------------	----------

PRIMA PARTE: INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED EVOLUZIONE STORICA

1. Evoluzione della città di Lisbona	11
2. Lisbona orientale	15
3. Il Caminho do Oriente	
3.1. Le origini del Caminho do Oriente	19
3.2. Conventi e palazzi nobiliari	21
3.3. Lo sviluppo industriale	25
3.3.1. L'arrivo della ferrovia	25
3.3.2. La modernizzazione del porto	27
3.3.3. Lo sviluppo delle industrie e le conseguenze a livello sociale	29
3.4. Il periodo post industriale e il problema della rifunzionalizzazione	35
3.4.1. Il progetto Caminho do Oriente	36
3.4.2. Lisboa Capital do Nada – Marvila 2001	40
3.5. Situazione attuale	43
3.5.1. Riqualificazione	43
3.5.2. Degrado fisico	44
3.5.3. Piani urbanistici	46

Fotografie:

Tutte le foto sono state realizzate dall'autrice se non diversamente indicato

Elaborati grafici:

Tutti gli elaborati sono stati realizzati dall'autrice se non diversamente indicato

SECONDA PARTE: TEORIA

1. Il percorso culturale come strategia di valorizzazione	53
1.1. Il museo diffuso	53
1.2. Casi studio	55
1.2.1. Torino e il Museo della Resistenza	55
1.2.2. Progetto IN LOCO in Emilia Romagna	57

2. Patrimonio industriale	59
2.1. L'importanza della riqualificazione degli edifici industriali	59
2.2. Casi studio	61
2.2.1. Matadero, Madrid	61
2.2.2. Central Tejo, Lisbona	63
TERZA PARTE: PROGETTO	
1. Progetto Urbano	65
1.1. Il museo diffuso applicato al Caminho do Oriente	65
1.1.1. Percorsi proposti	67
1.1.2. Strategie progettuali	72
1.1.3. Schedatura edifici importanti	76
2. Progetto Architettonico	119
2.1. La scelta dell'edificio	119
2.1.1. La Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca	119
2.1.2. Storia dell'edificio	122
2.2. Inquadramento e rilievo	129
2.3. Le funzioni	139
2.4. Progetto ed interventi principali	141
CONCLUSIONI	159
BIBLIOGRAFIA	161

ABSTRACT

Il lavoro di tesi è incentrato sullo studio del cosiddetto Caminho do Oriente a Lisbona, un'area compresa tra la centralissima Praça do Comercio e la zona dell'Expo '98, categorizzata dal municipio di Lisbona come zona oriental. In passato, questa vasta area lungo il fiume Tago era principalmente una zona rurale, con una fitta presenza di edifici conventuali e palazzi nobiliari. Con l'arrivo della ferrovia nel 1856 e con le installazioni portuarie nel margine orientale del fiume, si assiste ad una progressiva industrializzazione dell'area, che sarà caratterizzata da questo momento in poi dalla presenza diffusa di enormi complessi industriali. A seguito del processo di deindustrializzazione iniziato negli anni Settanta, per un lungo periodo la zona orientale rimane un luogo periferico e degradato, all'interno del quale sono presenti numerosi edifici industriali ormai abbandonati. Sebbene la situazione sia migliorata dall'evento Expo '98, il Caminho do Oriente è tuttora non completamente integrato con il resto della città, un luogo ricco di storia e con un vasto patrimonio architettonico e industriale che non viene valorizzato.

La tesi si pone quindi l'obiettivo di immaginare una strategia di valorizzazione per questa area di Lisbona, che possa fare del patrimonio culturale il suo cavallo di battaglia. Da qui nasce l'idea di pensare al Caminho do Oriente come un museo diffuso, che possa servire come strumento di valorizzazione e promozione del territorio, preservandone l'identità locale.

La prima parte della tesi è incentrata sull'analisi dell'evoluzione storica del Caminho do Oriente, tramite una ricerca bibliografica e cartografica, per delinearne lo sviluppo a partire dall'epoca romana fino ad arrivare ai giorni nostri. La seconda parte, più teorica, analizza il tema del museo diffuso e dell'importanza di riqualificazione degli edifici industriali, citando al-

cuni esempi virtuosi. La terza e ultima parte è infine incentrata sul progetto, prima a scala urbana e poi a scala architettonica. Dal punto di vista urbano, il Caminho do Oriente viene analizzato in vista della progettazione di un museo diffuso, e vengono riconosciuti dei percorsi tematici con la successiva elencazione degli edifici di interesse storico. Infine, per quanto riguarda il progetto architettonico, sono stati scelti due magazzini della società industriale Abel Pereira Fonseca - che al giorno d'oggi si trovano in stato di abbandono - per la localizzazione del polo centrale del museo diffuso e di un mercato di quartiere. Il progetto cerca quindi di porre l'attenzione sull'importanza del patrimonio architettonico ed industriale come primo strumento di valorizzazione di un territorio.

1. EVOLUZIONE DELLA CITTÀ DI LISBONA

La città di Lisbona è situata nella parte occidentale della Penisola Iberica, presso l'estuario del fiume Tago, quando questo termina il suo percorso sfociando nell'Oceano Atlantico. La presenza del fiume è da sempre stata fondamentale per lo sviluppo della città, sia dal punto di vista urbano che da quello economico, tanto da non poter concepire Lisbona senza la sua relazione imprescindibile con il Tago.

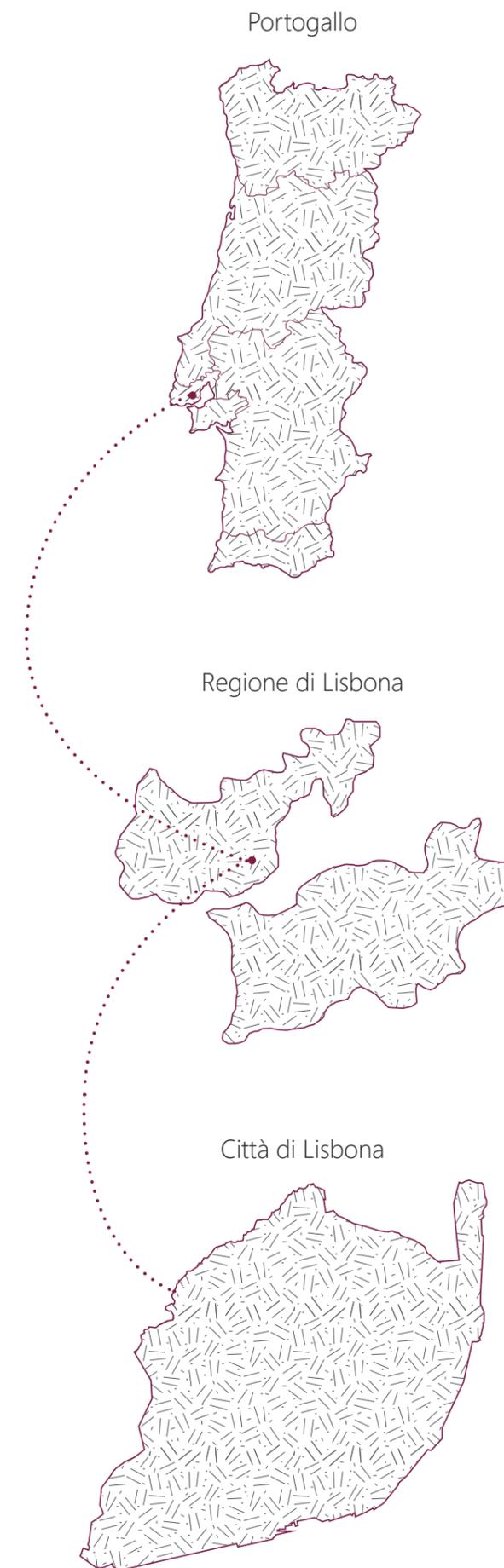
Secondo la leggenda Lisbona viene fondata da Ulisse e, come per Roma, nasce su 7 colli: São Vicente, Santo André, Castelo, Santana, São Roque, Chagas e Santa Catarina. I primi insediamenti umani a Lisbona sono datati al VII secolo a.C., e hanno origine sulla collina Castelo - la collina del quartiere storico di Alfama - che per la sua posizione e altitudine permetteva di dominare l'estuario del Tejo (Pinheiro M., 2012, p. 23). Durante la dominazione romana la città viene dotata di mura, la cosiddetta Cerca Velha (mura antiche), che delimiterà l'espansione della città storica nei secoli successivi. A partire dal 500 d.C. hanno luogo diverse invasioni da parte di popoli germanici e arabi, gli ultimi dei quali conquisteranno la città e la governeranno fino alla riconquista cristiana nel 1147 per opera di D. Afonso Henriques (1109-1185), che era stato eletto re de Portogallo nel 1139 per aver vinto contro i Mori la battaglia di Ourique. Nel momento della riconquista la città di Lisbona era costituita sostanzialmente da due quartieri, Baixa e Alfama. Con il regno di D. Fernando (1345-1383) la città viene dotata di una nuova cinta muraria, la Cerca Fernandina (1373-75) con un perimetro di 5,3 km: Lisbona passa da un'estensione di 16 ettari durante il periodo della conquista araba per arrivare a 101 ettari nel periodo fernandino (www.cm-lisboa.pt/municipio/historia).

Con il regno di D. Manuel I (1469-1521) la corte abbandona il castello di São Jorge e si trasferisce nel Paço Real (palazzo reale) nel Terreiro do Paço – l'attuale Praça do Comércio – dove si concentrava la vita commerciale della città. Questo periodo a cavallo tra la fine del XV secolo e l'inizio del XVII secolo è fondamentale per lo sviluppo della città di Lisbona e dell'intero Portogallo in quanto si trattava dell'Era dos descobrimentos (era delle scoperte). La città vede una grande espansione, soprattutto verso Occidente, dove vengono costruiti edifici quali il Mosteiro dos Jeronimos e la torre de Belém, splendidi esempi dello stile manuelino¹.

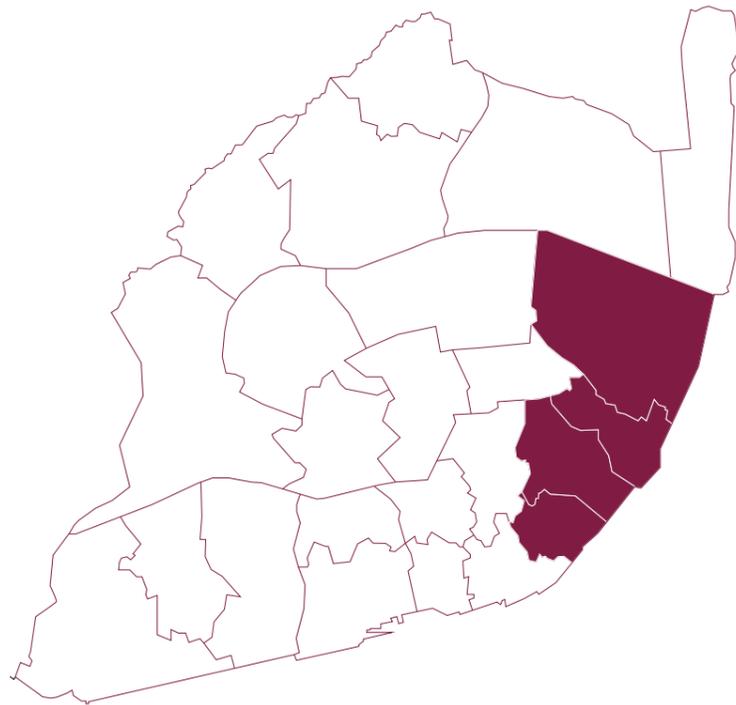
Il 1755 è una data che ha segnato profondamente la città di Lisbona, in quanto alle ore 10:00 del primo Novembre una violenta scossa di terremoto, seguita da un devastante incendio, ha recato danni irreversibili a strade e abitazioni, soprattutto nelle zone di Baixa, Castelo e Carmo che erano le zone più urbanizzate. Il Marquês de Pombal, primo ministro del re D. José, si è adoperato per la ricostruzione della città, che viene chiamata in questo periodo Lisboa Pombalina. Gli interventi urbanistici prevedevano la ricostruzione del tessuto urbano attraverso ampi assi stradali, basti pensare a Rua Augusta che termina in Praça do Comércio. Durante il corso del 1800 lo sviluppo di Lisbona avviene principalmente ad ovest, lungo il fiume, e a nord, secondo il piano delle Avenidas Novas, che definiscono il grande sviluppo urbano della città di oggi (www.cm-lisboa.pt/municipio/historia).

¹ Lo stile manuelino, anche chiamato stile tardo gotico portoghese, si sviluppa a partire dalla fine del XV secolo ed è uno stile sontuoso e composito, che incorpora temi marinari relativi alle scoperte fatte in quegli anni dai navigatori portoghesi (https://pt.wikipedia.org/wiki/Estilo_manuelino).

² Letteralmente "Nuovi viali", era un piano che preveda l'espansione della città a nord attraverso la realizzazione di ampi assi stradali che connetterebbero il centro storico con le zone più periferiche (<http://www.cm-lisboa.pt/municipio/juntas-de-freguesia/freguesia-de-avenidas-novas>).



2. LISBOA ORIENTAL



Come raccontato nel paragrafo precedente, Lisbona si sviluppa principalmente a nord e a ovest. Tuttavia, che cosa accade e come si sviluppa la parte orientale della città? Per zona orientale si intende quell'area di Lisbona che parte dalla stazione di Santa Apolonia e attraversa i quartieri di Xabregas, Grilo, Beato e Marvila fino a raggiungere la zona dell'Expo '98. Quest'area che si sviluppa lungo l'estuario del fiume è rimasta nel corso dei secoli molto marginale rispetto al centro città, e tuttora non è conosciuta e valorizzata al meglio. Come si può vedere dal tracciato urbano, questa zona di Lisbona è rimasta fuori da tutti i processi urbanistici che hanno interessato la città nel corso dell'Ottocento e del Novecento, con la realizzazione di ampie strade e omogeneità nei disegni di facciata. L'area orientale è infatti caratterizzata da una discontinuità all'interno del tessuto urbano, con grandi interventi di edilizia sociale che non vengono connessi adeguatamente tra di loro e con il tessuto preesistente.

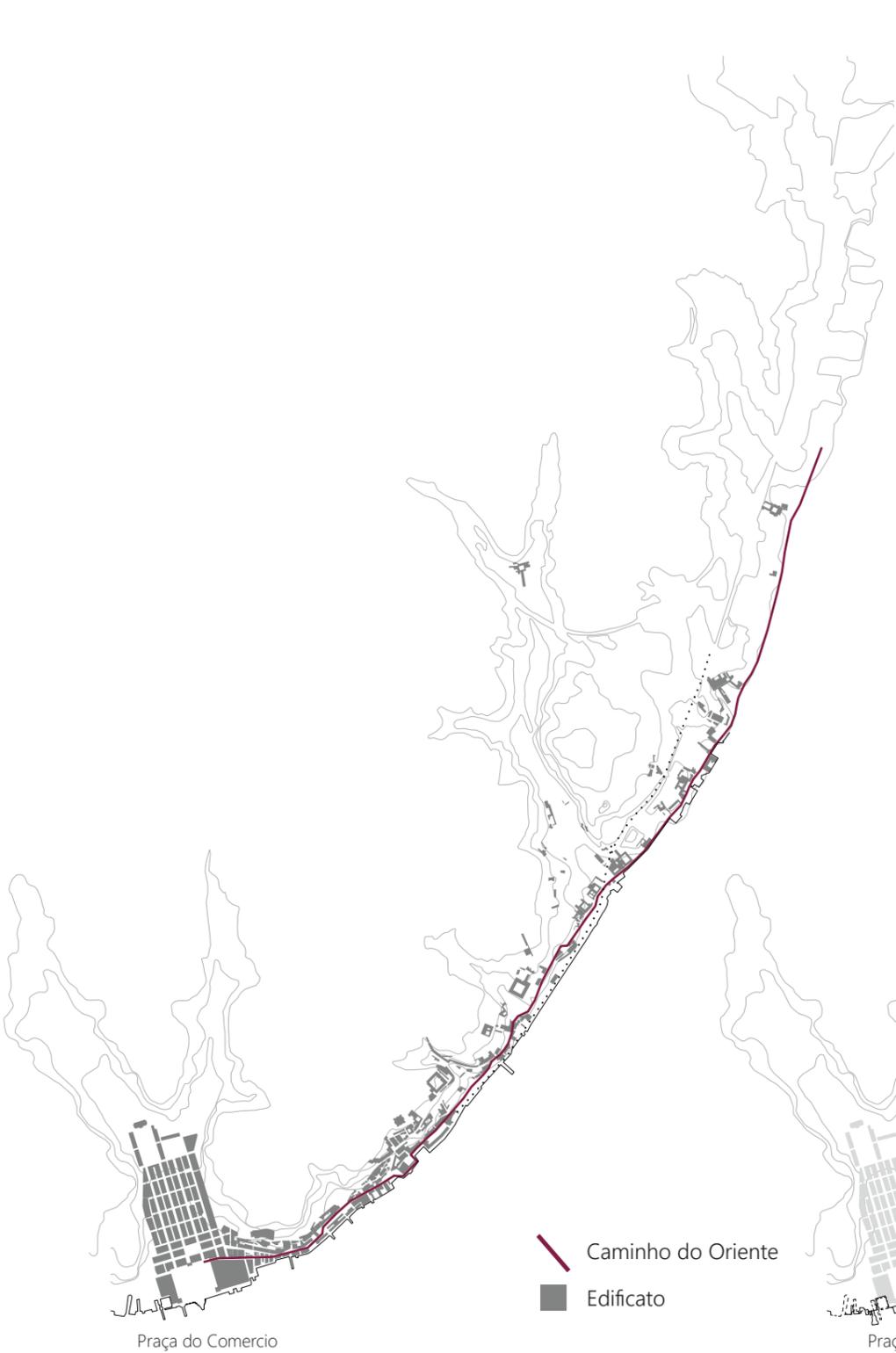
Nella storia della sua evoluzione, la zona orientale di Lisbona è stata caratterizzata dalla presenza del cosiddetto *Caminho do Oriente* (il Cammino verso Oriente), designazione che verrà utilizzata per riferirsi più in generale alla zona orientale di Lisbona, specialmente la zona lungo il fiume.

1856

1911

2019

Parque das Nações



— Caminho do Oriente
 ■ Edificato

Praça do Comercio



— Caminho do Oriente
 ■ Edificato
 ■ Edificato successivo al 1856

Praça do Comercio



— Caminho do Oriente
 ■ Edificato
 ■ Edificato successivo al 1911

Praça do Comercio

3. IL CAMINHO DO ORIENTE

3.1

Le origini del *Caminho do Oriente*

Il *Caminho do Oriente* era un cammino che collegava in passato l'estuario del fiume Tago con i territori a nord-est. Durante il periodo romano infatti si sentì la necessità di creare un percorso sulla terraferma che fosse un'alternativa al percorso fluviale, in modo da collegare Olissipo (Lisbona) alla città di Sacallabis (Santarém). Questo sentiero romano era posizionato sul margine alto del fiume per questioni di sicurezza e seguiva l'andamento topografico del territorio. Nel corso dei secoli il sentiero romano viene sempre più utilizzato, specialmente quando le condizioni atmosferiche non favorivano la navigazione marittima; tuttavia, solo nel XVI secolo, nell'epoca delle Scoperte, si investe maggiormente in questo percorso e ne viene creato uno alternativo lungo il fiume, ribattezzato successivamente *Caminho do Oriente*. È durante questo periodo che la zona orientale inizia a svilupparsi e a popolarsi di conventi e palazzi nobiliari, facendo guadagnare magnificenza a luoghi come Xabregas e Marvila che fino a quel momento erano rimasti ai margini dello sviluppo di Lisbona (Sarmento de Matos J., 1999).



1) Beco dos Toucinheiros.



2) Igreja da Nossa Senhora da Porciúncula e Convento dos Barbadinhos Italianos.

3.2

Conventi e palazzi nobiliari

Per quanto riguarda la zona orientale di Lisbona, non sono molte le notizie che ci pervengono riguardo la sua storia ed evoluzione, in quanto le cartografie più antiche non rappresentavano mai questa parte della città, fermandosi sul limite della *Cerca Fernandina*. Data la posizione sul lungofiume, e quindi la presenza di terreni molto fertili, la zona è rimasta per un lungo periodo prevalentemente agricola, diventando una delle principali fonti di approvvigionamento di prodotti freschi per la città di Lisbona, che si sviluppava all'interno delle mura storiche.

Solo durante il XVI secolo si assiste ad un'urbanizzazione sempre più rapida della zona, in particolare a partire dal 1569, quando viene fondata la *freguesia*³ di Santa Engracia, distacco della freguesia di Santo Estêvão de Alfama e prima freguesia fuori dalle mura. Questa *freguesia* era uno sviluppo religioso e amministrativo che si estendeva fino alla freguesia di Olivais, limite che rimarrà invariato fino alla riforma del Marquês de Pombal nel 1769. Il nome della *freguesia* era un omaggio alla Santa Engrácia de Saragoça, martire cattolica del III secolo alla quale D. Maria (1521-1577), figlia di D. Manuel I (1469-1521), decide di dedicare una chiesa per la nuova parrocchia, l'Igreja de Santa Engrácia, ora Panteão Nacional. Da questo momento in avanti, la zona orientale diventa luogo privilegiato per la costruzione di conventi e palazzi nobiliari, data la posizione strategica lungo il fiume e la presenza di terreni da coltivare. Lo studio dell'antico cammino consente proprio di comprendere la disposizione delle proprietà e l'orientamento degli edifici più antichi, costruiti su una morfologia rurale preesistente. Le proprietà nobiliari erano costituite da una casa centrale e tutt'intorno officine agricole e, data la loro posizio-

³ La *freguesia* è un'unità amministrativa secondaria del Portogallo (www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/freguesia).

ne sul lungofiume, ogni proprietà possedeva un ormeggio, consentendo il trasporto e il commercio dei beni alimentari. I grandi conventi erano delimitati da cinte murarie perimetrali, che andavano a disegnare delle strette vie, le *azinhagas*⁴, che costituivano i collegamenti tra una proprietà e l'altra. Le *azinhagas* e i campi agricoli, insieme ai conventi e palazzi nobiliari disegnavano la trama urbana della zona orientale lungo il fiume; tuttavia, con l'arrivo della ferrovia e delle industrie, questo tessuto urbano verrà completamente stravolto (Sarmiento de Matos J., 1999, pp. 15-28).

La situazione della zona orientale rimane pressoché invariata fino al 1834, quando un decreto firmato dal re Pedro IV de Portugal sancisce l'estinzione degli ordini religiosi: da quel momento conventi, monasteri e tutte le proprietà degli ordini religiosi regolari vengono secolarizzate e incorporate nella *Fazenda Nacional* (ovvero il tesoro nazionale). La borghesia liberale instauratasi in questo periodo, traendo vantaggio dai possedimenti che la rivoluzione liberale aveva messo all'asta, comprò proprietà religiose e palazzi aristocratici in rovina, preferendo investire nell'attività manifatturiera piuttosto che nel rinnovo delle pratiche agricole che caratterizzavano la vita dei conventi.

⁴ La *azinhaga* è una tipologia di via portoghese che indica uno stretto sentiero rustico delimitato da alte mura (<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/azinhaga>).



3) Stralcio della mappa di Felipe Folque del 1856. Si può notare la vocazione prettamente rurale del territorio.



4) La linea ferroviaria.

3.3

Il periodo industriale

3.3.1

L'arrivo della ferrovia

Contemporaneamente all'estinzione degli ordini religiosi, un altro importante avvenimento cambia definitivamente le sorti dell'area orientale di Lisbona, ovvero l'arrivo della ferrovia, che creerà uno strappo fisico a divisione di due epoche: quella precedente la ferrovia, caratterizzata da un'impronta rurale, e quella successiva, caratterizzata invece dallo sviluppo industriale. Il 28 ottobre 1856 viene inaugurato il primo tratto della linea nord-est del *caminho de ferro* (termine portoghese per indicare la linea ferroviaria), da Lisbona a Carregado, e la stazione di partenza si inserisce in un ex monastero dedicato a Santa Apolonia a partire dal 1865. Dall'arrivo della ferrovia si assiste ad un graduale processo di industrializzazione dell'area, già iniziato negli anni Trenta dell'Ottocento, e che continuerà fino agli anni Settanta del Novecento (Folgado D., 1999, pp. 13-15).

Si parla di strappo fisico dovuto alla ferrovia poiché il suo tracciato, rispondendo ad un piano regionale e quindi a grande scala, non ha preso in considerazione la morfologia locale e il tracciato preesistente andando a creare vere e proprie fratture e barriere fisiche negli agglomerati esistenti. La ferrovia divide terreni prima adibiti alla coltivazione, che diventano dei grandi vuoti urbani senza utilizzo. La creazione di nuove strade determina una frammentazione del sistema viario precedente, andando a tagliare i collegamenti all'interno del vicinato: in questo modo molte *azinhagas*, che erano un tratto caratteristico della zona, vengono interrotte o ampliate, andando a modificare per sempre il loro assetto originario e peculiare. La ferrovia ha quindi cambiato il paesaggio della *Lisboa Oriental*, oltre ad aver favorito lo sviluppo delle industrie. Nonostante sia stata percepita come una barriera all'interno della zona

orientale, la ferrovia ha anche funzionato come linea di unione della città, da Alcântara a Xabregas, dal centro ad occidente e la periferia ad oriente, favorendo lo spostamento delle merci e delle persone.



5) La linea ferroviaria e sullo sfondo il Convento de Santos-o-Novo.

3.3.2 La modernizzazione del porto

Dopo il tragico terremoto del 1755, tutto il centro storico di Lisbona viene riorganizzato in funzione dello sviluppo commerciale. Nel XIX si avverte quindi la necessità di modernizzare il porto di Lisbona, punto di snodo per il commercio atlantico e mediterraneo: il 31 Ottobre 1887 viene così inaugurato il nuovo porto della città, voluto da D. Luís I (1838-1889). Prima dell'ampliamento del porto nella zona orientale, il lungofiume era scandito da piccole banchine in legno - posizionate in corrispondenza dei conventi e dei palazzi nobiliari - e da grandi spiagge, che venivano utilizzate per la balneazione dagli abitanti del luogo. A partire dall'ultimo quarto del XIX secolo, gli interessi commerciali ed industriali fanno sì che la linea di costa avanzi gradualmente, andando a sottrarre terreno al fiume. Il porto realizza terrapieni per andare a collocare i nuovi moli (come Poço do Bispo), facendo scomparire per sempre le spiagge e le piccole banchine in legno (Folgado D., 1999, p. 17).

Un'altra infrastruttura importante che viene realizzata in questa zona è l'Avenida Infante Dom Henrique, costruita tra gli anni Trenta e Quaranta del Novecento e conosciuta prima del 1948 come *Avenida Marginal Oriental*. La sua costruzione rappresenta una nuova connessione all'interno della città, sia per quanto riguarda il trasporto di persone che di merci. A partire dalla metà del XIX secolo tutti gli edifici nobiliari ed i conventi, pensati e costruiti per affacciarsi sul fiume, perdono definitivamente il loro legame con il Tago, interrotto dal passaggio della ferrovia, dall'Avenida e dai presidi del porto.



6,7) Il porto.

3.3.3 Lo sviluppo delle industrie e le conseguenze a livello sociale

La zona orientale della città - grazie alla sua posizione strategica sul lungofiume, alla presenza della ferrovia e delle banchine portuali - diventa il luogo adatto per lo sviluppo industriale di Lisbona a partire dal XIX secolo. Nello stesso modo in cui la ferrovia e le strade si innestano sul tessuto urbano, così succede anche con le industrie, che in molti casi si inseriscono in edifici preesistenti (conventi e palazzi nobiliari) riadattandoli a nuove funzioni: un esempio è dato dalla prima fabbrica a vapore della Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, che entra in funzione nel 1840 all'interno dell'ex convento di São Francisco de Xabregas. Si attua così una graduale trasformazione degli spazi rurali e conventuali in spazi industriali specializzati in diversi ambiti, dalle concerie alla raffinazione dello zucchero (Folgado D., 1999).

Il Portogallo ha vissuto un lento sviluppo industriale a partire dal XVIII secolo, nell'ambiente politico dell'Ancien Regime che era associato allo sviluppo del commercio atlantico con il Brasile. Per questo motivo le prime industrie erano legate al commercio delle materie prime coloniali come tabacco, cotone e zucchero; la produzione del tabacco era a sua volta legata all'utilizzo del sapone, per la cui produzione era necessario l'olio. In tutta l'area a confine con Lisbona erano presenti molti olivi, il cui olio veniva utilizzato per la produzione del sapone, così come per l'utilizzo alimentare e per l'illuminazione pubblica della città. Esempi di industrie importanti che operavano in questi ambiti sono la Real Fábrica de Tabacos e Sabões, attiva dal 1844 al 1965 all'interno dell'ex convento di São Francisco de Xabregas e la Fábrica Nacional de Sabões di Marvila, attiva dal 1919 al 1996 (Folgado D., 1999).

L'industrializzazione massiva della zona orientale ha avuto ovviamente delle ripercussioni anche a livello sociale, poiché la popolazione della zona ha assistito alla lenta trasformazione dell'area da luogo rurale ad industriale, passaggio che viene bene esplicito in questa frase tratta dal libro Lisboa capital do nada. Marvila 2001:

"L'industrializzazione portò profondi cambiamenti alle abitudini di una freguesia rurale che aveva visto le sue azinhagas attraversate da asini carichi di verdure, dove il corteggiamento si svolgeva vicino alla fontana o al pozzo, la gente partiva al sorgere del sole per andare a lavorare nei campi, le feste si facevano all'aria aperta seguendo il calendario agricolo e i signori feudali davano sostentamento alle diverse attività. [...] Il sole, il fiume, la luce e i colori vengono sostituiti dai fumi di fabbriche come la Fábrica de Pólvora de Chelas, il cielo diventa grigio e odora di industrie, il fumo e il rumore del treno separano definitivamente la terra dal fiume, i bambini non chiamano più spiaggia l'area di Matinha, e nemmeno chiamano più il fiume mare"⁵ (Extramuros, 2001, p. 32).

La nascita delle grandi industrie meccanizzate ha permesso l'assunzione di centinaia di operai di entrambi i sessi – nel 1915 i lavoratori ad oriente superavano i 15.000 - che per convenienza si spostavano dalle zone limitrofe vicino al luogo di lavoro. L'aumento della popolazione ha quindi portato alla necessità di costruire ville operaie in prossimità degli stabilimenti industriali: nascono così Vila Flamiano e Vila Pereira nel 1887 e Vila Dias nel 1888 (Folgado D., 1999).

⁵ Traduzione a cura dell'autrice.

Un nuovo impulso industriale per la zona orientale arriva nel 1938, quando l'allora presidente della Câmara Municipal de Lisboa (il municipio) Duarte Pacheco convoca l'urbanista Étienne de Gröer per la redazione del Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (PGUEL). Essendo prossimi all'Exposição do Mundo Português - che si sarebbe svolta nel 1940 per volere di Salazar – Duarte Pacheco voleva rendere Belém, la zona occidentale della città che avrebbe ospitato l'Esposizione, una zona turistica e non più industriale. Per questa ragione la Fábrica de Gás de Belém viene dislocata nella zona orientale di Lisbona, più precisamente vicino alla Quinta de Matinha. Sotto questa nuova spinta industriale viene progettato all'interno del PGUEL il nuovo Bairro de Casas Económicas Madre de Deus, uno dei più grandi quartieri operai di Lisbona (<http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/fotos/editor2/97.pdf>).



8) Vila Dias, 1949



9) Azinhaga, 1938.



10) Vila Dias, 2019.



11) La linea ferroviaria e un'industria abbandonata.

3.4

Il periodo post industriale e il problema della rifunzionalizzazione

L'attività industriale nell'area orientale inizia a subire un declino a partire dagli anni Settanta, dopo che nel 1974 la Rivoluzione del 25 Aprile aveva portato a termine la dittatura dell'*Estado Novo*⁶. In questo processo di deindustrializzazione molte fabbriche vengono chiuse, altre trasferite nella *Grande Lisboa*⁷. I quartieri orientali della città iniziano così ad essere caratterizzati da uno scenario obsoleto, fatto di stabilimenti industriali degradati e abbandonati, per i quali non era stato pensato nessun tipo di riutilizzo. La situazione rimane pressoché invariata per i successivi 20 anni, fino all'arrivo dell'Expo '98, che riuscirà a creare nuove dinamiche per questa zona della città.

⁶ L'*Estado Novo* è un regime dittatoriale che si instaura nel 1933 e termina nel 1974 con la cosiddetta Revolução dos Cravos (Rivoluzione dei Garofani). È conosciuto anche come salazarismo, dal nome del capo del governo Antônio de Oliveira Salazar (educacao.uol.com.br/disciplinas/historia/estado-novo-em-portugal-regime-salazarista-foi-marca-do-pelo-autoritarismo.htm).

⁷ La *Grande Lisboa* è l'area metropolitana della città.

L'Exposição Internacional de Lisboa del 1998, situata al limite orientale della capitale, è stata la giusta opportunità per riscoprire una parte di Lisbona - situata tra il centro città e questa nuova zona di espansione - rimasta per lungo tempo anonima e per ristabilire così un equilibrio all'interno della città. Come scrive António Mega Ferreira, amministratore del Parque EXPO, "era diventato necessario restituire ai lisboneti l'uso e la fruizione di una vasta area all'interno della quale il tessuto industriale si era trasformato in una massa caotica destinata all'abbandono, la cui rigenerazione non era fattibile senza la definizione di un progetto globale"⁸ (Pessoa S., 1998, p.4). Nel 1996 nasce così il programma *Caminho do Oriente*, una collaborazione tra Parque Expo, la Câmara Municipal de Lisboa e Ambelis (agenzia di modernizzazione economica di Lisbona) con l'obiettivo di riqualificare e riabilitare l'asse urbano situato tra il Largo de Santa Apolónia e il Poço do Bispo a Marvila e, contemporaneamente, realizzare un piano diversificato di attività culturali. Il protocollo di collaborazione e co-partecipazione finanziaria, firmato il 23 Ottobre 1997, prevedeva l'impegno finanziario delle parti, rispettivamente:

- La Câmara Municipal de Lisboa, nell'ambito del programma RECRÍA, avrebbe stanziato circa 1.500.000€ (300.000.000\$) per il restauro degli immobili;
- Expo '98 avrebbe stanziato circa 1.500.000€ (300.000.000\$) al programma di restauro di proprietà private, circa 500.000€ (100.000.000\$) per gli immobili non inclusi nel programma RECRÍA e circa 500.000€ (100.000.000\$) per promozione, cultura e informazione (Pessoa S., 1998, pp. 17,18).

3.4.1 Il progetto *Caminho do Oriente*

⁸ Traduzione a cura dell'autrice.

Il programma RECRÍA (Regime Especial de Comparticipação na Recuperação de Imóveis Arrendados) ha come obiettivo quello di finanziare l'esecuzione di opere di conservazione e restauro di edifici in stato di degrado, attraverso la concessione di incentivi statali e comunali. Grazie a questo programma, e agli incentivi forniti dal programma *Caminho do Oriente*, nel 1997 all'interno dell'asse Santa Apolónia - Expo sono stati realizzati circa 50 interventi di restauro, sia di edifici pubblici che privati (<https://directhit.blogs.com/reabilitacaourbana/recria.html>).

Nell'ambito del programma di attività culturali, il *Caminho do Oriente* ha realizzato diverse mostre tematiche legate al tema dell'area orientale di Lisbona e al mondo asiatico, in onore del cinquecentesimo anniversario dell'arrivo di Vasco da Gama in India. Queste mostre, come anche le altre attività culturali quali concerti e spettacoli, avevano luogo in edifici scelti per le loro qualità spaziali ed architettoniche: un esempio è l'Armazém vinícola Abel Pereira da Fonseca, grande edificio industriale per la trasformazione ed il commercio di vino, liquori e olio, attivo dal 1907 al 1993. All'interno dello stabilimento si sono succedute una serie di attività, da concerti a mostre e festival gastronomici; la mostra forse più importante è stata Memória, dedicata alla memoria industriale della zona orientale, dove sono stati esposti oggetti e fotografie che rappresentavano i modi di vivere e i costumi dell'epoca industriale. In questo modo, il progetto *Caminho do Oriente* è riuscito anche ad avvicinare la popolazione ad una tematica molto importante, quella della conservazione e preservazione del patrimonio industriale, per il quale vanno pensate nuove funzioni che possano integrarsi con la città contemporanea

ed essere utili per la società contemporanea (Pessoa S., 1998).

Il progetto *Caminho do Oriente* ha portato anche alla pubblicazione di cinque libri, sintesi del lavoro di investigazione ed analisi del patrimonio storico ed architettonico della zona orientale di Lisbona: due volumi sul patrimonio storico, di José Sarmiento de Matos; un volume sull'archeologia industriale di Jorge Custódio e Deolinda Folgado; una guida degli azulejo di Luísa d'Orey Capucho Arruda; un volume con una raccolta fotografica della zona.



12) Pubblicità progetto Caminho do oriente.



13) Pubblicità progetto Caminho do oriente sull'edificio Abel Pereira Fonseca.

Nonostante il progetto *Caminho do Oriente* fosse stato un buon punto di partenza per far conoscere la zona orientale e per investire nella rifunzionalizzazione di molti edifici, dopo l'Expo '98 all'interno dell'area il degrado e l'abbandono erano ancora molto presenti. Nel 2001 viene così promosso il movimento culturale Lisboa capital do nada dall'associazione culturale Extra]muros[, con l'obiettivo di realizzare interventi artistici che potessero coinvolgere attivamente anche la popolazione locale. Il coinvolgimento in prima persona della popolazione ha permesso di analizzare dall'interno i problemi che affliggevano la *freguesia* di Marvila e di intervenire con progetti a basso costo sullo spazio pubblico. L'organizzazione di eventi culturali e l'utilizzo delle arti plastiche ha permesso alla popolazione di riappropriarsi di quei luoghi che ormai non venivano più utilizzati e che non erano più percepiti come degli spazi pubblici.

Uno dei progetti che viene proposto riguardava il tema delle *ligações*, ovvero di quelle connessioni storiche e peculiari del territorio che con l'arrivo della ferrovia e delle industrie erano state interrotte o addirittura scomparse. Durante il periodo dell'industrializzazione infatti il tessuto urbano preesistente era stato stravolto e la creazione di nuove strade aveva frammentato il tessuto viario precedente, andando ad aumentare il senso di frammentazione all'interno dell'area. Il progetto *ligações* proponeva l'intervento sull'Azinhaga da Bruxa, una delle antiche vie storiche tipiche del tessuto urbano di Marvila, andando a realizzare interventi semplici e a basso costo, come il rifacimento della pavimentazione e la riverniciatura delle pareti (Extramuros, 2001).

3.4.2
Lisboa Capital do Nada
- Marvila 2001



14) Installazione temporanea in un vuoto urbano a Marvila.



15) Un ex magazzino della Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca convertito in Cantinho do Vintage

3.5

Situazione attuale

3.5.1

Riqualificazione

È indubbiamente grazie all'Expo '98 se il *Caminho do Oriente* ha ottenuto nuovamente visibilità ed è stato soggetto ad un processo di rinnovamento urbano. Complici i costi al m² più bassi di Lisbona (per le freguesie di Marvila e Beato) e la vicinanza al fiume, la zona orientale ha attratto sempre più investitori, sia pubblici che privati (Baptista L. S., 2018). Dalle idee di giovani imprenditori nascono così spazi di coworking, startups, gallerie d'arte, centri culturali e attività commerciali, collocati perlopiù all'interno di ex edifici industriali in disuso, dei quali vengono sfruttate pienamente le caratteristiche spaziali ed architettoniche. All'interno dell'edificio della Manutenção Militar si sta inaugurando l'Hub Criativo do Beato, il più grande incubatore del mondo, con centomila metri quadrati dedicati ad innovazione ed imprenditoria; l'edificio amministrativo della Fábrica de Material de Guerra Braço de Prata già nel 2007 diventa uno spazio multifunzione con gallerie d'arte, sale da concerto, biblioteca e bar, mentre la restante area appartenente alla fabbrica è oggi occupata dal progetto Jardins do Braço de Prata di Renzo Piano.

Negli ultimi cinque anni quindi sono stati rilanciati gli investimenti municipali e privati con l'obiettivo di dare una nuova direzione di sviluppo per l'area. Nella primavera del 2018 si può osservare come tanti edifici che erano abbandonati hanno dato luogo ad accademie di parkour, ristoranti, bar, birrerie artigianali, sale da concerto, gallerie d'arte e spazi di coworking (Baptista L. S., 2018).

Sicuramente l'aumento di interesse in questa zona emergente di Lisbona, con i conseguenti investimenti, ha migliorato la qualità di questo luogo, tuttavia si risente ancora della mancanza di una strategia generale che possa consolidare l'intero tessuto e che tenga in considerazione l'identità del luogo.

Nonostante la zona orientale negli ultimi anni abbia attratto l'interesse di numerosi investitori, che con i loro progetti hanno permesso di riqualificare la zona, permane ancora, percorrendo il tragitto da Santa Apolonia a Poço do Bispo, un'aura di degrado e abbandono. Attraversando il Caminho do Oriente a partire dal centro città e superando la stazione di Santa Apolonia si varca un confine non fisico, oltrepassato il quale si ha la sensazione di non essere più nella capitale portoghese.

Il territorio orientale infatti si presenta tuttora come un insieme di frammenti, di diversi poli sparsi dove i collegamenti sono carenti o addirittura inesistenti, soprattutto considerando la presenza della ferrovia che divide il territorio. Ci sono immensi spazi vuoti senza uso specifico, aree abitative degradate, edifici industriali dismessi e spazi pubblici non pianificati e di conseguenza non utilizzati dalla popolazione. All'interno di questo panorama, gli antichi palazzi nobiliari, così come gli ex conventi, non vengono valorizzati e si confondono all'interno del tessuto, rischiando di essere trascurati da un occhio non attento. Allo stesso tempo, i grandi complessi industriali sembrano slegarsi dal tessuto esistente, non connettendosi con le preesistenze. Percorrendo la zona orientale si fa fatica a trovare un filo conduttore all'interno del suo tessuto, che permetta di comprendere le dinamiche che hanno condotto alla situazione attuale, ovvero quella di un territorio frammentato e tuttora in larga parte abbandonato, che non viene messo in risalto per le sue potenzialità.

3.5.2 Degrado fisico



16) Stazione di Marvila. Sullo sfondo si vedono il Mirante da Quinta do Marquês de Marialva e la fabbrica "A Nacional".

La deindustrializzazione, cominciata negli anni Ottanta – in Portogallo come negli altri paesi europei - ha costretto l'area orientale ad un lento e inesorabile abbandono degli edifici industriali, per i quali non era stato progettato nessun utilizzo futuro. L'Expo '98, con la costruzione del Parque das Nações, ha portato alla creazione di nuove dinamiche per la zona e alla redazione di specifici piani urbanistici.

Il *Plano Director Municipal de Lisboa* (PDML) è "uno strumento di pianificazione territoriale che stabilisce il modello di organizzazione spaziale e la strategia di sviluppo del territorio municipale, la classificazione del suolo e le regole e parametri applicabili all'occupazione, uso e trasformazione del suolo"⁹ (Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa, 2012, p. 36). Il PDML in vigore è stato approvato nell'Agosto 2012, mentre quello precedente era in vigore dal 1994. All'interno del PDM la città di Lisbona è suddivisa in Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG) che "corrispondono all'accorpamento di aree territoriali con identità urbana e geografica, presentando un livello significativo di autonomia funzionale e costituendosi come unità territoriali di riferimento per la gestione municipale"¹⁰ (Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa, 2012, p. 123). La freguesia di Marvila è nella UOPG 2, mentre le freguesias di Beato, Penha de França e Sao Vicente rientrano nella UOPG 6.

Gli obiettivi generali (Objetivos/Termos de referência) della UOPG 2 sono condivisi con quelli della UOPG 6 e sono la promozione del patrimonio come potenziatore per la riqualificazione urbana, la rigenerazione urbana, la coesione territoriale

3.5.3 Piani urbanistici

Plano Director
Municipal

^{9, 10} Traduzione a cura dell'autrice.

e sociale, la valorizzazione del *Conjunto Urbano Singular del Caminho do Oriente*. I programmi e progetti urbani trasversali (Programas e Projetos Urbanos Transversais) sono diversi (si citano solo quelli più importanti ai fini del lavoro di tesi):

- Programma di interventi strategici nel Patrimonio Residenziale Municipale;
- Programma di riqualificazione dello spazio pubblico dei quartieri residenziali, promuovendo la mobilità dolce;
- Programma per la realizzazione di parco giochi per bambini;
- Programma per l'incentivo all'agricoltura e orticoltura urbana;
- Programma di collegamento tra la città e il fiume attraverso l'incremento degli spazi pubblici lungo il fiume con funzioni legate al turismo e alla cultura;
- Progetto urbano per la creazione di un *Percorso Cultural Caminho do Oriente* (Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa, 2012, pp. 123-137).

Plano de Urbanização

Il *Plano de Urbanização* (PU) è uno strumento urbanistico più dettagliato rispetto al PDM, poiché ha una finalità urbana che non dipende dall'area territoriale. Il PU "struttura l'occupazione di suolo e il suo utilizzo, fornendo un quadro di riferimenti per l'applicazione delle politiche urbane e definendo la localizzazione delle principali infrastrutture e attrezzature collettive"¹¹ (<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-de-urbanizacao>).

Il Plano de Urbanização più rilevante che comprende l'area del *Caminho do Oriente* è il Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO) del 2001 – che non viene tuttavia

¹¹ Traduzione a cura dell'autrice.

approvato dagli organi competenti – che abbracciava un’area di circa 5 chilometri, dalla stazione di Santa Apolonia fino al confine tra i municipi di Lisbona e Loures. Tra gli obiettivi principali vi erano: riconversione delle attività industriali; riqualificazione delle aree abitative; miglioramento dell’accessibilità; riappropriazione del lungofiume per creare spazi di svago. Il piano contemplava inoltre la creazione di itinerari turistici che potessero valorizzare il patrimonio esistente e allo stesso tempo stabilire una relazione con la frente ribeirinha, ovvero la zona sul lungofiume.

Il *Plano de Pormenor* (PP) è un piano più preciso e dettagliato di un’area ristretta, “sviluppa e concretizza nel dettaglio le proposte per l’occupazione in qualsiasi area del territorio comunale, stabilendo regole sull’implementazione delle infrastrutture e la progettazione di spazi per uso collettivo, dispiegamento, volumetria e regole per la costruzione e la disciplina della loro integrazione nel paesaggio, ubicazione e inserimento urbano di attrezzature per uso collettivo e organizzazione spaziale di altre attività di interesse generale”¹² (<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-de-pormenor>).

L’unico *Plano de Pormenor* che interessa la zona presa in analisi è il *Plano de Pormenor da Matinha* (2011) - nell’area dove in passato vi era la Fábrica de Gás da Matinha – il cui progetto viene assegnato allo studio di architettura RISCO. La proposta progettuale integra le torri residenziali con le attività commerciali e i servizi, e il complesso acquisisce valore per la vista privilegiata sul fiume.

Plano de Pormenor

¹² Traduzione a cura dell’autrice.



17) Plano de Pormenor da Matinha, progetto dello studio RISCO.

Documento Estratégico

Il *Documento Estratégico* è uno strumento che fornisce delle linee strategiche di azione per operare in una determinata area, sulla quale è stata fatta una diagnosi approfondita.

In seguito alla mancata approvazione del PUZRO, nel 2008 la Câmara Municipal de Lisboa approva il Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (DEMZRO), strumento importante per la pianificazione della zona orientale. Il piano suddivide il territorio in 5 zone, che vengono analizzate in modo specifico separatamente. Tra gli obiettivi principali vi erano: riconversione delle aree industriali ormai obsolete, con la creazione di attività commerciali, servizi, industrie creative; valorizzazione dell’asse culturale Santa Apolonia – Largo David Leandro da Silva tramite il recupero del patrimonio e la riconversione degli spazi; creazione di nuove attrezzature ricreative e sportive. In generale, l’intento è quello di rivitalizzare la zona orientale, portando avanti quelle

dinamiche di rigenerazione che si erano instaurate con l'Expo '98 (Pinto de Oliveira A. C., 2014).

Nel 2011 viene approvato il Documento Estratégico Parque Ribeirinho Oriente, una proposta di parco urbano sul lungofiume della freguesia di Marvila (Matinha, Braço da Prata, Doca Poço do Bispo). Per la realizzazione del Parque Ribeirinho Oriente vi è stata un'intensa collaborazione tra la Câmara Municipal de Lisboa e l'Administração do Porto de Lisboa, che ha portato alla riappropriazione di alcuni tratti del lungofiume con la dislocazione e concentrazione delle attività portuarie a sud. La proposta rispondeva ad una crescente preoccupazione riguardo lo stato di degrado della *frente ribeirinha*, per la quale era necessario un processo di rigenerazione, tale da ripristinare il legame fiume-città e riconsegnare il lungofiume alla popolazione (Pinto de Oliveira A. C., 2014).



18) Progetto per il Parque Ribeirinho Oriente.

Jardins de Braço de Prata

Un altro progetto all'interno della zona – approvato nel 1998, ma iniziato solo nel 2010 per mancanza di fondi – è il Jardins de Braço de Prata, situato nell'area occupata precedentemente dalla Fábrica do Material de Guerra - Braço de Prata. Il progetto di Renzo Piano copre sia la sfera architettonica (Prata Living Concept) che quella urbanistica, andando a porsi in continuità con il Plano Pormenor da Matinha e il Parque Ribeirinho Oriente.



19) Prata Living Concept.

1. IL PERCORSO CULTURALE COME STRATEGIA DI VALORIZZAZIONE

1.1

Il museo diffuso

Negli anni Settanta si fa strada un nuovo modo di pensare al museo, la cosiddetta nuova museologia, in opposizione al modello tradizionale che vedeva il museo come un luogo chiuso con al suo interno esposizioni permanenti e temporanee: si tratta dell'ecomuseo, ovvero un museo *en plein air*, dedicato al territorio nel suo complesso, il cui termine viene coniato da Hugues de Varine nel 1971. L'ecomuseo può essere descritto attraverso l'analisi dei tre ambiti che lo caratterizzano: patrimonio; territorio, inteso non solo nella sua componente fisica, ma soprattutto come luogo di stratificazione di elementi culturali, ambientali e sociali; popolazione, che è la testimone delle tradizioni locali. L'ecomuseo diventa così uno strumento per il territorio di gestirne e tutelarne il suo patrimonio in maniera partecipativa, coinvolgendo la comunità e portando avanti come missione quella di contribuire allo sviluppo del territorio stesso (Emiliani A., 2014).

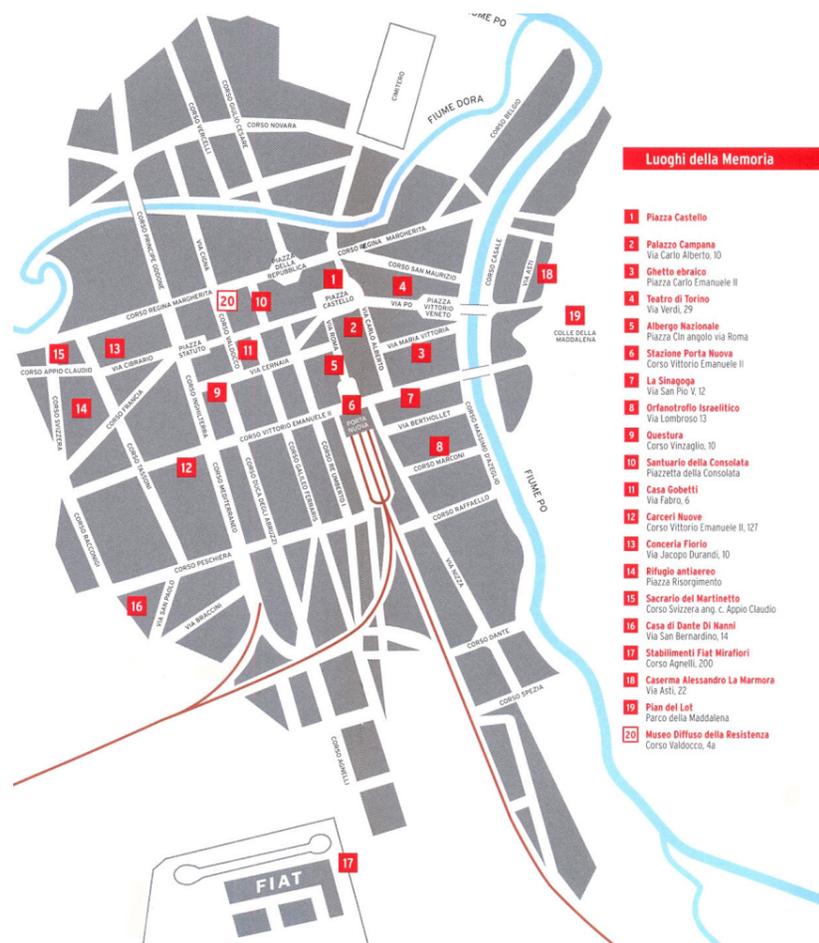
Partendo dalla definizione francese di ecomuseo, Andrea Emiliani inizia ad intendere il museo in Italia non più come un edificio chiuso, ma come un luogo tramite il quale si possono interpretare intere aree culturali, riuscendo così a capire e trasmettere la loro identità. In questo modo conia il termine museo diffuso, la cui differenza principale con l'ecomuseo è che all'interno del museo diffuso i beni presi in considerazione devono essere collegati tra loro attraverso dei percorsi tematici, che permettano al visitatore di leggere e comprendere il territorio secondo precise relazioni storiche e di senso. Inoltre, perché il museo diffuso possa funzionare, non è sufficiente mappare i beni presenti sul territorio, ma è anche necessaria la presenza di un luogo fisico o virtuale che costituisca il cuore del museo stesso, un ente centrale che ha l'obiettivo di organizzare l'intero sistema.

Visitare un museo diffuso è come intraprendere un itinerario culturale all'interno del territorio, per scoprirne il patrimonio e le tradizioni e per poterne mantenere viva la memoria e l'identità. Gli itinerari culturali *"consentono una fruizione lineare del paesaggio con le sue componenti fisiche, le sedimentazioni storiche, il sistema di segni che esso sottende ed i valori economici che lo distinguono"* (Rizzo L. S., 2013, p. 62). Creare un museo diffuso all'interno del territorio favorisce l'avvio di politiche pubbliche con il fine di promuoverlo - sia al cittadino che al turista - e tutelarlo, diventando così veicolo di sviluppo regionale. L'itinerario del museo diffuso infatti *"rappresenta di fatto uno strumento a tutela del territorio, utile per consolidare pratiche di turismo sostenibile, alternativo e consapevole. Un mezzo che può indurre, in primis, il territorio e i luoghi a intraprendere un percorso che abbia come esito auto-consapevolezza e auto-scoperta; in secondo luogo, funge da traccia tramite cui "offrire" i territori senza farli soffrire o penalizzarli, promuovendo una fruizione che non equivalga solo al "consumare" esperienze ma che permetta - per l'appunto - un incontro più "ravvicinato" tra cultura/società locale e turista"* (Rizzo L. S., 2013, p. 81).

1.2.1 Torino e il Museo della Resistenza

Il Museo diffuso della Resistenza, della Deportazione, della Guerra, dei Diritti e della Libertà di Torino viene inaugurato nel 2003 e ha come obiettivo quello di raccogliere memorie, testimonianze e riflessioni sulla Seconda Guerra Mondiale. Come polo centrale del museo diffuso viene scelto il Palazzo dei Quartieri Militari di San Celso, progetto di Filippo Juvarra, che ospita già nel 2003 l'Archivio Nazionale Cinematografico della Resistenza e l'Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea.

Affiancato al museo contenente la mostra permanente sono poi identificati i cosiddetti luoghi della memoria, ovvero quei luoghi che erano stati protagonisti e testimoni degli anni della guerra e che molto spesso vengono dimenticati. Secondo la definizione di Pierre Nora *"il luogo della memoria è una unità significativa, d'ordine materiale o ideale, che la volontà degli uomini o il lavoro del tempo ha reso un elemento simbolico di una qualche comunità [...] Il luogo della memoria ha come scopo fornire al visitatore, al passante, il quadro autentico e concreto di un fatto storico. Rende visibile ciò che non lo è: la storia [...] e unisce in un unico campo due discipline: la storia appunto e la geografia"* (<http://www.campodellacultura.it/discutere/i-luoghi-della-memoria>). Una volta terminata la visita al museo, al visitatore viene infatti fornita una mappa con indicati i diversi luoghi della memoria da raggiungere, ma senza un percorso prestabilito, in modo che la durata della visita e il percorso siano a discrezione di ognuno.



20) La mappa del Museo della Resistenza di Torino.

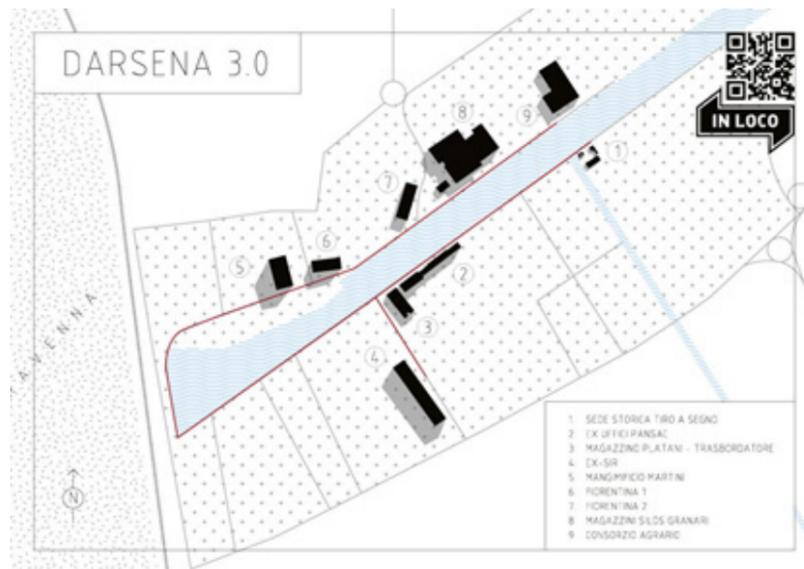
1.2.2 Progetto IN LOCO in Emilia Romagna

Altra iniziativa interessante è sicuramente quella del progetto Spazi Indecisi, nato in Emilia Romagna con lo scopo di valorizzare gli spazi in abbandono, innescando processi di rigenerazione urbana leggera attraverso interventi che spaziano e ibridano i diversi linguaggi contemporanei. Una loro iniziativa è ad esempio IN LOCO. Il museo diffuso dell'abbandono in Romagna, ovvero un museo diffuso che nasce nel 2010 e che ha l'obiettivo di far conoscere i luoghi abbandonati all'interno del territorio emiliano. I luoghi in abbandono sono quindi stati mappati e sono stati creati itinerari tematici in modo da condurre il visitatore all'interno del territorio per fargli cogliere i tratti salienti che ne hanno caratterizzato la storia, proprio attraverso la riscoperta di questi luoghi dimenticati. L'itinerario tematico Darsena 3.0 propone alcuni esempi di archeologia industriale che erano collegati all'attività portuale. In corrispondenza di ogni spazio sono presenti pannelli informativi con QR code, in modo da consentire al visitatore di avere informazioni, mappe e fotografie relative al sito in questione (<http://www.spaziindecisi.it/in-loco-museo-abbandono-romagna/>).

2. IL PATRIMONIO INDUSTRIALE

2.1

L'importanza della riqualificazione degli edifici industriali



21) Mappa del percorso Darsena 3.0

Con il termine patrimonio si intende *“l’insieme delle ricchezze, dei valori materiali e non materiali che appartengono, per eredità, tradizione e sim., a una comunità o anche a un singolo individuo”* (www.treccani.it/vocabolario/patrimonio/). Nello specifico, il patrimonio culturale – che comprende diversi aspetti storico, artistico, architettonico, archeologico – è l’insieme di beni che per particolare rilievo storico e culturale sono di interesse pubblico e costituiscono la ricchezza di un luogo.

L’interesse per il patrimonio architettonico si è sempre dimostrato nel corso dei secoli; tuttavia, più difficile è stato riconoscere quale fosse il patrimonio industriale da proteggere e tutelare. Il movimento di difesa del patrimonio industriale nasce infatti molto tardi, precisamente negli anni Cinquanta in Inghilterra, nazione che aveva per prima assistito alla rivoluzione industriale nel corso del XVIII secolo. In questi anni si forma una nuova disciplina, l’archeologia industriale, che ha l’obiettivo di studiare tutte le testimonianze, siano esse materiali o immateriali, inerenti al processo d’industrializzazione. Fanno quindi parte del patrimonio industriale gli edifici, i macchinari, i prodotti, i documenti d’archivio, le informazioni circa l’organizzazione industriale, così come le testimonianze dei lavoratori, che sono un importante mezzo per comprendere l’impatto dell’industria a livello sociale (www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/itinerarios/industrial/).

Parlando di patrimonio industriale si parla di conseguenza della sua conservazione e tutela. In questo caso conservazione non significa per forza che l’edificio non possa essere alterato o che la sua funzione non possa cambiare, ma significa adattare l’edificio a quelle che sono le nuove necessità imposte

2.2

Casi studio

dalla società, mantenendone così viva la memoria. Questi edifici infatti sono testimoni di un'epoca precisa che ha segnato la storia di un luogo, e sono ad oggi consolidati nel tessuto urbano e nella memoria collettiva, ed è proprio per questo motivo che hanno una grande potenzialità per diventare nuovi spazi e nuove centralità per la città contemporanea.

Per questo è importante in una zona come quella orientale, profondamente caratterizzata dalla presenza industriale, essere capaci di riconoscere il patrimonio industriale e di capire come meglio conservarlo e rifunzionalizzarlo. In questo modo il riutilizzo degli spazi industriali fungerebbe da motore di sviluppo sia a livello urbano che a livello economico e sociale in quanto, essendo l'eredità industriale parte integrante del paesaggio urbano e radicata nell'identità della città, è in grado di aumentare il senso di comunità creando un legame tra quello che era il passato industriale e quello che sarà il suo futuro.

2.2.1

Matadero, Madrid

Il Matadero e Mercado Municipal de Ganados era un complesso di 48 edifici, costruiti tra il 1911 e il 1924 sulle sponde del fiume Manzanares, che avevano la funzione di mattatoio e mercato del bestiame. La realizzazione di questo enorme complesso è una risposta ai problemi igienici risultanti dalla crescita della popolazione a Madrid, che rende necessaria la costruzione di un mattatoio che potesse fornire tutta la città. Luis Bellido è l'architetto incaricato dei lavori, che iniziano nel 1911 e terminano nel 1924 con l'inaugurazione ufficiale. Gli edifici vengono raggruppati in cinque settori che seguivano lo schema tedesco dei paviglioni separati, con un sistema di circolazione carrabile per facilitare il trasporto delle merci e sull'asse centrale l'edificio amministrativo chiamato "Casa del Reloj".

Nel corso degli anni il complesso subisce diverse modifiche e negli anni della guerra civile spagnola viene anche utilizzato come deposito di munizioni (www.mataderomadrid.org).

A partire dagli anni Settanta alcuni edifici diventano obsoleti e iniziano così i primi interventi di rifunzionalizzazione di alcune aree. Negli anni Ottanta l'edificio amministrativo viene trasformato in sede della Junta Municipal de Arganzuela, ovvero la giunta municipale del distretto di Arganzuela, mentre altri edifici vengono utilizzati per eventi socio-culturali e di natura artistica. Quando il matadero chiude definitivamente nel 1996, viene classificato come bene catalogato secondo il Plan General de Ordenación Urbana del 1997 (www.mataderomadrid.org).

Nel 2005 viene approvata ufficialmente la modifica del piano speciale d'intervento e adeguazione architettonica, che prevedeva un incremento dell'uso culturale del 75%. La linea principale d'intervento è stata quella di mantenere la struttura

originale del matadero, in modo da rafforzarne la memoria storica. Al giorno d'oggi il Matadero mantiene il nome ma al suo interno ospita bar, ristoranti, gallerie d'arte, atelier, una cineteca e un teatro (www.mataderomadrid.org).

Questo intervento è la dimostrazione di come un utilizzo appropriato di ex edifici industriali possa creare delle nuove centralità all'interno della città.



22) Matadero Madrid.



23) Cineteca.

2.2.2 Central Tejo, Lisbona

La Central Tejo viene costruita tra il 1914 e il 1919 sulle sponde occidentali del Tejo, vicino a Belém. Il progetto dell'ingegnere Touzet era quello di creare una centrale termo-elettrica che potesse fornire energia elettrica a tutta la città di Lisbona, utilizzando il carbone come fonte di alimentazione. L'edificio, per la sua volumetria e cromatismo, marca fortemente la zona ribeirinha di Belém: la costruzione poligonale è infatti in mattoni a vista, scanditi dalla presenza di grandi finestre, che donano alla struttura una maggiore leggerezza. Per la sua qualità architettonica l'edificio viene classificato nel 1993 come Imóvel de Interesse Público, trattandosi di uno dei maggiori esponenti di architettura industriale dei primi anni del Novecento (www.patrimoniocultural.gov.pt).

La centrale rimane attiva fino al 1972 e nel 1976 viene comprata da EDP (Energias de Portugal), che la utilizza solamente come magazzino; è proprio in questi anni infatti che si inizia a pensare di creare al suo interno un museo. Nel 1985 la centrale ospita la sua prima esposizione, e l'anno seguente iniziano i lavori di restauro per trasformarla nel Museu da Electricidade.



24) Central Tejo.

1. PROGETTO URBANO

1.1

Il museo diffuso applicato al *Caminho do Oriente*

Come analizzato nei capitoli precedenti, il *Caminho do Oriente* è sicuramente una zona con grandi potenzialità, ricca di edifici di valore storico ed architettonico e di complessi industriali – sia rifunzionalizzati che in attesa di rifunzionalizzazione – che ne testimoniano il passato industriale. Nonostante i numerosi investimenti negli ultimi anni sul territorio, il *Caminho do Oriente* rimane tutt'ora una zona di Lisbona poco conosciuta, sia da turisti che dai cittadini stessi, con una grande presenza di edifici degradati che conferiscono all'intera zona un forte senso di abbandono. La zona orientale di Lisbona è il risultato di un processo di stratificazione di epoche diverse, ognuna delle quali ha lasciato un'impronta indelebile all'interno del tessuto urbano. Tuttavia, all'interno di un territorio frammentato come il *Caminho do Oriente*, il problema a volte è quello di saper riconoscere e leggere queste tracce, in modo da poter ricostruire e conoscere la storia di quel luogo con il fine di valorizzarlo e promuoverlo.

Risulta così necessario elaborare una strategia che possa valorizzare la zona orientale secondo una visione globale, trovando un filo conduttore all'interno della zona che ne permetta una lettura omogenea e non frammentaria e che ponga l'attenzione sulle peculiarità del territorio.

Per questi motivi, riallacciandosi alla teoria dei capitoli precedenti, si è quindi pensato di concepire il territorio del *Caminho do Oriente* come un museo diffuso che stabilisce delle relazioni tematiche all'interno del tessuto esistente, creando un percorso culturale. La designazione stessa *Caminho do Oriente* fa già intendere che il territorio e i suoi beni culturali siano distribuiti lungo un cammino, che risulterebbe essere il *fil rouge* che collega i diversi beni all'interno di un territorio

frammentato. Alla fine di questo cammino l'ex edificio industriale Abel Pereira Fonseca diventa il polo centrale del museo diffuso, luogo di sintesi di tutto il percorso.

All'interno di questo territorio frammentato la creazione del museo diffuso ha così la capacità di restituire un'identità territoriale che possa rievocare tutti i segni presenti e passati che si sono stratificati nel corso del tempo. Il progetto museografico è inteso quindi non solo come "strumento di conoscenza, conservazione, comunicazione e valorizzazione delle tracce e delle memorie diffuse nel paesaggio o nei territori urbani, ma anche come strumento capace di innescare processi di lettura attiva e di partecipazione. In quest'ottica il museo diffuso ben si presta a rispondere alle nuove esigenze di riattivazione del patrimonio diffuso" (Bassanelli M., 2016, p. 164).

Tramite la creazione del museo diffuso si agirebbe inoltre su uno dei punti salienti del PDM di Lisbona che prevedeva per questa zona la promozione del patrimonio come potenziatore per la riqualificazione urbana e la creazione di un percorso culturale lungo il *Caminho do Oriente*, dal momento in cui la cultura è sempre più considerata uno strumento di sviluppo locale. Il percorso museale infatti fungerebbe da polo attrattore per il turismo, che è ormai un fenomeno in costante aumento nella capitale portoghese, ma sarebbe anche un'opportunità per i lisboneti per conoscere ed apprezzare una parte del loro territorio e della loro storia che viene spesso dimenticata.

1.1.1 Percorsi proposti



Il museo diffuso *Caminho do Oriente* si sviluppa lungo un percorso di circa 5 km, a partire dalla stazione di Santa Apolonia – primo edificio a rimanere fuori dalla *Cerca Fernandina* e quindi dai confini della città storica - fino a raggiungere il nuovo museo *Caminho do Oriente* all'interno dell'ex edificio industriale Abel Pereira da Fonseca. Partendo da Praça do Comércio la stazione di Santa Apolonia è raggiungibile a piedi, in bicicletta oppure tramite mezzi pubblici, tra cui nello specifico la linea blu della metropolitana che ha il suo capolinea proprio all'interno della stazione.

Il museo diffuso comprende tre diversi itinerari tematici, i quali condividono il primo e l'ultimo tratto:

- Il primo percorso, della lunghezza di 4 km, si snoda su quello che era nel XVII secolo il *Caminho do Oriente*, ovvero il percorso lungo il fiume sul quale si affacciavano i conventi e gli edifici della ricca nobiltà lisboeta. Durante il percorso si potranno quindi visitare edifici come il Convento de Santoil Museu do Azulejo e l'Hub Criativo do Beato;
- Il secondo percorso, della lunghezza di 6 km, condivide con il primo il tratto fino al Convento de Santos-o-Novo, per poi seguire l'Estrada de Chelas che porta al Convento de Chelas. Lungo questo percorso è possibile percorrere la *Marvila* rustica, ancora attraversata dalle strette *azinhagas* che caratterizzavano il tessuto rurale delle antiche divisioni tra le proprietà terriere;
- Il terzo percorso, della lunghezza di 5 km, condivide con il primo percorso il tratto fino al Museu do Azulejo, per poi percorrere il Beco dos Toucinheiros, una delle strade più antiche della zona. Proseguendo il percorso si trovano edifici industriali in rovina, ville operaie ed enormi

vuoti urbani risultato della dismissione e demolizione di enormi complessi industriali.

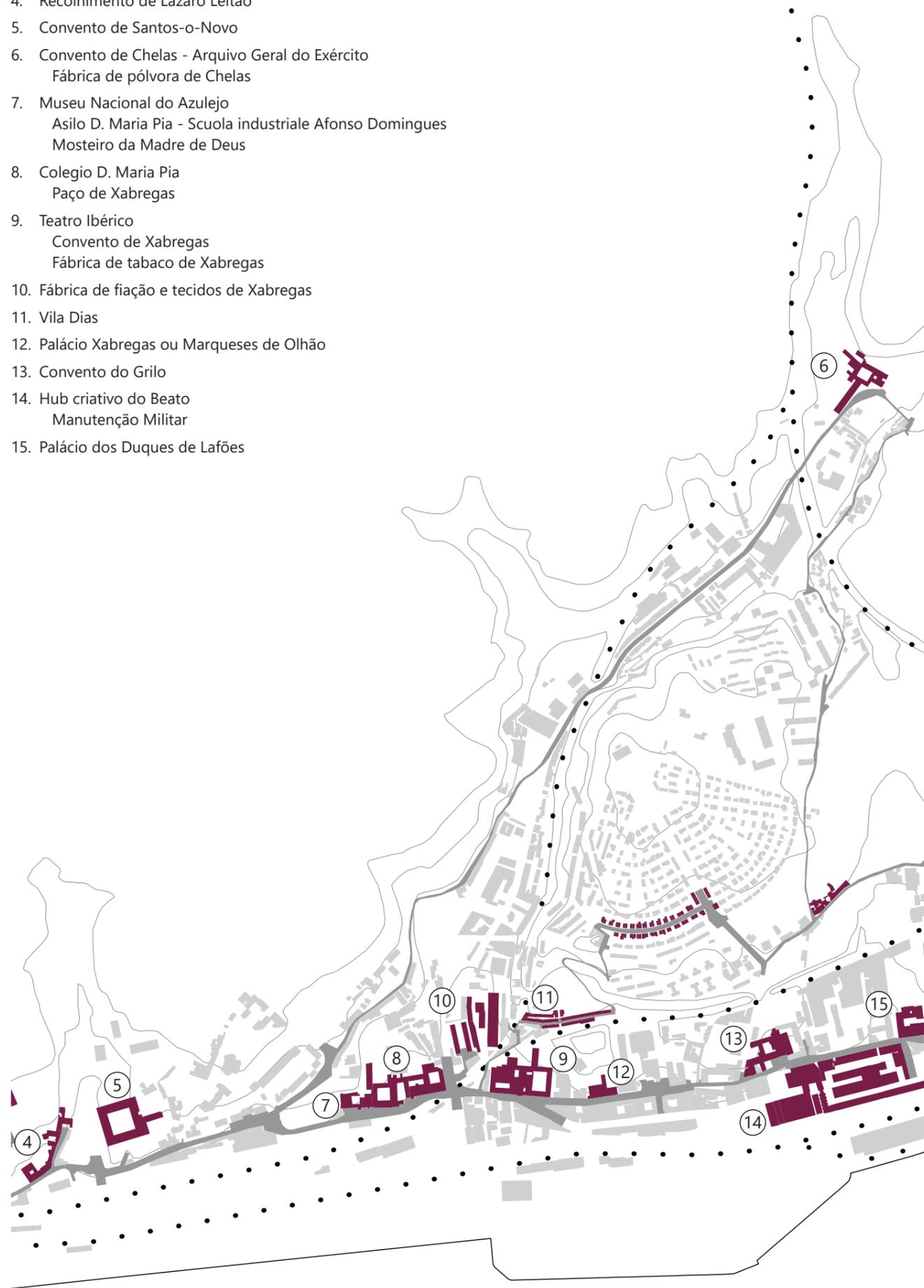
I diversi percorsi sono pensati per essere svolti a piedi o sfruttando la pista ciclabile lungo il fiume, seguendo i dettami della mobilità dolce. In questo modo, percorrendo un itinerario lentamente e a passo d'uomo, si avrà la possibilità di entrare maggiormente nella dimensione dell'esistente, potendo cogliere al meglio l'identità di un luogo, raccontata sia dai singoli edifici, sia dal loro legame all'interno del territorio. In un contesto come quello della zona orientale di Lisbona, caratterizzato da un passato industriale, è molto importante far comprendere l'importanza e del patrimonio industriale, alla pari con il patrimonio di qualsiasi altra epoca: *"Il patrimonio industriale è parte integrante di Lisbona, tanto quanto il patrimonio architettonico di qualsiasi altra epoca, e quindi merita lo stesso identico trattamento, ulteriormente rafforzato dalla facilità con cui il più recente viene sacrificato a favore di una errata politica di valorizzazione esclusiva del più antico. Palazzi e conventi, magazzini e fabbriche sono parte integrante di un universo coerente che Lisbona deve coltivare attraverso una politica dinamica di conservazione e riuso creativo di spazi ed edifici"*¹³ (Folgado D., 1999, p. 5).

¹³ Traduzione a cura dell'autrice.

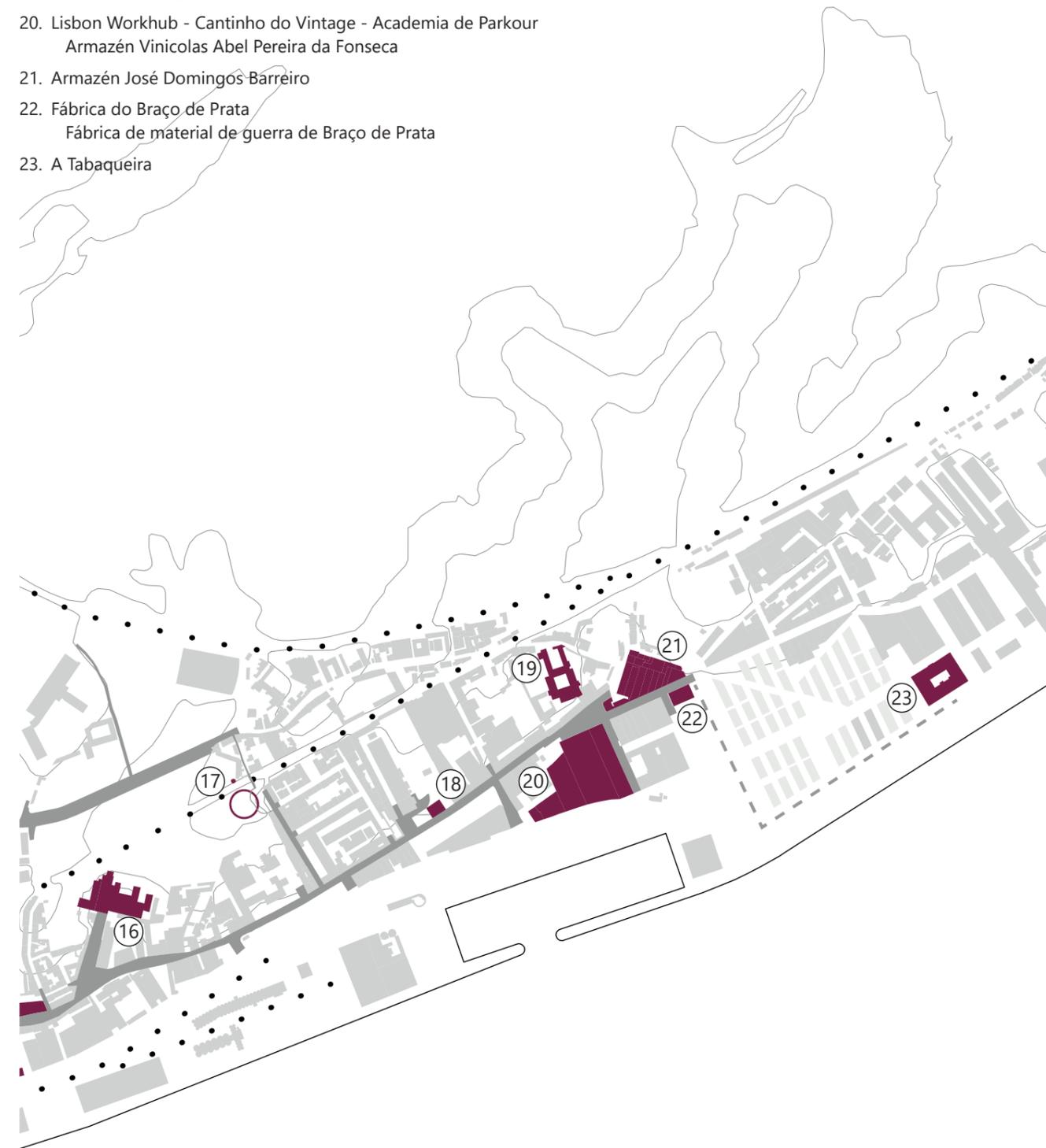
1. Stazione di Santa Apolónia
Convento de Santa Apolónia
2. Palácio Pancas, Palha ou Van-Zeller
3. Convento dos Barbadinhos italianos – Igreja de Nossa Senhora da Porciúncula



4. Recolhimento de Lázaro Leitão
5. Convento de Santos-o-Novo
6. Convento de Chelas - Arquivo Geral do Exército
Fábrica de pólvora de Chelas
7. Museu Nacional do Azulejo
Asilo D. Maria Pia - Scuola industriale Afonso Domingues
Mosteiro da Madre de Deus
8. Colegio D. Maria Pia
Paço de Xabregas
9. Teatro Ibérico
Convento de Xabregas
Fábrica de tabaco de Xabregas
10. Fábrica de fição e tecidos de Xabregas
11. Vila Dias
12. Palácio Xabregas ou Marqueses de Olhão
13. Convento do Grilo
14. Hub criativo do Beato
Manutenção Militar
15. Palácio dos Duques de Lafões



16. Convento do Beato - spazi espositivi
"A Nacional" - Companhia industrial de transformação de cereais
Convento do Beato
17. Mirante da Quinta do Marquês de Marialva
18. Palácio da Mitra - Associação Nacional de Freguesias
19. Convento de Marvila
20. Lisbon Workhub - Cantinho do Vintage - Academia de Parkour
Armazén Vinícolas Abel Pereira da Fonseca
21. Armazén José Domingos Barreiro
22. Fábrica do Braço de Prata
Fábrica de material de guerra de Braço de Prata
23. A Tabaqueira



Nell'ottica di pensare al Caminho do Oriente come un museo diffuso, fatto di percorsi tematici che ne attraversano il territorio, è necessario pensare ad alcune strategie progettuali che ne possano migliorare la vivibilità, in modo da restituire al cittadino, così come al turista, un'immagine nuova di questo percorso. Allo stato attuale infatti è difficile leggere all'interno del percorso una continuità, sia per quanto riguarda la fruibilità degli spazi, sia per quanto riguarda lo spazio pubblico, che risulta frammentato e non sfruttato al meglio. Per questo motivo è necessario operare sul tessuto esistente con dei piccoli interventi che possano generare maggiore attrattività nella zona. Nello specifico si andranno ad analizzare tre punti salienti: lo spazio pubblico, la pista ciclabile e la segnaletica.

Pista ciclabile

Negli ultimi anni Lisbona, come altre città europee, ha puntato molto sulla bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e vanta ormai 90 km di piste ciclabili che si diramano all'interno della città, che diventeranno 120 km entro il 2021 in occasione dell'evento che la vede capitale europea della bicicletta. Lisbona infatti ospiterà nel 2021 l'evento Velo-city, promosso dalla Federazione Europea di Ciclismo, con l'obiettivo di promuovere l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto sia giornaliero che di svago.

Sicuramente una dei tratti ciclabili più interessanti e utilizzati è quello lungo il fiume Tago, che con i suoi 20 km attraversa tutta la città, da Belém a Parque das Nações, passando per le freguesie del Caminho do Oriente. Il Caminho do Oriente è quindi affiancato in tutta la sua estensione dalla pista ciclabile, che tuttavia non è sfruttata al massimo in quanto risulta essere unicamente una zona di "passaggio" e mai di sosta. Lungo tutto questo tratto infatti non sono presenti zone di sosta o

1.1.2 Strategie progettuali

adibite al parcheggio delle biciclette, inoltre non sono presenti stazioni di bike sharing, al contrario di quello che succede in centro città e al Parque das Nações. Sicuramente il miglioramento della pista ciclabile lungo il percorso del museo diffuso permetterebbe di aumentarne l'attrattività e consentirebbe di promuoverlo come zona per la mobilità dolce.

Per questo motivo la strategia proposta è quella di intervenire puntualmente sfruttando i numerosi vuoti urbani presenti lungo il cammino come collegamenti tra la pista ciclabile esistente e il tessuto urbano, andando a creare apposite zone di sosta. In questo modo il Caminho do Oriente diventa facilmente accessibile con ogni mezzo di trasporto e la visita al museo diffuso può essere promossa come meta per un turismo lento, che può essere apprezzata a piedi e in bicicletta.

Spazio pubblico e luoghi di permanenza

Un aspetto che deve essere tenuto in considerazione nell'ottica di valorizzare e riqualificare un territorio è sicuramente lo spazio pubblico. Lo spazio pubblico è quel luogo fisico caratterizzato da un uso sociale e collettivo, il luogo di incontro per eccellenza.

Lungo il Caminho sono presenti numerosi spazi inutilizzati, luoghi di permanenza antistanti gli edifici, specialmente religiosi, che un tempo venivano utilizzati come piazze e luoghi di incontro, ma che col tempo hanno perso la loro connotazione originaria. L'assenza di una destinazione d'uso e la carenza di arredo urbano portano al non sfruttamento di questi spazi, che hanno tuttavia una grande potenzialità, essendo quei luoghi che consentono di creare il senso di comunità tramite l'incontro e le attività condivise.

Per questo motivo è importante restituire questi spazi alla co-

munità e la prima operazione da fare per riqualificare questi spazi è sicuramente pensare all'arredo urbano, che in questa zona di Lisbona è quasi inesistente e mal distribuito. Dotare questi spazi inutilizzati di sedute, tavoli, vegetazione aiuterà la comunità a riappropriarsene e a vederli come dei luoghi di incontro. In questo modo chi percorre il museo diffuso avrà la possibilità di beneficiare di luoghi in cui fare una sosta e ammirare le gli edifici che lo circondano.

Segnaletica e pannelli informativi

All'interno di un museo tradizionale, i pannelli informativi sono il supporto principale di comunicazione tra il museo ed il visitatore. È perciò indispensabile anche in un museo diffuso sul territorio avere un adeguato sistema di pannelli informativi che avranno il compito di narrare la storia del territorio e che consentono ad ogni tappa di poter conoscere ed apprezzare la storia di un luogo, una strada, un edificio. Questi pannelli informativi dovranno essere nello stesso materiale e avere un layout comune, così che siano immediatamente riconoscibili durante il percorso.

1. Stazione di Santa Apolónia (ex convento di Santa Apolónia)

Localizzazione: Av. Infante Dom Henrique 1

Data di fondazione: 1717

Classificazione: /

Proprietà: statale

Il convento di Santa Apolónia viene fondato nel luogo in cui era presente una piccola *ermida*¹⁴ dedicata a Santa Apolónia. Nasce inizialmente come un *recolhimento feminino*¹⁵ fondato nel 1662 da D. Isabel da Madre de Deus e viene ufficialmente riconosciuto come convento nel 1717 da Papa Clemente XI. Dopo la soppressione del convento nel 1833, le religiose vengono trasferite nel Convento de Santa Ana e nell'edificio viene installato dalla *Real Casa Pia*¹⁶ un collegio per l'apprendistato dell'Arsenal do Exército. Nel 1852 la Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro acquisisce l'edificio e vi installa una piccola stazione per la linea est della ferrovia. La necessità di accogliere treni di maggiori dimensioni porta all'ampliamento della stazione, con conseguente demolizione del convento e della chiesa, di cui oggi non rimane nessuna traccia.

1.1.3 Schedatura edifici principali



¹⁴ Piccolo tempio o cappella in un sito ermo (www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/ermida).

¹⁵ Per *recolhimento* si intende una casa religiosa senza voto (<https://dicionario.priberam.org/recolhimento>).

¹⁶ La Real Casa Pia è un organismo dello Stato Portoghese che ha lo scopo di promuovere i diritti dei bambini e dei giovani. L'istituzione, nata nel 1780, si occupava dell'educazione degli orfani e fungeva anche da scuola professionale (www.casapia.pt/historia.html).



25) Facciata principale della stazione di Santa Apolonia.

2. Convento dos Barbadinhos italianos – Igreja de Nossa Senhora da Porciúncula

Localizzazione: Calçada dos Barbadinhos

Data di fondazione: inizio XVIII secolo

Classificazione: Imóvel de Interesse Público (1986)

Proprietà: privata

Il Convento dos Barbadinhos italianos¹⁷ viene fondato nel XVIII secolo per volere di Pedro II, per ospitare i frati in transito a Lisbona. La chiesa adiacente al convento, conosciuta come Igreja de Nossa Senhora da Porciúncula do Convento dos Barbadinhos, è in stile *barroco joanino*¹⁸ ed è stata conclusa nel 1742. Con l'estinzione degli ordini religiosi la chiesa è diventata sede della parrocchia di Santa Engrácia, mentre il convento è rimasto a lungo tempo abbandonato, per diventare solo negli ultimi anni sede di appartamenti di lusso.



¹⁷ L'ordine dei Cappuccini era conosciuto in Portogallo con il nome di Barbadinhos.

¹⁸ Le diverse varianti della produzione artistica lungo il regno di D. João V (1689-1750) hanno la designazione generica di Barroco Joanino ([www.infopedia.pt/\\$barroco-joanino](http://www.infopedia.pt/$barroco-joanino)).



26) Facciata principale della chiesa e adiacente convento.



27) Miradouro da Nossa Senhora da Porciúncula.

3. Palácio Pancas, Palha ou Van-Zeller

Localizzazione: Rua de Santa Apolónia, 12-24

Data di fondazione: XVI secolo

Classificazione: Imóvel de Interesse Público (1997)

Proprietà: statale

Le prime documentazioni sull'edificio risalgono al regno di D. Sebastião I de Portugal (1554-1578), quando Manuel Barreto Quaresma possedeva un palazzo di svago in questo luogo, che era costituito da due corpi posti ad L ed un piccolo giardino romantico. L'edificio era un tipico palazzo signorile del Settecento, con l'entrata su un patio aperto per le carrozze, una scala nobile, una piccola cappella e il giardino. Nel secondo quarto del XVIII secolo la proprietà viene acquisita da D. Luís de Meneses, Senhor de Pancas e de Ponte da Barca, che apporta diverse modifiche al fabbricato, soprattutto nel lato ovest dove installa la Sala de Fresco, decorata con pitture murarie. Nel 1820 l'edificio passa alla famiglia Palha, che fa importanti opere all'interno del giardino, e nello stesso secolo passa alla famiglia Van Zeller, che sarà l'ultima proprietaria prima dell'acquisizione dell'immobile nel 1968 da parte della Câmara Municipal de Lisboa. Negli anni '90 è stato fatto un progetto di riqualificazione ad opera dell'architetto Frederico George. Attualmente l'edificio è sede della compagnia di danza Olga Roriz (www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=4047).



28) Vista da strada del palazzo.



29) Scala della seconda metà del XIX secolo inserita dalla famiglia Pereira Palha, proprietaria dell'immobile dal 1818.

4. Recolhimento de Lázaro Leitão

Localizzazione: Travessa do Recolhimento de Lázaro Leitão 19

Data di fondazione: 1747

Classificazione: Imóvel de Interesse Público (1997)

Proprietà: statale

Il Recolhimento de Nossa Senhora dos Anjos - più conosciuto con il nome del suo fondatore Lázaro Leitão - nasce nel 1747, quando Lázaro Leitão compra il vecchio ospizio dei Barbadinhos per destinarlo ad albergo per vedove povere, sebbene preferibilmente di nobile discendenza. Attualmente l'edificio continua ad essere un recolhimento (CRNSA - Centro de Reabilitação Nossa Senhora dos Anjos).



30) Vista sulla scalinata d'ingresso.

5. Convento de Santos-o-Novo

Localizzazione: Calçada Cruz da Pedra 44

Data di fondazione: inizio XVII secolo

Classificazione: Imóvel de Interesse Público (1983)

Proprietà: statale (monastero), privata (chiesa)

Il convento de Santos-o-Novo viene costruito all'inizio del XVII (la prima pietra viene posata nel 1609) durante il regno di D. Filipe II de Portugal per le *Comendadeiras* dell'Ordine religioso femminile di Santiago. L'edificio era maestoso, uno delle più grandi fabbriche del Portogallo, composto da due grandi corpi laterali con un chiostro quadrato (il più grande della penisola iberica) e la chiesa nel mezzo. Il terremoto del 1755 provoca molti danni all'edificato, tanto da renderlo inagibile e obbligando la costruzione di baracche. Dopo un incendio nel 1773, che distrugge la sacrestia, una cappella e i dormitori, le religiose sono costrette a spostarsi nel vicino Convento di Santa Apolónia. Con l'estinzione degli ordini religiosi nel 1834, il convento diventa sede delle Comendadoras Honorárias da Ordem Militar de Sant'Iago da Espada fino al 1910, quando il secondo piano viene occupato prima dall'Escola Primária Superior de D. António da Costa e poi dall'Instituto Sidónio Pais (Sarmiento de Matos J., 1999). Attualmente l'edificio ospita ai piani superiori delle residenze per studenti Erasmus.



31) Vista esterna del complesso conventuale.



32) Vista sul chiostro interno del convento, il più grande della Penisola Iberica.

6. Convento de Chelas

Localizzazione: Largo de Chelas

Data di fondazione: XVII secolo

Classificazione: Monumento Nacional (1922) – portale manuelino e galilea della chiesa

Proprietà: statale

Il Convento de Chelas viene fondato per accogliere le reliquie del martire São Félix e per questo motivo l'edificio è anche conosciuto come Mosteiro de São Félix. Le origini del convento rimontano ad un'occupazione visigota (VII secolo) sopra una struttura romana. Durante il regno di D. Afonso Henriques (1109-1185) il convento è stato ricostruito per le suore dell'ordine di Sant'Agostino e con D. Manuel (1469-1521) viene costruita la chiesa. La struttura odierna si fa tuttavia risalire all'inizio del XVII secolo, quando vengono commissionate dalla badessa delle modifiche e ampliamenti nella struttura, specialmente nel chiostro. Il terremoto del 1755 danneggia la chiesa che viene completamente ricostruita, ad eccezione della facciata. Con l'estinzione degli ordini religiosi nel 1834, il complesso viene adattato a fabbrica di polvere da sparo, che rimane in funzione dal 1898 al 1983. A partire dal 1959 viene installato l'archivio generale dell'esercito, che è tutt'ora all'interno dell'ex convento (www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=2518).

Il portale manuelino e la galilea di accesso alla chiesa, interamente ricoperta di azulejos, sono classificati come Monumento Nazionale. Nell'intero complesso il patrimonio degli azu-



lejos è ricchissimo, basti pensare al chiostro, dove le sedute intorno alla fonte centrale sono interamente ricoperte di azulejos. Tutti gli azulejos del XVIII secolo sono invece custoditi nel Museu Arqueológico do Carmo.



33) Vista sul chiostro interno del convento.

7. Museu Nacional do Azulejo (ex Mosteiro da Madre de Deus)

Localizzazione: Rua da Madre de Deus 4B

Data di fondazione: XVI secolo

Classificazione: Monumento Nacional (1910) – Igreja da Madre de Deus

Proprietà: statale

Il Mosteiro da Madre de Deus viene fondato nel 1509 per volere della regina D. Leonor (1458-1525), moglie del re João II (1455-1495), e destinato alle suore dell'ordine di Santa Clara. L'impianto originale del XVI secolo viene successivamente modificato tra la fine del XVII secolo e la metà del XVIII secolo. Con l'estinzione degli ordini religiosi nel 1834, il complesso viene acquisito dallo stato e viene annesso nel 1872 al vicino asilo D. Maria Pia, per poi ospitare successivamente anche la scuola industriale Afonso Domingues (1884-1975). Nel 1958, con l'intento di realizzare un'esposizione commemorativa per i 500 anni dalla nascita della regina D. Leonor, la fondazione Calouste Gulbenkian ha finanziato il restauro del chiostro e della chiesa. Ad esposizione terminata, il complesso rimane sotto la tutela del Museu Nacional de Arte Antiga, con l'obiettivo di installarvi all'interno un museo: è così che nel 1965 viene fondato, all'interno del perimetro dell'ex convento, il Museu Nacional do Azulejo, uno dei più importanti musei nazionali per la sua singolare collezione di azulejos, che sono espressione dell'arte e della cultura portoghese (www.monumentos.gov.pt).



Il complesso conventuale è in stile barocco manuelino, uno degli edifici più rappresentativi di questo stile in Portogallo. La chiesa presenta una pianta longitudinale molto semplice, con la facciata principale laterale (impostazione tipica delle chiese dei conventi femminili); l'interno è in tipico stile barocco, con le pareti ricoperte di azulejos. Sono presenti due chiostri, entrambi di pianta quadrata: quello più grande, all'aperto, presenta una fontana centrale; quello più piccolo, chiamato claustrim, è invece chiuso da una cupola in vetro. Il museo ha poi realizzato un giardino d'entrata e un giardino d'inverno.



34) Vista sull'esterno del Museu do Azulejo.

8. Colegio D. Maria Pia (Paço de Xabregas)

Localizzazione: Rua da Madre Deus

Data di fondazione: 1556

Classificazione: Imóvel de Interesse Público (1993)

Proprietà: statale

Il Paço de Xabregas viene fondato da D. João III nel 1556, su una proprietà esistente tra il Convento da Madre de Deus e il Convento de São Francisco de Xabregas. Questo palazzo reale ha stabilito un nuovo polo all'interno della città, oltre al Paço da Ribeira e al Paço de Belém (Sarmiento de Matos J., 1999). Nel 1867 il palazzo viene acquisito dallo Stato per ospitare l'Asilo Maria Pia, un ente che si occupava dell'assistenza per gli invalidi e per i minori. Nel 1927 l'asilo cambia il nome in Escola Profissional de D. Maria Pia, per poi diventare dal 1942 Colégio Maria Pia, funzione che mantiene tutt'ora.



35) Vista esterna del palazzo, 1938.

9. Teatro Ibérico (Convento de Xabregas e Fábrica de tabaco de Xabregas)

Localizzazione: Rua de Xabregas 54

Data di fondazione: 1460

Classificazione: /

Proprietà: statale

Il Convento de Sao Francisco de Xabregas viene fondato nel 1460 sulle rovine dell'antico Paço de Xabregas. Il terremoto del 1755 ha recato ingenti danni all'edificio, che viene così demolito completamente per questioni di sicurezza. La ricostruzione dell'edificio inizia nel 1766 e viene terminata successivamente dal Marquês de Pombal. Con l'estinzione degli ordini religiosi l'edificio diventa di proprietà dello stato e rimane abbandonato fino al 1840, quando si instaura al suo interno la Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense. In seguito ad un incendio nel 1942, la Companhia cessa la sua attività e al suo posto nel 1945 viene installata la Fábrica de Tabacos de Xabregas, che porta avanti l'attività fino al 1965. A partire dal 1988 l'edificio ospita il Teatro Ibérico (Sarmiento de Matos J., 1999).



36) Vista esterna del palazzo, 1938.

10. Fábrica de fiação e tecidos de Xabregas

Localizzazione: Beco dos Toucinheiros 1

Data di fondazione: 1857

Classificazione: /

Proprietà: privata

La Fábrica de fiação de tecidos de Xabregas è stata una delle più antiche fabbriche manifatturiere di Lisbona della seconda metà del XIX secolo. La costruzione della fabbrica comincia nel 1854 - parallelamente alla costruzione della linea ferroviaria – in un sito che viene acquisito dall'ospedale S. José vicino alla linea ferroviaria, l'inaugurazione avviene nel 1857. L'edificio è a pianta rettangolare su tre piani e data la sua importante volumetria, insieme alla presenza di due ciminiere, costituisce un'impronta industriale notevole all'interno del territorio. L'incendio nell'Agosto del 1877 fornisce la giusta occasione per una completa rinnovazione della fabbrica, all'interno della quale viene installata una macchina a vapore e la seconda ciminiera. I sondaggi industriali del 1890 dimostrano come questa fabbrica abbia raggiunto il culmine della produzione proprio negli ultimi decenni del XIX secolo, quando gli operai erano 513 ed erano in funzione 213 telai. Proprio in questo periodo è datata la costruzione di un quartiere operaio adiacente alla fabbrica, la Vila Flamiano. Nel 1932 la Companhia de Fiação de Tecidos Lisbonense viene integrata nella Sociedade Têxtil do Sul, Lda. e rimane tale fino all'incendio del 1948, data che segnerà la cessazione dell'attività in questa fabbrica (Sarmiento de Matos J., 1999). Attualmente l'edificio è allo stato di abbandono.



37) Vista dell'antica fabbrica da Vila Flamiano.



38) Vista della fabbrica da Beco dos Toucinheiros.

11. Vila Dias

Localizzazione: Alto dos Toucinheiros

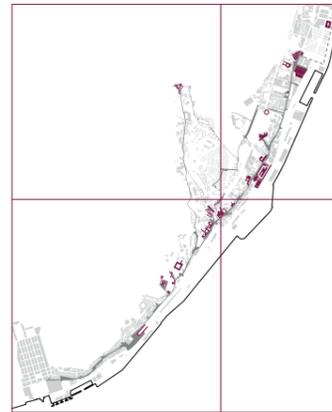
Data di fondazione: 1888

Classificazione: /

Proprietà: statale

Vila Dias è un complesso residenziale operaio realizzato in un contesto, quello della Vale de Chelas, fortemente caratterizzato dalla presenza industriale. La localizzazione del complesso lungo un asse viario parallelo alla ferrovia e lontano da tutti gli assi principali di circolazione, ne determina il conseguente isolamento, rendendo questa vila operaia un esempio eccezionale nel contesto lisbonense. Vila Dias risultava infatti un quartiere autosufficiente, in quanto all'interno dell'edificato erano presenti diversi servizi quali bar e negozi (Sarmiento de Matos J., 1999).

A partire dal progetto *Caminho do Oriente* del 1999, ci sono state diverse proposte di riqualificazione di questo congiunto residenziale, nessuna delle quali è però andata a buon fine. Attualmente solo alcuni appartamenti risultano abitati, mentre i restanti sono in stato di abbandono.



39) Vila Dias, 2013.

12. Palácio Xabregas ou Marqueses de Olhão

Localizzazione: Rua de Xabregas 22

Data di fondazione: XV secolo

Classificazione: Imóvel de Interesse Público (1993)

Proprietà: privata

Nel XV secolo nel sito dell'attuale Palácio de Xabregas esisteva la casa nobiliare di D. Tristão da Cunha. Con la morte di D. Manuel (1521) la regina Leonor abbandona il Paço da Ribeira per trasferirsi nel palazzo di D. Tristão da Cunha. Nei secoli seguenti il palazzo passa di proprietà a diverse famiglie nobili fino al 1778, quando viene acquisito da D. Francisco de Melo da Cunha de Mendonça e Meneses, Marquês de Olhão, titolo con il quale il palazzo viene designato dal 1700 in poi (www.monumentos.gov.pt).

All'esterno l'edificio si presenta con una facciata uniforme e discreta, in contrasto con l'interno, specialmente nel piano nobile, che presenta decorazioni di diverso tipo. Innumerevoli sono i dipinti murari datati al XIX secolo e vi è soprattutto una grande collezione di azulejos del XVII e XVIII secolo.

Attualmente il palazzo è proprietà privata e negli ultimi anni è stato possibile visitarlo solamente in occasione di visite guidate a pagamento.



40) Grande sala del palazzo con rivestimento di azulejos del XVIII secolo e pittura murale neogotica, realizzata sotto la direzione dell'architetto José Maria Nepomuceno.

13. Convento do Grilo

Localizzazione: Rua do Grilo 118

Data di fondazione: 1663

Classificazione: Imóvel de Interesse Público (2002)

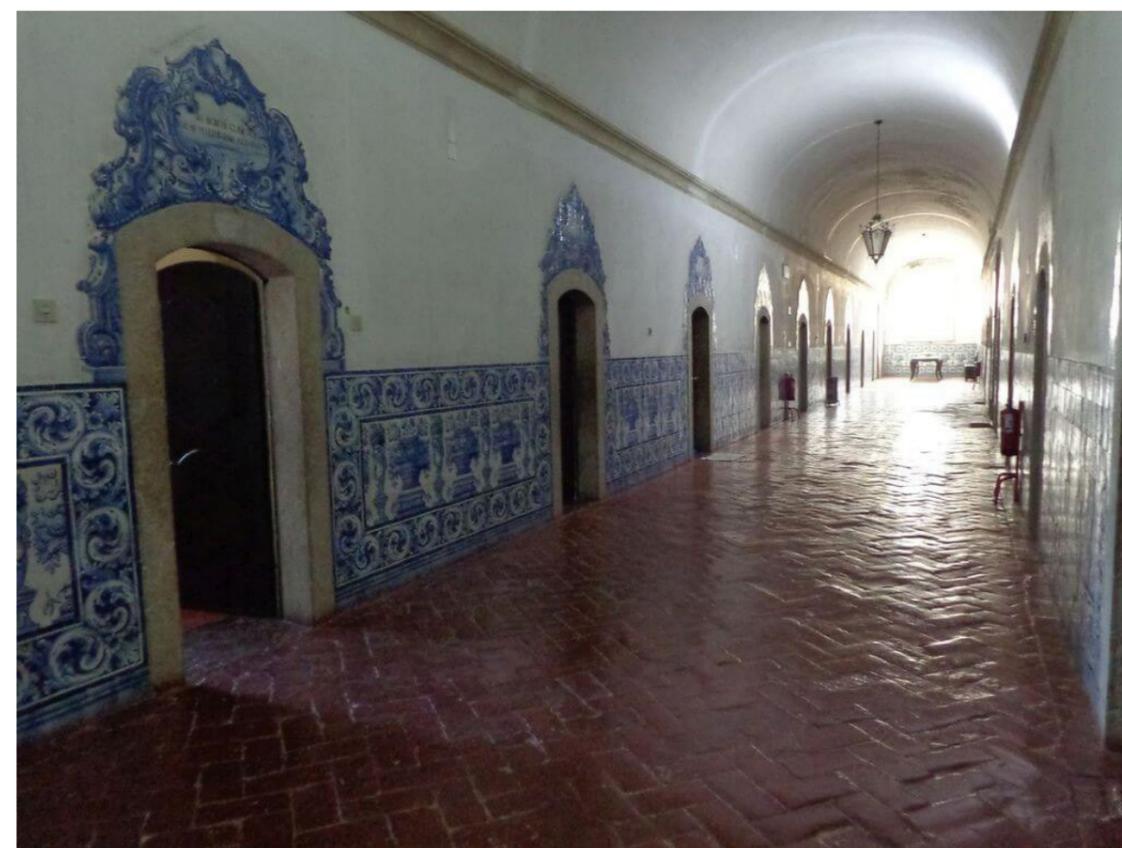
Proprietà: privata/statale

Il Convento de Nossa Senhora da Conceição do Monte Olivete viene fondato nel 1663 nella zona di Grilo e per questo motivo sarà conosciuto principalmente come Convento do Grilo. Nel 1683 un grande incendio ha distrutto completamente la chiesa e in parte il convento, che vengono ricostruiti a partire dal 1746. Con l'estinzione degli ordini religiosi nel 1834 il convento diventa la sede del Recolhimento de Nossa Senhora do Amparo, mentre la chiesa passa ad essere la sede della parrocchia di São Bartolomeu. All'interno del complesso conventuale sono presenti numerosi azulejos del XVIII secolo (www.monumentos.gov.pt).

Attualmente, la chiesa è ancora sede della parrocchia, mentre il convento rimane inutilizzato.



41) Entrata principale della chiesa di São Bartolomeu, con l'adiacente convento.



42) Corridoio su cui si affacciano le antiche celle dei frati.

14. Manutenção Militar e Hub Criativo do Beato

Localizzazione: Rua da Manutenção 118

Data di fondazione: 1897

Classificazione: /

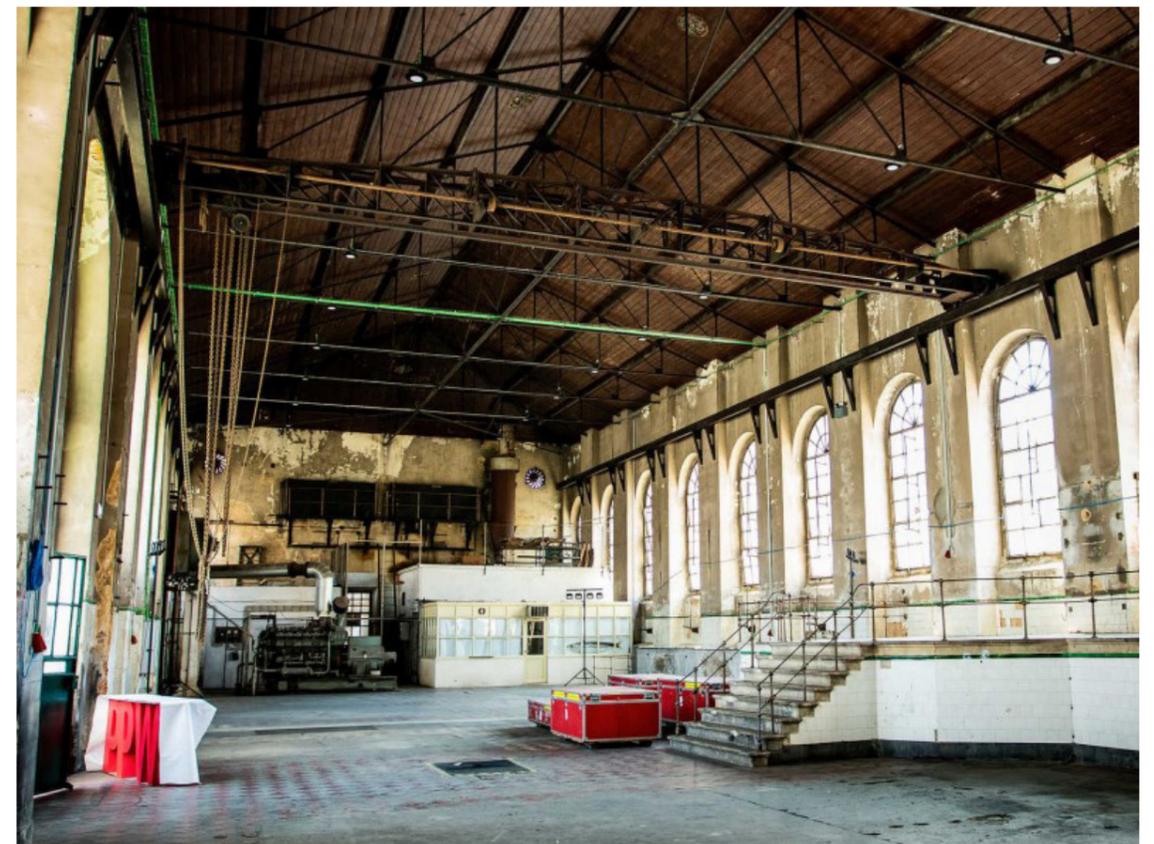
Proprietà: privata/statale

La Manutenção Militar è una fabbrica e stabilimento logistico dell'esercito portoghese che viene fondata nel 1897. Il suo primo stabilimento viene collocato nel convento femminile das Grilas, di fronte al Convento maschile do Grilo, in seguito all'estinzione degli ordini religiosi; la scelta dell'edificio è dovuta principalmente alla presenza di grandi terreni non utilizzati, dove la fabbrica avrebbe potuto espandersi, e alla vicinanza con il fiume e la linea ferroviaria. In generale la Manutenção Militar si occupa di rifornire l'esercito di viveri, carburante, lubrificanti e altri articoli e nello specifico questo stabilimento era un'industria alimentare che produceva pane, biscotti e pasta e per la sua dimensione è considerato uno dei complessi industriali più significativi della zona orientale di Lisbona (Sarmiento de Matos J., 1999, pp. 107-117).

Attualmente la sede della Manutenção Militar è ancora attiva, ma solamente in una parte del complesso iniziale, poiché gli stabilimenti che affacciano sul fiume sono stati riconvertiti nell'Hub Criativo do Beato. Questo Hub è lo spazio innovativo più grande d'Europa con i suoi 100mila metri quadri, e ospita incubatori e acceleratori d'impresa, spazi di coworking, centri di sviluppo, così come bar, ristoranti, lavanderie, un asilo nido e tanti altri servizi.



43) Entrada principal alla Manutenção Militar.



44) Uno dei magazzini del complesso della Manutenção Militar che ospiterà l'Hub Criativo do Beato.

15. Palácio dos Duques de Lafões

Localizzazione: Calçada do Duque de Lafões 1

Data di fondazione: 1760

Classificazione: Monumento de Interesse Público (2012)

Proprietà: privata

Il palazzo dos Duques de Lafões o do Grilo viene fondato nel 1760 da D. João Mascarenhas da Silva, secondo Duque de Lafões, nei terreni appartenenti al Convento do Beato. L'edificio rimane una residenza privata nel corso dei secoli e, raro caso a Lisbona, la proprietà resta alla famiglia del suo fondatore dal 1760. L'edificio è uno splendido esempio di architettura residenziale pombalina, con le stanze interne ricche di dipinti e azulejos del XVIII e XIX secolo. La facciata principale è rivolta a nord sull'antico giardino, che viene tagliato dalla linea ferroviaria a metà del XVIII secolo (Sarmento de Matos J., 1999, pp. 77-82).

Attualmente la casa è proprietà privata, mentre al piano terra è presente la sede dei pompieri di Beato, che vi si sono installati nel 1932.



45) Facciata sul cortile interno.



46) Stanze con pitture ottocentesche.

16. Convento do Beato - spazi espositivi (A Nacional - Companhia industrial de transformação de cereais e Convento do Beato)

Localizzazione: Alameda do Beato e Rua do Beato

Data di fondazione: 1461

Classificazione: Imóvel de Interesse Público (1984)

Proprietà: privata

Il Convento do Beato viene fondato nel 1461 su una piccola chiesa preesistente dedicata a São Bento e nel corso dei secoli viene ampliato, diventando uno dei congiunti conventuali più grandi della città. Con l'estinzione degli ordini religiosi nel 1834, la sede della parrocchia di São Bartolomeu viene trasferita dall'Igreja do Beato all'Igreja do Grilo. A causa di un incendio nel 1840 vengono distrutti la chiesa e una parte del convento, che viene acquisito nel 1843 dall'industriale João de Brito per l'installazione di un'industria di trattamento e commercio di vino, olio e cereali (Sarmiento de Matos J., 1999, pp. 89-96). A partire dalla fabbrica installata nel convento ed una adiacente João de Brito procede con l'espansione dell'industria che fino al 1917 porterà il suo nome. A partire dal 1917 iniziano le fusioni con altre industrie alimentari, in modo tale da poter controllare meglio il mercato: nel 1986 la designazione dell'industria diventa "A Nacional" - Companhia industrial de transformação de cereais (Folgado D., 1999, pp. 117-129).

Attualmente gli spazi dell'ex convento sono occupati dal Convento do Beato, uno spazio per l'organizzazione di eventi, mentre gli stabilimenti di "A Nacional" che si affacciano sul Tejo sono tutt'ora utilizzati.



47) Chiostro del convento, riconvertito in spazio per eventi.



48) Vista aerea del complesso industriale "A Nacional", anni Cinquanta.

17. Mirante da Quinta do Marquês de Marialva

Localizzazione: Pátio do Marialva

Data di fondazione: XIX secolo

Classificazione: /

Proprietà: /

Il Mirante da Quinta do Marquês de Marialva è una torre d'avvistamento che apparteneva al palazzo dei Marquês de Marialva, del quale ad oggi non rimane nessuna traccia se non la torre stessa. È da questo mirante che il re Pedro V ha assistito al passaggio del primo treno della linea nord-est nel 1856. Nel 1919 viene fondata la Sociedade Nacional de Sabões che si instaura negli spazi della Quinta de Marialva, a quel tempo molto degradata; la società resta in funzione fino agli anni Novanta, quando viene dichiarato il fallimento (Folgado D., 1999, pp. 129-137).

Attualmente, al posto della fabbrica è rimasto un grande vuoto urbano, con il mirante come unico vestigio rimasto.



49) Il Mirante visto dall'Estrada de Marvila.



50) Interno del Mirante.

18. Palácio da Mitra - Associação Nacional de Freguesias

Localizzazione: Rua do Açúcar 64

Data di fondazione: XVII secolo

Classificazione: Monumento de Interesse Público (2012)

Proprietà: statale

Il Palácio da Mitra, per come lo si conosce oggi, viene edificato in una delle proprietà che componevano la Quinta de Marvila, di proprietà del vescovo di Lisbona. Le grandi opere di restauro iniziano nel 1727, quando l'edificio residenziale viene acquisito dal cardinale di Lisbona D. Tomás de Almeida, che renderà questo palazzo residenziale una sede del patriarcato. Quando nel 1864 i prelati lasciano il palazzo, portano con sé una gran parte degli oggetti d'arte presenti al suo interno, lasciando così le sale spoglie. A fine Ottocento e inizio Novecento viene utilizzato come sede industriale, fino al 1934, quando iniziano i progetti di ricostruzione per ospitare la Biblioteca Municipal Poço de Bispo, che avrà sede nell'edificio fino al 1941. In quest'anno infatti il municipio decide di trasferire al suo interno il Museu da Cidade, per il quale vengono fatti nuovi interventi di restauro, tra cui la rimodellazione del patio d'ingresso. Nel 1973 il museo viene trasferito a campo Grande e nell'edificio vengono installati degli uffici municipali (www.monumentos.gov.pt).

Attualmente l'edificio ospita la sede dell'ANAFRE, ovvero l'Associação Nacional de Freguesias.

Dell'edificio settecentesco non rimane quasi nulla, dati i continui restauri nel corso del XIX e XX secolo. La facciata esterna si



presenta austera, in contrapposizione con l'interno che invece è molto esuberante, soprattutto per la grande collezione di azulejos.



51) Entrata principale del Palacio da Mitra.

19. Convento de Marvila

Localizzazione: Rua Direita de Marvila 9

Data di fondazione: 1655

Classificazione: Imóvel de Interesse Público (1948)

Proprietà: privata (chiesa)/pubblica (convento)

Il Convento de Marvila viene fondato nel 1655 in un edificio preesistente, donato dall'arcidiacono D. Fernando Cabral per accogliere le *freiras brígidas* che vi rimangono fino al 1874. Nello stesso anno il convento viene ceduto all'imprenditore Manuel Pinto da Fonseca per fondare un asilo destinato agli orfani, che verrà nominato Asilo D. Luis I. Dal 1973 il convento ospita la *Mansão de Santa Maria de Marvila*, ovvero una pensione destinata all'accoglienza delle persone anziane e/ malate di mente (www.monumentos.gov.pt).

Il convento si sviluppa intorno al chiostro quadrato, dal quale partono due corpi laterali, uno dei quali è la chiesa. All'esterno l'aspetto è molto austero, mentre all'interno la chiesa e i dormitori del convento conservano delle composizioni di azulejos del XVIII secolo.



52) Ingresso principale dell'ex convento.

20. Armazén José Domingos Barreiro

Localizzazione: Praça David Leandro da Silva 28

Data di fondazione: 1887

Classificazione: /

Proprietà: privata

L'industria José Domingos Barreiro viene fondata nel 1887 e nasce come industria di immagazzinamento e commercio di vino. All'inizio del Novecento l'attività si espande e di conseguenza vengono ampliati i magazzini, che occupano un intero isolato. All'interno dello stesso complesso vengono collocati i magazzini per il vino e gli spazi per la vendita, gli uffici amministrativi e anche le residenze per gli operai, rendendo questo edificio unico per filosofia imprenditoriale.

Attualmente, una parte del complesso industriale è occupata da officine e magazzini, mentre la restante parte - che comprende quelle che erano le residenze operaie - rimane ad oggi abbandonata.

L'edificio su Praça David Leandro da Silva, dove erano collocati gli uffici amministrativi, si distingue per la decorazione in stile eclettico romantico, donando alla piazza un valore scenico (Folgado D., 1999, pp. 163-167).



53) Facciata principale della fabbrica su Praça David Leandro da Silva.

21. A Tabaqueira

Localizzazione: Rua Tabaqueira

Data di fondazione: 1927

Classificazione: /

Proprietà: /

La Tabaqueira viene fondata nel 1927 dall'industriale Alfredo da Silva per la produzione di sigarette e sigari. L'edificio è uno degli esempi più emblematici di architettura industriale di inizio secolo, con la sua struttura puntuale in ferro e le pareti in mattoni a vista e le due entrate caratterizzate da decorazioni in ferro battuto. Rimane attiva fino al 1963, quando viene inaugurata la Tabaqueira de Albarraque: da questo momento l'edificio viene acquisito dalla vicina Fábrica de material de guerra, con l'idea di trasferirvi i servizi sportivi, funzione che mantiene fino agli anni Novanta (Folgado D., 1999, pp. 177-183).

Con la demolizione della Fábrica de material de guerra, la Tabaqueira rimane di proprietà dell'EDP e nel corso degli anni sono state avanzate numerose ipotesi di riuso, nessuna della quali è stata realizzata.



54) Entrata principale della fabbrica.



55) Interno dell'edificio, in stato di abbandono.

2. PROGETTO ARCHITETTONICO

2.1

La scelta dell'edificio

2.1.1

La Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca

Come analizzato nei capitoli precedenti, l'area orientale di Lisbona è stata luogo di una forte industrializzazione durante il corso del Novecento, complice la costruzione della ferrovia nel 1856 e la vicinanza al Tejo, al quale viene sottratta terra appositamente per fare spazio agli enormi congiunti industriali. Uno dei complessi industriali più importanti era sicuramente la Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca, che si colloca tra Praça David Leandro da Silva e la Doça Poço do Bispo, nella freguesia di Marvila. In concomitanza con processi di riqualificazione estesi a tutta la zona orientale, molti edifici industriali sono stati adattati a nuove funzioni che potessero fungere da motori di sviluppo per l'area. Tra questi edifici riqualificati ci sono anche alcuni dei magazzini Abel Pereira Fonseca: l'edificio più antico che si affaccia su Praça David Leandro da Silva è ora spazio di coworking, mentre i magazzini vicini sono rispettivamente una palestra di arrampicata e uno spazio per l'esposizione e la vendita di mobili vintage.



56) L'edificio costruito dall'architetto Norte Junior per la Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca è oggi uno spazio di coworking.



57) Sulla sinistra il Lisbon WorkHub, sulla destra il Cantinho do Vintage.

Come descritto nei capitoli precedenti, nell'ottica di pensare al Caminho do Oriente come museo diffuso è necessario trovare un edificio che possa ospitarne il polo centrale. Per questo motivo si è scelto di collocare il polo centrale all'interno di due magazzini della ex Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca ancora abbandonati: più precisamente l'edificio lungo Rua Amorim e quello adiacente che si affaccia su Avenida Infante Dom Henrique. La scelta di questi edifici è dovuta sostanzialmente a due fattori:

- La posizione. L'edificio sorge infatti al termine dei percorsi tematici del museo diffuso, in modo che possa costituire l'ultima tappa;
- Qualità architettonica. L'edificio è classificato come *Imóvel de Interesse Municipal*.



58) Vista del magazzino a sud.



59) Magazzino a sud visto da Rua Amorim.

La Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca era un'industria di trattamento e trasformazione di vini, liquori e olii portoghesi che viene fondata nel 1907 da Abel Pereira da Fonseca (1876-1955) e da Francisco de Assis. Il primo magazzino viene costruito a Xabregas, in Rua da Manutenção do Estado, ma presto gli spazi diventeranno troppo ristretti per un'impresa in rapida crescita e così i magazzini vengono spostati nel 1910 in Praça David Leandro da Silva, nell'attuale *freguesia* di Marvila. I magazzini si collocano tra la piazza e Rua Amarin, la strada che portava al Tago, così da sfruttarne la vicinanza per il trasporto via fiume delle merci. Con l'entrata di nuovi soci nel 1917, la firma cambia il suo nome in Abel Pereira da Fonseca & Cia, Lda., per poi diventare nel 1930, con l'entrata del socio Nunes Correia, Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca, S.A.R.L., rimanendo tale fino alla sua chiusura nel 1993.

2.1.2 Nascita ed evoluzione



60) Primo logo dell'industria Abel Pereira da Fonseca.

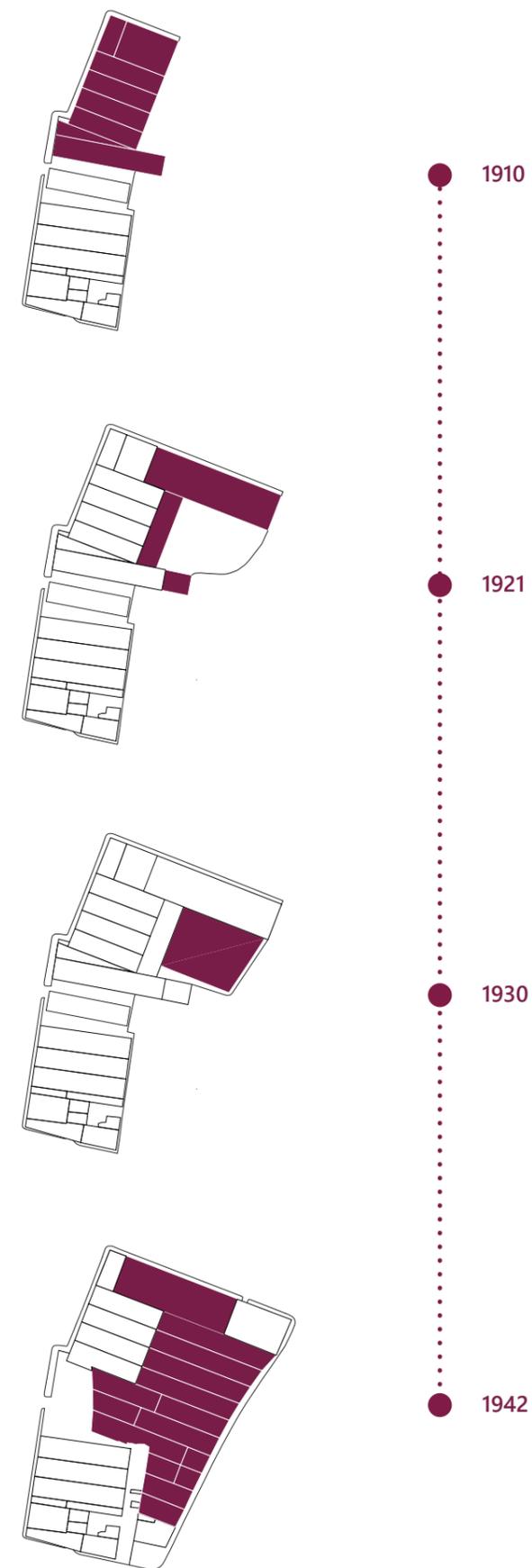
Se inizialmente l'attività di APF (Abel Pereira Fonseca) prevedeva l'acquisto del vino e dell'olio direttamente dall'agricoltore, per poi commercialarli nei mercati esterni ed interni, con il passare degli anni l'impresa apre parallelamente una linea di imbottigliamento, creando diverse marche proprie quali il Sanguinhal e il Menagem. Un altro prodotto collegato ad APF è il liquore "A Licorista", marchio che viene fondato nel 1896 e che subito acquisisce grande popolarità a livello nazionale. Nel 1915 vari impresari si riuniscono per creare la Companhia Portuguesa de Licores che viene acquisita da APF e trasferita negli edifici in Poço do Bispo, diventando la più importante fabbrica del settore nell'intero Portogallo. Infine APF fonda "Val do Rio", ovvero una rete di distribuzione mai vista prima a livello nazionale – una sorta di precursore degli attuali supermercati – che contava su 104 punti vendita, il quale obiettivo principale era mantenere dei prezzi bassi in modo che i prodotti fossero accessibili a tutti (Folgado D., 1999, p. 160).



61) Pubblicità del liquore "A Licorista" del 1922 e dell'impresa Val do Rio del 1911.

Durante questi decenni di grande sviluppo, la società procede parallelamente con l'ampliamento dei magazzini, fino a coprire l'area di un intero isolato. Il primo grande intervento di ampliamento e modifica del primissimo assetto in Poço do Bispo risale al 1917, quando l'architetto portoghese Norte Junior (1878-1962) termina il progetto del nuovo edificio che si affacciava su Praça David Leandro da Silva. La facciata principale rimarrà conosciuta come splendido esempio di architettura industriale, con le grandi finestre in vetro e le decorazioni con motivi allusivi all'attività della firma, come grappoli d'uva e foglie di vite, oltre che all'emblematica imbarcazione fragata e le acque del Tago, che alludono all'importanza del fiume per l'attività commerciale (Folgado D., 1999, p. 157).

Nel 1921 la società decide di ampliare i suoi magazzini sul lungofiume e viene così costruito un nuovo magazzino che delimita l'estensione su Rua Amarin e segna il limite del lungofiume, edificio che subirà delle modifiche nel corso dei decenni e che diventerà successivamente sede amministrativa con uffici ed archivi. Nel 1930 si procede con la costruzione di nuovi magazzini come prolungamento dei tre magazzini già presenti con il fronte sul largo Poço do Bispo. Nel 1942, con l'esponenziale sviluppo della società, si necessita di ampliare lo spazio per immagazzinare il vino e così si opta per la demolizione dell'edificio centrale su Rua Amarin, opera di Norte Junior, e la sostituzione dello stesso con un altro edificio a due piani destinato unicamente al deposito del vino. Nasce così una delle strutture più monumentali dell'intero complesso, costituita da due piani in calcestruzzo che ospitavano centosettanta cisterne, capaci di contenere più di venti milioni di litri (Folgado D., 1999, p. 159).



Evoluzione Abel Pereira Fonseca

La Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca ha cessato la sua attività nel 1993, cedendo nel 1998 gli spazi dei magazzini alla Câmara Municipal de Lisboa in occasione del progetto Caminho do Oriente, che prevedeva di utilizzare i magazzini come luoghi di esposizioni, concerti ed eventi di varia natura. Dopo l'evento Caminho do Oriente, i magazzini sono rimasti abbandonati per molto tempo, fino ad arrivare a pochi anni fa quando alcuni magazzini sono stati riadattati a nuove funzioni, tra i quali vi è l'edificio di Norte Junior, ora spazio di coworking.



62) Edifício de Norte Junior su Praça David Leandro da Silva, 1923.



63) Magazzini a sud con affaccio sul Tago, anni Trenta.



64) Vista del magazzino a sud, anni Quaranta.



65) Vista interna dell'edificio a sud, che veniva utilizzato come deposito delle botti, 1927.

2.2

Inquadramento e rilievo

I magazzini dell'ex Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca sono collocati nella freguesia di Marvila, precisamente tra Praça David Leandro da Silva, Rua Amorim e Avenida Infante Dom Henrique. Marvila è una delle *freguesias* più estese e popolate di Lisbona e il suo nome deriva da *Vila do Mar*, ovvero villaggio sul mare, in riferimento al fatto che prima dello sviluppo industriale la fascia costiera della Marvila vecchia era un luogo di balneazione, affacciandosi sul cosiddetto Mar da Palha²¹. Marvila, come tutte le *freguesias* di Lisbona, si divide successivamente in Bairros²², più precisamente in 10 Bairros, il più antico dei quali è il cosiddetto Poço do Bispo, letteralmente pozzo del vescovo: il nome deriva dal fatto che questo terreno apparteneva in passato al vescovo di Lisbona, che lo aveva ricevuto in dono nel 1149 da parte del re Afonso Henriques, come segno di riconoscenza per la vittoria sui mori. La Sociedade Comercial APF sorge quindi nel cuore della Marvila antica, con un affaccio sulla Doca Poço di Bispo, ad oggi inutilizzata. Il magazzino con affaccio sulla Doca Poço do Bispo era adibito a funzione amministrativa, con uffici, laboratori e archivi, mentre il magazzino centrale ospitava una grandiosa struttura di 170 *cubas* (cantine) per l'immagazzinamento e conservazione del vino.

Per quanto riguarda l'operazione di rilievo, a causa dell'inagibilità interna è stato possibile rilevare solamente le parti esterne, avendo come base per il disegno i documenti dell'archivio municipale di Lisbona, il supporto di immagini storiche e del rilievo fotografico realizzato nel 2015 da uno studente di architettura dell'università di Lisbona. Grazie al materiale reperito è stato così possibile riprodurre lo stato di fatto dell'edificio. Riguardo ai materiali, entrambi gli edifici sono realizzati in muratura mista cemento armato e pietra, con capriate in acciaio sulle quale si appoggiano le coperture.

²¹ Viene indicato con il nome Mar da Palha il bacino nell'estuario del fiume Tago, che nella sua massima ampiezza raggiunge i 23 km.

²² Il Bairro è un'area amministrativa delle città portoghesi.

INQUADRAMENTO



1. Armazém Vinicola Abel Pereira Fonseca

3. Ristorante El Bulo

5. Cantinho do Vintage

7. Fabrica Braço da Prata

9. Convento do Grilo

11. Café com Calma

2. Lisbon WorkHub

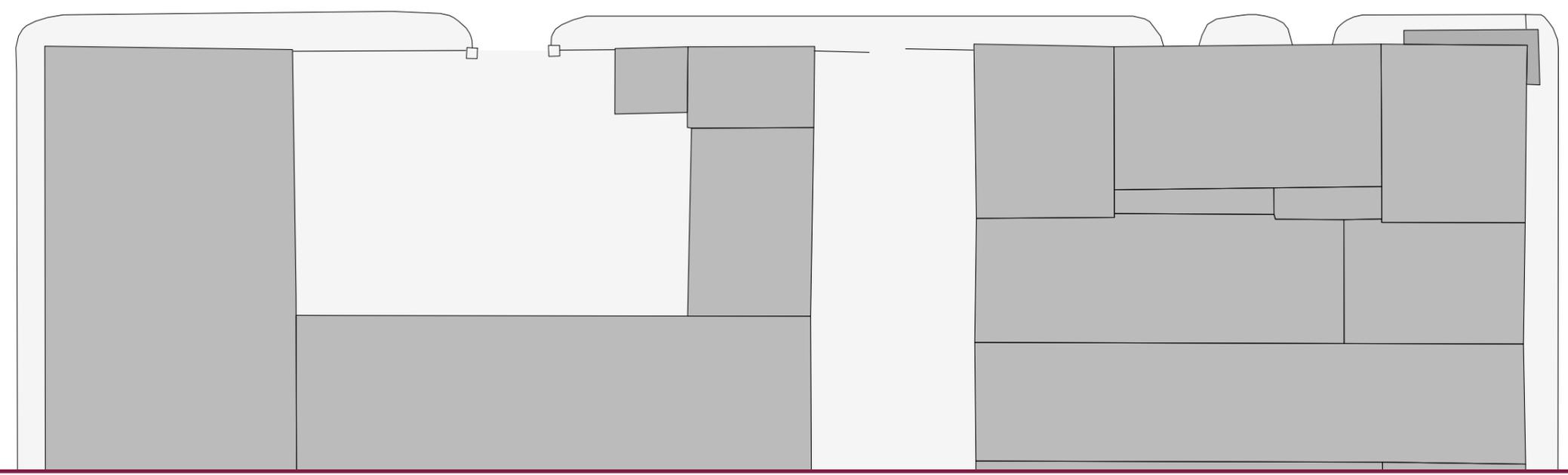
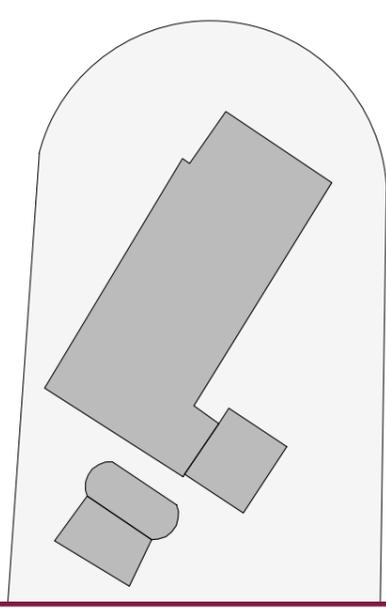
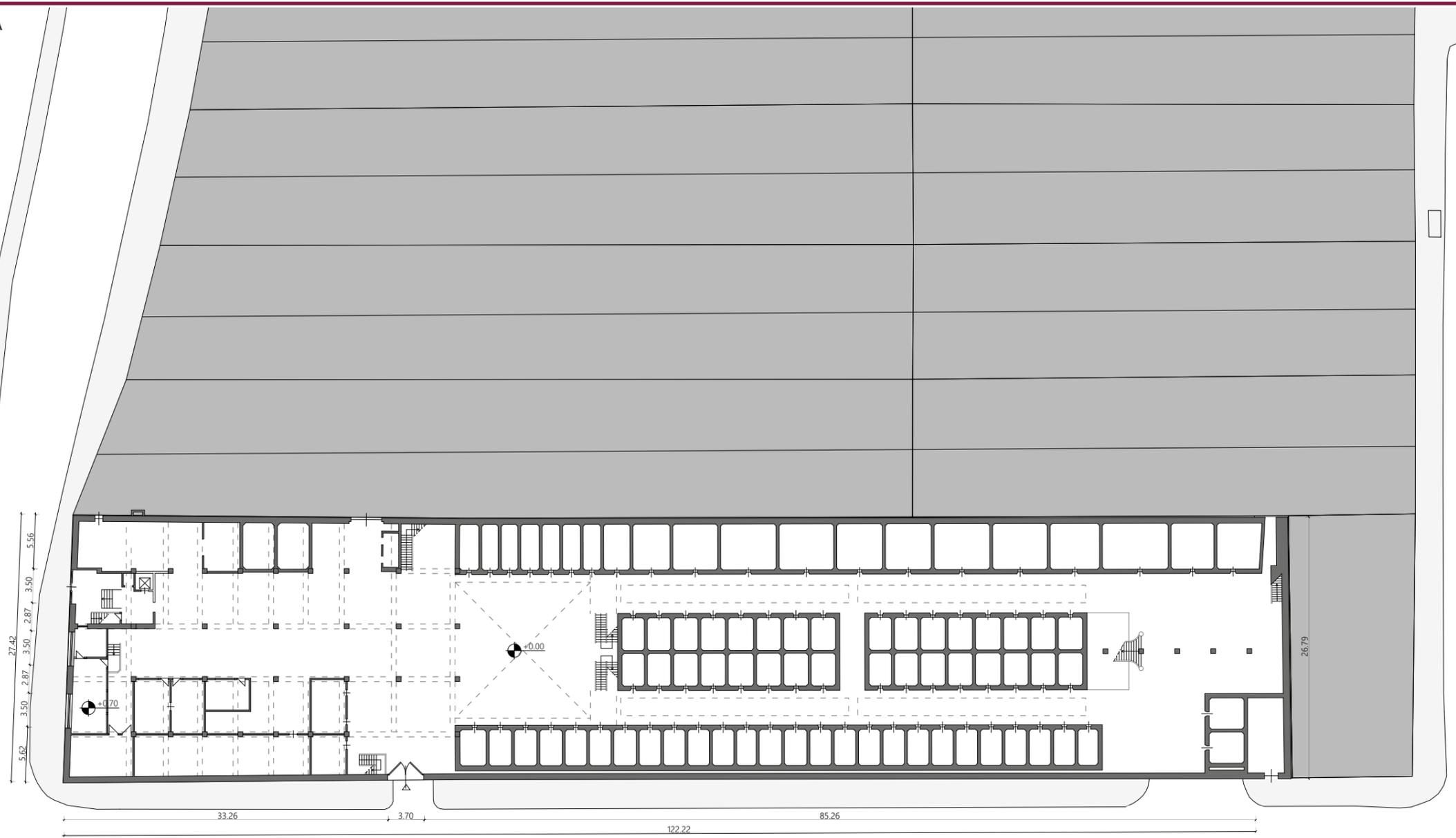
4. Parkour - Spot Real

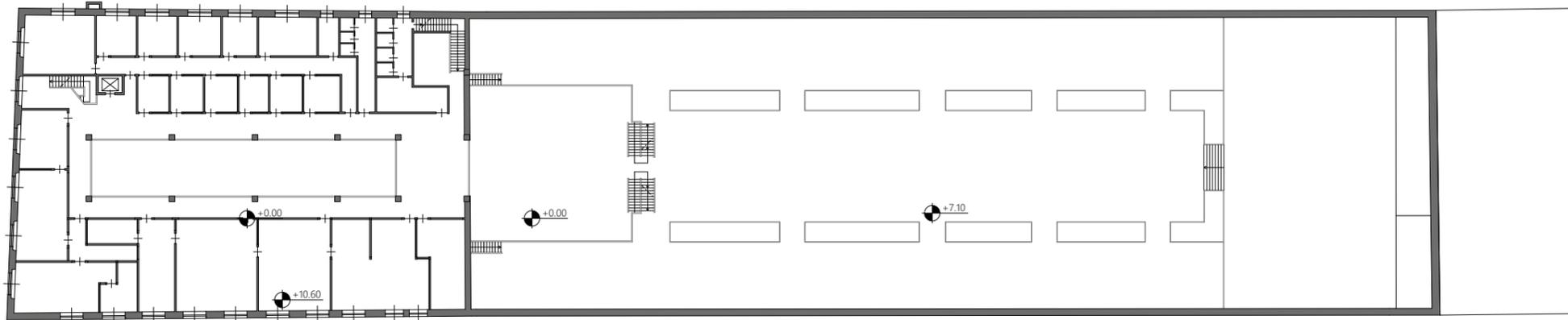
6. Prata Living Concept

8. José Domingos Barreiros

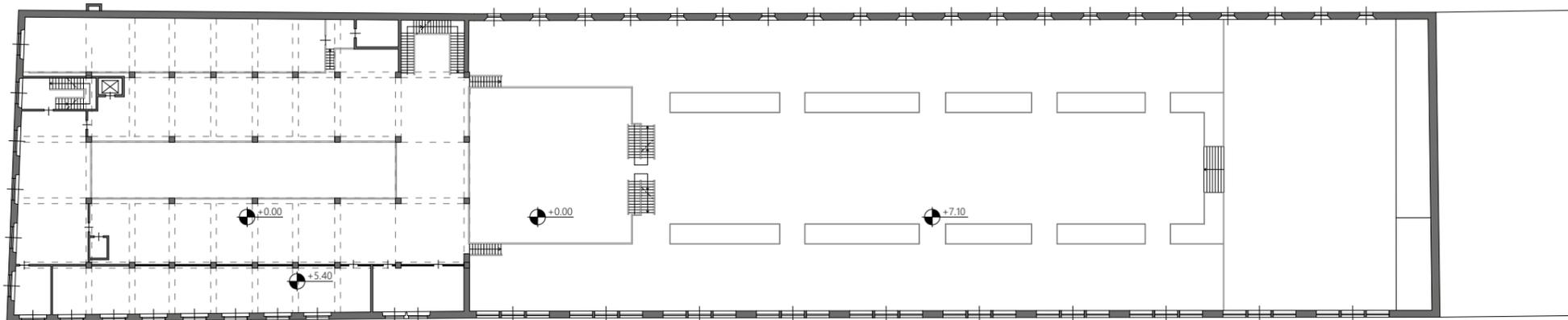
10. Clube Oriental de Lisboa

Pista ciclável

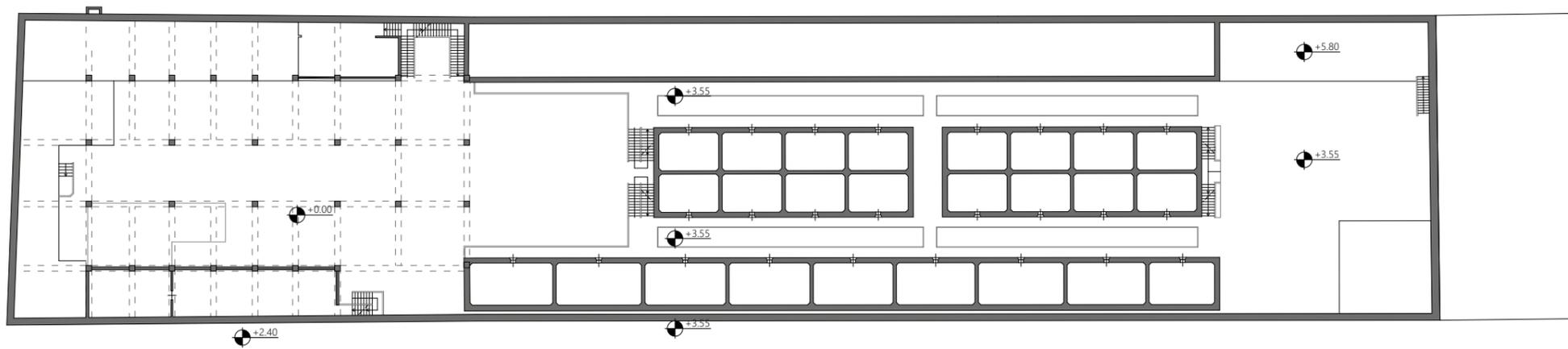




RILIEVO 1:500 - PIANO SECONDO



RILIEVO 1:500 - PIANO INTERMEDIO



RILIEVO 1:500 - PIANO RIALZATO



66) Vista del magazzino a sud.



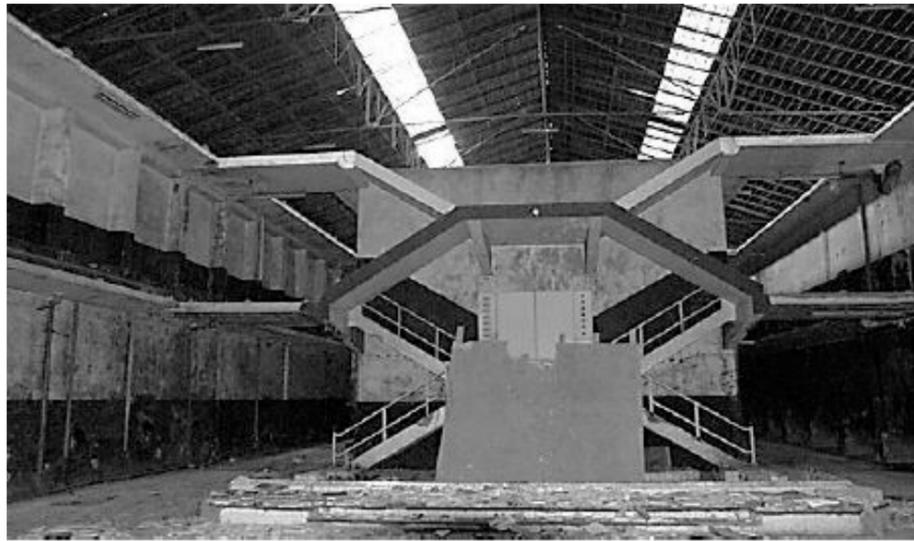
68) Vista del magazzino a sud.



67) Magazzino a sud visto da Rua Amorim.



69) Magazzino a sud visto da Rua Amorim.



2.3

Le funzioni



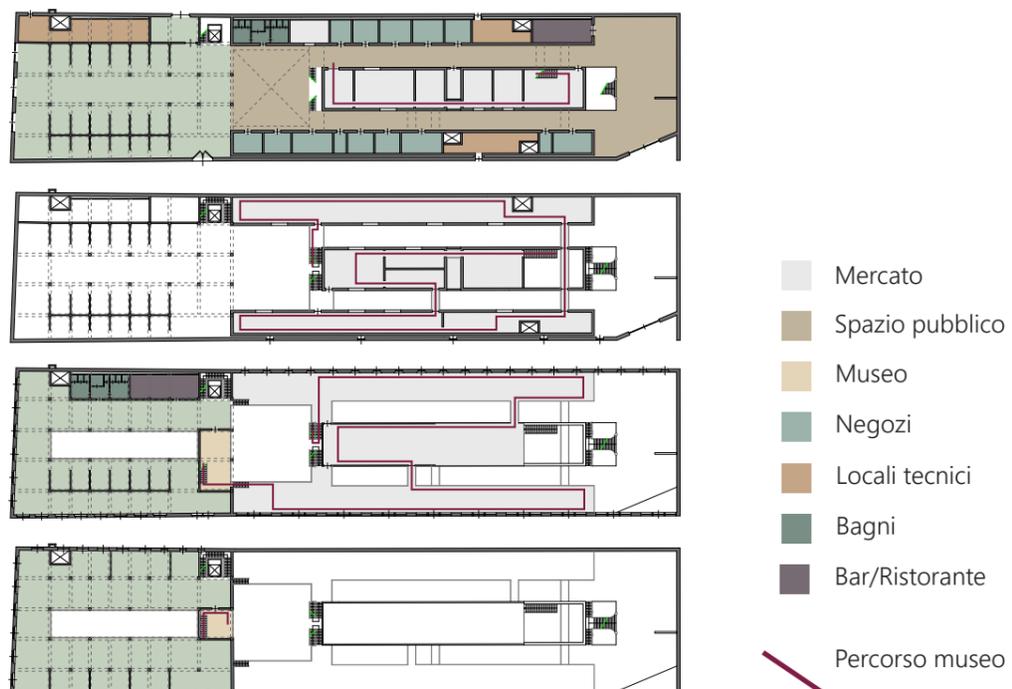
70) Fotografie dell'interno, 2014.

L'industria APF ha avuto una importanza rilevante per lo sviluppo economico e sociale di Marvila, entrando a far parte della memoria collettiva. La posizione centrale rispetto alla *freguesia* e la vicinanza al Tago rendono sicuramente questi edifici dei luoghi interessanti per la collocazione di nuove funzioni, che possano fungere da punto di partenza per riattivare l'economia dell'intera area. Data l'importanza e il ruolo che questo edificio ha rivestito nei decenni precedenti, è doveroso attuare un'opera di riqualificazione per renderla nuovamente accessibile al pubblico.

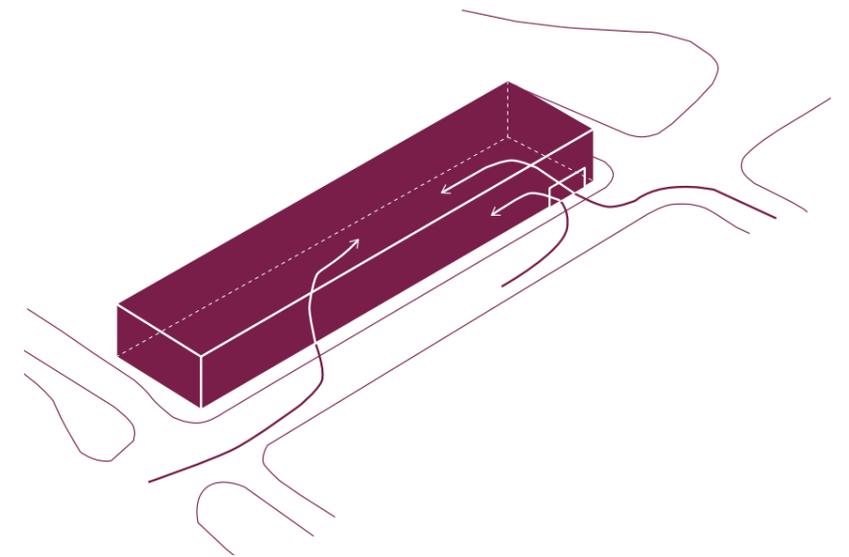
Come spiegato nei capitoli precedenti, si è quindi deciso di collocare all'interno dei magazzini A.P.F. il polo centrale del museo diffuso Caminho do Oriente, in accordo anche con quelli che erano gli obiettivi programmatici del Plano Diretor Municipal, che per la zona orientale prevedevano la creazione di attività culturali che potessero dare inizio ad un processo di rivitalizzazione di Poço do Bispo.

Date le dimensioni dell'edificio, la realizzazione del museo non risultava sufficiente per sfruttare al massimo le potenzialità spaziali, e per questo si è deciso di affiancare alla funzione museale un mercato di quartiere. Il mercato a Lisbona, come descritto nel Plano Municipal dos Mercados de Lisboa 2016-2020, è "il centro della vita economica, sociale e culturale della città, promuovendo la crescita economica e l'inclusione sociale" (Moleiro A., 2016, p. 4). Come emerge dall'analisi effettuata per la redazione del Plano Municipal dos Mercados, all'interno di ogni *freguesia* sono presenti uno o più mercati: nella *freguesia* di Marvila, che è una delle più grandi di Lisbona, è presente un unico mercato, di piccole dimensioni e non ben collegato. Per questo motivo si è deciso di collocare un mercato all'interno dell'edificio a sud, offrendo così

un nuovo polo mercatale sul lungofiume, come accade con il Mercado da Ribeira nella zona occidentale. La scelta si pone anche in continuità con quelle che sono le origini della zona orientale di Poço do Bispo, che mantiene un carattere prettamente rurale fino allo sviluppo industriale di metà Ottocento. Al piano terra vengono così collocati gli stand per la vendita dei prodotti alimentari, al piano primo è presente un bar e ristorante e all'ultimo piano una sezione unicamente dedicata alla vendita e degustazioni di vini locali, scelta che richiama la funzione originale della Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca. Oltre alla vendita di prodotti alimentari, si è deciso di realizzare al piano terra dell'edificio centrale una serie di *lojas*, ovvero piccolinegozi dove possono localizzarsi delle piccole attività artigianali, che ormai sono quasi scomparse nella Marvila antica.

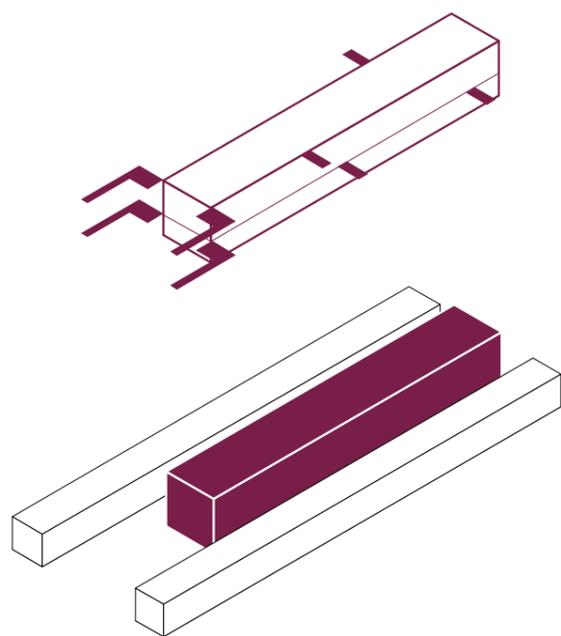


L'idea di progetto prevede il mantenimento della struttura dell'edificio nella sua interezza, cercando di sfruttare quelle che sono le sue potenzialità. Gli interventi sull'esterno prevedono il mantenimento ed il restauro della morfologia originale delle facciate, con la riapertura di porte e finestre attualmente occluse. In questo modo la facciata a sud, verso il fiume, riacquista le sue tre grandi aperture, che fungeranno da ingresso per il mercato. Per quanto riguarda l'accesso al museo, si è optato per la creazione di un nuovo ingresso su Rua Amorim, completamente vetrato, che potesse essere immediatamente visibile al termine del percorso del museo diffuso. Questo ingresso, tuttavia, non sarà esclusivo del museo, poiché il piano terra è stato pensato come un luogo completamente permeabile e continuazione diretta della strada e, come tale, accessibile a tutti.



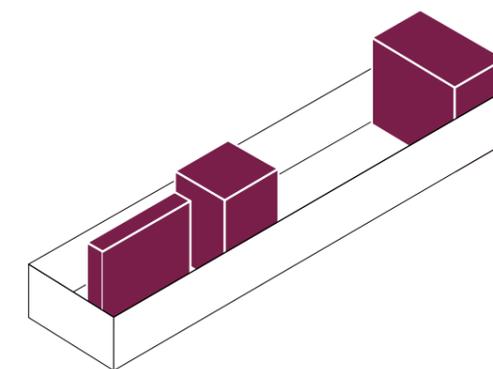
Internamente viene mantenuta la struttura portante nella sua interezza, demolendo unicamente nell'edificio a sud le partizioni interne per favorire la creazione di uno spazio più libero e aperto.

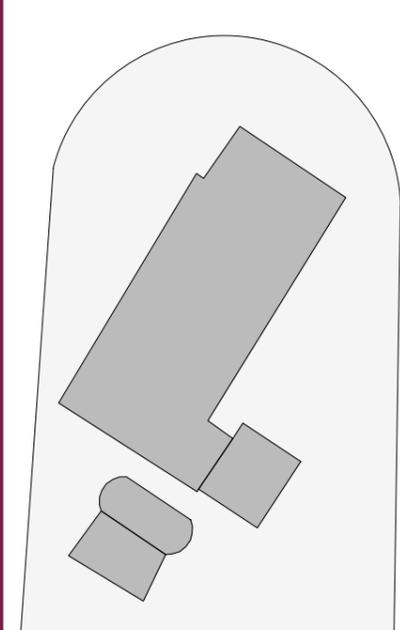
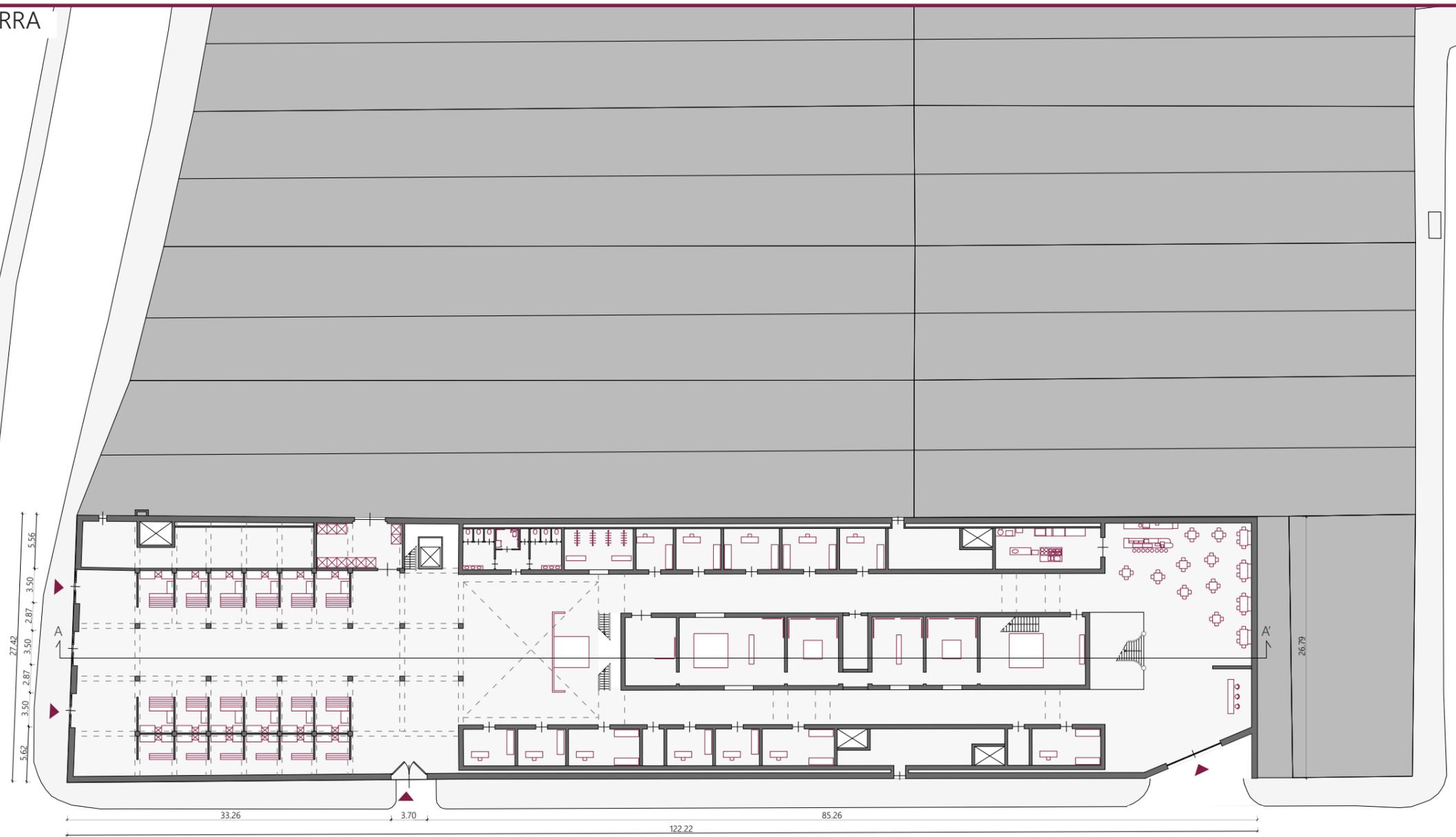
Il museo si colloca nell'edificio centrale e sfrutta la struttura preesistente composta da tre blocchi rettangolari – ciascuno dei quali su due piani – che erano adibiti a cantine per la conservazione del vino. L'elemento centrale diventa l'unico accesso al museo al piano terra: il percorso museale infatti si distribuisce a partire dal blocco centrale verso quelli laterali, tramite l'utilizzo di passerelle, andando a creare in questo modo un percorso obbligato che conduce il visitatore attraverso le sale del museo.

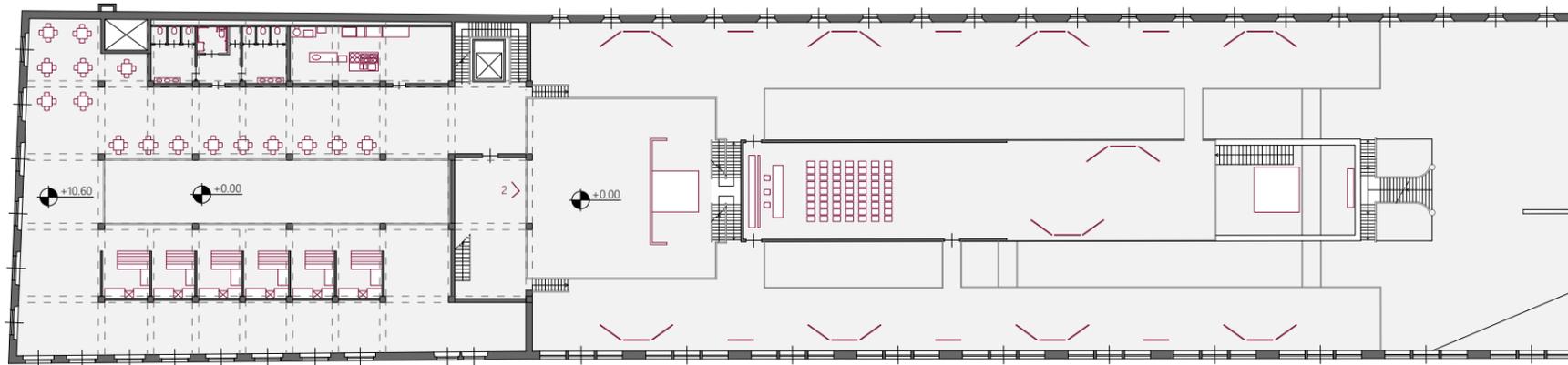


Il museo *Caminho do Oriente* è diviso in più sale tematiche, ognuna delle quali racconta un preciso momento dello sviluppo della zona orientale della città: partendo così dal periodo che vedeva la Lisboa oriental come sede di conventi e palazzi nobiliari, si passa alla storia della Lisboa industriale – con una parte dedicata alla storia dell'edificio Abel Pereira Fonseca - per arrivare infine ai piani e progetti per lo sviluppo futuro. Particolare attenzione e spazio viene dato al racconto del periodo industriale, che ha caratterizzato il passato più recente di Marvila. Una delle sale tematiche è dedicata alla proiezione di filmati/testimonianze di ex operai delle industrie ad oriente, che raccontano come fosse la vita di un operaio negli anni Cinquanta e Sessanta.

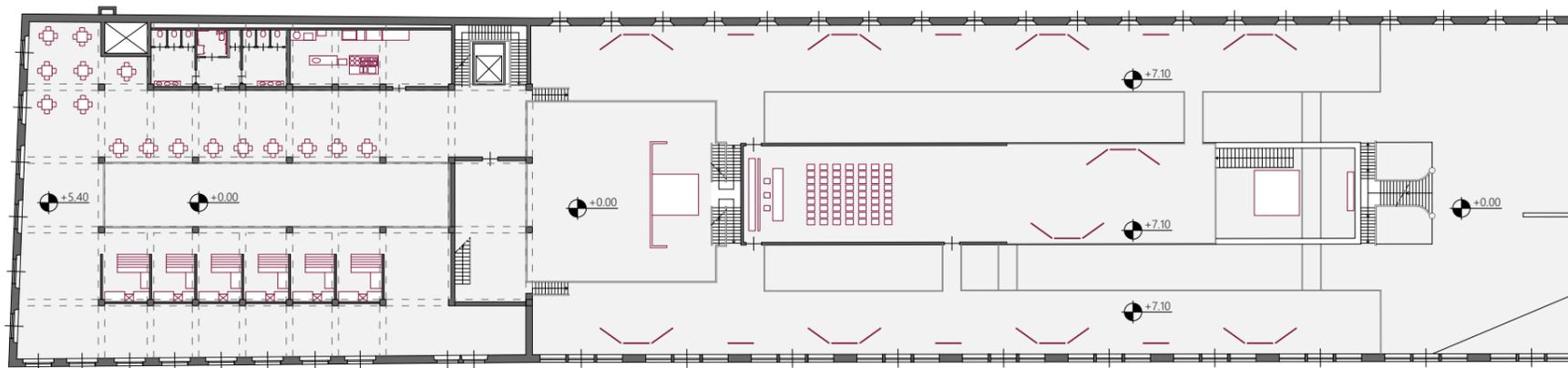
Entrambi gli edifici sono caratterizzati dalla presenza di capriate in acciaio che sorreggono la copertura, composta da parti opache e parti trasparenti per sfruttare la luce solare. Questo consente di avere degli spazi interni molto luminosi, anche in relazione alla presenza, in tre punti lungo l'edificio, di spazi a tutta altezza che consentono di avere una maggiore illuminazione e permettono di percepire l'imponente volumetria dell'edificio.







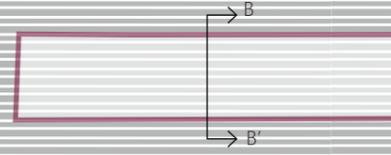
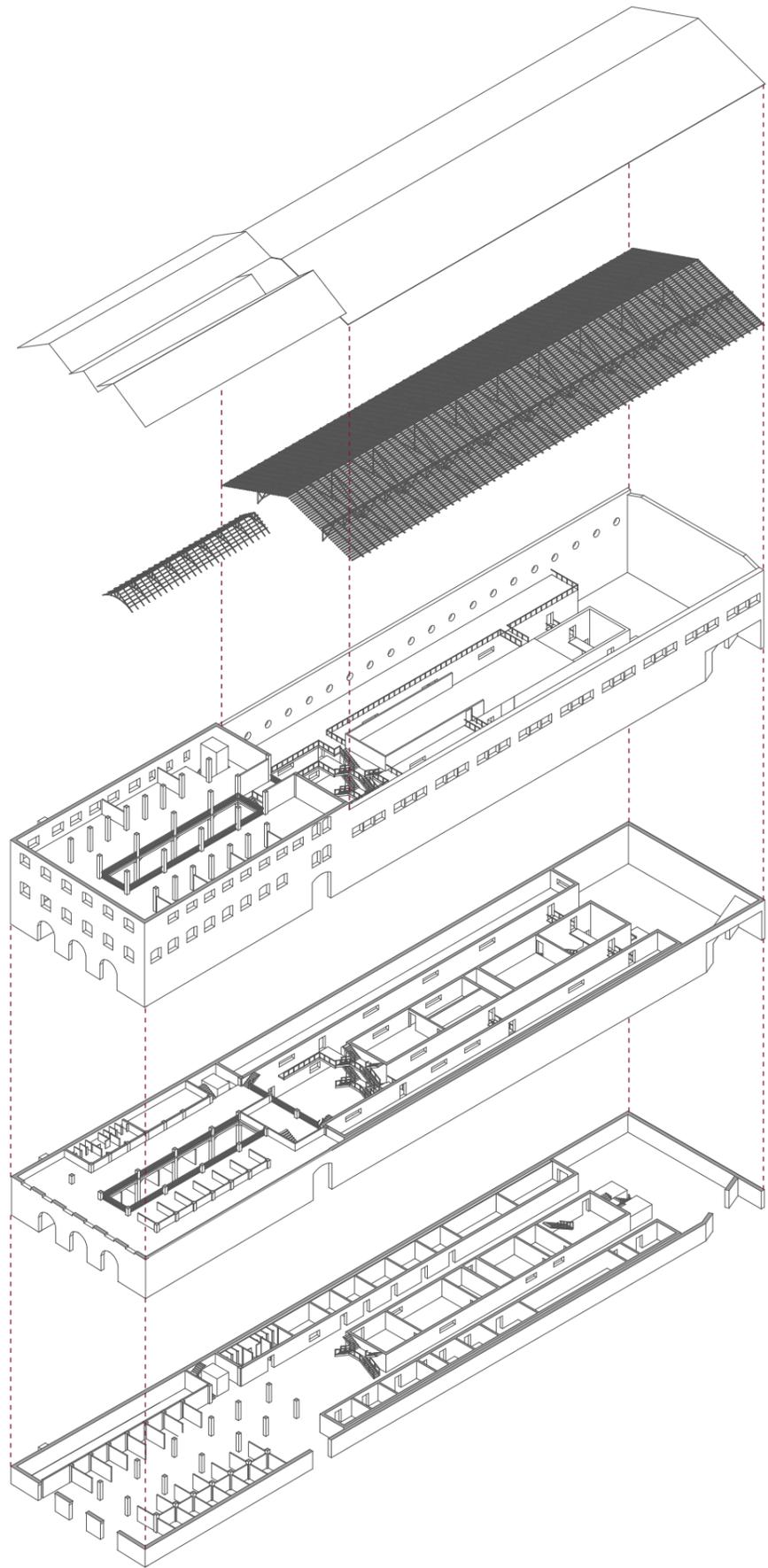
PROGETTO 1:500 - PIANO SECONDO



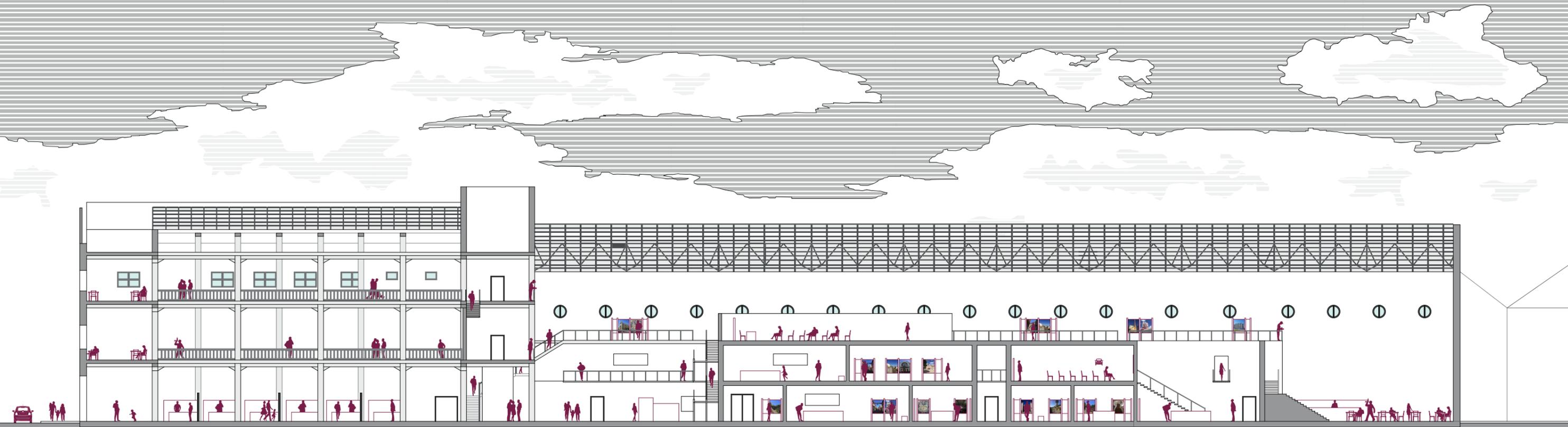
PROGETTO 1:500 - PIANO INTERMEDIO



PROGETTO 1:500 - PIANO RIALZATO



SEZIONE LONGITUDINALE A-A'





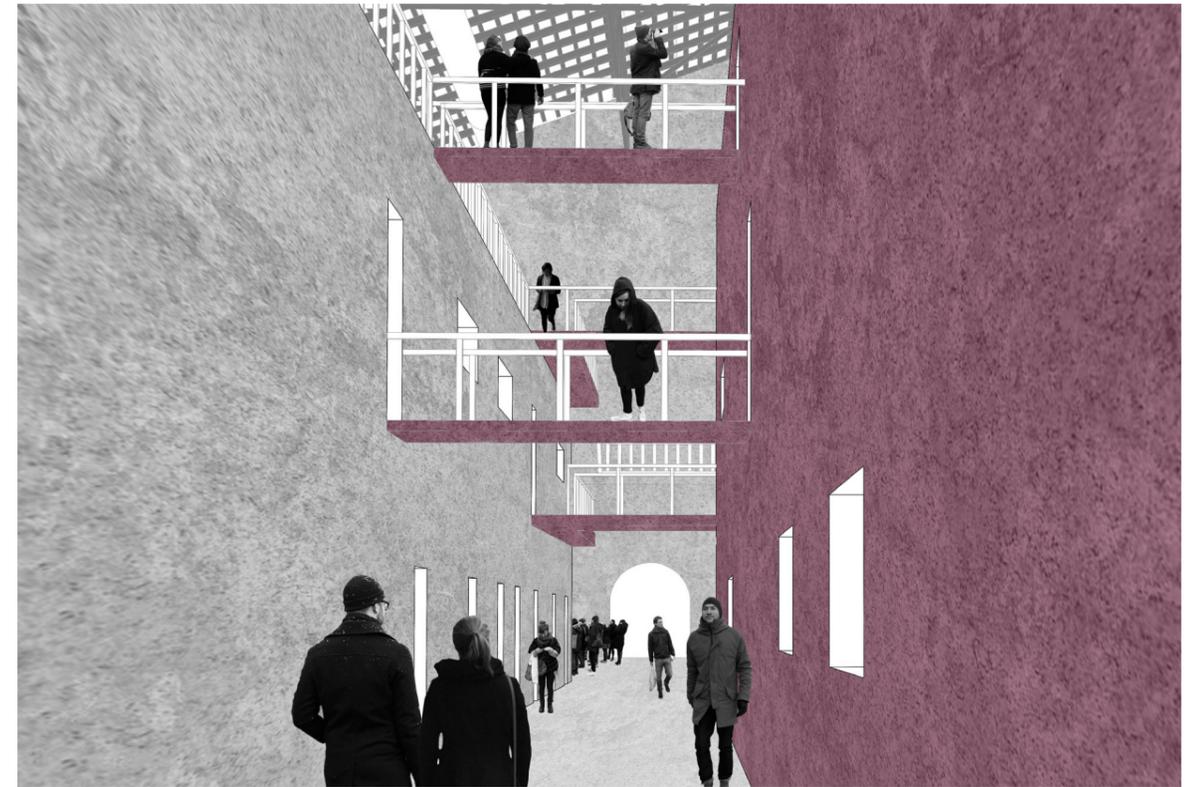




1. Vista dell'entrata del mercato. In fondo il museo.



2. Vista dell'entrata del museo.



3. Vista della zona museale con le passerelle distributive. Al piano terra la "strada" con i negozi.



4. Vista del complesso museale dall'ultimo piano del mercato.

CONCLUSIONI

Il lavoro di tesi è nato dal mio interesse dapprima per la città di Lisbona in generale, e successivamente per la zona del *Caminho do Oriente*. Ricordo nitidamente la sensazione che ho provato la prima volta che ho sorpassato la Stazione di Santa Apolonia: è stato come varcare un confine non fisico che separa la Lisbona più conosciuta da quella ancora da scoprire, la Lisbona degli edifici industriali e delle strette *azinhagas*.

Il fatto che questa zona della città, ad un passo dal centro storico, fosse ricca di storia e di un passato da raccontare mi ha fatto riflettere sul perché non fosse effettivamente un luogo conosciuto e valorizzato. Approfondendo lo studio sull'area, ho così potuto capire quali fossero le ragioni che avevano portato la Lisbona Orientale ad essere così centrale, eppure così periferica: la costruzione della ferrovia, lo sviluppo del porto e l'arrivo delle industrie hanno sicuramente creato delle condizioni sfavorevoli per lo sviluppo dell'area.

L'idea di pensare al *Caminho do Oriente* come un museo diffuso nasce proprio dalla necessità di creare un legame e una connessione all'interno di un tessuto, fisicamente frammentato, ma che presenta caratteristiche comuni. Il passo successivo, ovvero quello di riadattare un ex edificio industriale a polo centrale del museo diffuso, apre una riflessione sulla grande potenzialità che questi complessi industriali abbandonati hanno nell'ambito dello sviluppo locale, specialmente in una zona, come quella della Lisbona orientale, caratterizzata dalla presenza di decine di edifici industriali dismessi. La creazione di un museo che racconta la storia di quest'area potrebbe, dal mio punto di vista, essere un'opportunità per raccontare una storia che in pochi conoscono. La valorizzazione del patrimonio architettonico e industriale che caratterizza questo territorio potrebbe così essere il punto di partenza per un più ampio progetto di riqualificazione.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

Arruda L., *Caminho do Oriente. Guia do Azulejo*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999

Baptista L. S., Melâneo P., *Lisboa Oriental*, in J-A jornal architectos, n. 257, 2018, pp. 56-61

Bassanelli M., *Il museo diffuso come azione di valorizzazione e riappropriazione dei luoghi per il patrimonio "invisibile" dei borghi*, in Corradi E. (a cura di), *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono*, Aracne editrice, 2016

Cabrita da Silva A. J., *Revitalização urbana do Caminho do Oriente*, Tesi di laurea in Architettura, especialização em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura de Lisboa, relatore Santos J. R., 2017

Carrilho Da Graça J. L., *Carrilho da Graça*, Lisboa, Dafne Editora, 2015

Consiglieri C. et al., *Pelas Freguesias de Lisboa. São João, Beato, Marvila, Santa Maria dos Olivais*, Câmara Municipal de Lisboa Pelouro da Educação, Lisboa, 1993

Dias Coelho C. et al., *Cadernos de Morfologia Urbana: Os Elementos Urbanos*, Argumentum, Lisboa, 2013

Emiliani A., *Una politica dei beni culturali*, Bononia university press, Bologna, 2014

Extramuros, *Lisboa capital do nada – Marvila, 2001 – criar, debater, intervir no espaço público*, Extramuros. Associação Cultural para a Cidade, 2001

Folgado D., Custódio J., *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999

Gonçalves C., Melâneo P., *Lisboa Oriental. Mapeamento em 2018*, in J-A jornal architectos, n. 257, 2018, pp. 74-83

Madeira B. M., *Novos destinos para edifícios industriais. Reversão dos Armazéns de Vinho Abel Pereira da Fonseca - Museu do Vinho*, Tesi di laurea in Architettura, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, relatore Vasco Pinheiro, 2014

Mantas V., *A estrada romana de Olisipo a Scallabis. Traçado e vestígios*, in Cira arqueologia, n. 1, 2012

Moleiro A., Nascimento E., *Plano Municipal dos Mercados de Lisboa 2016-2020*, Camera Municipale, Lisboa, 2016

Pannella G., *Viver o rio. O espaço público como elemento de ligação entre a cidade e a costa*, Tesi di Laurea in Architettura, Faculdade de Arquitetura de Lisboa, relatore Roseta F., 2015

Pessoa S. et al., *Caminho do Oriente*, Área PROMARK – Parque EXPO 98, S.A., Lisboa, 1998

Pinheiro M., *Biografia de Lisboa*, A Esfera dos Livros, Lisboa, 2012

Pinto de Oliveira A. C., *Frente Ribeirinha de Lisboa. Regeneração urbana – Nova maneira de pensar e fazer cidade*, Tesi di laurea in Gestão do Território, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, relatore Prof. Pires Soares N. H., 2014

Reina G., *Gli ecomusei. Una risorsa per il futuro*, Marsilio editore, Milano, 2014

Rizzo L. S., Rizzo R. G., Trono A., *Itinerari Religiosi come Motori di Sviluppo Locale Sostenibile in Veneto? Per una Proposta di Valorizzazione di Heritage non Consueto o spesso "Inavvertito": i Santuari e le Chiese Minori*, in AlmaTourism n. 7, 2013, pp. 59-92

Sarmiento de Matos J., Ferreira Paulo J., *Caminho do Oriente. Guia Histórico I*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999

Sarmiento de Matos J., Ferreira Paulo J., *Caminho do Oriente. Guia Histórico II*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999

SITOGRAFIA

http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA

<http://www.cm-lisboa.pt/>

<https://directhit.blogs.com/reabilitacaourbana/recria.html>

<http://www.fc-ap.com/trabalhos/parque-ribeirinho-orientelisboa>

<https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/marvila-velha-poco-do-bispo-340>

<https://www.timeout.pt/lisboa/pt/coisas-para-fazer/roteiro-perfeito-em-marvila>

<https://www.workhub.pt/>

<https://rockproject.eu/tag/15/lisbon>

jfm-marvila.pt

<http://jfm-beato.pt/>

<http://patrimoniocultural.cm-lisboa.pt/>

<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/en/>

http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/Default.aspx

https://www.risco.org/projects/plano-de-pormenor-da-matinha_38

<https://www.idealista.pt/news/financas/investimentos/2018/10/08/37575-braco-de-prata-muda-de-maos-projeto-de-luxo-em-marvila-vendido-a-austriaco>

<http://lisboadeantigamente.blogspot.com/2017/12/edificio-abel-pereira-da-fonseca.html>

<http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/abel-pereira-da-fonseca-armazem-vinicola>

<https://www.ecomusei.trentino.it/approfondimenti/cose-un-ecomuseo/>

<http://www.spacespa.it/soluzioni/memoria/museo-diffuso/>

<https://www.museodiffusotorino.it/>

<http://www.spaziindecisi.it/in-loco-museo-abbandonamento-romagna/>

<http://www.mataderomadrid.org/index.php>

<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/historia/estado-novo-em-portugal-regime-salazarista-foi-marcado-pelo-autoritarismo.htm>

<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/marvila/>

<https://paixaoporisboa.blogs.sapo.pt>

<https://ocorvo.pt/moradores-da-vila-dias-criticam-o-novo-senhorio-e-apelam-a-intervencao-da-cml/>

<http://www.historiadeportugal.info>

PIANI URBANISTICI

Documento Estratégico Parque Ribeirinho Oriente (2011). http://www.cm-lisboa.pt/municipio/camara-municipal/reunioes-da-camara/arquivo?elD=dam_frontend_push&docID=7150

Plano Diretor Municipal de Lisboa (2012). <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>

Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa (2012). http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/pdm/AF_REGULAMENTO_PDM_Lx.ppd

ICONOGRAFIA

3) Cartografia opera di Felipe Folque, 1856.

8) <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=260625&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>

9) <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=263246&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>

12) Pessoa S. et al., *Caminho do Oriente*, Área PROMARK – Parque EXPO 98, S.A., Lisboa, 1998, p. 23

13) Pessoa S. et al., *Caminho do Oriente*, Área PROMARK – Parque EXPO 98, S.A., Lisboa, 1998, p. 40

14) Extramuros, *Lisboa capital do nada – Marvila, 2001 – criar, debater, intervir no espaço público*, Extramuros. Associação Cultural para a Cidade, 2001

17) https://www.risco.org/projects/plano-de-pormenor-da-matinha_38

18) http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/concursos/poriente/Ponto_3_da_OT_-_P_44-2015_Parque_Ribeirinho_Oriente.pdf

19) <https://www.pratalivingconcept.com/pt/galeria/>

20) <https://www.museodiffusotorino.it/LuoghiDellaMemoria>

21) <https://www.spaziindecisi.it/il-progetto-spazi-indecisi/>

22) <http://www.mataderomadrid.org/>

23) <http://www.mataderomadrid.org/>

24) <https://www.feriasemportugal.com/museu-da-electricidade-lisboa>

29) Sarmiento de Matos J., Ferreira Paulo J., *Caminho do Oriente. Guia Histórico I*, Livros Horizonte, 1999, p. 90

30) <https://paixaoporlisboa.blogs.sapo.pt/recolhimento-de-lazaro-leitao-40131>

31) <http://wikimapia.org/2003883/pt/Convento-de-Santos-o-Novo>

32) <http://permanentereencontro.blogspot.com/2013/09/convento-de-santos-o-novo.html>

33) <https://cbaventura.pt/evento/luciana/>

35) <http://lisboadeantigamente.blogspot.com/2017/06/paco-de-xabregas-palacio-niza-asilo-de.html>

36) <http://lisboadeantigamente.blogspot.com/2017/06/paco-de-xabregas-palacio-niza-asilo-de.html>

39) <https://ocorvo.pt/moradores-da-vila-dias-criticam-o-novo-senhorio-e-apelam-a-intervencao-da-cml/>

40) Sarmiento de Matos J., Ferreira Paulo J., *Caminho do Oriente. Guia Histórico II*, Livros Horizonte, 1999, p. 39

41) <https://ocorvo.pt/moradores-da-vila-dias-criticam-o-novo-senhorio-e-apelam-a-intervencao-da-cml/>

42) <https://caminhando.pt/eventos/visita-guiada-ao-convento-do-grilo/>

43) <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2013/10/manutencao-militar.html>

44) <https://www.dinheirovivo.pt/fazedores/galeria/dois-anos-depois-comecam-as-obras-no-hub-criativo-do-beato/>

45) <http://arquivoshistoricosprivados.pt/index.php/2016/12/16/recuperacao-tratamento-e-organizacao-documental-do-arquivo-da-casa-lafoesmarialva/>

46) Sarmiento de Matos J., Ferreira Paulo J., *Caminho do Oriente. Guia Histórico II*, Livros Horizonte, 1999, p. 81

47) <https://www.archilovers.com/projects/81255/convento-do-beato.html>

48) <http://aps-ruasdelisboacomhstria.blogspot.com/2015/02/rua-do-beato-xi.html>

50) <http://ruinarte.blogspot.com/2010/06/o-mirante-da-quinta-do-marques-de.html>

51) <http://www.historiadeportugal.info/historia-de-portugal/palacio-da-mitra/palacio-da-mitra-9.jpg>

53) <https://olhares.sapo.pt/armazens-jose-domingos-barreiros-foto6436963.html>

60) <http://restosdecoleccion.blogspot.com/search?q=abel+pereira+da+fonseca>

61) <http://restosdecoleccion.blogspot.com/search?q=abel+pereira+da+fonseca>

62) <http://restosdecoleccion.blogspot.com/search?q=abel+pereira+da+fonseca>

63) <http://restosdecoleccion.blogspot.com/search?q=abel+pereira+da+fonseca>

64) <http://restosdecoleccion.blogspot.com/search?q=abel+pereira+da+fonseca>

65) <http://restosdecoleccion.blogspot.com/search?q=abel+pereira+da+fonseca>

70) Madeira B. M., Novos destinos para edifícios industriais. Reversão dos Armazéns de Vinho Abel Pereira da Fonseca - Museu do Vinho, Tesi di laurea in Architettura, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, relatore Vasco Pinheiro, 2014

RINGRAZIAMENTI

Vorrei innanzitutto ringraziare la mia relatrice Carla Bartolozzi, per avermi accompagnato lungo questo percorso e per avermi sempre fornito spunti interessanti per la prosecuzione del lavoro.

In secondo luogo, un grazie va al mio correlatore Sergio Proença, per avermi guidata pazientemente alla scoperta di Lisbona e per avermi dato sempre preziosi consigli. Colgo l'occasione per ringraziare l'intero laboratorio di FORMA URBIS, per avermi accolta e fatta sentire sempre a casa, è soprattutto grazie a voi se la mia esperienza a Lisbona è stata magnifica, *obrigada por tudo*. Un grazie speciale va a Francesca, con la quale ho condiviso l'amore per Lisbona, e molto di più.

Il ringraziamento più grande va sicuramente alla mia famiglia e ai miei genitori, per il loro supporto e amore incondizionato, senza di voi tutto questo non sarebbe stato possibile.

Grazie agli amici di sempre, sui quali potrò sempre contare, anche a migliaia di chilometri di distanza. In particolare grazie a Martina, l'amica di una vita, perché so che questa laurea è solo uno dei tanti traguardi che abbiamo condiviso e divideremo, insieme.

Ringrazio tutte le persone che ho avuto modo di conoscere in questi anni, a Torino, Eindhoven e Lisbona, perché è grazie a voi se conserverò per sempre un ricordo meraviglioso degli anni universitari. Grazie soprattutto ad Alessandro, l'amico con cui vorrei condividere ogni momento, grazie per la pazienza, per il supporto e le infinite risate. Grazie a Marta, per l'enorme

appoggio che ci siamo date reciprocamente in questi ultimi mesi, da Lisbona a Seoul.

Infine, un grazie speciale va a Gianluca, per aver creduto in me anche quando io non avevo la forza di farlo. Spero che Lisbona sia stata solamente il nostro punto di partenza.