

A

Aisu International
Associazione Italiana
di Storia Urbana

SU

**OLTRE LO
SGUARDO**

**BEYOND
THE GAZE**

6 TOMI
BOOKS

| **1**

INSIGHTS
5

OLTRE LO SGUARDO **BEYOND THE GAZE**

a cura di
edited by

Alessandro Ippoliti, Elena Svalduz

1

La città prisma
The prism city

a cura di / edited by Francesca Romana Fiano

2

La città misurata
The measured city

a cura di / edited by Marta Calzolari

3

La città stratificata
The layered city

a cura di / edited by Veronica Balboni

4

La città corpo
The city as a body

a cura di / edited by Benedetta Caglioti

5

La città immaginata
The imagined city

a cura di / edited by Elena Dorato

6

La città rappresentata
The represented city

a cura di / edited by Giorgia Sala

OLTRE LO SGUARDO **BEYOND THE GAZE**

TOMO
BOOK

1

LA CITTÀ PRISMA **THE PRISM CITY**

a cura di
edited by

Francesca Romana Fiano

COLLANA EDITORIALE / EDITORIAL SERIES

Insights

DIREZIONE / EDITORS

Elena Svalduz (Presidente AISU / AISU President 2022-2026)

Massimiliano Savorra (Vice Presidente AISU / AISU Vice President 2022-2026)

COMITATO SCIENTIFICO / SCIENTIFIC COMMITTEE

Pelin Bolca, Alfredo Buccaro, Donatella Calabi, Giovanni Cristina, Cristina Cuneo, Marco Folin, Ludovica Galeazzo, Emanuela Garofalo, Paola Lanaro, Andrea Longhi, Andrea Maglio, Emma Maglio, Elena Manzo, Luca Mocarelli, Heleni Porfyriou, Marco Pretelli, Fulvio Rinaudo, Massimiliano Savorra, Donatella Strangio, Elena Svalduz, Rosa Tamborrino, Ines Tolic, Stefano Zaggia, Guido Zucconi (Organi di governo AISU / AISU Committees 2022-2026)

Oltre lo sguardo / Beyond The Gaze

a cura di / edited by Alessandro Ippoliti, Elena Svalduz

PROGETTO GRAFICO / GRAPHIC DESIGN

Luisa Montobbio

IMPAGINAZIONE TESTI / LAYOUT

Luisa Montobbio, Mine Elhatip

Aisu International 2025

DIRETTRICE EDITORIALE / EDITORIAL DIRECTOR

Rosa Tamborrino



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale. Per leggere una copia della licenza visita il sito web <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> o spedisci una lettera a Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA. Citare con link a: <https://aisuinternational.org/collana-proceedings/>

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA. Please quote link: <https://aisuinternational.org/en/collana-proceedings/>

Prima edizione / First edition: Torino 2025

ISBN 978-88-31277-11-2

AISU international

c/o DIST (Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio)

Politecnico di Torino, viale Pier Andrea Mattioli n. 39, 10125 Torino

<https://aisuinternational.org/>

ARTICOLARE IL RAPPORTO TRA LISBONA E L'ESTUARIO ATTRAVERSO LE STRUTTURE DISMESSE DEL WATERFRONT: PERCORSI STORICI E TRAIETTORIE CONTEMPORANEE

GIULIA LUCIANI

Abstract

After the separation experienced with the industrialization, Lisbon has been trying to recover the physical and symbolical bond with water through the redevelopment of the decommissioned areas along its ribeira, historically characterised by urban and maritime uses, symbolical meanings and memories. The role of industrial and port structures in the construction of Lisbon's estuarine identity is analysed through different phases, focusing on their appropriation as heritage and adaptation to new uses.

Keywords

Waterfront, port city, industrial heritage, urban memory, urban-maritime identity.

Introduzione

Il caso di Lisbona è un chiaro esempio di come la riscoperta e valorizzazione dell'identità marittima delle città portuali possa produrre un ripensamento della prospettiva con cui governare le trasformazioni urbane. Questo aspetto è sicuramente un filo conduttore delle molte iniziative che, tra una sponda e l'altra del Tago, coinvolgono un'attivazione del patrimonio estuarino nella trasformazione della città. Il processo di patrimonializzazione che si sta verificando vede come protagonista l'estuario del Tago, e il patrimonio materiale e immateriale ad esso legato. Investe la rete idrografica in sé, i valori ambientali e i processi biofisici, gli spazi di contatto con l'acqua, la *ribeira* come modello urbano e spazio simbolico, le strutture, le attività e la cultura portuale, e le strutture legate all'uso dell'acqua. Le trasformazioni recenti, che incidono sul *waterfront redevelopment* e sulla protezione e riqualificazione ecologica degli ambienti umidi, enfatizzano la nozione che l'estuario sia il vero centro della città, come patrimonio, bene comune e spazio pubblico per eccellenza. Inserendosi in uno spazio dai forti valori simbolici e identitari, questi interventi possono sviluppare inedite sinergie con le pratiche patrimoniali, ancora in gran parte inesplorate solo parzialmente esplicitate.

La *ribeira* e l'identità urbano-marittima di Lisbona

L'interfaccia tra terra e acqua si realizza per Lisbona, storicamente, nello spazio della *ribeira*. La *ribeira* non è solo un lungofiume, ma un sistema di spazi imperniati su grandi piazze, direttamente affacciate sull'acqua e connesse al territorio circostante con degli assi diretti verso l'interno. Questo spazio, denso di funzioni pubbliche e quindi descrivibile come un centro, ma al tempo stesso connotato dai significati simbolici del margine, nasce proprio dalla matrice infrastrutturale del porto. Lo spazio pubblico che ha il Tago come sua naturale estensione si carica di memorie collettive legate alla portualità, all'età delle esplorazioni e agli scambi d'oltreoceano. Memorie non sempre facili, spesso anzi oggetto di sentimenti conflittuali legati a vicende belliche o alla storia coloniale. Lo spazio della *ribeira*, infatti, è anche lo spazio simbolico che articola le relazioni della città con un mondo "globale" [Padrão Fernandes 2017].

Come molte altre città portuali, anche Lisbona, con l'industrializzazione prima e la containerizzazione poi, conosce tra la fine dell'Ottocento e la metà del Novecento un processo di graduale distanziamento della città dal porto e di separazione funzionale delle attività che definiscono lo spazio della *ribeira*. Nel caso di Lisbona, il porto non viene delocalizzato fuori dalla città, ma subisce una serie di riorganizzazioni rimanendo sempre al suo interno e contemporaneamente espandendosi sulla sponda opposta del Tago. Di conseguenza, le iniziative di riqualificazione delle aree di *waterfront* dismesse, a partire dagli anni Ottanta, mantengono la costante di mirare a una riconnessione dello spazio urbano con l'estuario e con il porto, recuperando e reinterpretando il legame fisico ma anche e soprattutto simbolico con l'acqua.

La centralità del Tago nella città metropolitana di Lisbona, infatti, non è solo un dato geografico, ma agisce su diversi livelli, facendo dell'estuario l'elemento coesivo sul quale convergono in una visione condivisa tutte le diverse realtà che si affacciano sulle sue sponde.

La città metropolitana, ente costituito nel 2001, esplicitava questa visione nel Piano di Gestione Regionale del 2002 il cui slogan era "la città delle due rive", e ribadisce nell'attuale Strategia Regionale 2030 la volontà di attuare la visione di una "città di città" con protagonista e federatore l'estuario [Área Metropolitana de Lisboa 2020]. Attualmente la città delle due rive non si può considerare una realtà effettiva, stanti le grandi disparità tra le realtà a nord e a sud, ma una realtà in costruzione. Secondo Anastasia [Anastasia 2017], gli elementi esistenti su cui basare la sua realizzazione sono (1) la matrice umida del sistema idrografico del Tago, (2) il nuovo sistema di spazi pubblici che si sta definendo lungo le due sponde, (3) il patrimonio materiale legato all'estuario, (4) lo spazio di opportunità offerto dalle aree dismesse, (5) le connessioni tramite il trasporto fluviale, (6) le relazioni visuali che si stabiliscono tra le diverse parti urbane sempre attraverso lo spazio dell'acqua, (7) il patrimonio immateriale legato all'immaginario dell'estuario, e (8) l'appropriazione dell'estuario come bene comune. Gli interventi riguardano passeggiate pedonali, parchi urbani rivieraschi, riqualificazione di centri storici, valorizzazione di aree naturali, realizzazione di infrastrutture di trasporto dolce, edificazione o riconversione di edifici storici ad usi

pubblici. In tutti questi interventi, uno degli aspetti più ricorrenti è l'importanza della dimensione culturale: nelle destinazioni d'uso delle nuove attrezzature, nella presentazione degli spazi riqualificati, nella predominanza negli spazi aperti delle funzioni ricreative e turistiche. Il patrimonio materiale legato all'estuario – prevalentemente strutture portuali e produttive, ma anche elementi iconici come fari e imbarcazioni storiche – è chiamato in primo luogo a farsi fattore di identità territoriale, sia nell'affermare la comune appartenenza allo spazio condiviso del Tago, sia nel comunicare la differenza di ciascuna realizzazione rispetto alle altre. Il patrimonio naturale appartenente al paesaggio del Tago è parte integrante di questo processo di appropriazione e valorizzazione.

Dalle singole strutture al paesaggio del waterfront

La patrimonializzazione delle strutture portuali e industriali, il loro trattamento e il ruolo loro attribuito nella riconfigurazione dello spazio della *ribeira* vede il susseguirsi di fasi caratterizzate da approcci diversi e diverse relazioni instauratesi tra struttura riqualificata, spazio pubblico e città.

Come in molti casi, la spinta per il rinnovo dei fronti d'acqua nasce dal processo di deindustrializzazione e di contemporanea riorganizzazione del porto. Anche se Lisbona non ha mai del tutto perso il suo legame costitutivo con il porto, fermamente ancorato all'interno dalla città, tra XIX e XX sec. una serie di cesure infrastrutturali introdotte nel processo di modernizzazione degli impianti portuali e industriali, come le linee ferroviarie costiere, ha fortemente compromesso la continuità tra le due realtà (Fig.1).

A partire dal 1988, l'amministrazione municipale e l'autorità portuale iniziano a pianificare la riconnessione della città al fiume. Negli anni successivi promuovono alcuni concorsi di progettazione e diversi piani urbanistici, di cui poco viene realizzato, ma che contribuiscono a delineare l'idea di ricostruire il waterfront e con esso quell'identità urbana che si era basata storicamente sullo spazio, fisico e simbolico, di contatto con il Tago.

L'obiettivo di recuperare la relazione tra città e Tago, tuttavia, non si traduce fin da subito nel recupero della relazione tra la città e la realtà fisica e culturale del porto. In una prima fase i progetti si focalizzano sugli spazi lasciati liberi senza cercare una visione integrata per l'intero fronte d'acqua. Porto e città rimangono due realtà per lo più parallele. A permettere un cambio di approccio interviene una svolta negli strumenti legali, che a partire dai primi anni Duemila obbligano l'autorità portuale a cedere all'amministrazione municipale le aree ormai inadatte ad ospitare usi portuali. Questo permette alla municipalità di elaborare finalmente un piano complessivo – Plano General de Intervenções na Frente Ribeirinha (PGIFR) - che cerca di produrre una visione più ampia e coerente per il fronte fluviale. Il piano inquadra Lisbona come epicentro dell'area metropolitana e intende contribuire alla visione enunciata dalla strategia metropolitana di una "città di città" centrata sull'estuario. Tra gli obiettivi del

piano, il primo e più importante riguarda proprio la creazione di un'identità *ribeirinha* attraverso la costruzione di un'immagine unitaria del fronte fluviale [Câmara municipal de Lisboa 2008].

È possibile osservare, nell'approccio agli interventi sul patrimonio, un cambiamento tra le due fasi di trasformazione del waterfront [Pagés Sánchez, Daamen 2020]. Alla prima fase, incentrata su riconessioni episodiche tra città e fiume in base alla disponibilità di aree su cui intervenire, corrisponde un approccio alla riqualificazione del patrimonio portuale focalizzata sulle singole strutture. Molte di queste vengono trasformate in attrezzature culturali, ma senza enfatizzarne il legame con la portualità, e spesso senza una vera integrazione con uno spazio pubblico qualificato in modo da creare delle connessioni significative con il contesto. Gli interventi della seconda fase, invece, si concentrano sullo spazio pubblico come elemento connettivo e chiave interpretativa degli elementi del patrimonio integrati nel disegno del nuovo waterfront, ricollegandosi all'idea di una connessione storica tra città e fiume imperniata sulla portualità.

Ed è forse possibile identificare una terza fase più recente, a partire dalla seconda decade degli anni Duemila, che segnerebbe un ulteriore passaggio: da un approccio ad oggetti, a un approccio di paesaggio, per arrivare ad un approccio di "paesaggio storico". Ad incentivare questo nuovo passaggio è intervenuta la candidatura di Lisbona alla lista UNESCO del Patrimonio dell'Umanità, o meglio il suo rigetto, che ha stimolato una riflessione sulla definizione del patrimonio in questione e sulla sua gestione. La nuova candidatura *Historical Lisbon, Global City*, si incentra proprio sull'identità marittima e il patrimonio materiale e immateriale legato alla portualità, e sull'eredità culturale della tradizione di scambi e relazioni commerciali. Il nuovo approccio, sebbene limitato ad una dichiarazione di intenti, segnala comunque una rinnovata visione del rapporto tra città, fiume e patrimonio rivierasco. Questo, in particolare, è interpretato non solo come eredità storica ma anche come punto di partenza per la gestione dell'evoluzione della città, in linea con i principi Historic Urban Landscape che considerano il paesaggio urbano come un'eredità storica in continuo cambiamento [UNESCO 2011]. Il nuovo approccio è considerato al tempo stesso un'occasione di integrazione, sia delle politiche di sviluppo con le politiche di tutela, sia delle iniziative e visioni dei diversi attori coinvolti, a ribadire l'idea dell'identità estuarina come elemento coesivo tra le diverse realtà operanti nella città.

Due esempi: Museu Oriente e Central Tejo

Due esempi di riadattamento di edifici dismessi a funzioni museali possono illustrare la differenza di approccio tra prima e seconda fase (Fig. 1).



1: Interventi nel fronte estuarino di Lisbona, 2023 [elaborazione propria]. L'immagine mostra la posizione dei casi di studio analizzati rispetto al contesto del waterfront di Lisbona. Sono evidenziate le linee ferroviarie costiere (in nero) e le due aree occidentale e orientale (in celeste) dove si concentrano le attività portuali più pesanti.

Museu Oriente

I magazzini frigoriferi di Alcântara per la conservazione del baccalà vengono realizzati tra il 1939 e il 1941 su progetto di João Simões Antunes. Opera architettonica dell'Estado Novo, rappresenta ideali di modernità, efficienza e igiene tramite il carattere funzionale, le geometrie semplici e l'immagine monumentale. L'aspetto monolitico, dovuto all'esigenza funzionale di limitare la ventilazione e l'illuminazione naturale, è sottolineato dall'assenza di motivi figurativi, fatta eccezione per i due pannelli scultorei sul lato nord rivolto alla città (raffiguranti la pesca e l'agricoltura), e quello sul lato sud rivolto al porto (con lo scudo nazionale). Chiusi nel 1992, sono riadattati a museo della fondazione Oriente tra il 2006 e il 2008 su progetto inizialmente di Rui Francisco e poi di João Luís Carrilho da Graça [De Brito 2011]. Il progetto realizzato mira ad adattare il più possibile il programma alla natura spaziale dell'edificio



2: Museo della fondazione Oriente, 2023 [immagine propria]. L'immagine evidenzia la percezione prevalente dell'edificio, un oggetto che attrae l'attenzione ma appare inaccessibile per via della strada a scorrimento veloce e della linea ferroviaria che lo separano dalla città.

con le sue particolarità: i sei piani di altezza ridotta, la fitta maglia di pilastri in calcestruzzo armato a base quadrata, tre corpi che funzionano in modo indipendente, ciascuno con il suo nucleo di collegamenti verticali destinati al magazzino del pesce, al magazzino di frutta e verdura, e agli impianti di refrigerazione. Gli interventi principali riguardano il ridisegno dei percorsi pubblici e di servizio, la ridefinizione dei collegamenti verticali, l'apertura di alcuni spazi pubblici alla luce e alla comunicazione con l'esterno. I piani centrali senza finestre si adattano perfettamente ad ospitare l'esposizione, dove il colore scuro delle pareti e il percorso libero attraverso la maglia dei pilastri annullano la percezione spaziale dell'edificio. Gli spazi che assolvono invece a funzioni più pubbliche – ingresso, ristorante, etc. – necessitano di maggiore apertura verso l'esterno e quindi interventi più importanti, segnalati dal linguaggio contemporaneo delle scatole vetrate che ospitano l'ingresso e il ristorante. L'intervento introduce pochi materiali nuovi rispetto a quelli semplici che caratterizzano l'edificio: il vetro e l'acciaio a evidenziare i nuovi volumi, rivolti uno verso la città e l'altro verso il porto, e la scatola dorata sul terrazzo, che introduce una variazione cromatica fondamentale per portare l'attenzione sull'edificio. Nonostante sia una componente percettiva importante nei percorsi della città, trovandosi lungo la principale arteria di traffico pubblico e privato, spazialmente l'edificio fatica ad integrarsi sia con gli altri

edifici dell'area portuale, sia con la città, dalla quale è separato da una forte cesura stradale e ferroviaria, superabile esclusivamente con un lungo sottopassaggio (Fig. 2).

Central Tejo

La centrale elettrica di Junqueira è uno degli edifici maggiormente rappresentativi della storia industriale portoghese (Fig. 3). L'edificio attuale è il risultato di più fasi di costruzione, in particolare una prima nel 1914-30 e una seconda nel 1938-51, a sostituzione di un primo edificio attivo dal 1908. Prima centrale elettrica della regione, si compone di diversi edifici distinguibili per la volumetria, rispondente alle funzioni ospitate, ma uniti da corpi minori e armonizzati dal linguaggio comune delle facciate. Vetro, ferro, cemento e mattoni rossi articolano l'imponente complesso di edifici con il ritmo delle grandi aperture necessarie per sfruttare al meglio la luce naturale e favorire il più possibile la ventilazione [Kong 2013]. Fino al 1951 la struttura alimenta tutta la regione di Lisbona, poi con l'apertura della nuova centrale idroelettrica continua a funzionare per vent'anni solo come centrale d'appoggio. La trasformazione in museo dell'elettricità è prefigurata fin dall'anno della dismissione definitiva nel 1975. Classificato come immobile di interesse pubblico nel 1986, apre per la prima volta come



3: Central Tejo, 2023 [immagine propria]. L'immagine mostra il lato nord dell'edificio, rivolto verso la città e costeggiato dalla strada e dalla ferrovia.

museo dell'elettricità nel 1990. Negli anni si susseguono diversi progetti di musealizzazione, fino a quello più recente, risalente al momento dell'apertura nel 2017 del secondo edificio museale del complesso, il MAAT, progettato ex novo da Amanda Levete con una copertura ondulata che estende il percorso pedonale del lungofiume alla quota del quartiere di Ajuda, da cui è separato dal fascio stradale e ferroviario. In questa occasione, lo spazio esterno che unisce i due edifici è rimodellato con una sistemazione a giardino opera del paesaggista Vladimir Djurovic, estesa su un'area di 38000 mq [De Melo 2018]. Un ponte pedonale collega questo spazio ai quartieri di Ajuda e Belém, superando la barriera della strada e della ferrovia (Fig. 4). Questa apertura dello spazio estuarino alla città, a livello visuale e di circolazione, era un punto chiave sia per l'architetta Levete, che per i committenti Energias de Portugal (EDP) e Fondazione EDP, per ripristinare la connessione storica tra la città e l'acqua¹.



4: MAAT, 2023 [immagine propria]. L'immagine mostra l'arrivo del ponte pedonale sulla copertura del MAAT, in parte sistemata a giardino, come prosecuzione del giardino sul lato nord della centrale, in parte pavimentata ad estendere la passeggiata lungofiume sul lato sud del complesso museale.

¹ <https://archello.com/it/project/museum-of-art-architecture-and-technology> (accessed September 2023)

Patrimonializzazione dal basso: Fábrica de Braço de Prata

Parallelamente alle trasformazioni guidate dalle amministrazioni e da grandi investitori, si assiste ad una presa di coscienza dal basso dell'area metropolitana come paesaggio patrimoniale e ad una appropriazione dell'estuario e delle memorie industriali-portuali come bene comune. Questi processi si intrecciano e a volte si contrappongono ai processi "dall'alto" orientati al mercato internazionale, spesso tendenti all'omogeneizzazione e semplificazione dello spazio patrimoniale, materiale e simbolico, dell'estuario.

Un esempio in questo senso è il caso della fabbrica di materiale da guerra Braço de Prata, nella parte orientale di Lisbona, un'area dove la spinta trasformatrice del *waterfront redevelopment* è arrivata più tardi rispetto alla parte occidentale. Costruita



5: Fábrica de Braço de Prata, 2023 [immagine propria]. L'immagine mostra gli interni dell'edificio, adibiti a libreria e laboratori/gallerie d'arte, ristrutturati con interventi semplici e prevalentemente autogestiti.

all'inizio del XX secolo nell'area dell'arsenale militare, arriva ad impiegare 12mila operai. Negli anni Novanta la sua dismissione, in concomitanza con la realizzazione dell'Esposizione Universale proprio in questo settore della città, attrae subito l'interesse degli investitori, che affidano a Renzo Piano il progetto del complesso residenziale *Prata Living Concept*, oggi nelle fasi finali di realizzazione. L'edificio amministrativo della fabbrica, che doveva servire come ufficio vendite per gli appartamenti di lusso realizzati, in una fase di stallo del progetto è concesso in comodato d'uso gratuito al filosofo Nuno Nabais per l'attivazione di uno spazio culturale, in cambio della manutenzione dell'edificio. Nel 2007, la fabbrica apre temporaneamente le sue porte a un nuovo spazio per la lettura, la musica e l'arte. L'occupazione temporanea trasforma l'edificio dismesso in uno spazio culturale vitale, con bar e gallerie d'arte, e una ricca programmazione di iniziative culturali. L'anno seguente, a seguito del fallimento della società proprietaria, il contratto di comodato termina e l'attività prosegue da allora illegalmente. In un'intervista a *Público*, Nuno Nabais spiega che la fama della fabbrica era in gran parte legata all'articolo uscito nel 2008 sul "New York Times", *Lisbon comes alive* [Faria Moreira 2018]. Il successo dell'iniziativa finisce quindi per cambiare il destino della struttura, e nel 2016 la Câmara Municipal de Lisboa acquisisce l'area occupata, dando prova in diverse occasioni di riconoscere il valore di questo spazio, nonostante il mancato riconoscimento legale. L'adattamento dell'edificio industriale alla nuova funzione, dal punto di vista architettonico, segue un principio di intervento minimo e prevalentemente autocostruito, dettato dal carattere provvisorio della sistemazione e dalla scarsità di risorse finanziarie (Fig. 5). La strategia del minimo intervento sembra trarre ispirazione da questi casi "spontanei" anche negli interventi in cui non è risultato di una necessità ma una precisa scelta progettuale. Come nel caso più noto della LX Factory, nel settore occidentale di Lisbona, una sistemazione economica e provvisoria trasforma il sito dismesso in uno spazio di sperimentazione artistica e finisce per rianimare un intero settore di città. Nel caso della LX Factory, l'esperimento – condotto dai proprietari dell'immobile e non tramite un'occupazione - ha assunto un carattere permanente. Nel caso della Fábrica de Braço de Prata, l'uso provvisorio si è rivelato per il momento capace di modificare le iniziali condizioni contrattuali [Gonçalves 2020].

Così come è avvenuto per l'aspetto materiale dell'edificio, le nuove narrative relative a questo spazio si sono inserite nel tessuto industriale senza cancellare la conflittualità insita nella memoria del luogo, legata tanto alla produzione di materiale da guerra, quanto alla vita del quartiere operaio che da essa dipendeva.

Conclusioni

L'estuario del Tago è oggi soggetto ad un processo di patrimonializzazione – non certo privo di ambiguità e semplificazioni – che punta molto, per federare le diverse realtà dell'area metropolitana e per costruire un'immagine coerente del territorio, sulla definizione di un'identità estuarina [Silvano 2003].

Questo processo avviene tramite un doppio movimento, dall'alto e dal basso. Il primo, come è emerso, ha sicuramente il vantaggio di creare l'opportunità di un approccio integrato tra diversi soggetti, oltre che tra diversi elementi del patrimonio. Emerge dagli esempi illustrati la potenzialità di un approccio di paesaggio, ulteriormente arricchito dalla nozione di paesaggio urbano storico, di estendere la portata delle azioni sul patrimonio ad un più ampio contesto, grazie anche all'adozione di una prospettiva relazionale. Le relazioni che questo approccio porta alla luce non sono solo quelle tra i beni patrimoniali, o tra questi e lo spazio estuarino, ma anche quelle tra i diversi attori coinvolti nelle politiche urbane. Nel caso di Lisbona, la riflessione ha riguardato soprattutto il rapporto tra porto e città, facenti capo ad autorità diverse ed autonome con visioni a volte conflittuali. Visioni diverse possono trovare nella gestione e valorizzazione del patrimonio comune un fattore di coesione, a patto però di riuscire a bilanciare la necessità di unirsi in una comune intenzionalità e quella di accogliere e preservare le differenze. L'approccio *Historic Urban Landscape* potrebbe fornire un valido quadro di riferimento per integrare una pluralità di soggetti ed allineare gli obiettivi di conservazione del patrimonio, sostenibilità ambientale e sociale e sviluppo economico, ma si dovrà attendere di vedere come verrà tradotto nella pratica per valutarne l'effettiva portata. La formulazione stessa delle raccomandazioni UNESCO, con il passaggio concettuale dalla conservazione statica alla gestione del cambiamento, non è esente da ambiguità. Se nell'equilibrio tra conservazione e cambiamento il patrimonio storico non svolge un ruolo trainante, per delineare in modo partecipato delle traiettorie di sviluppo condivise e coerenti con le forme e le pratiche storiche, si rischia che il valore della tutela e conservazione sia svalutato e assoggettato alle logiche dominanti dell'economia di mercato.

D'altronde, non è difficile notare una tendenza alla creazione di uno spazio-immagine, tramite una mercificazione del patrimonio e del waterfront stesso, proposto soprattutto come prodotto turistico. Uno degli effetti più evidenti sulle trasformazioni del waterfront è la creazione di spazi pubblici monofunzionali, dediti quasi esclusivamente allo svago e al tempo libero, e caratterizzati da un'offerta culturale formulata essa stessa come prodotto di consumo [Tormenta Pinto et al. 2020]. I processi che si attivano dal basso, mossi dall'appropriazione del patrimonio estuarino come bene comune, possono fare da contrappeso a queste spinte omogeneizzanti e mercificanti, anche se di contro presentano lo svantaggio di tradursi tendenzialmente in azioni frammentarie, nello spazio e nel tempo. La sfida potrà essere allora quella di costruire l'identità estuarina come esito di una dinamica di equilibrio – continuamente rinegoziato – tra coerente semplificazione e riconoscimento della complessità, tra valore di mercato e valori "altri", tra scala vasta e scala locale.

Bibliografia

- ANASTASIA, C. (2017). *Through the river landscapes: Lisbon Metropolitan Area, The City of the Tagus Estuary. Fixing terms in game*, in *Urbanistica Informazioni. Special Issue X Giornata di studi INU "Crisi e rinascita delle città"*, INU Edizioni, Roma, pp.629-631.
- ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA (2020). *Estratégia Regional de Lisboa 2030*, Área Metropolitana de Lisboa (AML) - Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa.
- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2008). *Documento de Enquadramento - Plano Geral de Intervenção Para a Frente Ribeirinha*, Câmara Municipal de Lisboa - Divisão de Desenvolvimento Urbano, Lisboa.
- DE BRITO, R. (2011). *Reabilitação de Edifícios Industriais como Museu. Museu do Fado, Fundação Arpad Szenes-Vieira da Silva, Museu do Oriente* (tesi di laurea), Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.
- DE MELO, R. (2018). *Central Tejo da fábrica a museu (1909-2016): soluções e prospetivas. Um futuro repleto de memórias* (tesi di laurea), Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- FARIA MOREIRA, C. (2018). *Fábrica Braço de Prata. "Esta bomba não rebentará"*, in *Público* 7 gennaio 2018 (disponibile online: <https://www.publico.pt/2018/01/07/local/noticia/fabrica-de-braco-de-prata-esta-bomba-nao-rebentara-1797499>).
- GONÇALVES, C. (2020). *Edifício industrial desativado. Ocupações Programáticas Informais e temporárias*, in, *Património Industrial Ibero-americano: recentes abordagens*, Publicações do Cidehus, a cura di S. Palomares Alarcón, A. Quintas, F. de Lima Lourencetti, P. Viscomi, Évora (Biblioteca - Estudos & Colóquios n. 22).
- KONG, M. (2013). *Central Tejo. Uma abordagem à arquitetura industrial*, Insidacity, Lisboa.
- PADRÃO FERNANDES, S. (2017). *Blue Infrastructure and the Concept of "Ribeira" [The Portuguese idea of harbour-city]*, in *Urbanistica Informazioni. Special Issue X Giornata di studi INU "Crisi e rinascita delle città"*, INU Edizioni, Roma, pp. 670-674.
- PAGÉS SÁNCHEZ, J.M., DAAMEN, T.A. (2020). *Using Heritage to Develop Sustainable Port-City Relationships: Lisbon's Shift from Object-Based to Landscape Approaches*, in *Adaptive Strategies for Water Heritage. Past Present and Future*, a cura di C. Hein, Springer, Cham (Switzerland), pp. 383-399.
- SILVANO, F. (2003). *Cartografar um passado para uma identidade metropolitana*, in AA.VV. *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Área Metropolitana de Lisboa (AML), pp. 208-225.
- TORMENTA PINTO, P., BRANDÃO, A., COSTA, J., CAYOLLA, I. (2020). *Transformações e lugares em espera. As frentes de águas da Área Metropolitana de Lisboa*, in *Atti del Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. "XII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, São Paulo-Lisboa, 2020"*, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.
- UNESCO (2011). *Recommendation on the Historic Urban Landscape*, UNESCO, Parigi.