

Lisbona e lo spessore dell'acqua

Le "archeologie vive" delle antiche darsene attivatori della città contemporanea

Adriano Dessì¹, João Gomes da Silva²

¹DICAAR Dip. di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura, Università degli Studi di Cagliari

²Accademia di Architettura di Mendrisio, Università della Svizzera Italiana

E-mail: adriano.dessi@unica.it; jgs.ap@gap.pt

Lisbon and the thickness of Water. The "alive archaeology" of ancient docks as contemporary city activators

Keywords: Living Archeology, Waterfront, Port, Public Space, Landscape

Abstract

For a long time during the Twentieth century, Lisbon has seen a deep contradiction and ambiguity about which there has been much discussion in the last decades: the full conflict between the city and the port. Just in the modern period, in fact, has occurred a 'functional' separation between the city and its banks, a fracture in the strong relationship between the city and the water that had its roots in nature and history. The Expo of 1998, an event that represented an unprecedented opportunity for urban regeneration, guided the reconstruction of this fracture not only through the recovering and requalifying of the port areas, until then occupied for the "hard" industrial and logistic activities, but through the "re-emerging" of the ancient port system forms making its archeology "operating" in the new configuration of the contemporary public space and, in a more general sense, of the new image of the city.

Here, too, there are estuaries; one of them extends inland from the afore-mentioned tower for more than four hundred stadia, and along this estuary, the country is watered as far as Salacia. Now the Tagus not only has a width of about twenty stadia at its mouth, but its depth is so great that very large merchant ships can ascend it. And when the flood-tides come on, it forms two estuaries in the plains that lie above it, so that it forms a sea for a distance of one hundred and fifty stadia, and renders the plain navigable, and also, in the upper estuary, encloses an island about thirty stadia in length, and in breadth a trifle short of the length, an island with fine groves and vines.

Strabo, *Geography, Book III, Chapter III*, published in Vol. II of the Loeb Classical Library edition, 1923

According to Strabo's description in the III Book of its *Geographia* focused on Iberia and Lusitania, Olisipo (Ulyssipo, Ulysses's City), probably founded by Phoenicians four centuries before Rome, was settled on the northern beach of the vast lagoon territory of the Tagus Delta, well larger than the nowadays one, and structured

E v'hanno colà intorno anche lagune; una delle quali si stende a più che quattrocento stadii dal promontorio già detto, e dentrovi sono situate Olisipo e Lacia. Il Tago alla sua foce ha una larghezza di circa venti stadii, e tanta profondità da potervi navigare con legni di gran carico. Quando la marea si gonfia cotesto fiume fa due lagune nelle pianure che stanno al di sopra delle sue bocche; sicché ne sono altamente inondati ben centocinquanta stadii, e diventa navigabile tutto quel piano. E nella superiore di queste lagune si trova compresa anche un'isola lunga circa trenta stadii, e larga quasi altrettanto, boscosa e vitifera.

Strabone, *Geographia*, Libro III, Capo III, cap. 2, trad. p. 328

Secondo le descrizioni di Strabone nel libro III della sua *Geographia* dedicato all'Iberia e alla Lusitania, *Olisipo* (*Ulyssipo*, Città di Ulisse), fondata probabilmente dai fenici ben quattro secoli prima di Roma, occupava la "spiaggia a settentrione" di quel vasto territorio lagunare costituito dal delta del Tago, ben più ampio di quanto lo sia ora, e articolato in isole e ampi arenili continuamente modificati e resi fertili dal respiro dell'acqua. Questa descrizione, sebbene di dubbia verità, rivela però il carattere policentrico e anfibio di Lisbona confermato, in epoca contemporanea, dal paesaggista Gonçalo Ribeiro Telles che identifica il vero centro della città, non nelle colline su cui sorgono i *bairros* storici, nelle successione delle rifondazioni romano-arabo-cristiane, ma ben dentro il *Mar da Palha* (Ribeiro Telles, 1985), l'ampio meandro che il fiume Tago crea prima di riversarsi nell'oceano¹. Un centro, quindi, tutt'altro che solido e stabile, come i suoi monumenti, le sue case, i suoi quartieri – antichi e ricostruiti – ma fluido e mutevole, che vede l'acqua come principale materia della sua costruzione e ragione del suo significato originario.

Lisbona non sfugge, insomma, al destino delle città di origine fenicia nelle quali le strutture fondative, sia terrestri che marittime, si sono costituite nel tempo, in ragione del particolare incontro tra terra e acqua, in "forme di paesaggio", presentandosi urbane e infrastrutturali allo stesso tempo. Il loro stesso carattere formale dipende sia dall'attitudine che hanno sviluppato nel governare lo spazio di contatto tra terra e mare che dalla propensione verso lo scambio e, ancora di più oggi, la prospettiva di queste città è il "contatto" con le altre.

Le archeologie di Lisbona sono tutte direttamente o indirettamente legate a questa origine "fluida". Solo nella modernità, infatti, la città è diventata una "città con porto" piuttosto che una "città-porto"² con l'emergere di una struttura funzionale – e, spesso, fisica – tra l'urbano e il porto. Certamente, senza il dispositivo portuale, Lisbona non sarebbe mai potuta essere una città moderna ed essere teatro di un'evoluzione urbana e paesaggistica peculiare, soprattutto da quando il suo *waterfront* ha assunto il carattere di infrastruttura, anche di tipo industriale (Nunes, 2011). Ma proprio nel momento in cui il porto si è trasformato in "dispositivo moderno" a servizio delle produzioni e della logistica, si assunse la scelta politica, tecnica e sociale, di separare due entità – la città e, appunto, il suo porto – che nel passato erano state sempre in stretta relazione (fig. 1).



Fig. 1 - “Lisbona capitale del regno di Portogallo situata sull’estuario del fiume Tago”, illustrazione della marina francese di fine seicento; riproduzione e gentile concessione di @Global Arquitectura Paisagista.

“Lisbon, capital of the Kingdom of Portugal placed on the Tagus’ Delta”, a French illustration of the end of the seventeenth century. Reproduction and courtesy of @Global Arquitectura Paisagista.

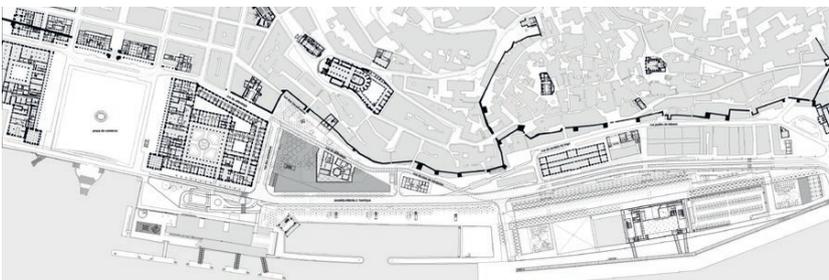


Fig. 2 - Planimetria del lungofiume dalla Praça do Comercio ai Jardim do Tabaco, Terreiro do Trigo e Terminal Crociere. gentile concessione di @Global Arquitectura Paisagista.

The general plan of the waterfront from the Praça do Comercio to Jardim do Tabaco, Terreiro do Trigo and Cruise Terminal. Image Courtesy of @Global Arquitectura Paisagista.

Le archeologie “vive” di Lisbona: giardini e antiche darsene come nuovi spazi pubblici

A partire dalla Expo del 1998, si è iniziato a ragionare su questo rapporto critico e, soprattutto, si è avviato un ampio programma di progressiva riacquisizione pubblica delle aree portuali. Questa ha condotto ad una graduale “riemersione” archeologica del complesso sistema di darsene e banchinamenti che costituivano l’antico porto di Lisbona, appartenenti a differenti fasi della sua costruzione. Tale “riemersione” non è stata ricondotta ad un semplice lavoro di “ripulitura” dei resti in un senso documentale, e tantomeno museologico, ma è stata interpretata come un’occasione straordinaria di mettere in rappresentazione, attraverso il progetto contemporaneo dello spazio pubblico, l’antico percorso delle acque, ovvero l’antico modo della città di accompagnare il fluire delle maree nel continuo divenire della sua forma.

Un concetto, potremmo dire, di “archeologia viva”, che si discosta in modo significativo sia dall’interpretazione delle forme passate come riferimento diretto – orientata alla conservazione – sia come riferimento indiretto o come metafora – orientata alle analogie con le forme contemporanee. Se, infatti, la natura e l’identità culturale della città europea, così come le sue crisi, passano dal riconoscimento del senso delle sue origini – come afferma Giorgio Agamben (2017)³ – e l’archeologia diventa centrale in tale processo – è altrettanto vero che essa non può essere interpretata unicamente in senso memoriale e dimostrativo, ma costituire materia operante nella definizione dello spazio contemporaneo.

Questa interpretazione ha accomunato molti degli interventi contemporanei sulle *Ribeiras* portuali della capitale lusitana, ma ha alimentato anche un pro-

on isles and other large beaches continuously modified and made fertile by water fluxes. That description, although true less, reveals a certain polycentric and amphibious feature of Lisbon, confirmed, in the contemporary age, by landscaper Goncalo Riberio Telles who identifies the real city center not in the hills where the historical Bairros were built, during the Roman – Islamic and Christian timeline, but well into Mar da Palha (Ribeiro Telles, 1985), the large meander before the River gives its water to the Ocean¹. An unsolid and very dynamic center, like its monuments, houses, and districts, ancient and rebuilt, fluid and very mutable, in which the water is the main material of its construction and its most important original meaning. Then Lisbon doesn’t escape to the other Phoenician cities’ destiny, in which the founded structures, both terrestrial and maritime, became landscape forms – deep in time – in the special meeting between the water and the earth, being urban and infrastructural at the same time. Their self-morphological feature is linked both to a particularly developed capacity to manage the contact space between earth and sea and both in a projection to the exchange and, mostly nowadays, in the perspective of the link to the other cities.

All the archaeology in Lisbon is directly or indirectly linked to this “fluid” origin. Just in the modern age, Lisbon has been a “city with harbor” and not yet a “city harbor”², as it was in the past, because of a functional – and physical – fracture between the city and its harbor. Certainly, without the harbor infrastructure, Lisbon could not have been a modern city and being a place of peculiar urban and landscape development, most of all when its waterfront became a contemporary and industrial infrastructure (Nunes, 2011). But just in this period, the harbor became a sort of “modern device” that only served production and logistics, following the political choice – but also social and technical – to separate the two entities, the city and its port which have always been in a strong relation in the past (fig. 1).

The “living archaeology” of Lisbon: gardens and ancient docks as new public spaces

From the Expo in 1998, the city started to think about that critical relationship, and began a vast programme of progressive public reacquisition of the portual areas. This reacquisition holds to a gradual “re-emersion” of the archaeology of the complex system of docks that made the ancient port of Lisbon, belonging to different times of its construction. Such “re-emersion” has not been interpreted as a simple “cleaning” of rests in a documental meaning, and neither in a museological way, but as an extraordinary occasion to highlight, throughout the public space design, the ancient paths of water, in other words, the ancient ways of the city to organize the flows of tides in its morphological evolution.

An idea, we might say, of “living archaeology” that strongly differs from the interpretation of the past forms both as a direct reference – oriented in conservation – and as an indirect one or as a metaphor-oriented in analogy with contemporary forms. If, in fact, the character and cultural identity of the European city, as well as its crisis, depends on the recognition of its original meanings, as stated by Giorgio Agamben (2017)³ – and archaeology is central in this process – it is also true that this origin could never be interpreted only in memorial meanings, and nor in a demonstrative one, it must be operating in the definition of the contemporary space. This inter-

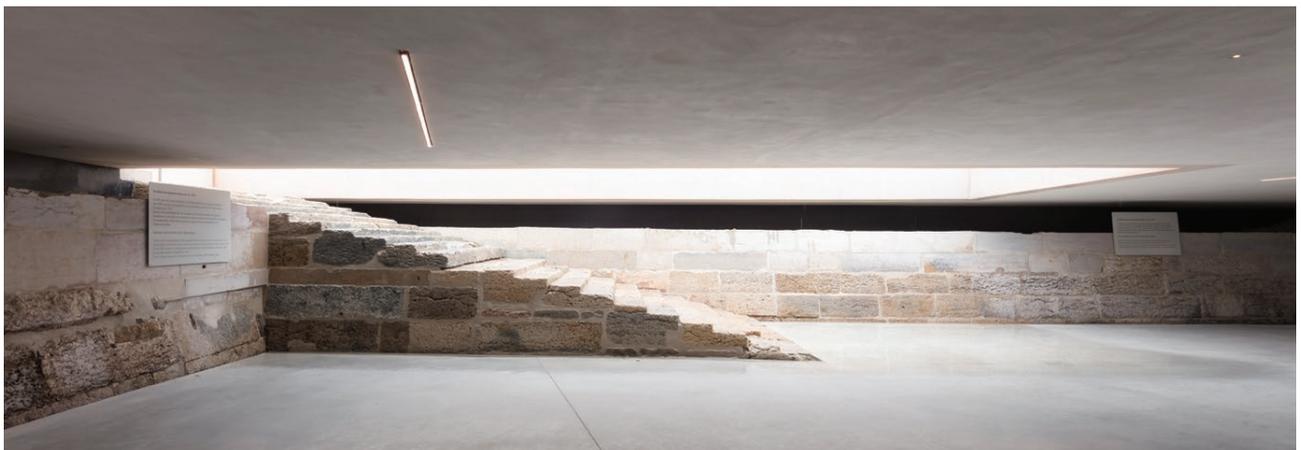
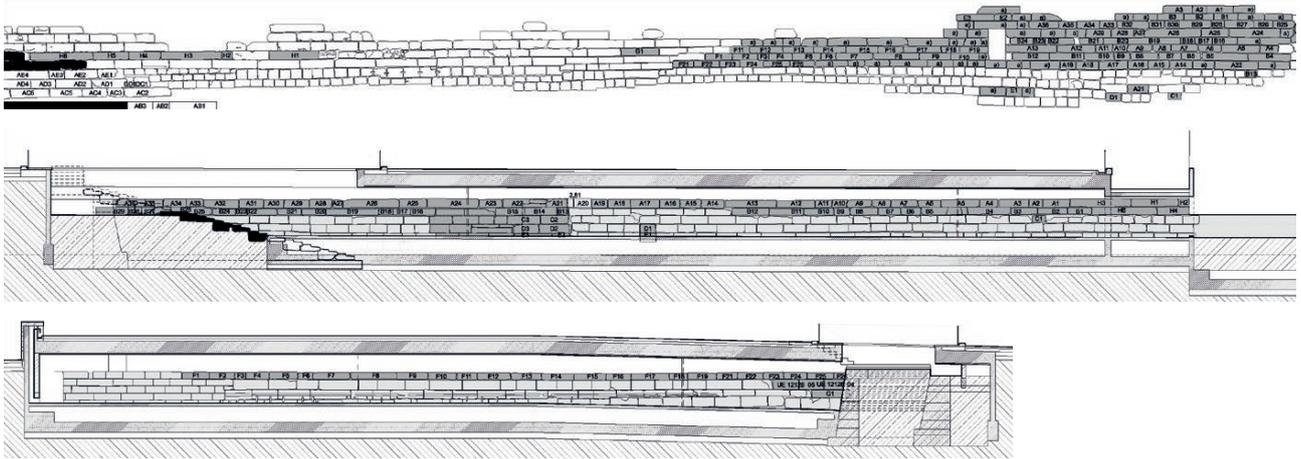


Fig. 3 - (Sopra) Disegno esecutivo della ricostruzione per anastilosi del muro e dello scivolo di allaggio dell'antica darsena nelle Portas do Mar. Gentile concessione di @JCDG Arquitectos; (sotto) immagine dei resti archeologici all'interno dei parcheggi coperti delle Portas do Mar. Gentile concessione dello studio @JCDG Arquitectos.

(Above) Executive drawings of stone replacement in the wall and ramp of the ancient basin in Portas do Mar.

Image courtesy of @JCDG Arquitectos; (below) Image of archaeology rests in the interior of the cover parking in Portas do Mar. Image courtesy of @JCDG Arquitectos @JCDG Arquitectos.

pretation has been shared by more projects on the Ribeiras of the Portuguese Capital and has given sustenance to a deep and fertile interdisciplinary work in which archaeologists, architects, and landscape architects, urbanists, have been involved in a common and farsighted perspective focused on the progressive re-emerging "thickness" of the city. This soil, ancient and new at the same time, restores an operating stratigraphy of the city in which no strata have been deleted by the above: all the projects, while trying to find new forms that better fit the changes and needs of the contemporary city, have had the common objective to make again available those "active" strata.

This approach will be shown through three cases that seem more representative of this new relationship between Lisbon and its river in the contemporary: the Jardim do Tabaco and the public space of the Cruise Terminal; the renovation of the public spaces and parking area of Portas do Mar, and the public spaces of Ribeira das Naus.

The "Jardim do Tabaco" of Cruise Terminal and the rediscovery of ancient canals and docks of the port

An easy arrangement and equipment of public space and belvedere, around the new Terminal Cruise along the river, became a sophisticated system of rediscovering ancient docks and canals to control tidal variation in the ancient harbor. The Terminal is placed on a large plateau that,

fondo e fertile lavoro interdisciplinare in cui archeologi, architetti, paesaggisti e urbanisti, sono riusciti a convergere verso una prospettiva lungimirante di progressiva restituzione dello "spessore" della città. Tale "suolo", nuovo e antico allo stesso tempo, restituisce una stratigrafia della città che è sempre stata "operante" e mai fossilizzata dagli strati successivi: i progetti, pur nella necessità di trovare forme nuove che rispondessero ai cambiamenti continui della città in ragione delle necessità dell'oggi, hanno assunto l'obiettivo di rimettere a disposizione della contemporaneità questi strati "attivi".

Di questo modo di operare, illustreremo tre casi che ci sembrano, più d'altri, rappresentare il nuovo carattere che assume, nella contemporaneità, il rapporto tra Lisbona e il suo fiume: il Jardim do Tabaco e gli spazi pubblici del nuovo Terminal Crociere; la riqualificazione degli spazi pubblici e dei parcheggi delle Portas do Mar e gli spazi pubblici della Ribeira das Naus.

I "Giardini del Tabacco" del Terminal Crociere e la riscoperta degli antichi canali e bacini portuali

Quella che doveva essere una semplice sistemazione ad attrezzatura dello spazio pubblico tra le aree pertinenziali del nuovo Terminal Crociere⁴ e il sistema di piazze e belvedere del lungofiume⁵, è diventato un complesso dispositivo di "ritrovamento" delle antiche darsene e antichi canali per il controllo dell'escursione delle maree dell'antico porto. Infatti, l'edificio del Terminal è collocato in un grande *plateau* banchinato che, anticamente, era situato tra la grande darsena e l'intricato sistema di canali che la alimentavano per l'ormeggio dei mercantili.

Il progetto dello spazio aperto legato al *Terminal* ha dunque assunto finalità molteplici: da un lato, quelle programmate, ovvero la costruzione di un sistema di giardini e di piazze che mediassero l'attacco a terra del grande edificio intermodale rispetto allo spazio pubblico, compreso quello delle strade del litorale urbano; questo primo punto ha riguardato, in senso trasversale, anche la connessione graduale tra la città alta dell'Alfama e le aree portuali, storicamente più prossime e dirette, come dimostrano i numerosi ritrovamenti di muri antichi che terrazzavano la città sull'acqua. Dall'altro, l'intervento è stato in grado di introiettare i ritrovamenti archeologici, non tanto agendo come dispositivo di protezione dello scavo o di semplice "messa in valore" dei lacerti murari, quanto utilizzandoli come "guide" per l'intero disegno, ma soprattutto riattivando alcune canalizzazioni a cielo aperto e la grande darsena a ponente del *Terminal*. Questa scelta ha introdotto complessità inedite e non previste dal progetto, prima fra tutte la comprensione del sofisticato sistema di idraulico, nella sequenza di salti e chiuse, che consente nuovamente di riempire il grande bacino. Esso diventa catalizzatore dello spazio aperto attraverso la trasposizione del suo antico significato infrastrutturale con quello di "piazza allagabile" contemporanea in grado, inoltre, di amplificare l'immagine dell'edificio "sospeso sull'acqua". I "Giardini del Tabacco" – il cui toponimo deriva dalla presenza dell'antica *Alfândega do Tabaco* – e i sistemi di piazze lineari parallele alla strada, che consentono il graduale avvicinamento dei flussi pedonali all'acqua, riprendono le tracce dei muri delle vecchie banchine e, attraverso il misurato intreccio tra la pietra calcarea di cui è costruita la città e i basalti dei basamenti e dei pavé degli spazi pubblici portuali⁶ (sul motivo della tradizionale *calçada*), ripristinano l'unitarietà di una grande "promenade portuale".

Le *Portas do Mar* come riscoperta dell'antico limite tra città e acqua

Le *Portas do Mar* costituivano quel sistema di varchi profondi ricavati nelle prime mura (*Cerca Moura*) che connettevano la città densa e fortificata dell'Alfama con il sistema di approdi che, anticamente, costellava la *Ribeira* lisboneuse (Moreira, 1838). Se oggi, infatti, il porto assume l'immagine "monolitica" di grande piattaforma sull'acqua, differenziata solo per le sue funzioni, l'uso pre-moderno di stampo mercantile e peschereccio del lungo fiume, lo strutturavano come successione lineare di approdi che rappresentavano le pertinenze e costruivano i rapporti di prossimità con i diversi quartieri. Anche dopo la ricostruzione del terremoto del 1755, con il moderno progetto della città, questi spazi si ampliavano con piazzali di raccolta delle merci – il più noto *Campo das Cebollas* – e con i primi "viali litoranei" – come la *Rua Dereita da Ribeira* – non alterando questo stretto contatto con la città. Questa prossimità viene del tutto persa con le "calate" otto-novecentesche e con il tracciamento delle infrastrutture ad alto scorrimento che hanno determinato una successione di 'diaframmi' irrisolti e fatto perdere la scala "umana" della connessione tra le antiche "porte" e l'acqua.

Il progetto denominato, appunto, *Portas do Mar*⁷, rappresenta un interessante paradigma di riorganizzazione funzionale dello spazio urbano – una piazza terrazzata e un parcheggio interrato – ma, partendo dalla presenza di antichi muri di banchinamento e dal ritrovamento di un antico scivolo di alaggio, tematizza i percorsi urbani e di accesso a questi spazi facendoli diventare itinerari di scoperta archeologica. L'elemento significativo del progetto è costituito dal limite tra lo spazio urbano storicizzato e gli spazi viabilistici e portuali, un nuovo muro che si fonda sulle preesistenze archeologiche e si eleva fuori terra di mezzo piano mentre contiene il volume interrato dei parcheggi sostenendone la copertura. Il limite è però interpretato come "pausa" nella discesa tra la città alta e il porto: infatti, questo muro permette l'orizzontalità della piazza rispetto alla leggera pendenza degli spazi adiacenti, determinando una sorta di "podio" da cui si guarda il Tago. La successione tra spazi pavimentati e spazi a prato risponde alla immediata identificazione delle *Portas* guidando i flussi. Ma è nel volume incavo che il progetto "mette in scena" i resti archeologici

formerly, was situated between the large dock for merchant ships and the system of canals that feed the water into it.

The project of the public space of the *Terminal*⁵ has set multiple objectives: on the one hand, the previewed construction of serial gardens and squares⁵ will resolve the connection between the large building's ground floor with the urban public space and the coastal road; this first objective has regarded, in a transversal way, also the gradual connection between the upper town of the Alfama district and the port areas; this connection has historically been more direct and closer, like demonstrate the numerous finds of ancient walls and urban terraces in front of the water. On the other hand, the project has incorporated those archaeological finds not just protecting the archeological site or simply providing a valorization of the wall fragments but using them as "guides" for the whole design and, most of all, reactivating some canals and the large basin in the west side of the *Terminal*.

This choice introduced unexpected complexities to the project, first of all, the understanding of sophisticated hydraulic systems, the sequence of locks, and steps that allowed to fill the basin gradually. This one becomes the public space's catalyst even if it transposes its old meaning into that of a contemporary "floodable square" able to reflect the building's image suspended on the water. The *Jardim do Tabaco* – whose name derives from the place of the ancient *Alfândega do Tabaco* – and the sequence of linear squares along the coastal road, allow the pedestrian fluxes to gradually closer to the water and, following these ancient traces, also define the rule for a larger "port promenade" based on the equilibrated texture between the black and white stones of the traditional *calçada*⁶.

The *Portas do Mar* as a rediscovery of the old limit between the city and water

The *Portas do Mar* were a system of deep breaches in the first walls (*Cerca Moura*) which connected the dense and fortified city of Alfama with a system of harbors that, in ancient times, dotted Lisbon's *Ribeira* (Moreira, 1838). In fact, if today the port assumes the "monolithic" image of a large platform on the water, just divided for functional reasons, in the pre-modern period the commercial and fishing uses of the waterfront fit the port like a linear sequence of little harbors which establishes closer relationships with different districts.

After the earthquake of 1755, with the modern plan of the city, these little harbors enlarged with gathering forecourts – the most famous was *Campo das Cebollas* – and with the first "coastal boulevards" – like *Rua Dereita da Ribeira* – keeping the ancient strong contact with the city. Instead, this proximity condition was completely lost with the port "fillings" and the new high-traffic roads between the nineteenth and twentieth centuries, determining several unsolved "diaphragms" and losing the "human scale" between ancient gates and the water.

The project of *Portas do Mar*⁷ has been an interesting paradigm of urban space functional re-organization – a terraced square and underground parking – but, starting from the permanence of ancient walled docks and the finding of a slipway, transform the urban pathways in an archaeological discovery itinerary. The project's main topic is the design of the limit between historic public spaces and the roads and the port areas, a new wall built on existing archeology that emerges at half-height while containing the

ground, and the underground volume of parking and supporting the square-coverage. In this way, the limit is interpreted as a “pause” of descending between the upper town and the port: the wall keeps the horizontality of the square compared to the slight slope of the lateral pathways, determining a kind of “podium” from which it is possible to look the river Tagus. The articulation between the paved areas and the grass responds to immediate identifications of Portas giving directions to pedestrians. However, at the underground level, we can observe a “put-on show” of archaeological rests that define the special characters. In fact, into this new urban gate, the challenge has been to join a necessary ground containment with a deep and careful anastylis (fig. 3) through which every stone of the ancient dock is placed in a continuous concrete wall receiving side-light from above – from the roof and the patio of ancient lunch ramp (fig. 4). A large covered “archaeological square” which, despite the brutalism of contemporary materials and uses, becomes a grandiloquent and scenography space enriched by elements of the ancient port.

The Ribeira das Naus as a new topography of ancient shipbuilding

Across the Praça do Comércio, in the western side docks, we can probably find the first project of that new season of port space requalification starting from archaeological traces of ancient harbors, the Ribeira das Naus. It was the shipbuilding area until the end of the nineteenth century, made of a sequence of ramps and a large basin, the Doca da Caldeirinha, until the new coastal motorway’s filling and construction affected the clarity and unitarity. Initially, the project was oriented to a simple reconnection and reorganization of the external spaces of the Ministry building and the Portuguese Navy and a reduction of traffic viability.

The study of historical maps, the succession of urban plans in time, and historical illustrations (fig. 1) allowed to expect that excavation works would resurface the fragments of the docks of the ancient shipbuilding. The new project⁸, in fact, has been set all on this hypothesis and on the role the old coastal line – the old form of the port – would have in the definition and articulation of the contemporary space of the city (fig. 5). The crucial element of the project has not been the rediscovery of old structures, immediately verified by the very first excavation works, but the new topographic dimension it would be possible to obtain from this discovery.

It was almost entirely brought to light the ancient Doca Seca of the Ribeira das Naus, to which a grass ramp from the level of the road provides access. The fragments of minor docks have determined the design of large grassy clamps through which, instead, it is possible to climb elevated and panoramic areas detaching from urban fluxes and having views of the river. These clamps, resounding the boat keels, are sustained by steel ribbed sheets that contain equipment and service areas. The juxtaposition of these three forms – one immersed and the two emerged from the urban level – produces a mixtilinear form that mixes the grass surfaces and the mineral with the water. The treat closer to water is a sort of “mineral carpet”, notably a large granite surface, slowly down the river from the road, simulating an urban beach. A simple row of poplar divides the road from the coastal promenade.

rendendoli determinanti nella definizione della sua spazialità. Infatti, in questo nuovo antro urbano, il progetto prova a coniugare la necessaria costruzione di un contenimento del suolo con una profonda e attenta anastilosi (fig. 3) che riposiziona i trovanti delle antiche banchine in una grande corteccia di cemento che riceve la luce radente dal leggero distacco della copertura e dai grandi patii delle discese (fig. 4). Una grande piazza “archeologica” coperta che, pur nella crudezza dell’uso contemporaneo, si dà come magniloquente opera scenografica in questa preziosa successione di spazi che appartenivano al porto antico.

La Ribeira das Naus come nuova topografia degli antichi cantieri navali

Spostandoci oltre la *Praça do Comércio*, nel sistema delle banchine occidentali, troviamo forse il primo grande progetto della nuova stagione di riqualificazione degli spazi portuali a partire dalle tracce archeologiche degli antichi approdi, la *Ribeira das Naus*. Essa era l’area cantieristica fino alla fine dell’800, costituita da una successione di scivoli e da una grande darsena, la *Doca da Caldeirinha*, fino a quando il processo di colmata e, soprattutto, il tracciamento di assi viabilistici ad alto scorrimento, ne hanno compromesso la leggibilità e l’unitarietà. Il progetto, inizialmente, era orientato ad una semplice riconnessione e riordino degli spazi di pertinenza degli edifici ministeriali e della Marina Portoghese e ad un declassamento del flusso viabilistico della *Avenida da Ribeira das Naus*. Lo studio delle carte storiche e dei piani urbani succedutisi nel tempo, nonché le illustrazioni storiche (fig. 1), hanno permesso di ipotizzare che le operazioni di scavo per i lavori avrebbero fatto riemergere gli spiccati delle antiche darsene della carpenteria navale. Il nuovo progetto⁸, infatti, è stato impostato interamente su questa possibilità e sull’importanza che l’antica linea di costa – ovvero l’antica forma del porto – avrebbe avuto per la definizione e l’articolazione dello spazio contemporaneo della città (fig. 5). Il vero elemento progettuale è costituito non tanto dalla riscoperta delle antiche strutture, subito verificata dai primi lavori di scavo, quanto dalla nuova dimensione topografica che era possibile ricavare da tale ritrovamento. Viene portata alla luce, quasi integralmente, l’antica *Doca Seca* della *Ribeira das Naus*, alla quale è stato previsto l’accesso da un prato inclinato discendente dalla quota stradale; le tracce frammentarie di altre darsene minori hanno determinato il disegno di grandi “zolle” erbose che, invece, consentono di guadagnare una quota più alta e, dunque, di distaccarsi dai flussi urbani e godere di una vista panoramica sul fiume. Queste “zolle”, riecheggiando le chiglie navali, sono sostenute da una successione di pannelli metallici nervati che involucrano volumi tecnici e di servizio nello spazio sottostante. La giustapposizione di queste tre figure – una in immersione e le altre due in emersione rispetto alla quota urbana – produce un interessante andamento mistilineo tra le aree a prato e quelle minerali che si sviluppano verso l’acqua. Il tratto più prossimo alla *Ribeira* infatti, è trattato come un grande “tappeto minerale”, prevalentemente in granito, che digrada dolcemente dalla strada verso l’acqua simulando una spiaggia urbana. Qui, un semplice allineamento di pioppi separa la strada dalla *promenade* costiera.

Conclusioni: archeologie “custodite” tra acqua e città

L’esperienza di Lisbona non appare, oggi, soltanto come una virtuosa coesistenza tra il patrimonio archeologico e la città che lo “accoglie”, ma molto di più come una esperienza di ricerca spaziale che la città ha deciso di intraprendere nel segno della riemersione della sua identità nel tempo contemporaneo. Questa “identità” è tale se continuamente “rinegoziata” col presente e se i suoi lasciti passati, le archeologie, sono in grado di intersecare le forme fisiche – e anche le manifestazioni immateriali – dello spazio contemporaneo. Il testo propone Lisbona come caso paradigmatico non già per la qualità dei risultati, senza la quale, certo, sarebbe difficile dimostrare la tesi della possi-

bilità di un ruolo “operativo” del patrimonio archeologico nel presente, ma per la comune interpretazione – di progettisti, studiosi, politici, archeologi, paesaggisti e, non ultimi, abitanti – del senso più profondo della loro città, del senso di “riabitare” la città antica in un paesaggio urbano contemporaneo.

In questa interpretazione, ci piace riportare una straordinaria definizione di “tradizione” proposta da Gustav Malher nella efficace distinzione tra i concetti di “custodire” e “adorare”: “tradizione significa *custodire* il fuoco, non *adorare* le ceneri”⁹. Lisbona oggi, attraverso queste esperienze, “custodisce” le sue archeologie con le materie vive della sua costruzione – l’acqua, la pietra, il suolo – e propone un’idea alternativa – “tanto antica, quanto futura” (Rossi, 1986) – di città europea.

Note

1 Prof. Ribeiro Telles, Cidade, Campo e Mar, intervista di José Pedro Vasconcelos, 24 Aprile 2013, archive RTP.

2 Si citano qui le categorie di Pedrag Matvejević nel suo *Breviario Mediterraneo* per distinguere le città che strutturalmente sono nate portuali da quelle il cui porto ha costituito una necessità, talvolta un’eventualità.

3 Agamben G. (2017) *Relazione sulla coscienza storica europea*, Parlamento Europeo, Bruxelles.

4 Il concorso per la costruzione del nuovo *Terminal Crociere* di Lisbona è stato bandito e ha prodotto i risultati nel 2010 e le opere sono state ultimate nel 2014. L’incarico è stato affidato allo studio JLCG arquitectos per la parte architettonica.

5 Il progetto degli spazi aperti del *Terminal Crociere* e dei Giardini del Tabacco è a cura di Global Arquitectura Paisagista. Il progetto è stato sviluppato tra il 2010 e il 2014 e i lavori si sono conclusi nel 2019.

6 “The pavement in the Alfama slope is black and white, basalt and limestone, *draining* till it meets the avenue with its limestone kerbs”, da Global AP, relazione di progetto in: <https://gap.pt/project=terminal-dos-cruzeiros> (consultato: marzo, 2024).

7 Il progetto “Portas do Mar, Public Space and Car Parking” è ad opera dello studio Carrilho da Graça, arquitectos che ha vinto un concorso internazionale bandito nel 2012. La sua realizzazione è avvenuta tra il 2016 e il 2018. Nel 2022, il progetto ha ricevuto il Premio Mies Van der Rohe come migliore opera realizzata.

8 Gli autori del progetto sono João Gomes da Silva di Global, João Ferreira Nunes con Carlos Ribas di Proap; il progetto è stato affidato dal Consiglio Municipale di Lisbona e, compresi i lavori di esecuzione dell’opera, è stato sviluppato tra il 2009 e il 2015.

9 Rif. *Gustav Mahler, Richard Strauss, Carteggio, 1888 – 1911*, Sellerio Editore, Milano, 2012.

Riferimenti bibliografici_References

Albiero R., Simone R. (a cura di) (2006) *João Luis Carrilho da Graça. Opere e progetti*, Electa, Milano.

Blaukopf H. (a cura di, 2012) *Gustav Mahler, Richard Strauss, Carteggio, 1888-1911*, Sellerio Editore, Milano.

Cruciani A., Lucca P. (1975) “Lisbona”, in (AA.VV.) *Guida d’Europa, Spagna Portogallo*, Touring Club Italiano, Milano.

Dessi A. (2019) *Le città della Campagna. Il paesaggio rurale nel progetto urbano*, FrancoAngeli, Milano.

Gomes da Silva J. (2023) *The Order of Landscape*, Monade Books, Lisbona.

Matvejević P. (1997) *Breviario Mediterraneo*, Garzanti, Milano.

Moreira A.J. (1838) *Antigas Portas de Lisboa, e sua Cerca*, O. Panorama II, Lisbona.

Nunes Ferreira J. (2013) *Proap. Architettura del Paesaggio*. Listlab, Barcellona.

Pessoa F. (2003) *Lisbona. Quello che il turista deve vedere*, Passigli, Firenze.

Rossi A. (1999) *Quaderni Azzurri*, n.33, Electa, Milano.

Saramago J. (2000) *Storia dell’assedio di Lisbona*, Einaudi, Torino.

Trotta F. (a cura di) (1996) *Strabone Geografia. Iberia e Gallia*, Libri III e IV, BUR, Milano.

Conclusions: “cared” archaeology between water and city

The Lisbon experience is not only a virtuous case of coexistence between archaeological heritage and the city that includes it but mostly the spatial research the city has carried out to rediscover its identity in the contemporary. This identity must be continuously verified in the present if the past legacies – like the archaeological elements – are nowadays linked to contemporary space’s physical forms and immaterial manifestations.

In this direction, the little essay proposes Lisbon as a paradigmatic city not just for the quality of results – of course, without it may be impossible to imagine an operative role of archaeological heritage in the present – but, most of all, for the common vision of architects, researchers, politicians, archaeologists, landscape architects, and not least the inhabitants, of the ancient city as a place to inhabit again in the contemporary landscape.

In this interpretation, we would like to give an extraordinary definition of “tradition” proposed by Gustav Mahler in effectively distinguishing between the concepts of “taking care” and “adoring”: “Tradition means taking care of the fire, not adoring ashes”⁹. Lisbon, today, through these experiences, takes care of its archaeology with its live materials construction – water, stone, ground – and proposes an alternative idea of European City “as ancient as future” (Rossi, 1986).

Notes

1 Prof. Ribeiro Telles, “Cidade, Campo e Mar”, interview by José Pedro Vasconcelos, 24th April 2013, archive RTP.

2 We quote Pedrag Matvejević’s categories of *Breviario Mediterraneo* to define cities that structurally were born with the port from these in which the port has been a necessity or an eventuality.

3 Agamben G. (2017) Report on European historical consciousness, *European Council, Bruxelles, 2017*.

4 The New Cruise Terminal competition in Lisbon started in 2010 and the work was finished in 2014. The office of JLCG Arquitectos was procured for the architectural design.

5 The Landscape project of the Cruise Terminal and of the new Jardim do Tabaco has been developed by Global Arquitectura Paisagista. The project was carried out between 2010 and 2014 and the work was finished in 2019.

6 “The pavement in the Alfama slope is black and white, basalt and limestone, *draining* till it meets the avenue with its limestone kerbs” da Global AP, project report in: <https://gap.pt/project=terminal-dos-cruzeiros> (visit: March 2024).

7 The project of Portas do Mar, public spaces and Car Parking has been made by Carrilho da Graça Arquitectos which won the international competition started in 2012. Its construction was between 2016 and 2018. In 2022 the project has gained the Mies Van der Rohe Award as the best realized building.

8 Landscape Architects were João Gomes da Silva of Global Arquitectura Paisagista and João Ferreira Nunes with Carlos Ribas of Proap; the project and the building work were assigned by the Municipality of Lisbon and developed between 2009 and 2015.

9 Ref. Mahler G. (2012) *Richard Strauss, Carteggio, 1888-1911*, Sellerio Editore, Milan.