



# FEEDBACK

LA LISBONA  
DI GONÇALO BYRNE  
—  
GONÇALO BYRNE'S  
LISBÓN



## FEEDBACK:

### LA LISBONA DI GONÇALO BYRNE GONÇALO BYRNE'S LISBON

# 015 LISBONA

## TRA VULNERABILITÀ E RESISTENZA

La condizione di vulnerabilità è indissociabile dalle strutture urbane, apparentemente solide e resistenti. Se osservata da un'ottica diversa da quella che risulta da una situazione limite, essa è in gran parte il motivo e il motore dell'inadeguatezza e incapacità di adattamento della città, ossia della sua trasformazione. Nell'interazione costante fra la percezione di questa vulnerabilità e il processo progettuale, cioè fra l'interpretazione rigorosa di ciò che viene prima e la trasformazione, veicolata poi dal progetto, sta la gran parte dell'esemplarità e contemporaneità delle "varie città" che si trovano all'interno di questa Lisbona stupefacente e accogliente, dove il tempo è responsabile del continuo scambio fra la rovina e la rinascita costanti.

Immaginiamo, per esempio, la Baixa prima del disastroso sisma del 1755. Questa zona era – secondo le tante testimonianze – poco più che invivibile (a eccezione di alcuni palazzi e chiese). Nata male, su terreni insalubri e paludosi, soggetta a inondazioni, priva di fognature (sostituite dalle finestre), essa era terreno fertile per varie e fulminanti epidemie e pestilenze, come avvenne tante volte. La nuova città illuminista, porosa, fluida, dotata – una volta eretta – di infrastrutture, luminosa e ariosa, rinasce dalla catastrofe fortemente riqualificata, aperta e moderna nella sua piattaforma perpendicolare al fiume, ricca di accessi e di permuta fra territorio interno e infrastruttura marittima.

Quando l'architetto e ingegnere militare Manuel da Maia disserta sulla ricostruzione della capitale – dopo la sua quasi totale distruzione a causa del terremoto, seguito da tsunami e incendio, nel 1755 – afferma che non si trattava solo di 'fondare' una nuova città, ma anche di collegare la nuova città a ciò che restava dell'antica; cosa che, secondo lui, rendeva il compito ben più difficile e complesso rispetto all'esempio della nuova espansione illuministica della città di Torino. Si trattava di 'fondare' la centralità spenta dalla catastrofe in un totale registro di contemporaneità, valorizzando tuttavia la continuità spaziale e, nei limiti del possibile, umana con ciò che rimaneva della città circostante. Dalle macerie e dalle tracce che restavano, si ricostruì lentamente l'identità pre-industriale nella città che pragmaticamente si ergeva a partire dalla totale ed esaustiva caratterizzazione del suo nuovo spazio pubblico. Eugénio dos Santos e Carlos Mardel sono, fra gli altri, i principali architetti di uno dei più notevoli progetti urbanistici della città illuminista europea.

Alla ragione illuminata di Pombal, che cercava un sistema per fondare una parte della città nuova, si contrappone un'altra strategia adottata dinanzi all'incendio che, nel 1988, devastò parte del Chiado, un quartiere centrale in fase di progressivo abbandono, altro momento in cui la città di Lisbona rivelò la fragilità delle sue strutture urbanistiche. Secondo quanto ebbe a dire Álvaro Siza, la strategia di recupero proposta si inseriva nell'ambito del possibile, considerando tutti gli interlocutori, includendo tutte le discipline ed evitando interferenze e pressioni "contro natura". Un discorso alternativo costruito non già all'insegna di un presupposto assoluto, bensì sulla base di dialogo e interazione reciproci, in cui si va tracciando il percorso del progetto parallelamente alla sua

legittimazione. Non si trattò di rifondare un nuovo pezzo di città, ma solo di introdurre correzioni e aggiustamenti che interferissero con il degrado in corso e rafforzassero il senso della città completa.

Tutto il procedimento, e in particolare il progetto di Álvaro Siza, comportò un'intelligente e sensibile rifondazione architettonica, approfondendo la stessa logica pombalina, arricchendo il suo linguaggio piano, aggiungendo tonalità poetiche e contribuendo alla rifondazione della centralità storica di Lisbona, soprattutto nell'intervento di interconnettività, accuratamente esplorata da Siza: dalla nuovissima scalinata che dà continuità a quella di San Francesco al percorso panoramico di scale e ascensori pubblici, aprendosi al riutilizzo dei primi livelli dell'ex Convento do Carmo, fino all'attraversamento della metropolitana e della rispettiva piattaforma Baixa-Chiado; dalle nuove scale e rampe di attraversamento degli isolati a tutti gli altri interventi sparsi che, quasi sempre, introducono momenti di tensione poetica chiaramente mirata ad arricchire l'eredità pombalina. Negli anni Novanta del secolo scorso, nell'arco di circa dieci anni, una "nuova città" è rinata alla periferia della Lisbona storica. Riciclando in parte terreni di industrie abbandonate, questo enorme pezzo di città realizzata *ex novo* disputa oggi una fortissima, vivace e crescente centralità nella costellazione della "grande Lisbona metropolitana", avendo creato la piattaforma di accessibilità intermodale più forte di tutto il territorio nazionale intorno alla Gare do Oriente e avendo attratto, in pochi anni, una forte densità di usi misti: residenziale, direzionale, arredo urbano e tempo libero.

Generata da un grande evento, l'Esposizione Mondiale del 1998 (Expo '98), questa area, sita fra la principale linea ferroviaria e la sponda del fiume Tago, ha fondato il suo nuovo tracciato urbano espandendo il collegamento con il tracciato della città allora esistente. È chiaro che questa città è già 'metropolitana' e occupa un territorio più discontinuo, che trasborda ampiamente dal municipio storico. Si lega al fiume con un nuovo *waterfront* paesaggistico ed è connessa con le principali infrastrutture ferroviarie (a media e lunga distanza), stradali, con il metrò e, a breve distanza, con l'aeroporto.

Si tratta, sotto vari aspetti, di uno dei casi più interessanti di uso delle sinergie di una grande esposizione internazionale, ma soprattutto un caso interessante di gestione del periodo post-Expo, prevedendo di riutilizzare o concretizzazione del totale riutilizzo dei padiglioni e di tutto lo spazio pubblico e paesaggistico, del resto ampiamente riqualificato. Strategie e tracciati che hanno visto coinvolti, fra gli altri, Nuno Portas, Luís Vassalo Rosa e, soprattutto, Manuel Salgado e architetti paesaggisti come João Nunes (Proap) e João Gomes da Silva.

Nello stesso decennio in cui il centro storico subiva un'accelerata erosione risultante dal continuo svuotamento e abbandono da parte della popolazione, tendenza (oggi fortunatamente in fase di inversione) in cui si evidenziava una visibile vulnerabilità, a nord-est e lungo circa cinque chilometri di nuovo *waterfront* sorgeva un altro significativo pezzo di città dotato di estrema vitalità, proprio all'interno di Lisbona: una città straordinariamente bella, accogliente e millenaria. **Gonçalo Byrne**

## VULNERABILITY AND RESILIENCE

The condition of vulnerability is inseparable from seemingly solid and robust urban structures. If viewed from a different perspective, not one that ensues from a limited situation, this condition is in large part the reason and the driving force behind the inadequacy and inadaptability of the city, meaning its transformation.

The various "cities" to be found within the astonishing and welcoming Lisbon, where time is responsible for the perpetual interchange between destruction and constant rebirth, are modern exemplars of the constant interaction between the perception of this vulnerability and the design process, in other words the rigorous interpretation of what has come before and the transformation subsequently conveyed by the design. Imagine, for example, the Baixa before the disastrous earthquake of 1755. With the exception of some buildings and churches, there is much evidence that this was a barely liveable area of the city.

Built on unhealthy, marshy ground prone to floods, and lacking sewerage (the windows served that function), this unfortunate district was ideal terrain for disease and epidemics, which returned repeatedly. The new Enlightenment city was porous, fluid and endowed with infrastructure (once it had been built). The Lisbon reborn from the disaster was bright and airy, extensively rehabilitated, open and modern as a perpendicular platform to the river, with a great number of accesses and instances of trade between the inland areas and the maritime infrastructure.

When the architect and military engineer Manuel da Maia discussed the reconstruction of the capital after its almost total destruction by the 1755 earthquake, which had been followed by a tsunami and fire, he affirmed that it was not just a matter of "founding" a new city, but of connecting this new city to what remained of the old. This need for connection, in his view, made the task much more difficult and complex than was the case with the Enlightenment expansion of the city of Turin. It involved "founding" in a completely contemporary style the city centre destroyed by the disaster, but preserving the spatial and, as far as possible, human continuity with what remained of the surrounding city. From the rubble and memories that remained, the city's pre-industrial identity was slowly reconstructed: Lisbon rose again pragmatically from the complete, exhaustive planning of its new public spaces. Eugénio dos Santos and Carlos Mardel were among the principal architects of one of the most remarkable town-planning projects of Enlightenment Europe.

The enlightened reason of the Marquis of Pombal, who sought a system for the founding of part of the new city, can be compared with another strategy, one adopted in the face of the 1988 fire that devastated a section of the Chiado, a central area that was being progressively abandoned – another moment in which Lisbon revealed the fragility of her urban structure. According to Álvaro Siza, the proposed restoration strategy worked within the sphere of the possible. It took into account all the representatives, included all relevant disciplines and avoided "counternatural" interference and pressure. This was an alternative discourse built not on absolute premises, but rather on the basis of dialogue and reciprocal interaction, in which the project was developed

by tracing its path parallel to its legitimation. This was not a matter of refounding a new piece of the city, but simply of introducing corrections and adjustments that interfered with the decline underway and reinforced the sense of the city as being complete.

The whole project, in particular Álvaro Siza's plans, entailed an intelligent and sensitive architectural refounding, deepening Pombal's logic, enriching the design language of his plan, adding poetic resonance, and contributing to the refounding of Lisbon's historic centrality, above all in its increased interconnectedness, meticulously explored by Álvaro Siza: from the brand-new stairs that gave continuity to the San Francesco stairs, to the panoramic route with stairs and public lifts, which opened the re-use of the first levels of the former Convento do Carmo. There came a new pedestrian crossing for the underground and the corresponding Baixa-Chiado platform; new stairs and crossing ramps between city blocks; and other scattered projects that in almost all cases introduce moments of poetic focus clearly aimed at enhancing the legacy left by Pombal.

In the 1990s, within the space of roughly ten years, a "new" city sprang up on the outskirts of Lisbon's historic metropolitan area. Partly re-using abandoned industrial land, this huge section of the city constructed from scratch is today a forceful, vibrant and growing centre in the constellation of greater metropolitan Lisbon. It has created the country's strongest intermodal accessibility platform around the Gare do Oriente, and within just a few years has attracted a dense mix of housing, businesses, street furniture and recreational use.

The area is the product of the major Expo '98 event. Lying between the main railway lines and the bank of the River Tagus, it has established its own urban layout by extending its connection to the pre-existing city all around. This city is already clearly "metropolitan" and occupies a more irregular space, one broadly continuous with the historic municipality. It links to the river via a new scenic waterfront and is connected with the main railway and road infrastructure (medium and long distance), roads, metro and – a short distance away – the airport.

In various ways, this is one of the most interesting cases of the use of the synergy given by a large international exposition, but above all is a fascinating example of the management of the post-Expo period. Plans were followed for the total re-use of the pavilions and all the public, landscaped space, which was also extensively redeveloped. The strategies and plans have involved Nuno Portas, Luís Vassalo Rosa, Manuel Salgado in a major way, and landscape architects like João Nunes (Proap), João Gomes da Silva, and more.

In the very same decade during which the historic centre underwent accelerated erosion resulting from continuous depopulation and abandonment – a trend (today, happily, in reverse) that revealed visible vulnerability – to the northeast and along around five kilometres of the new waterfront arose another significant urban area, one with huge vibrancy, right within the city itself, the extraordinarily beautiful, welcoming, millennial city of Lisbon. **Gonçalo Byrne**

Mapa dei due itinerari proposti da Gonçalo Byrne: il primo nell'area che comprende Baixa Pombalina, Chiado e il nucleo storico del Castello, il secondo nell'area che ospitò l'Expo del 1998



Two itineraries proposed by Gonçalo Byrne. The first explores the areas of Baixa Pombalina, Chiado and the historical district of the Castle; the second visits the Expo 1998 premises



Pagina a fronte: pianta topografica di Lisbona elaborata da Eugénio dos Santos e Carlos Mardel dopo il terremoto del 1775; vista del quartiere dell'Alfama, con le sue intricate maglie di strette vie

Opposite page: a topographical map charted by Eugénio dos Santos and Carlos Mardel after the 1775 earthquake; a view of the Alfama quarter with its intricate web of narrow alleys



## 1 ITINERARIO / ITINERARY



Partiamo dall'Alfama, il quartiere che si estende dalla darsena del Jardim do Tabaco fino al Castello di San Giorgio. La maggior parte dei suoi edifici ha resistito al terremoto del 1755 e, sebbene non esistano quasi più le case moresche, conserva l'atmosfera urbana di quell'epoca e la sua scala medievale: viuzze strette, scalinate e cortili chiusi (sinistra). Dal piazzale corrispondente al parcheggio sotterraneo di Portas do Sol, progettato da Aires Mateus nel 2004 (destra), si vede il fiume e, in fondo, il profilo dell'altopiano di Palmela. Vicino al fiume nascerà il futuro terminal progettato da João Luís Carrilho da Graça.

■ We start from Alfama, the district extending from the Jardim do Tabaco docks to St George's Castle. Most of its buildings withstood the earthquake of 1755; although the Moorish houses have almost all gone, Alfama still exudes the urban atmosphere of that period and its medieval scale: narrow alleyways, steps and closed courtyards (left). The square above the underground Portas do Sol car park, designed by Aires Mateus in 2004 (right), affords a view of the Tagus river and, in the background, the outline of the Palmela plateau. Near the river, the future cruise ship terminal designed by João Luís Carrilho da Graça will be built.



Photo Fernando Guerra FG + SG

## 2 3 ITINERARIO / ITINERARY

Salendo al Castello di San Giorgio, che esibisce la predominanza topografica del suo posizionamento, si scopre una vista panoramica della città e si può visitare il nucleo archeologico, il cui edificio è firmato da João Luís Carrilho da Graça, 2010 (qui accanto). Qui, fino al regno di Emanuele I, si trovava la residenza del re, nel palazzo dell'Alcáçova (antica sede del califfo arabo); fu proprio Emanuele I a decidere di trasferire la residenza reale al palazzo della Ribeira (distretto dal terremoto del 1755), presso il Terreiro do Paço (oggi Praça do Comércio), spostando in questo modo il centro della vita sociale e amministrativa sul fronte litoraneo, privilegiando la relazione della città con il

fiume. A partire dal castello, si può scendere verso la città bassa attraverso il percorso e gli ascensori pubblici del quartiere Castello progettati da João Pedro Falcão de Campos del 2013 (destra) per poi, una volta giunti in seno alla Baixa Pombalina, vagare per le tante strade prima di salire nuovamente verso la città alta.

■ Going up to St George's Castle, its topographical predominance on full display, you will discover a panoramic view of the city and also be able to visit its archaeological centre, housed in a building by João Luís Carrilho da Graça, 2010 (below). Up till the reign of Emanuel I, the king's residence stood here, in the Alcáçova Palace,

formerly the seat of the Arab caliph. Emanuel I then decided to transfer the royal residence to the palace of Ribeira (destroyed by the 1755 earthquake), in Terreiro do Paço (now Praça do Comércio), thus shifting the hub of social and administrative life onto the waterfront and favouring the city's connection with the river. From the castle, you can descend to the lower city by road or by the walkway and public elevators of the castle district, which were designed by João Pedro Falcão de Campos, in 2013 (right) and then stroll through the numerous streets of Baixa Pombalina before returning to the upper city.



Photo Arquivo do atelier de João Pedro Falcão de Campos



Photo Fernando Guerra FG + SG

## 4 ITINERARIO / ITINERARY

Nella Baixa Pombalina (vedi foto qui accanto, con in evidenza l'Arco de la Rua Augusta) suggerisco di visitare la Igreja de São Julião (a destra), attualmente museo della Banca del Portogallo (restauro a cura di GB Arquitectos e João Pedro Falcão de Campos, 2013), uno degli esempi di come il programma distinto di una chiesa calzasse a pennello nell'isolato tipo del progetto di Pombal, poiché obbediva, nella sua composizione, allo stesso ritmo.



Photo Duarte Belo



Photo Duarte Belo

■ In Baixa Pombalina (Pombaline Lower Town, left, with the Arco de la Rua Augusta in lower photo) I suggest a visit to the church of St Julian (right), currently the museum of the Bank of Portugal (restoration directed by GB Arquitectos and João Pedro Falcão de Campos), which is one of the examples of how the distinct plan of a church perfectly fitted the standard city block of the Pombal project, since its composition sticks to the same rhythm.



Photo Duarte Belo

## 5 ITINERARIO / ITINERARY

Allo stesso modo, consiglio di passare dal Cais das Colunas (il molo delle colonne, un progetto di Eugénio Dos Santos, XVIII secolo) e da Praça do Comércio, dove la città abbraccia il fiume. Praça do Comércio si inquadra genericamente nella tipologia urbana delle "piazze reali", la cui architettura e composizione furono tuttavia determinate dal piano della Baixa Pombalina. Nelle piante antiche della città di Lisbona, i due grandi vuoti urbani erano, rispettivamente, il Terreiro de Paço (l'antico nome di Praça do Comércio) e la Praça do Rossio, collegamento urbano alla città che cresceva a nord.

■ Likewise, I recommend Cais das Colunas (Columns Wharf, by Eugénio Dos Santos, 18th century) and Praça do Comércio, where the city embraces the river. Praça do Comércio takes its place among the urban typology of "royal squares", whose architecture and composition were however determined by the plan of Baixa Pombalina. In the ancient plans of Lisbon, the two main urban voids were Terreiro de Paço (the former name of Praça do Comércio) and Rossio Square, a link to the northwards expanding city.

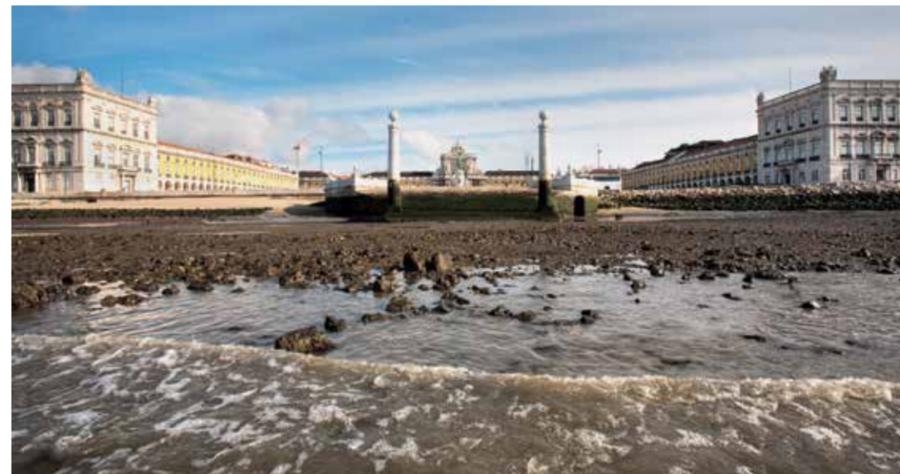


Photo Duarte Belo

## 6 ITINERARIO / ITINERARY

Ribeira das Naus (Riva delle Navi) è il nome con cui, alla fine del secolo XV, si indicavano i cantieri navali siti in quella zona della città. È stata recentemente riqualificata (con un piano firmato Proap, 2013), rafforzando il legame della città al fiume grazie a un avanzamento del lungofiume (per mezzo di una scalinata) e alla creazione di varie zone di passeggio.

■ Ribeira das Naus (Ships Embankment) was the name used at the end of the 15th century to indicate the shipyards located in that part of the city. It was recently renovated (in a plan by Proap, 2013), thereby strengthening the bond between the city and its river by an extension of the river front by means of a flight of steps and the creation of various walking areas.



Photo Ana Marques

## 7 8 ITINERARIO / ITINERARY



Photo Duccio Malagamba

Salendo la Rua do Alecrim fino al Chiado, si possono vedere frammenti delle antiche mura fernandine, per esempio nel complesso di appartamenti Terraços de Bragança, un progetto di Álvaro Siza del 1991 (a sinistra), che ha poi cercato di inserire un ascensore pubblico in un edificio laterale per stabilire una relazione con la parte alta; l'idea è ripresa nei passaggi creati da Siza tra i ruderi del Carmo, recuperando l'idea pombalina di ricucitura della maglia della città bassa con muri di contenimento. In uno degli isolati di Rua Garrett (a destra, Isolato Império, GB Arquitectos, 2002) si può salire con scale mobili fino all'altezza del Largo do Carmo. I ruderi e il Museo Archeologico del Carmo rappresentano ancora oggi la cicatrice viva del terremoto del 1755.

■ Ascending Rua do Alecrim to the Chiado, fragments of the ancient Fernandina walls can be seen (named after King Ferdinand I who had them built), for example in the complex of apartments named "Terraços de Bragança", a project by Álvaro Siza, 1991 (left), who also tried to insert a public lift in a side building in order to relate it to the upper part. The same idea is seen in the passages created by Siza through the ruins of Carmo, based on the Pombal's idea of stitching the grid of the lower city back together by means of enclosing walls. In one of the blocks on Rua Garrett (right, the Isolado Império, GB Arquitectos, 2002) you can ascend by escalator to the Largo do Carmo. The Carmo ruins and Archaeological Museum today still represent the living scar left by the 1755 quake.



Photo Daniel Malhado

9 ITINERARIO / ITINERARY

L'ascensore di Santa Justa è un altro dei collegamenti possibili fra città bassa e città alta, che Álvaro Siza riprende nel progetto di recupero urbano del Chiado, attraverso la piattaforma della metropolitana Baixa-Chiado. In un gesto unico di comprensione del carattere urbano della maglia pombalina, Raoul Mesnier du Ponsard (autore del progetto dell'ascensore, 1902) 'ribalta' la strada e la trasforma in edificio pubblico, unendo i due livelli: Carmo e Baixa Pombalina (destra).

▪ The Santa Justa lift is another of the possible connections available between the lower and the upper city, which Álvaro Siza took up in his project for the urban restoration of the Chiado, through the Baixa-Chiado subway platform. In a remarkable appreciation of the urban character of the Pombaline fabric, Raoul Mesnier du Ponsard (who designed the lift in 1902) "reverses" the street and transforms it into a public building by joining the two levels of Carmo and Baixa Pombalina (right).



Photo Fernando Guerra FG + SG

10 ITINERARIO / ITINERARY



Photo Fernando Guerra FG + SG



Photo Fernando Guerra FG + SG

Nel progetto di recupero urbano del Chiado di Álvaro Siza, 1991-1996 (11), spiccano gli interni degli isolati, dove le facciate sono in buona parte nuove, riducendo la profondità costruttiva a 14 m per aprire al pubblico cortili interni collegati a vie periferiche. Questa operazione, che usa la perforazione urbana in piccola scala, genera una nuova porosità, valorizzando un micro-ambiente propizio ad altri usi più sereni. A sinistra, ascensore di Santa Justa, Raoul Mesnier du Ponsard, 1902.

▪ Outstanding in the Chiado urban renovation project by Álvaro Siza, 1991-1996 (11), are the interiors of its blocks, where the facades are for the most part new. The built depth is reduced to 14 metres so as to open the inner courtyards to the public through connections with the streets outside. This operation, which adopts urban perforation on a small scale, gives rise to a new porosity and promotes a micro-environment suited to more peaceful uses. Photos at left: the Santa Justa lift by Mensier du Ponsard, 1902.

11 12 13 14 15 16 ITINERARIO / ITINERARY

Prendendo la metropolitana dalla stazione Baixa-Chiado progettata da Álvaro Siza (12), si può arrivare fino alla stazione Oriente, di Santiago Calatrava (13). Giunti al Parque das Nações, dove ebbe luogo l'Expo '98, suggerisco la visita di due edifici rimasti dopo quell'evento: il Padiglione del Portogallo, di Álvaro Siza (14), purtroppo uno dei pochi esempi di mancato riutilizzo dell'Expo '98, e il Pavilhão do Conhecimento (padiglione della Conoscenza), progettato da João Luís Carrilho da Graça (15) e oggi Museo della Scienza. Ma soprattutto, raccomando di fare una passeggiata lungo il fiume, sul Passeio Marítimo e nel parco che lo costeggia, firmato Proap (16). Pur essendo un'area risultante da un piano recente, invita comunque a lasciarsi scoprire in maniera erratica e restituisce l'esperienza della vicinanza della città al fiume sotto altre forme di appropriazione possibili.

▪ Taking the subway train from Baixa-Chiado station, designed by Álvaro Siza (12), you can get off at Oriente, the station designed by Santiago Calatrava (13). When you reach Parque das Nações, where the 1998 Expo was located, I suggest a visit to two buildings left over from that exhibition: the Portuguese pavilion by Álvaro Siza (14) – unfortunately one of the few examples of the 1998 Expo buildings that have not been used since – and the Pavilhão do Conhecimento (Knowledge pavilion) by João Luís Carrilho da Graça (15), now a science museum. But above all, I recommend a walk along the river, on the Passeio Marítimo and through the adjacent park designed by Proap (16). Although this is an area only recently planned, it is a pleasant one to wander through and from which to enjoy the closeness of the city to the river in other possible forms of appropriation.



Photo Christian Richters

15



Photo Leonardo Finotti

16



Photo Duarte Belo

11



Photo Duccio Malagamba

12



Photo Fernando Guerra FG + SG

14