COLTIVARE IL PARCO PUBBLICO

Produzione e distribuzione alimentare lungo la ferrovia a Lisbona | Il caso di Marvila

MARCO RIZZI

COLTIVARE IL PARCO PUBBLICO

Produzione e distribuzione alimentare lungo la ferrovia a Lisbona | Il caso di Marvila

MARCO RIZZI

Universidade Autónoma de Lisboa

Departamento de Arquitectura

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura

Ano Letivo 2019 | 2020

Professora Arquiteta Inês Lobo

Professora Arquiteta Marta Sequeira

Professora Arquiteta Júlia Zurbach Varela

Novembro 2020, Lisboa

ai percorsi intricati

Riassunto

In un mondo in cui la preoccupazione per l'equilibrio ambientale è sempre più pressante, la riflessione sul rapporto tra spazio urbano e spazio agricolo – e, in particolare, sulle modalità di approvvigionamento delle città e, più specificamente, sul il commercio alimentare – diventa evidente.
L'analisi dello stretto rapporto tra commercio e trasformazione urbana nella città di Lisbona, così come, in particolare, Marvila – un quartiere appartenente alla parte orientale di Lisbona dove, fino a tempi recenti, proliferavano fattorie e orti – ci serve come pretesto per ripensare al ruolo della produzione agricola e del commercio all'interno della struttura cittadina. Attraverso un'analisi dello stretto rapporto tra commercio e trasformazione urbana, si cerca di prevedere come un commercio basato su filiera corta possa trasformare profondamente il modo di vivere dei suoi abitanti. Il carattere frammentato e disperso del territorio di Marvila ci aiuta a immaginare la città alla luce delle infrastrutture che potrebbero trasformare Lisbona in un sistema.

Filiera corta alimentare – Commercio – Orti urbani – Marvila – Lisbona

Abstract

In a world where the concern about the environmental balance reveals to be increasingly pressing, the reflection on the relationship between urban and agricultural spaces – focusing on how the cities are supplied and more specifically on the food trade – becomes evident. The analysis of the close relationship between trade and urban transformation in the city of Lisbon, particularly in Marvila – a parish located on the eastern part of Lisbon where not so long ago farms and vegetable gardens proliferated – served as a pretext to rethink both production and agricultural role within the city's structure. Through analysis of the close relationship between trade and urban transformation, we seek to foresee how trade based on a short supply chain could profoundly transform the way of life of its inhabitants.
The fragmented and scattered nature of Marvila's territory helps us to imagine the city in light of the infrastructure that could transform Lisbon into a system.

Short food supply chain – Trade – Vegetable gardens – Marvila – Lisbon

Resumo

Num mundo onde a preocupação sobre o equilíbrio ambiental se revela cada vez mais premente, a reflexão sobre a relação entre o espaço urbano e o espaço agrícola – e, em particular, sobre a forma como as cidades são abastecidas e, mais especificamente, sobre o comércio de alimentos – torna-se evidente.
A análise da estreita relação entre o comércio e a transformação urbana da cidade de Lisboa, bem como, em particular, de Marvila – uma freguesia pertencente à zona oriental de Lisboa onde, até há bem pouco tempo, proliferavam quintas e hortas – serve-nos como pretexto para repensar o papel da produção e do comércio agrícola dentro da estrutura da cidade. Através de uma análise da estreita relação entre o comércio e a transformação urbana, procura-se antever o modo como o comércio baseado numa cadeia curta poderia transformar profundamente o modo de vida dos seus habitantes. O caráter fragmentado e disperso do território de Marvila ajuda-nos a imaginar a cidade à luz da infra-estrutura que poderia transformar Lisboa num sistema.

Cadeia alimentar curta – Comércio – Hortas urbanas – Marvila – Lisboa

abstract

Introduzione ***p. 09***

Capitolo I
Come il commercio ha disegnato Lisbona

Lisbona 1650 | la radice medievale p.12
Lisbona 1755 | lo sviluppo post terremoto p.14
Lisbona 1866 | la città borghese p.16
Lisbona 1960 | l'evoluzione commerciale p.18

Capitolo II
Filiera corta a Lisbona: produzione e distribuzione in un circuito corto di prossimità

Circuito corto di alimentazione p.27
Produzione agricola nella Lisbona contemporanea p.30

Capitolo III
Raccontare Marvila

Analisi cartografica p.37
Topografia p.41
Tessuto urbano p.43
Sistema di mobilità inizio XIX secolo p.45
Sistema idrografico p.47
Principale uso del suolo inizio XIX secolo p.49
Principale uso del suolo inizio XX secolo p.51
Reportage fotografico p.55
Strategia p.68

Capitolo IV
Ridisegnare la città a partire dal circuito corto di alimentazione

Nuova stazione ferroviaria p.83
Il mercato ed altri programmi p.89
Abitazioni: vivere, produrre, condividere p.98

Conclusione ***p.119***
Città: possibili scenari

Bibliografia p.123
Indice delle immagini p.125
Indice degli elaborati p.126

Introduzione

La presente tesi nasce da riflessioni sullo sviluppo della città e di un modello di vita contemporaneo e sostenibile che potesse rispondere idealmente alla domanda posta alla base della 17ª Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia:

How will we live together?[01]

Hashim Sarkis, architetto e professore, curatore di questa mostra, sottolinea come «abbiamo bisogno di un nuovo contratto spaziale. Nel contesto delle crescenti divisioni politiche e delle crescenti disuguaglianze economiche, invitiamo gli architetti a immaginare spazi in cui possiamo generosamente vivere insieme: insieme come esseri umani che, nonostante la nostra crescente individualità, desiderano ardentemente connettersi tra loro e con altre specie attraverso spazio digitale e reale; insieme come nuove famiglie alla ricerca di spazi più diversi e dignitosi per l'abitazione; insieme come comunità emergenti che richiedono equità, inclusione e identità spaziale; insieme oltre i confini politici per immaginare nuove geografie di associazione; e insieme come un pianeta di fronte a crisi che richiedono da noi un'azione globale per continuare a vivere».[02]
Spinta dalle parole di Sarkis, questa tesi si evolve attorno a temi diversi tra loro come la pianificazione urbana, la vita collettiva, l'agricoltura, il commercio e il ciclo del cibo fino ad ipotizzare il ruolo che l'architettura può avere qualora la produzione agricola avvenisse anche all'interno delle città. In questo senso si è cercato di trovare una risposta alla domanda non solo dal punto di vista architettonico, ma anche da un punto di vista umano che torna ad essere centrale nel discorso architettonico.
La discussione sulla visione del futuro e del possibile scenario che ci si prospetta viene portata avanti anche da Sébastien Marrot nel libro *Taking the Country's side: Agriculture and Architecture*, dove viene ripercorsa la Storia dal punto di vista dell'agricoltura, capendo quanto essa sia sempre stata strettamente legata al discorso urbano – e quindi all'architettura – e si prova ad ipotizzare l'evoluzione di questo rapporto alla luce dei problemi contemporanei.
Spiega Marrot: «Quando si guarda al passato, sembra che l'urbanizzazione del nostro pianeta, che è andata costantemente aumentando negli ultimi due o tre secoli, sia inevitabile ed è parte integrante della storia. In effetti decine di statistiche ufficiali dimostrano che la popolazione globale continuerà a crescere, almeno nel secolo attuale, e molto probabilmente si concentrerà, come fa ora, in metropoli sempre più grandi. D'altra parte, quando si sondano il futuro e le

01. La 17.ª edizione della Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia curata da Hashim Sarkis prende come titolo la domanda *How we will live together?* Se la mostra precedente, curata dallo studio Grafton Architects, aveva per titolo Freespace è stata occasione per parlare di spazio libero e gratuito, la Biennale di Sarkis espande la discussione alle questioni del vivere assieme. Gli architetti sono chiamati a sottolineare gli aspetti prettamente architettonici dei lavori presentati ma anche incoraggiati a coinvolgere nella loro ricerca progettuali altre professioni che possano arricchire la riflessione.

02. «We need a new spatial contract. In the context of the widening political divides and growing economic inequalities, we call on architects to imagine spaces in which we can generously live together: together as human beings who, despite our increasing individuality, yearn to connect with one another and with other species across digital and real space; together as new households looking for more diverse and dignified spaces for inhabitation; together as emerging communities that demand equity, inclusion and spatial identity; together across political borders to imagine new geographies of association; and together as a planet facing crises that require global action from us to continue living at all.» SARKIS, Hashim, «How we will live together? Theme of the Biennale Architettura 2020», 2019, Venezia, sito Biennale Architettura di Venezia. Traduzione dell'autore. Consultabile online, URL: https://www.labiennale.org/en/architecture/2020/introduction-hashim-sarkis (Consultato a Luglio 2020).



01.

questioni ambientali che incombono lì, come il cambiamento climatico, la scarsità di acqua potabile, l'erosione del suolo, il picco del petrolio e il collasso della biodiversità, questa stessa urbanizzazione sembra impossibile».[03]

Se inglobare il processo agricolo all'interno dello scenario urbano può presentarsi come tema per il ripensamento delle pratiche di vita collettiva ad oggi in atto, quando si parla di agricoltura è inevitabile parlare di cibo come «mezzo più potente a nostra disposizione per pensare in modo connesso ai numerosi dilemmi che affrontiamo oggi»[04], come descritto da Carolyn Steel nel suo libro *Hungry City: How Food Shapes Our Lives*.

Da qui nasce la necessità di ripensare il percorso del cibo che spesso passa inosservato dovuto al fatto che a lungo le questioni alimentari non sono state trattate sistematicamente o prese in considerazione di pari passo con lo sviluppo urbano.[05]

Lo strumento individuato per la riconnessione tra consumatore e cibo risulta essere la filiera corta di distribuzione dove l'intero processo della filiera è facilmente tracciabile, la riconducibilità ad un produttore è semplice e tra produttore e consumatore la quantità di intermediari è minimi o idealmente nulla.[06]

Inserire il sistema della filiera corta all'interno della città in modo che sia tangibile, unendo la produzione alla diretta commercializzazione, significa ripensare lo spazio cittadino, che sia esso pubblico, del commercio o produttivo.

La connessione in un circuito virtuoso di «orti urbani e periurbani, sistemi urbani verdi, [...] circuiti di distribuzione e consumo di cibo, mercati agricoli, nuove tipologie abitative»[07] permetterebbe il palesarsi della filiera alimentare (produzione, trattamento, distribuzione e consumo) aiutando ad immaginare nuovi scenari.

Un ruolo importante è ricoperto del commercio dei beni alimentari, non solo all'interno della filiera corta, ma anche come espressione della pianificazione urbana in relazione al tipo di città che si vuole costruire.

La connessione tra tipo di commercio e luogo del commercio, come manifestazione fisica dell'atto, si presenta lungo le diverse epoche con diverse forme.

Il caso di Lisbona si inquadra perfettamente all'interno dello scenario delle metropoli contemporanee dove la distanza nella filiera alimentare tra produzione e consumo si fa sempre più grande.

Capire come il commercio abbia aiutato a organizzare la città che oggi vediamo può aiutarci a trovare le relazioni tra pianificazione e tipo di città che si va a costituire nel futuro.

03. «When looking back to the past, it seems as if the urbanisation of our planet, which has steadily been increasing over the past two or three centuries, is inevitable and is integral to history. Indeed scores of official statistics demonstrate that the global population will keep growing , at least in the present century, and will most likely concentrate, as it does now, in larger and larger metropolises. On the other hand when one probes the future, and the environmental issues that loom there, such as climate change, fresh water scarcity, soil erosion, peak oil and biodiversity collapse, this same urbanisation looks impossible.» MAROT, Sébastien, *Taking the Country's side: Agriculture and Architecture*. Lisboa / Barcelona: Lisbon Architecture Triennale/ Ediciones Polígrafa, 2019, p 6. Traduzione dell'autore.

04. «Food is the most powerful medium available to us for thinking in a connected way about the numerous dilemmas we face today» STEEL, Carolyn, website. Traduzione dell'autore. Consultabile online, URL: https://www.carolynsteel.com/sitopiabook (ultimo accesso 26 Novembre 2019).

05. STEEL, Carolyn, *Hungry City: How Food Shapes Our Lives*. London: Vintage Publishing, 2009. Inizialmente pubblicato in Gran Bretagna nel 2008 da Chatto & Windus.

06. «The foods involved are identified by, and traceable to a farmer and for which the number of intermediaries between farmer and consumer should be minimal or ideally nil» SANTINI, Fabien, GOMEZ Y PALOMA, Sergio, KNEAFSEY, Moya, VENN, Laura, SCHMUTZ, Ulrich, BALASZ, Balint, TRENCHARD, Liz, EYDEN-WOOD, Trish, BOS, Elizabeth, SUTTON, Gemma, BLACKETT, Mathew, *Short Food Supply Chains and Local Food Systems in the EU. A State of Play of their Socio-Economic Characteristics*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 13, 2013, DOI: 10.2791/88784. Traduzione dell'autore. Consultabile online, URL: http://ipts.jrc.ec.europa.eu/publications/pub.cfm?id=6279 (Consultato ad Agosto 2020)

07. «All phases and stages of the urban food system (production, processing, distribution, and consumption) may have a direct translation in spatial terms within the city and are thus factors in the creation of potentially sustainable places, with interrelationships between productive urban and peri-urban allotments, urban green systems, [...] food distribution and consumption circuits, farmers markets, new building typologies, and so on». MORGADO, Maria João, OLIVEIRA, Maria do Rosário, «Planning the urban food system of the Lisbon Metropolitan area in Portugal: a conceptual framework», in R. Roggema (Ed.) Agriculture in an Urbanizing Society, Proceedings of the Sixth AESOP conference on *Sustainable Food Planning, Finding Spaces for Productive Cities*, Novembre 5 – 7, 2014. Leeuwarden, Paesi Bassi. Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, 2016, p. 10. Traduzione dell'autore. Disponibile online URL: http://hdl.handle.net/10451/24821 (Consultato ad Agosto 2020).

---

nella pagina precedente:
Immagine 01. Fotografia, FRANCO, Tim, *Metamorpolis*, Chongqing, China, Agosto 2020.

Capitolo I
Come il commercio ha disegnato Lisbona

Per immaginare come un sistema di commercio di prodotti alimentari basato sulla filiera corta possa avere risvolti fisici nel disegno della città, ed in questo caso nella città di Lisbona, è necessario fare un passo indietro e capire quali sono state le tappe fondamentali in cui il commercio inteso in un senso più lato abbia influito nella crescita e nell'organizzazione della città stessa.
Questo capitolo vuole mettere in luce l'espansione urbanistica di Lisbona, dal 1600 ai giorni nostri, provando a tracciare una correlazione tra gli spazi consacrati al commercio e il tessuto urbano.

Lisbona 1650 – La radice medievale

Sebbene nella struttura generale della città medievale, ogni luogo era adibito al commercio con il mercato che si estendeva in tutte le parti del centro abitato[08], si può riconoscere nel tessuto medievale della Lisbona di metà '600 tre luoghi specifici con forte vocazione commerciale: *Praça do Rossio*[09], *Praça da Ribeira Velha*[10] e la dorsale che collega queste due piazze che è *Rua Nova dos Mercadores*[11].
Damião de Góis, nel suo libro *Elogio da cidade de Lisboa*, racconta nel 1554 come passando lungo *Rua Nova dos Mercadores* si potesse notare l'abbondanza di incisori, gioiellieri, orafi, doratori, case di scambio a cui si sommano i commercianti e le molte persone che sopraggiungono qui per la grande opportunità che il commercio li poteva offrire[12].
L'asse proposto da questa dorsale connetteva i due mercati principali, quello lungo il fiume a *Praça da Ribeira Velha* e quello di *Praça do Rossio* vicino all'ospedale cittadino, incentivando un rapporto tra il fiume e l'entroterra[13]; sempre Góis descrive come sul terreno di *Praça da Ribeira Velha* era presente il mercato del pesce e dei dolci, dove accorrevano anche venditori di frutta e verdura, vino, locandieri e tessitori.[14]
Anche *Bairro Alto*, un antico quartiere cittadino situato in cima alla collina sul versante est sopra il centro della città, è un un riferimento nella vita cittadina: venne costruito subito dopo il terremoto e successivo tsunami avvenuto nel 1531 in una posizione alta e con una struttura chiara, strade ampie per l'epoca e con una vocazione residenziale con al piano terra una forte concentrazione di locali di commercio e svago sin dal suo concepimento.
Si può' notare quindi che in entrambe le situazioni la strada e la piazza sono così i luoghi deputati al commercio, animando la vita della città sul sedime dello spazio pubblico ed accessibile a tutti in quanto lo scambio era basato sulla condivisione diretta ed informale di beni.

08. SAALMAN, Howard, *Medieval Cities (Planning and Cities)*, 1968, George Braziller, ISBN-10 0807604712.

09. Conosciuta oggi come *Praça Dom Pedro IV* spesso viene nominata semplicemente *Rossio*. Durante il Medioevo veniva chiamata *Praça do Rossio*. Disponibile online, URL: https://toponimialisboa.wordpress.com/2017/12/05/o-rossio-e-o-dom-pedro/ (consultato Ottobre 2020).

10. Attualmente conosciuta come *Campos das Cebolas*.

11. Conosciuta anche come *Rua Nova dos Ferros*.

12. «Passando ao largo da Rua Nova, onde abundam os gravadores, joalheiros, ourives, douradores, e casas de escambo, voltando sempre à esquerda, chega-se a outra rua chamada também Rua Nova dos Mercadores, muito mais vasta do que as outras ruas da cidadem adornada, dum lado e doutro, com belos edificios. Aqui se juntam, todos os dias, os comerciantes, de quàsi todos os povos e partes do mundo, com extraordinàrio concurso de gente, por causa das facilidades que o comércio e o porto oferecem.» GÓIS, Damião de, *Descrição da cidade de Lisboa pelo cavaleiro português Damião de Góis*, Fundação Mário Soares/ DFL – Documentos Felicidade Alves, [S.l.: s.n., s.d.], p. 48. Disponibile online, URL: http://www.casacomum.org/cc/visualizador?pasta=07466.005.001 (Consultato a Settembre 2020).

13. ALLEGRI, Alessia, *Mientras Apolo 70 viaja hacia a Alvalaxia XXI, Colombo y Vasco da Gama nos descubren otra ciudad. La dimensión urbana del espacio comercial en Lisboa. 1970-2010*, ETSAB Urbanismo y Ordenación del Territorio, Barcelona, 2012, p. 143. Tesi di dottorato, orientatore Prof. Joaquin Sabaté.

14. « Neste vasto terreiro, ficam o mercado do peixe e dos doces, aonde acorrem, todos os dias, peixeiros, hortelãos, confeiteiros, cortadores, pàdeiros, doceiros, para venderem o que trazem para alimento na cidade; vêem-se lojas de comidas, de vinhos, de tendeiros, de estalajadeiros, de receões.» *ivi*, cit. 12, p. 50.

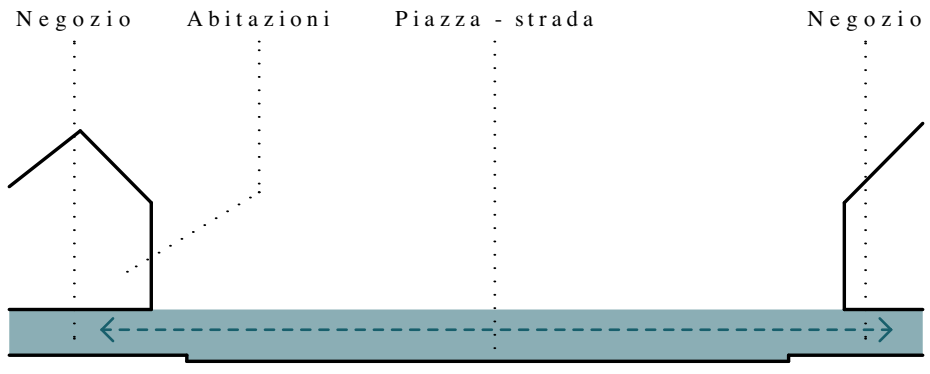
---

nella pagina seguente:
Mappa e diagrammi
Lisbona 1650 - La radice medievale
scala: varie



Continuità

Luogo del commercio



Lisbona 1755 – Lo sviluppo post terremoto

Nel 1755 Lisbona viene colpita da un terremoto e successivamente da inondazioni e incendi che distruggono completamente il centro storico e nei successivi anni si procede ad una ricostruzione sistematica frutto della mentalità illuminista dell'epoca.
Fondamentale è la razionalità dell'intervento, dove vengono proposti elementi tipizzati, sia dal punto di vista costruttivo e sia da quello della composizione urbana. Il progetto proposto e poi realizzato si basa su di una maglia continua e pressoché regolare che si adatta alle preesistenze. Il luogo più colpito è quello della *Baixa*[15], il centro della città, tra la collina del *Castelo de São Jorge*[16] e *Bairro Alto*.
La strategia urbana proposta è quella di una vera e propria rete di strade, con un andamento simile tra loro, in cui gli edifici potessero trovare una chiara collocazione; uno dei riferimenti più forti per il concepimento di questo schema è proprio il quartiere di *Bairro Alto*.
Nella ricostruzione del centro cittadino, gli ideali illuministi vengono proposti non solo dal punto di vista fisico e geometrico ma anche dal punto di vista politico: si attuano infatti scelte fortemente in linea con gli ideali borghesi. Un esempio di questa linea di pensiero è l'assenza di palazzi nobiliari all'interno della maglia urbana in quanto edifici con un tale carattere – espressione di potere, denaro e nobiltà – non avrebbero potuto accettare i principi costruttivi imposti dal piano di ricostruzione. Stessa politica viene applicata alle chiese, la cui espressione esterna si deve conformare con quella del resto del quartiere.[17]
La nuova maglia urbana viene ad interpretare in maniera più regolare uno schema commerciale già esistente: la connessione tra *Praça do Rossio* e il fiume attraverso il corridoio commerciale che legava prima il fiume all'entroterra, viene moltiplicata in tutte le vie la cui toponomastica ricorda proprio di commercio lì promosso: *Rua Áurea, Rua dos Sapateiros, Rua dos Correeiros, Rua da Prata* solo per citarne alcune. Arrivati al fiume la maglia sfocia in *Praça do Comércio*, una piazza reale che prende una proporzione doppia rispetto a *Praça do Rossio*. Anche qui, sebbene la vocazione della piazza sia quella di un palcoscenico reale, ingresso della città dal fiume, il nome si rifà al commercio cioè ad una caratteristica più fortemente borghese. Il piano terra di ogni blocco che compone i nuovi edifici è occupato da attività commerciali, sopra di esso si trovano i piani nobili delle abitazioni, con tipologie simili tra loro ma adattabili alle differenti esigenze dei futuri inquilini. La grande presenza di luoghi deputati al commercio – le botteghe al piano terra e le piazze dove prendevano luogo i mercati – impongono il centro storico ricostruito come luogo principe del commercio cittadino in un momento in cui Lisbona stava vivendo una lenta espansione verso l'entroterra. I piccoli centri urbani formati da case private e conventi e fattorie iniziano ad allargare i propri confini gettando le basi del futuro evolversi della città.[18]

15. La Baixa è un'area di Lisbona situata nel centro della città nel quartiere di Santa Maria Maior.

16. Il castello di San Giorgio (portoghese: *Castelo de São Jorge*) è il castello di Lisbona, la capitale del Portogallo e si trova sulla collina più alta del centro storico della città.

17. MAIA, Manuel da, *Manuel da Maia e os engenheiros militares portugueses no Terramoto de 1755*. ed. Christovam Ayres (1755-1756/1910) Lisboa: Imprensa Nacional.

18. *ivi*, cit. 13, p. 147.

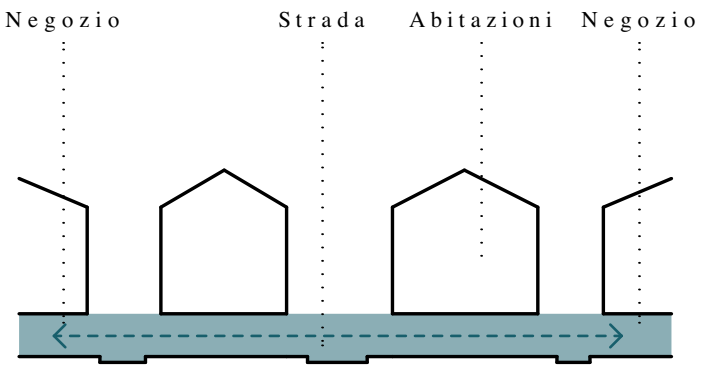
---

nella pagina seguente:
Mappa e diagrammi
Lisbona 1755 - Lo sviluppo post terremoto
scala: varie



Diffusione

Luogo del commercio



Lisbona 1866 – La città borghese

Con il ridisegno del centro storico viene anche realizzato il primo parco cittadino, il Passeio Público[19], luogo di svago e socializzazione per le classi sociali più abbienti ancora sconvolte dal trauma del terremoto. Questo parco, una volta reso accessibile a tutta la città nel 1821, divenne il punto di partenza per la costruzione di *Avenida da Liberdade*, primo asse regolare di espansione della città verso l'interno.

Il nuovo boulevard, aperto nel 1886, contrasta con le crescita organica e disorganizzata avvenuta fino a quel momento in città e si impone come primo passo verso un'espansione razionale del tessuto cittadino: viene concepito come una passeggiata pubblica in stile francese dove si affacciano piccoli palazzi il cui piano terra è occupato da commercio di lusso.

A differenza del centro storico, la maglia strutturante di *Avenida da Liberdade* si adatta alla topografia ed alle preesistenze per quanto riguarda il ritmo di strade e blocchi di edifici ma non conserva quel carattere di rigidità per quanto riguarda la costruzione dei singoli edifici: troviamo infatti edifici di dimensioni diverse con diverse espressioni e stili, spesso con una superficie occupata contenuta ma un'espansione in verticale maggiore. Questo carattere rende gli interventi identitari e crea i presupposti per l'arrivo, nella seconda metà del '900, di marchi di lusso con una forte vocazione identitaria: ad oggi *Avenida da Liberdade* si presenta come la via con carattere più lussuoso di tutta Lisbona.

Tornando a parlare della maglia strutturale che questo corridoio verde impone, possiamo trovare diverse soluzioni e modelli che si adattano da un lato e l'altro del boulevard. Verso la zona dello svincolo di *Rato*[20] l'espansione si adatta al tessuto urbano esistente e va ad inserire una maglia regolare negli spazi di cerniera. Per quanto riguarda il ridisegno dell'espansione cittadina verso nord, il piano di *Avenidas Novas*[21] del 1888 impone un'espansione radiale e geometrica.

Avenida Duque de Loulé, Avenida Fontes Pereira de Melo e Avenida da República, Avenida Almirante Reis sono i principali assi che organizzano la città in espansione adattandosi alla topografia ma con una visione razionale.

A differenza dei piani di ricostruzioni realizzati in precedenza, qui la maglia urbana è meno rigida e conserva una grammatica più lenta volendo adattarsi all'area in cui si trova.[22] I nuovi quartieri sono pensati per una classe borghese in espansione e questo pensiero si riflette anche nella concezione degli spazi del commercio: se nella baixa pombalina lo scambio avveniva principalmente in piazze, strade e negozi, in *Avenida da Liberdade* il commercio è pensato per essere principalmente svolto all'interno degli edifici lasciando la passeggiata pubblica come luogo di convivio e svago; nei piani delle *Avenidas Novas* si può trovare, come luogo del commercio, sia la strada che il negozio al pian terreno essendo il tessuto urbano meno

19. Luogo di svago e di incontro della borghesia, paesaggistico e chiuso, inaugurato nel 1764 a nord del Rossio.

20. Lo svincolo di Rato o Largo do Rato è un nodo viario cittadino situato tra i quartieri di Campo de Ourique e Santo António a Lisbona.

21. «Avenidas Novas» era il nome utilizzato per lo sviluppo urbano che ha portato la città di Lisbona a nord, alla fine del XIX secolo e nella prima metà del XX secolo. Compaiono nuovi quartieri con case unifamiliari e immobili a reddito, occupati da una classe media, medio-alta e alta in espansione. I nuovi quartieri, con strade larghe, alberate e omogenee nel disegno delle facciate, furono inizialmente costruiti secondo il gusto di un'architettura eclettica.

22. BALSAS, C., *Retail Planning in Portugal: an instrument of urban planning*, Ahern, J. and Machado, J. – Eds. EnvironmentalChallenges in an Expanding Urban World, Lisboa CNIG, 1997.

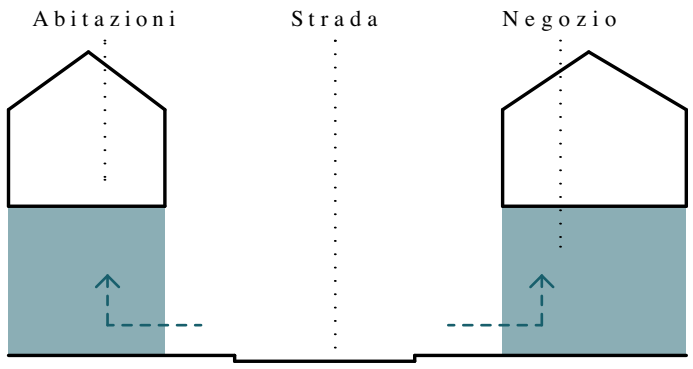
---

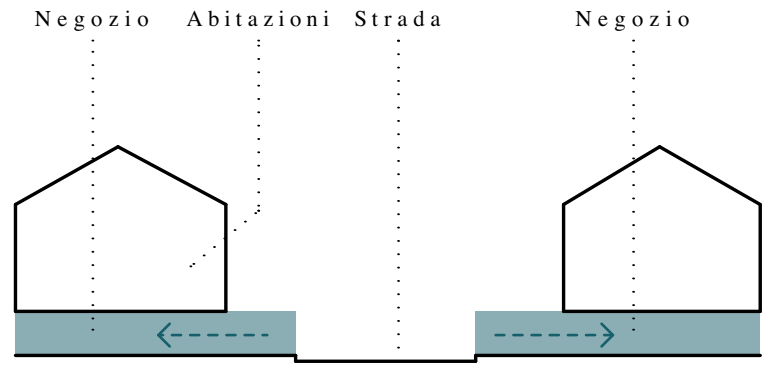
nella pagina seguente:
Mappa e diagrammi
Lisbona 1866 - La città borghese
scala: varie



Espansione

Luogo del commercio





standardizzato e quindi favorevole sia all'occupazione lungo il lato che valorizzando l'intersezione del blocco edificato come punto di attrazione.
Questa caratteristica viene particolarmente alla luce in *Avenida Almirante Reis*, dove lungo l'asse viario sono posizionate le maggiori attività commerciali e la strada acquisisce la funzione di centro nevralgico della vita di quartiere continuando ad essere il più veloce collegamento che porta all'esterno della città.

E' importante ricordare che nascono al contempo nuovi quartieri al di fuori degli assi principali, come ad esempio quello di *Campo de Ourique*[23], dove la maglia urbana strutturante rimane rigida e lineare. Con l'andare del tempo questo quartiere raggiunge uno status di riferimento cittadino in quanto vivace e denso commercialmente, utilizzando la strada come luogo pubblico predominante e votato allo scambio.[24]
Questo quartiere, di forte vocazione abitativa, ha la caratteristica di avere locali per la vendita quasi costantemente localizzati al piano terra, con grandezza simili tra loro, ricalcando il modello pombalino ma con dimensioni più contenute.

Lisbona 1960 – L'evoluzione commerciale

Nel 1938 Orlando Ribeiro Telles, estimato geografo portoghese del '900, descrive come il centro della città continuasse ad essere il lungo fiume e la *baixa pombalina*, sia dal punto di vista finanziario che commerciale, ma che una volta chiusi gli uffici ed i negozi, l'attenzione si spostasse verso la periferia dove, grazie alle nuove infrastrutture e i nuovi palazzi, grande parte della popolazione cittadina si stesse spostando.[25]
A partire dagli anni '60 del Novecento e soprattutto nei decenni successivi a Lisbona e in tutto il paese avviene un ammodernamento che avvicina l'economia, gli usi e i costumi portoghesi a quelli del resto dei paesi europei.
Dovuto ad una vasta gamma di fattori, le zone centrali della città di Lisbona perdono la loro attrazione per la popolazione. Il centro storico inizia a svuotarsi, la classe media si sposta sempre di più verso la periferia. Questioni come la difficile accessibilità del centro storico, i problemi ambientali, la perdita di attrazione dello spazio pubblico e del patrimonio storico culturale assieme a ragione di natura più pratica come il traffico e il problema dei parcheggi[26], fanno sì che la capitale si organizzi in funzione del nuovo ruolo della periferia, verso un forte utilizzo dell'automobile, sotto gli ideali del movimento moderno.
C'è da considerare che la perdita di interesse verso il centro storico dal punto di vista del commercio passi anche da cause interne al commercio stesso. La maggiore concorrenza, la scarsa formazione professionale, la crescita di domanda e la costante richiesta di innovazione tecnologica sono solo alcuni dei fattori che hanno portato ad un progressivo abbandono

23. Quartiere lisboata situato tra Amoreiras, Estrela e Prazeres.

24. *ivi*, cit. 13, p. 155

25. RIBEIRO, Orlando, «O sítio e o crescimento de Lisboa», Terra Brasilis (Nova Série), intervento presso l'Association de Géographes Français e pubblicata nel suo Bulletin, Parigi, 1938; nuova redazione per il Congresso Internacional de Geografia, Lisbona, 1949, ma mantenuta inedita. DOI: 10.4000/terrabrasilis.737. Traduzione dell'autore. Disponibile online, URL: http://journals.openedition.org/terrabrasilis/737 (Consultato a Settembre 2020).

26. *ivi*, cit. 13, p. 164.

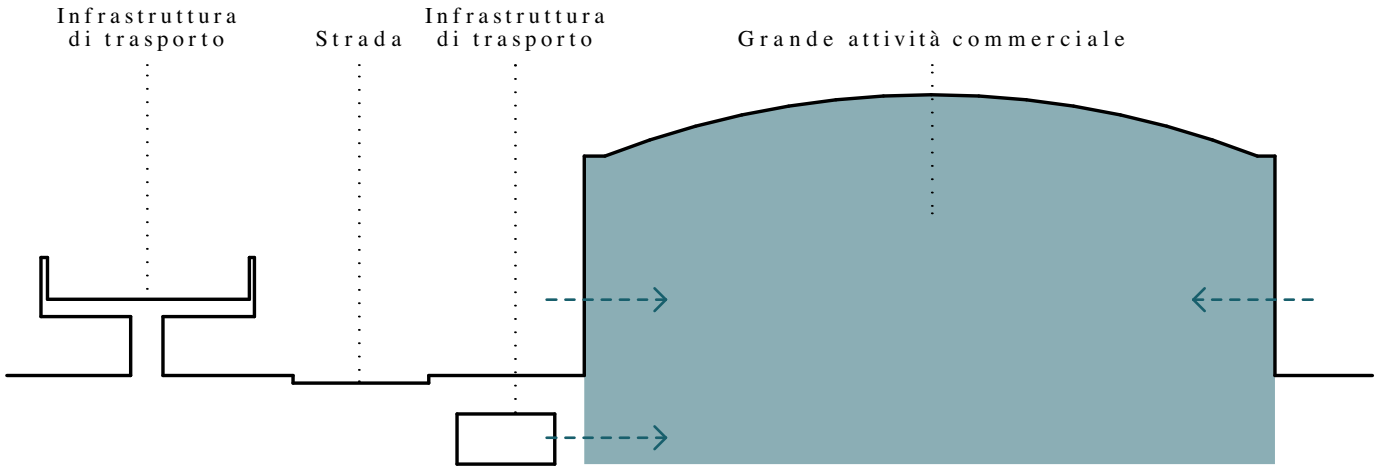
---

nella pagina seguente:
Mappa e diagrammi
Lisbona 1960 - L'evoluzione commerciale
scala: varie



Nuova centralità

Luogo del commercio



del centro storico cittadino.[27] Sebbene la presenza di vendita ambulante sia ancora persistente e denoti una certa inerzia nel volersi rinnovare, la perseveranza di questo modello di vendita è da ricondurre ad un interesse per forme di distribuzione più economiche.[28]
Lo sviluppo della città verso nord fa sì che entri in gioco in modo incisivo il sistema infrastrutturale nel campo del commercio, decentrando i fulcri commerciali precedentemente costituiti.

La crescita sempre più forte di grandi superfici di vendita – supermercati e centri commerciali – lungo la nuova cintura urbana, e le maggiori vie di passaggio, è data dalla presenza di lotti di grandi dimensioni ad un costo minore e dalla possibilità di essere raggiunte con un proprio mezzo.
Questa nuova distribuzione di poli di attrazione commerciale verso l'esterno della città è accompagnata dal diffondersi sempre più insistente di strutture di vendita quali supermercati, ipermercati e catene di franchising su tutto il territorio. La distribuzione dei luoghi del commercio al dettaglio su vasta scala diventa sempre più correlata alle infrastrutture di trasporto pubblico, basti pensare le gallerie delle metro o le stazioni ferroviarie sempre più associate a catene commerciali.
La periferia diventa centro e il centro assume un ruolo periferico perché inserito all'interno di un flusso continuo di beni, informazioni e spostamenti.

Se da un lato la strada, lo slargo e la piazza venivano intesi in precedenza come lo spazio pubblico del commercio dove il vuoto urbano che rappresentavano era riempito da scambi e relazioni, con lo sviluppo della città negli ultimi 60 anni si ha un cambiamento radicale di quello che è concepito come spazio pubblico/privato adibito a commercio e vuoto urbano. Le sempre più frequenti grandi superfici di vendita assieme al cambiamento degli usi e dei costumi hanno mutato la percezione dello spazio di interazione connesso al commercio, inglobando, per esempio, il ruolo della strada con quello della galleria commerciale.
Avviene quindi una rottura rispetto ai sistemi precedenti: se prima la strada e il quartiere avevano un ruolo centrale all'interno del meccanismo commerciale e distributivo – possiamo definirlo diffuso perchè distribuito a livello capillare lungo interi quartieri – ora il sistema si presenta lineare alla scala della città: interessa il movimento su larga scala di beni e persone, sia esso tramite auto o mezzo pubblico, per cui il commercio è praticato all'interno di una rete.

Attualmente l'evoluzione del commercio, grazie all'avvento di internet, sta vivendo un ulteriore mutamento passando dalle grandi superfici di vendita a soluzioni sempre più personalizzate: l'e-commerce ha stimolato il ritorno ad un approccio da filiera corta negli acquisti con il proliferare di corrieri che consegnano direttamente alla propria abitazione il prodotto richiesto, tendenza che si può riscontrare anche nella filiera alimentare.

27. *ivi*, cit. 13, p. 164.

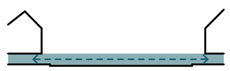
28. «el predominio de las formas de venta ambulante y de las ferias que no solamente reflecte el peso de la inercia de las formas tradicionales, sino, también, el interese del consumidor por estas formas de distribución manifiestamente más económicas.» *ivi*, cit. 13, p. 166.

---

nella pagina seguente:
Mappa e diagrammi
Lisbona 2020 - Quale futuro?
scala: varie

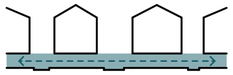
Lisbona 1650
La radice medievale





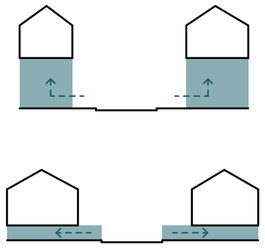
Lisbona 1755
Lo sviluppo post terremoto





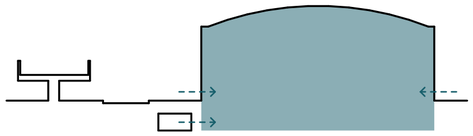
Lisbona 1866
La città borghese





Lisbona 1960
L'evoluzione commerciale





Lisbona 2020



?

Osservare come, lungo il tempo, l'espansione urbana di Lisbona sia stato il riflesso degli ideali di diversi ceti sociali – partendo dall'alta borghesia durante l'epoca di ricostruzione post terremoto fino ad approdare al ceto medio ed alla classe operaia che occupa la nuova periferia della città – ci fa capire come differenti forme di commercio si adattino a società e costumi differenti.

Se la capitale portoghese, dal punto di vista urbanistico, si presenta fortemente segnata da un espansione periferica che si rifà al XX secolo con movimento su larga scala e perdita di centralità definita, come si possono inserire nel tessuto esistente forme di commercio e scambio contemporanee?

Considerare la rete infrastrutturale come parte integrante del sistema commerciale cittadino può aiutare a pensare uno sviluppo urbano volto a forme alternative di produzione e commercio all'interno della città, come il sistema della filiera corta.



02.



03.

Capitolo II
Filiera corta a Lisbona: produzione e distribuzione in un circuito corto di prossimità

Fino agli inizi degli anni ’60 del ‘900 l’approvvigionamento di viveri in Portogallo si basava su di un sistema a circuito breve. Le principali modalità di rifornimento potevano essere tre: produzione propria, rifornimento nei mercati cittadini, acquisto da venditori ambulanti.

Ci arriva traccia che sin dagli inizi del 1600, di un commercio cittadino che passa attraverso una modalità capillare, come descrive Padre Frey Nicolao d’Oliveira nel suo libro, scritto nel 1704, che racconta la grandezza di Lisbona lungo il tempo: «poco più avanti nell’altra parte di questa piazza ci sono trentaquattro capanne, con lunghi portici e tetti di tegole verdi, a parte due, dove viene venduto il sale. Sono tutti circondati da legno, e ognuna di queste capanne è capiente, che in tre di queste c’è posto per quaranta persone per vendere, ognuna al suo posto per tutto l’anno, tutti i tipi di selvaggina, tacchino, galline, polli, piccioni e anatre ai loro tempi, con un’infinità di oro e così tanto pernici e conigli. Affermano quelli che vendono queste cose, che venderanno a Pasqua del 1617 [...] milleseicento pernici e ottocento conigli con trecentosessanta tacchini, a parte le galline, polli e piccioni [...] Tra queste capanne da caccia e quelle della frutta verde e secca ce ne sono due; una del Re, un’altra del duca di Bragança, in cui ci sono ufficiali dei suddetti Signori, il cui compito è di riscuotere il denaro per il pesce che viene venduto. C’è un’altra piccola capanna, dove si paga la verdura, e un’altra vicino a Rio, dove i sorveglianti si riparano dalla pioggia e dal sole».[29] In riferimento alla vendita del pesce, invece, afferma: «segue la Ribeira, o piazza dei pesci, in cui vi sono settanta donne che lo vendono in determinati luoghi delimitati dati dalla Città, in modo che non sia possibile spostarsi da un luogo all’altro senza che sia stato dato ordine del messo comunale posto lì dalla Città stessa [...] In questi luoghi, dove viene venduto il pesce, non ci sono capanne, così preferisce la Città, per costringere le venditrici a vendere il pesce più rapidamente perché non vada a male con il caldo del sole [...]».[30]

Friedrich Link, biologo, botanico e naturalista tedesco, ad inizio ‘800 nel suo libro *Notas de uma viagem a Portugal e através de França e Espanha*, racconta il suo viaggio fino in Portogallo e nel descrivere la città di Lisbona cita i mercati di *Praça da Figueira* e quello di *Ribeira Nova* confermando così il ruolo di questi luoghi nella catena di alimentazione cittadina.[31]
Nel 1938, circa cento anni più tardi di Friedrich Link, Norberto de Araújo descriveva così gli usi e dei costumi a Lisbona in fatto di commercio: «il Mercado da Ribeira Nova venti anni fa era, quasi esclusivamente, di

29. «Logo adiante na outra parte desta praça estaõ trinta e quatro cabanas, ou alpendres compridos, e telhados de telha verde, afora duas, em que se vende sal, que saõ todas cercadas de madeira, e saõ tam capazes cada huma destas cabanas, que em tres dellas ha sitio, e lugar pera quarenta pessoas venderem, cada huma em seu proprio lugar em todo o anno todo o genero de caça, perùz, galinhas, frangaõs, pombos e patos em seu tempo, com infinita multidaõ de ouos, e tanta perdiz, e coelho, que,e affirmáraõ os que vendem estas cousas, que venderaõ na Paschoa de seiscentos e dezesete [...] mil e seiscentas perdizes, e oitocentos coelhos com trezentos e tantos perùz, afora galinhas, frangaõs, e pombos [...] Entre estas cabanas da caça, e as da fruita verde, e secca, estaõ duas; huma d’el Rey, outra do Duque de Bragança, em as quais ha officiais dos dittos Senhorea, a cujo cargo está cobrarem os dizimos de peixe. Ha mais outra cabana pequena, onde se paga a dizima da hortaliça, e outra junto ao Rio, onde se recolhem os feitores a chuva, e do Sol.» D’OLIVEIRA, Frey Nicolao, *Livro das Grandezas de Lisboa*, 1804, Lisboa: Impressão regia, pp. 188-189. Traduzione dell’autore.

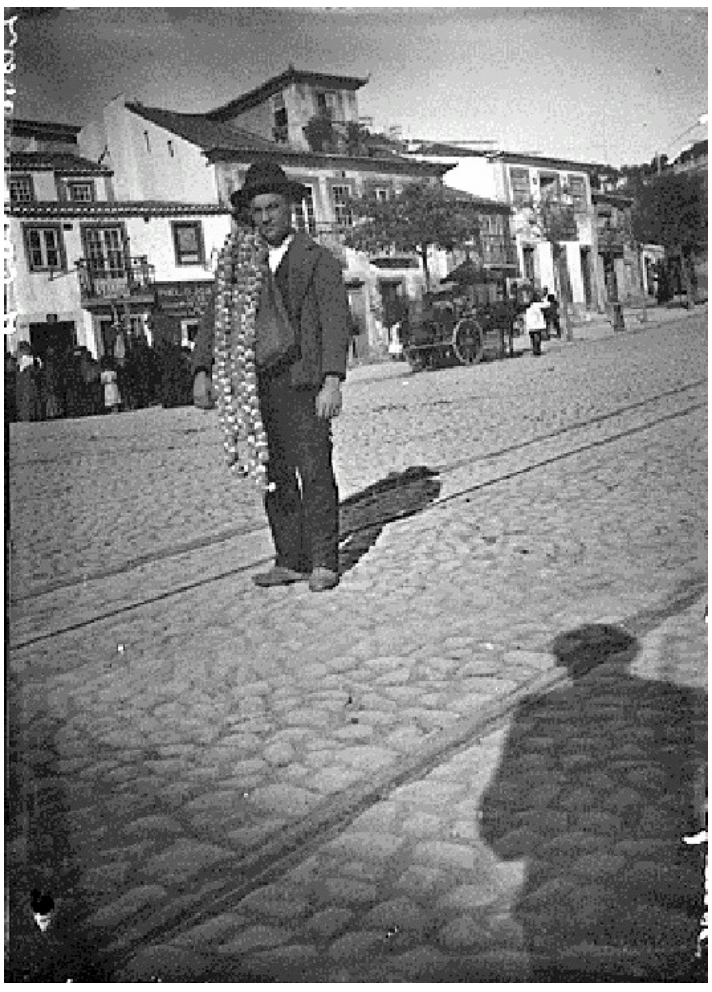
30. «Seguese logo a Ribeira, ou praça do peixe em a qual ha setenta molheres, que o vendem em lugares certos, e limitados, e dados pella Cidade, de modo que naõ se pode alguma mudar de hum lugar pera outro sem ordem do Vedeador que pera isto a Cidade tem putado [...] Nestes lugares, em que se vende o peixe, naõ ha cabanas, prouendoo assi a Cidade, a fim de obrigar as vendedeiras a que vendaõ mais depressa o peixe por se lhes naõ dannar com a quentura do Sol [...] » *ivi*, cit. 29. Traduzione dell’autore.

31. FRIEDRICH LINK, Heinrich, *Notas de uma viagem a Portugal e através de França e Espanha*, p.106, London: Acad. Buchh, 1801. Disponibile online, URL: https://books.google.pt/books?id=QLNkpve-OqsC&pg=PP152&dq=Heinrich+Friedrich+Link&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwiBkZjWmfDoAhXt8eAKHRpbBVMQ6AEIUjAE#v=onepage&q=Heinrich%20Friedrich%20Link&f=false (Consultato a Settembre 2020)

---

nella pagina precedente:
Immagine 02. Fotografia, BENOLIEL ,Joshua, *Venda de légumes no mercado da Ribeira Nova*, Avenida 24 de Julho, 1910.

Immagine 03. Fotografia, BENOLIEL Joshua, *Galinheira na Rua Barata Salgueiro*, 1906.*descarregado o peixe das fragatas na Ribeira Nova*, 1900.



04.



05.

pesce, e il mercato di frutta e verdura fu organizzato dal 1927 in alcune baracche, tra la linea ferroviaria, che si estendeva sul lato del terreno, e Avenida 24 de Julio. Questo mercato di frutta e verde vicino alla linea ferroviaria è stato attivato dopo uno sciopero della drogheria a Praça da Figueira».[32]

Spesso rifornirsi al mercato cittadino o da un venditore ambulante potevano essere operazioni che avvenivano simultaneamente: i venditori trovavano nel luogo del mercato il naturale catalizzatore per il proprio commercio. Il commercio poi continuava lungo le vie scoscese della città dove si poteva sentire urlare i più diversi richiami per attirare l'attenzione. La capillarità di questo tipo di commercio dava la possibilità di approvvigionarsi senza dover arrivare al più vicino mercato.

Questo tipo di distribuzione, sia tramite luogo fisso che tramite fornitura ambulante, è stata la fonte primaria di approvvigionamento cittadino con una filiera di distribuzione piuttosto ravvicinata, basti pensare ad esempio alle venditrici di pesce che, direttamente dalle navi, scendevano con ceste colme pronte per essere vendute.

Dopo la seconda guerra mondiale, negli anni della ripresa economica europea, anche in Portogallo entra in scena la figura del supermercato – nel campo della distribuzione di beni alimentari e non solo – che cambia radicalmente la relazione tra produttore e consumatore.

Nel 1964, con una comunicazione nel *Diário do Governo* n.º *274/1964, Série* I de 1964-11-21 il Ministero dell'Economia e del Commercio definisce cosa sono gli stabilimenti di vendita al pubblico di alimenti e prodotti per la casa denominati «supermercati».[33]

Da qui lo sviluppo della filiera della grande distribuzione si diffonde tanto da cancellare o quasi, per ragioni economiche e sanitarie, la figura del venditore ambulante all'interno della città e diminuendo progressivamente l'importanza dei mercati cittadini.

La naturale evoluzione di questa figura, all'interno del sistema distributivo, torna ad associarsi all'idea di mercato, questa volta non più giornaliero ma a cadenza regolare.

Uno degli esempi più celebri a Lisbona è la *Feira do Relogio*, una fiera settimanale di alimenti e non, situata nel quartiere di Chelas.

Un intricato fiume di bancarelle che vendono frutta, verdura, vestiario, mobilio e quant'altro, ad un prezzo modico, dove gli ambulanti tentano di sovrastare il chiacchiericcio degli avventori urlando le diverse promozioni; molto spesso, nel caso della vendita di frutta e verdura,

32. «O Mercado da Ribeira Nova há vinte anos era, quási exclusivamente, de peixe, e o das hortaliças e frutas arrumou-se até 1927 nuns barracões, entre a linha do caminho de ferro, à qual se encostava por lado de terra, e a Avenida 24 de Julho. Êsse Mercado de frutas e verde junto à linha férrea fôra originado por uma greve de liorta lixeiras na Praça da Figueira.» ARAÚJO, Norberto de, *Peregrinações em Lisboa*, vol.X, pp. 95-97, Vega Amigos de Lisboa, 1992, ISBN 13: 9789726993261. Traduzione dell'autore.

33. «Define os requisitos a que devem obedecer os estabelecimentos de venda ao público de produtos de alimentação e utilidade doméstica denominados «supermercados» *Diário do Governo n.º 274/1964*, Série I de 1964-11-21 Ministério da Economia – Secretaria de Estado do Comércio pp. 1637-1640. «Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, ao abrigo do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 45835, de 27 de Julho de 1964, o seguinte: 1.º Só poderão denominar-se «supermercados» os estabelecimentos de venda ao público de produtos de alimentação e utilidade doméstica que obedeçam aos seguintes requisitos: a) Realizarem a maioria das vendas em regime de auto-serviço, como tal se entendendo o sistema em que as mercadorias a vender, convenientemente embaladas e tendo afixado o respectivo preço, se encontram expostas à vista e ao alcance dos clientes, os quais, servindo-se a si próprios, os levam à caixa, colocada à saída, para efetuarem o pagamento global; b) Venderem cada espécie de produtos não embalados em secção diferenciada;c) Terem uma área utilizável, para a exposição e venda, não inferior a 200 m2; d) Terem as sociedades que os explorem um capital mínimo de 1500 contos, ou, tratando-se de comerciantes em nome individual, apresentarem fiança bancária por igual montante; e) Possuírem os seus gerentes, como habilitações literárias mínimas, além do exame do 2.º grau da instrução primária, o curso geral de comércio ou equivalente, ou, na sua falta, pelo menos cinco anos de prática em estabelecimento comercial de venda ao público de qualquer dos ramos abrangidos pelo supermercado [...] »

---

nella pagina precedente:

Immagine 04. Fotografia, CHUSSEAU-FLAVIENS, Charles, *Largo de Santa Bàrbara*, 1903-1908.

Immagine 05. Fotografia, autore non specificato, *Varina descarregado o peixe das fragatas na Ribeira Nova*, 1900.



06.



07.

i venditori hanno un rapporto diretto con i coltivatori dei prodotti e questo fa sì che il passaggio dal campo alla tavola sia estremamente ridotto. Frequentemente questo giustifica un costo minore ma anche un'attenzione alla merce che, essendo coltivata in minore quantità, porta con sé una maggiore qualità.

Circuito corto di alimentazione

Storicamente, la distribuzione di beni è passata da una filiera molto corta – mercati, ambulanti – ad una filiera molto più lunga – grandi superfici di vendita – dove nel caso dei prodotti ortofrutticoli, sappiamo che i canali di distribuzione «sono generalmente lunghi e complessi, costituiti da un elevato numero di agenti economici e che richiedono di svolgere una molteplicità di operazioni, scambi, informazioni e processi decisionali»[34] prima di arrivare al fruitore finale, negli ultimi anni si sta facendo strada in maniera sempre più forte il ritorno della distribuzione porta a porta.

Secondo l'enciclopedia Treccani il concetto di filiera corta viene descritto così: «filiera produttiva caratterizzata da un numero limitato di passaggi produttivi e di intermediazioni commerciali, tale da facilitare o determinare il contatto diretto fra il produttore e il consumatore, con conseguente riduzione dei costi al consumo dei prodotti, dei quali inoltre sarebbe più direttamente verificabile la genuinità».[35]

Renting, Marsden e Banks, ricercatori nell'ambito della sociologia rurale e della pianificazione urbana, nel loro saggio *Understanding alternative food networks: exploring the role of short food supply chains in rural development* provano a descrivere i cambiamenti avvenuti nella percezione dei consumatori nei confronti degli alimenti e dell'agricoltura, spiegando che «[...] questi possono essere visti in parte come le conseguenze di una maggiore preoccupazione pubblica in generale su questioni come l'ecologia, la salute e il benessere degli animali, con la conseguenza dell'emergere di un potenziale mercato per i prodotti alimentari che si distinguono in modo credibile su uno o più dei contestati aspetti di qualità del cibo».[36]
Baptista, ricercatore al dipartimento di economia, sociologia e gestione all'interno dell'*Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro*, assieme ad altri autori, concorda sul graduale rifiorire di una distribuzione a filiera corta causata da «[...] nuovi valori, che si stanno imponendo oltre al prezzo, come la salute, l'ambiente, il benessere degli animali, lo

34. «[...] No caso dos hortofrutícolas, sabemos que os circuitos de comercialização "são normalmentelongos e complexos, constituídos por um número elevado de agentes económicos e exigindo a realização de uma multiplicidade de operações, de troca, de informação e de tomadas dedecisão [...]». CRESPO DE CARVALHO, José Mexia, ROSSEAU, José António, *Produtos Hortofrutícolas Frescos ou Minimamente Processados: Logística*, Estoril, Principia: Publicações Universitárias e Cientificas, Lisbona, 2000. Traduzione dell'autore.

35. Filiera corta «loc. s.le f. Filiera produttiva caratterizzata da un numero limitato di passaggi produttivi e di intermediazioni commerciali, tale da facilitare o determinare il contatto diretto fra il produttore e il consumatore, con conseguente riduzione dei costi al consumo dei prodotti, dei quali inoltre sarebbe più direttamente verificabile la genuinità [...] » Consultabile online, URL: http://www.treccani.it/vocabolario/filiera-corta_%28Neologismi%29/ (Consultato a Luglio 2020).

36. «[...] These can be seen partly as the consequences of a more generally increased public concern over issues like ecology, health, and animal welfare, resulting in the emergence of a potential market for food products that are distinguished in credible ways on one or more of the contested quality aspects of food.» RENTING, Henk, MARSDEN, Terry K., BANKS, Jo, *Understanding alternative food networks: exploring the role of short food supply chains in rural development, Environment and Planning*, 2003, pp. 393-411. Traduzione dell'autore. Consultabile online, URL: https://www.researchgate.net/publication/23539274_Understanding_Alternative_Food_Networks_Exploring_the_Role_of_Short_Food_Supply_Chains_in_Rural_Development (Consultato a Luglio 2020).

---

nella pagina precedente:
Immagine 06. Fotografia, LEVY, Louis, *Varinas no Mercado do Peixe*, 1890.

Immagine 07. Fotografia *Fiera do Relogio*, autore non specificato, 2005.

sviluppo locale, la ricerca di un nuovo stile di vita più sano e più radicato nel luogo, cercando forme alternative di produzione e consumo».[37]

In un articolo datato 08 aprile 2010 apparso su *Jornal de Negócios,* il titolo «Os negócios porta a porta estão de volta» sottolinea come, in maniera rivisitata, la vendita di prodotti porta a porta si stia riproponendo come modello semplice che dispone di una struttura e un costo più basso: «Venti anni fa non era strano che il pesce fresco arrivasse alla porta della casa per mano del venditore. O il pane o le verdure. Né lo è oggi. Almeno nei luoghi in cui la tradizione di vendita porta a porta rimane, [...] o in quelli in cui questa forma di commercio sta rinascendo, in nuovi modi».[38]
L'articolo prosegue illustrando come questo tipo di distribuzione di alimenti, parlando principalmente di frutta, verdura e pesce, si stia facendo strada sul mercato. Seppur avendo origini antiche, essa viene rielaborata tramite mezzi contemporanei: non più le voci per strada ma il passaparola tra clienti, non più la scelta direttamente dalla cesta ma tramite internet.

Il circuito corto di distribuzione non è una novità sia in Portogallo sia in altri paesi e si presenta sotto diverse forme di associazione: *Prove – promover e vender, COOPRaízes, Cabaz de Horta* per citare alcune realtà portoghesi ma troviamo *ECOCONSUM* in Spagna, *AMAP* e *La Binée Paysanne* in Francia, *GAS Gruppo di acquisto solidale* in Italia, *Les Jardins de Cocagne* in Svizzera, *CSA* nel Regno Unito e *TEIK* in Giappone, per fare solo alcuni esempi.

Lo sviluppo di queste forme di circuito corto di distribuzione avviene come reazione alla grande distribuzione: spesso risulta essere per i piccoli produttori un buon mezzo per mantenere un certo controllo rispetto al prodotto e alla sua commercializzazione.[39] Allo stesso tempo, come specifica Kirwan nel suo saggio *The interpersonal world of direct marketing: Examining conventions of quality at UK farmers' markets*, l'intensificazione dell'attività agricola favorisce una sfiducia dei consumatori verso il sistema convenzionale dovuta ad un incremento dei problemi ambientali che impattano sulla salute pubblica.[40]

Il crescente interesse verso questo nuovo tipo di distribuzione è stato definito con diversi nomi: diviene «local food system» quando Gail Feenstra dell'Università della California descrive lo «sforzo collaborativo per costruire economie alimentari autosufficienti e basate sulla posizione, in cui la produzione, la trasformazione, la distribuzione

37. «[...] surgem progressivamente consumidores e produtores que, em função de novos valores, se vão impondo para além do preço, como a saúde, o ambiente, o bem-estar animal, o desenvolvimento local, a procura por um novo estilo de vida mais saudável e enraizado no local, procuram formas alternativas de produção e consumo». BAPTISTA, Alberto, CRISTÓVÃO, Artur, COSTA, Daniela, GUIMARÃES, Helena, RODRIGO, Isabe, TIBÉRIO, Luís, PINTO-CORREIA, Teresa, *Recomendações e Medidas de Política de apoio aos Circuitos Curtos Agro-alimentares: Período de Programação 2014-2020* – Relatório Final, 2013, ISA, Universidade de Évora, UTAD. Traduzione dell'autore.

38. «Há vinte anos não era estranho que o peixe fresco fosse ter à porta de casa pela mão do vendedor. Ou o pão, ou os legumes. E hoje também não é. Pelo menos nos locais onde a tradição de venda porta a porta se mantém, sobretudo no interior, ou naqueles em que esta forma de comércio está a renascer, em novos moldes.» FERREIRA, Cristina A., «Os negócios porta a porta estão de volta», *Jornal de Negócios*, 08 aprile 2010. Traduzione dell'autore. Consultabile online, URL: https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/pme/detalhe/os_negoacutecios_porta_a_porta_estatildeo_de_volta (Consultato a Luglio 2020).

39. «Ao comercializarem a sua produção através dos CCA têm a possibilidade de escoar produtos, que de outra forma não seriam valorizados no mercado» LOPES TEIXEIRA, Flávia Sofia, *Circuitos Curtos Agroalimentares em Portugal: estudo de casos*, tese mestrado em economia politica, ISCTE-IUL, 2014. Traduzione dell'autore.

40. «Simultaneamente a esta intensificação da actividade agrícola são vários os problemas ambientais com impactos para a saúde pública que envolvem a indústria agro-alimentar, promovendo a desconfiança dos consumidores no sistema convencional» KIRWAN, James, *The interpersonal world of direct marketing: Examining conventions of quality at UK farmers' markets*, 2006, Journal of Rural Studies, 22: pp. 301-312. Traduzione dell'autore. Consultabile online, URL: https://www.researchgate.net/publication/223516428_The_Interpersonal_World_of_Direct_Marketing_Examining_Conventions_of_Quality_at_UK_Farmers'_Markets (Consultato a Luglio 2020).

41. «Um esforço colaborativo para construir economias alimentares autossustentadas e baseadas no local, em que a produção, transformação e distribuição e consumo são integrados de forma a melhorar a economia, o ambiente e a saúde social de um lugar específico » *ivi*, cit. 39. Traduzione dell'autore.

42. CRISTÓVÃO, Artur, TIBÉRIO, Luís, «Comprar Fresco, Comprar Local: será que temos algo a aprender com a experiencia americana?», comunicação apresentada no *VII Colóquio Ibérico de Estudos Rurais, Cultura, Inovação e Território*, UTAD, Coimbra,2008.

43. *ivi*, cit. 37.

44. Gruppo di lavoro promosso dal XIX governo costituzionale del Portogallo con l'obiettivo di presentare una proposta per la valorizzazione della produzione agricola locale. La costituzione del gruppo è stata pubblicata in Diário da Republica il 07/09/2013. Consultabile online,

e il consumo sono integrati al fine di migliorare l'economia, l'ambiente e la salute sociale di un luogo specifico»[41]; si può parlare di «foodshed»[42], oppure Muchnik elabora il concetto di sistema agro-alimentare localizzato quando si riferisce sono una tipologia di organizzazione delle attività agroalimentari, in cui le dinamiche territoriali giocano un ruolo determinante in termini di coordinamento tra stakeholder e sviluppo delle attività produttive.[43]

Nel tentativo di dare uniformità, in Portogallo nel 2012 la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha creato il GEVPAL[44] – Grupo de Estratégia para a Valorização da Produção Agrícola Local – che, integrando 9 entità di 3 diversi ministeri, ha collaborato con la Direzione Generale dell'Agricoltura e dello Sviluppo Rurale avendo, tra le altre, la missione di contribuire alla valorizzazione della produzione agricola locale, la creazione di circuiti corti alimentari (CCA), e la semplificazione lungo tutto il suo processo, il GEVPAL descrive il Sistema Alimentare Locale (SAL) come «un insieme di attività interconnesse, in cui la produzione, trasformazione, distribuzione e consumo di prodotti alimentari mirano a promuovere l'uso sostenibile delle risorse ambientali, economiche, sociali e nutrizionali di un territorio. Questo è definito come una comunità di interessi localizzati, rafforzando le relazioni tra i rispettivi agenti coinvolti».[45]

La presenza sempre più forte di questo tipo di catena distributiva si è fatta notare anche durante la pandemia dovuta al virus Covid-19 nel mese di Aprile 2020 dove la rete di promozione e vendita di prodotti agroalimentari portoghesi Prove – promover e vender ha registrato una crescita esponenziale delle richieste. Alfredo Cunhal Sendim, agricoltore biologico proprietario da Herdade do Freixo do Meio afferma che inizialmente è stato un atto di paura e non un pensiero profondo sull'alimentazione sana che ha motivato il picco della domanda, ma ritiene che la crisi possa riaprire la discussione sull'importanza del consumo sostenibile e dell'agricoltura.[46]

Sempre il GEVPAL definisce quattro tipologie di benefici risultanti dal circuito corto di alimentazione[47] (CCA) e sono di carattere sociale, culturale, economico e ambientale.[48]

Un fattore sempre più importante risulta essere anche la fiducia che si instaura tra produttore e consumatore e l'utilizzo sempre più frequente di pratiche agricole rispettose dell'ambiente. Sempre Sedim afferma «non risolveremo l'alimentazione di Lisbona, ma dobbiamo investire in sistemi alternativi».[49]

Per la *Rede Rural Nacional* la CCA può assumere forme differenti come:

URL: http://dre.pt/pdf2sdip/2013/07/130000000/2141521416.pdf (Consultato a Luglio 2020).

45. «Um conjunto de atividades interligadas, em que a produção, a transformação, a distribuição e o consumo de produtos alimentares visam promover a utilização sustentável dos recursos ambientais, económicos, sociais e nutricionais de um território. Este é definido como uma comunidade de interesses localizados, reforçando as relações entre os respetivos agentes intervenientes » GEVPAL, *Relatório do Grupo de Trabalho – Estratégias para a valorização da produção agrícola local, Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território*, 2012, [s.l.]. Traduzione dell'autore.

46. «"As pessoas viram-se fechadas em casa e uma das primeiras perguntas que fazem é: 'como é que me vou alimentar?'", diz-nos Alfredo Cunhal Sendim, agricultor biológico e proprietário da Herdade do Freixo do Meio, no Alentejo, que também viu as encomendas disparar. Inicialmente, defende, foi "um acto de medo" e não um pensamento profundo sobre uma alimentação saudável que motivou o pico da procura, mas acredita que a crise pode abrir de novo a discussão em torno da importância de um consumo e de uma agricultura sustentável. » MOUTINHO, Vera, «Covid-19 trouxe corrida aos cabazes. O futuro da alimentação é local?», 24 aprile 2020, *Publico*. Traduzione dell'autore. Consultabile online, URL: https://www.publico.pt/2020/04/24/video/covid19-trouxe-corrida-cabazes-futuro-alimentacao-local-20200424-092615 (Consultato a Luglio 2020).

47. «Um modo de comercialização que se efetua ou por venda direta do produtor para o consumidor ou por venda indireta, com a condição de não haver mais de um intermediário. A ele se associa uma proximidade geográfica (concelho e concelhos limítrofes) e relacional entre produtores e consumidores. » *ivi*, cit. 45. Traduzione dell'autore.

48. «i.Benefícios Sociais: na medida em que contribuem para uma maior coesão territorial em locais onde muitas vezes a ausência de oportunidades leva a fortes dinâmicas de emigração e migração, que se traduzem num persistente despovoamento destes territórios. Também a possibilidade da população consumir produtos frescos e de qualidade, promovendo uma vida saudável, vem trazer benefícios sociais para região em que se inserem.ii. Benefícios Culturais: a valorização dos sistemas de produção tradicionais faz com que haja uma maior preservação dos mesmos e, portanto, uma conservação das tradições. Ao mesmo tempo possibilita-se a diversificação da oferta, construindo-se alternativas à grande distribuição. iii.Benefícios Económicos: além da valorização da produção local, o facto de se privilegiarem técnicas agrícolas menos intensivas faz com que o capital inicial de investimentos seja menor, pois não será necessária a compra de máquinas e de tecnologia agrícola, normalmente inerente à produção de massa. iv. Benefícios Ambientais: por se praticar uma agricultura menos intensiva, existem menores níveis de poluição resultantes da atividade, facilitando também uma maior conservação dos recursos naturais, nomeadamente do recurso terra. A eventual redução das distâncias em que os alimentos são transportados, assim

Mercato di Produttori, Mercato di Produttori Bio, Fiere di Prodotti Locali, Punto di Vendita Collettivo e Ceste di Prodotti Agroalimentari.[50] Se secondo il Comité das Regiões l'alimentazione e la soddisfazione delle necessità nella zona urbana dipende dall'aumento di produzione che può trovare luogo anche nelle stesse aree urbane[51], l'architetto paesaggista Gonçalo Ribeiro Telles parla dell'importanza nella pianificazione, all'interno delle città, dell'attività agricola come parte della vita urbana: «sono le nostre origini agricole, che purtroppo sono così dimenticate. L'agricoltura urbana dovrebbe avere un'integrazione obbligatoria nella pianificazione urbana e il bestiame e il pascolo sono parti fondamentali di questo processo [...] Gli animali danno vita, perché una terra che ha animali, ha pascoli, ha case abitate, ha scuole e un futuro».[52]

Produzione agricola nella Lisbona contemporanea

Storicamente nella città di Lisbona il primo tipo di spazi verdi presenti nell'area urbana sono stati proprio gli orti.[53] Per tutto il '900 ma specialmente dagli anni '60 in poi, l'esodo dalla campagna verso la città e la sua espansione a livello infrastrutturale ha fatto sì che la maggior parte degli spazi verdi venissero occupati senza una loro salvaguardia.[54] Scheromm, ricercatore presso l'università di Montpellier, e Mousselin ricercatore presso l'università di Bordeaux Montaigne, nel loro articolo in cui mettono a confronto lo sviluppo degli orti urbani avvenuto a Lisbona e Montpellier, affermano che: «lo sviluppo della coltivazione urbana in Portogallo è guidato da due fattori concomitanti: l'esodo delle popolazioni rurali verso i centri urbani e l'afflusso di immigrati dalle precedenti colonie portoghesi a seguito della loro indipendenza nel 1975. L'aggiunta massiccia di nuovi cittadini urbani con una tradizione di coltivazione della terra fu accompagnata da un'emergenza per quanto riguarda gli orti informali mentre nelle campagne le attività agricole più tradizionali scomparivano a seguito dell'espansione urbana. Questa agricoltura informale è caratterizzata da un occupazione spaziale spontanea che assume la forma di piccoli "squat" raggruppati anarchicamente».[55]

Quando si parla di agricoltura all'interno delle città, e in questo caso specifico nella capitale lusitana, si devono distinguere diverse aree in cui questa può prendere forma – ad esempio quintais, giardini e parchi, verande, coperture di edifici – ma il luogo per eccellenza sono gli orti urbani.

Solo recentemente la municipalità di Lisbona ha messo in atto lo sviluppo di un piano urbano che consideri la crescita di queste aree

como da necessidade de refrigeração, possibilitará uma redução da utilização de combustíveis fósseis e da emissão de gases de efeito de estufa.» *ivi*, cit. 45. Traduzione dell'autore.

49. «"Não vamos resolver a alimentação de Lisboa, mas é preciso investir em sistemas alternativos" defende Alfredo Cunhal Sendim ». *ivi*, cit. 42. Traduzione dell'autore.

50. REDE RURAL NACIONAL. Consultabile online, URL: http://www.rederural.pt/index.php/pt/2013-10-30-12-05-36/modalidades-de-cca/exemplos-de-iniciativas (Consultato a Giugno 2020).

51. Comité das Regiões, Parecer do Comité das Regiões sobre Sistemas alimentares locais, *Jornal Oficial da União Europeia*, 2011 online, C 104. Consultabile online, URL: http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:104:0001:0006:PT:PDF (Consultato a Giugno 2020).

52. «[...] são as nossas origens agrícolas, que, infelizmente, estão tão esquecidas. A agricultura urbana deveria ter integração obrigatória no planeamento urbano, e o gado e a pastorícia são peças fundamentais nesse processo [...] Os animais dão vida, porque uma terra que tenha animais, tem pastoreio, tem casas habitadas, tem escolas e futuro» DORES, Roberto, 08 febbraio 2010, «Gado e hortas essenciais nas cidades», *Diario de Noticias*. Traduzione dell'autore. Consultabile online, URL: https://www.dn.pt/portugal/sul/gado-e-hortas-essenciais-nas-cidades-1489223.html (Consultato a Luglio 2020).

53. SANCHEZ, J., SANTOS, S., *Plano Verde de Lisboa*, 2010. Consultabile online, URL: http://issuu.com/silvia.santos/docs/lisbon_green_plan (Consultato a Luglio 2020).

54. TELLES, Gonçalo Ribeiro, Lisboa: Entre o Passado e o Futuro, Lisbona, 1987.

55. «The development of urban gardening in Portugal is driven by two concomitant factors: the flight of rural populations to urban centers and the influx of immigrants from previous Portuguese colonies following their independence in 1975. The massive addition of new urban citizens with a tradition of cultivating the land was accompanied by an emergence of informal gardening at the same time that more traditional agricultural activities were disappearing in the wake of urban expansion. This informal agriculture is characterised by a spontaneous spatial occupation taking the form of anarchically grouped, small garden "squats"» SCHEROMM, Pascale, MOUSSELIN, Guilhem, «The Proliferation of Collective Gardens in Lisbon (Portugal) and Montpellier (France): Urban Residents Demand and Municipal Support», pubblicato all'interno di T*oward Sustainable Relations Between Agriculture and the City*, Soulard Christophe-Toussaint, Perrin Coline, Valet Elodie, 2017, Springer, ISBN 978-3-319-71035-8. Traduzione dell'autore. Consultabile online, URL: https://link.springer.com/book/10.1007%2F978-3-319-71037-2 (Consultato a Luglio 2020).

56. CML, Municipality of Lisbon, *Spatial Planning Status Report*, Lisbona, 2016.

verdi.[56] Sempre Scheromm e Mousselin spiegano come «l'orto sociale è fondamentalmente inteso per rispondere alle esigenze di produzione alimentare del coltivatore, mentre l'orto urbano destinato al tempo libero è finalizzato al miglioramento della qualità della vita. C'è una differenza significativa nella dimensione del lotto tra le due categorie. Gli orti sociali sono più grandi al fine di garantire la loro funzione di sicurezza alimentare [...] gli orti previsti sono recintati, dotati di tettoie e collegati a un sistema idrico pubblico. Al contrario, gli orti informali tendono a utilizzare materiali recuperati per costruire recinzioni e capannoni per conservare colture e attrezzi».[57]

Già nel 2007, per sopperire a ragioni di igiene pubblica e decoro, la municipalità ha approfondito una strategia che possa essere univoca per la città intera.
Il comune di Lisbona ha differenziato quattro tipologie di orti urbani: sociale o comunitario, pedagogico, di svago, disperso – informale. Sebbene «per i coltivatori stessi, la funzione degli orti collettivi [...] è soprattutto di produzione alimentare»[58] grazie all'integrazione nella politica pubblica nella gestione degli spazi verdi «il comune riconosce anche la loro funzione in un quadro di qualità della vita e di aggiunta di spazi verdi urbani. Insieme ad altre attività, contribuiscono a rendere verde la città»[59], contributo incentivato anche dalla possibilità di accesso, promossa dal comune stesso, ad un programma di supporto tecnico e insegnamento delle tecniche di coltivazione organiche.[60]
Per quanto riguarda l'assegnazione dei lotti da coltivare il regolamento della città è «[...] progettato per dare la preferenza ai futuri coltivatori che vivono vicino all'orto. Questa politica di selezione è progettata specificamente per limitare il pendolarismo e facilitare l'accessibilità a ciascun parco. Inoltre, incoraggia le interazioni tra i residenti che creano collegamenti sociali su scala di vicinato. Il comune pubblicizza regolarmente i parchi futuri e invita a presentare candidature; i residenti possono anche trovare informazioni presso uno degli uffici di accoglienza comunali che accolgono le domande e ne garantiscono la ricezione».[61]
Per quanto riguarda il commercio, se nel caso degli orti non regolamentati la vendita dei prodotti coltivati può essere un'opportunità economica allettante ma costituirebbe un problema dal punto di vista del controllo sanitari[62], nel caso di orti urbani regolamentati «[...] la vendita della produzione dagli orti di Lisbona è autorizzata da politiche comunali che prevedono piani per un mercato urbano organizzato».[63]

57. «The social garden is fundamentally designed to respond to the food production needs of the gardener, while the leisure garden is aimed towards an improvement in the quality of life. There is a significant difference in plot size between the two garden categories. The social gardens are larger in order to guarantee their function of food security, as are the parcels solicited for informal gardens. [...] the planned gardens are fenced, equipped with sheds, and connected to a public water system. In contrast, the informal gardens tend to use recuperated materials to build fencing and sheds to store crops and tools.» *ivi*, cit. 55, p. 206. Traduzione dell'autore.

58. «For the gardeners themselves, the function of collective gardens in Lisbon is, above all, one of food production [...]» *ivi*, cit. 55, p. 214. Traduzione dell'autore.

59. «[...] the municipality also acknowledges their function in a framework of the quality of life and the addition of urban green space. Along with other activities, they contribute to "green" the city.» *ibidem*. Traduzione dell'autore.

60. Come specificato dal punto e) dell'articolo 6 del regolamento della Camera Municipale di Lisbona per quanto riguarda gli orti urbani che specifica: «Avere accesso a informazioni e supporto tecnico, al fine di promuovere l'agricoltura biologica e pratiche colturali più appropriate». «Art. 6 Direitos dos Utilizadores 1. Direitos relativos às Hortas do ponto 2.1 do Art.a 1o –) Hortas Sociais ou comunitárias: a) Cultivar uma parcela de terreno com produtos hortícolas, com dimensões máximas de 150m2. b) Aceder a uma tomada de água instalada e suportada pela CML, ou pela entidade gestora do espaço legitimada pela CML, que poderá ser individual ou colectiva de acordo com o definido pela CML c) Possibilidade de instalação de construções de apoio, que caso não sejam fornecidas pela CML, deverão ser estruturas de carácter efémero, de madeira, com dimensões nunca superiores a 6,0 m2 de área e 2,5 m de altura, sendo exclusivamente para aprovisionamento de ferramentas e materiais de apoio ao cultivo. d) Caso a CML julgue necessário poderá exigir que as construções de apoio definidas no ponto anterior sejam agrupadas e partilhadas entre diversos utilizadores, sendo fornecido uma área de 3,0m2 no mínimo para cada um. e) Ter acesso a informação e acompanhamento técnico, no sentido de promoção da agricultura biológica e praticas de cultivo mais adequadas. f) Ter acesso e esclarecimentos relativamente á utilização de compostos, quando disponibilizado. 2. Direitos relativos às Hortas do ponto 2.2 do art. 1o – a) Hortas de Recreio, de uso individual ou colectivo às Hortas do ponto 2.2 do Art. 1o, alínea b) – Hortas Pedagógicas.a) Cultivar uma parcela de terreno com produtos hortícolas, com dimensões máximas de 100m2.» Traduzione dell'autore.

61. «The allocation process for garden plots in Lisbon is designed to give preference to prospective gardeners that live near the garden. This selection policy is designed specifically to limit commuting and facilitate the accessibility to each park. In addition, it encourages interactions among residents that create social links on a neighbourhood scale. The municipality regularly publicizes future parks and calls for applications; residents can also find information at one of the municipal reception offices that distribute applications



08.



09.

and ensure their reception.» *ivi*, cit. 55, p. 211. Traduzione dell'autore.

62. «In the majority of cases, they constitute an indicator of more marginalized zones where people live under precarious conditions. Reflecting these conditions, the gardens respond to the needs of families in the sense of a food supply and an economic opportunity. Actually, a portion of the harvest is often sold, and because these gardens often develop on land that may be polluted, this commercialization of foodstuffs creates problems in sanitary control.» *ivi*, cit. 55, p. 208. Traduzione dell'autore.

63. «It is also connected to the different regulations and legal status under which the gardens are cultivated: the gardens in Montpellier are regulated by a national law which prohibits the sale of the garden's production; while the sale of production from the gardens in Lisbon is authorized by municipal policies which envision plans for an organized urban market.» *ivi*, cit. 55, p. 215. Traduzione dell'autore.

64. «Art. 8o Destino dos produtos cultivados 1. Os produtos cultivados nas Hortas do ponto 2.2 do art. 1o –alínea a) Hortas de Recreio, de uso individual ou colectivo e alínea b) Hortas Pedagógicas só poderão ser utilizados para consumo próprio, salvo iniciativas de fundo social a serem aprovadas pela CML, ou pela entidade gestora do espaço legitimada pela CML. 2. Os produtos cultivados nas Hortas do ponto 2.1 do art. 1o – Hortas Sociais ou Comunitárias poderão ser utilizados para consumo próprio ou integrados em sistemas individuais ou cooperativos de produção e escoamento de produtos frescos, desde que fiscalizados e aprovados pela CML e legitimados pela legislação em vigor relativamente á comercialização destes produtos.»

65. «Geralmente o produto agrícola no seu 'estado original' não tem as características requeridas pelo cliente» DUARTE, Filomena, «Consumo alimentar: regresso ao passado?», em SANTOS, José Lima, DO CARMO, Isabel, GRAÇA, Pedro, RIBEIRO, Isabel (orgs.) *O Futuro da Alimentação: Ambiente, Saúde e Economia*, 2013, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

66. «Não há stocks de peixe, nem loja física. A encomenda semanal de peixe é feita "com base nas escolhas prévias do cliente". Fisicamente existe apenas um armazém onde o peixe é arranjado e colocado em caixas de plástico prontas a ir ao frigorífico ou congelador, após a entrega em casa do cliente.» *ivi*, cit. 38.

67. «Eventually the municipality plans to develop local markets linked to the horticultural parks as a means to highlight and distribute intra-urban agricultural production.» *ivi*, cit. 55, p. 213. Traduzione dell'autore.

---

nella pagina precedente:
Immagine 08. DEL DEBBIO, Flora, *Marvila*, gennaio 2020.

Immagine 09. DEL DEBBIO, Flora, *Marvila*, gennaio 2020.

Il testo dalla Camera Municipale di Lisbona cita:
«Art. 8 Destinazione dei prodotti coltivati
1. I prodotti coltivati negli orti di cui al punto 2.2 dell'art.1 – comma a) orti ricreativi, per uso individuale o collettivo e paragrafo b) orti pedagogici possono essere utilizzati solo per il proprio consumo, ad eccezione delle iniziative di fondi sociali che devono essere approvate dalla Camera Municipale di Lisbona o dall'entità di gestione dello spazio legittimata dalla Camera Municipale di Lisbona.
2. I prodotti coltivati nei orti di cui al punto 2.1 dell'art.1 – Gli orti sociali o comunitari possono essere utilizzati per il proprio consumo o integrati in sistemi individuali o cooperativi per la produzione e lo smaltimento di prodotti freschi, a condizione che siano ispezionati e approvati dalla Camera Municipale di Lisbona e legittimati dalla legislazione in vigore relativa alla commercializzazione di tali prodotti».[64]
Quali sono gli spazi necessari alla produzione agricola cittadina se entrasse nel circuito corto di alimentazione?

Lo spazio dell'orto è già compreso all'interno della catena produttiva, mentre ciò di cui si necessita sono luoghi dove il prodotto agricolo che «generalmente [...] nel suo "stato originale" non ha le caratteristiche richieste dal cliente»[65] venga organizzato. Questo avviene ad esempio nella catena distributiva di Fixe em Casa, che commercializza pesce con un sistema porta a porta, ma che organizza le varie richieste dei clienti in un magazzino dove il pesce arriva e viene suddiviso nelle varie ceste[66]: negli orti urbani si tradurrebbe in una zona nelle vicinanze del campo dove fare una prima pulizia del prodotto da eventuali impurità; un luogo fresco e ventilato dove accatastare ortaggi tra la loro raccolta e la loro vendita.
Per quanto riguarda la commercializzazione, come già citato in precedenza, il metodo utilizzato più frequentemente nelle modalità più recenti è quello di internet: la scelta e la richiesta viene fatta online e la cesta con gli ortaggi arriva direttamente a casa.
Una seconda modalità, che richiede una maggiore dimensione ma anche rispecchia un valore tradizionale, è quella del mercato che si propone come ambasciatore visibile della campagna nella città. Come accennato da Scheromm e Mousselin nella loro analisi sul proliferare degli orti urbani a Lisbona, «[...] il comune prevede di sviluppare mercati locali collegati ai parchi orticoli come mezzo per evidenziare e distribuire la produzione agricola intra-urbana».[67]
Essendo legato a dei ritmi più lenti, il mercato avrebbe luogo con una cadenza settimanale, a differenza del supermercato, perchè dipende dalla disponibilità di prodotti freschi, dalla stagionalità e da fattori climatici,

e lo spazio richiesto dovrebbe assumere molteplici forme, essere flessibile a differenti aspetti. Questa flessibilità permette di integrarsi nello spazio cittadino più facilmente, aumentando l'adattabilità e la dimensione alle svariate esigenze, sia del mercato che per eventuali altri scopi.

L'infrastruttura di appoggio al mercato può essere ridotta al minimo, dove le esigenze maggiori riguardano la possibilità di un riparo dalle intemperie e dal sole nei mesi più caldi, ma anche di un arredo urbano che possa aiutare all'esposizione della merce.

Infine un luogo nelle vicinanze degli orti dove poter sviluppare la conoscenza di tecniche di coltivazione biologiche promosse dalla municipalità all'interno del programma degli orti urbani; questo spazio potrebbe diventare parte del panorama delle strutture pubbliche diventando il legame più istituzionale tra municipalità e piccoli produttori.

La tendenza del mercato di rivolgersi, per ragioni sociali, economiche ed ambientali ad una filiera corta di distribuzione può sottolineare aspetti di tipo ideologico e politico. E' possibile integrare la produzione agricola all'interno della città in una forma tale da poter ridistribuire la sua produzione, ma anche come strumento di arricchimento del suo ambiente e delle sue interazioni sociali

Associare il circuito corto di alimentazione con il sistema agricolo cittadino può presentarsi come la naturale evoluzione dell'agricoltura all'interno della città innescando risvolti spaziali che forzino a ripensare l'ambiente urbano.

---

nella pagina successiva:

Immagine 10. DEL DEBBIO, Flora, *Marvila*, gennaio 2020.



10.



Capitolo III
Raccontare Marvila

Se si parla di pianificazione urbana e agricoltura all'interno del tessuto urbano della città di Lisbona, il territorio di Marvila rappresenta un caso emblematico.

Il tessuto urbano di Marvila, creato attraverso il piano di urbanizzazione di Chelas, è composto da macro aree che ospitano cellule abitative interconnesse ad un nucleo centrale tramite forti infrastrutture. L'imposizione del piano sul territorio tiene conto della topografia di questa parte di città ma non valorizza il tessuto storico del luogo e propone una visione fortemente orientata verso il movimento moderno, dove la pianificazione urbana è divisa per funzioni. Il risultato principale ne è un quartiere in cui la circolazione su gomma fraziona e divide il territorio. Una delle caratteristiche riscontrate a Chelas è la mancanza di un forte senso di appartenenza alla città di Lisbona, qualità percettibile camminando per il distretto: nonostante sia lontano dal centro della città, tanto quanto il quartiere di *Estrela*[68], la percezione dell'area di Marvila – Chelas è quella di periferia. Questo tipo di qualità, questa apertura verso diverse possibilità, la grande presenza di vuoti urbani unita all'alto indice di spazi verdi di proprietà comunale di cui questa area è costellata, sono opportunità per immaginare scenari possibili.L'osservazione inizia guardando il luogo come è oggi e com'è stato in passato: questo metodo individua i diversi strati che compongono un dipinto più ampio che all'inizio può apparire caotico e confuso.

Analisi cartografica

La prima cartografia realizzata per questa parte di Lisbona è quella redatta da Felipe Folque tra il 1856 e il 1858 che non copre tutta l'area presa in analisi in quanto durante il XIX secolo questa zona era percepita come campagna e non parte della città stessa, ma costituisce comunque una prova importante. Questa mappa consente di comprendere meglio la suddivisione del terreno e la sua destinazione d'uso e gli edifici più importanti in quell'epoca. Rilevante è anche la narrazione sull'altitudine del suolo: la presenza della linea ferroviaria è spiegata anche attraverso i tagli che effettua nella topografia. Questo tipo di approccio viene utilizzato anche da Silva Pinto tra il 1904 e il 1911, producendo una mappa estesa che comprende tutta l'area di Marvila. È facile capire il passato rurale della zona, il rapporto con gli edifici principali – intesi come edifici àncora come ad esempio conventi, palazzi e *quintas*[69] – la struttura urbana delle strade ed anche la gerarchia nella divisione del territorio.Già in questa mappa la presenza del treno e l'espansione del fronte fluviale costituivano un passo importante nell'evoluzione di questa parte di città.

68. Quartiere cittadino situato a nord ovest rispetto al centro cittadino, caratterizzato dalla presenza della Basilica da Estrela e al Jardim da Estrela.

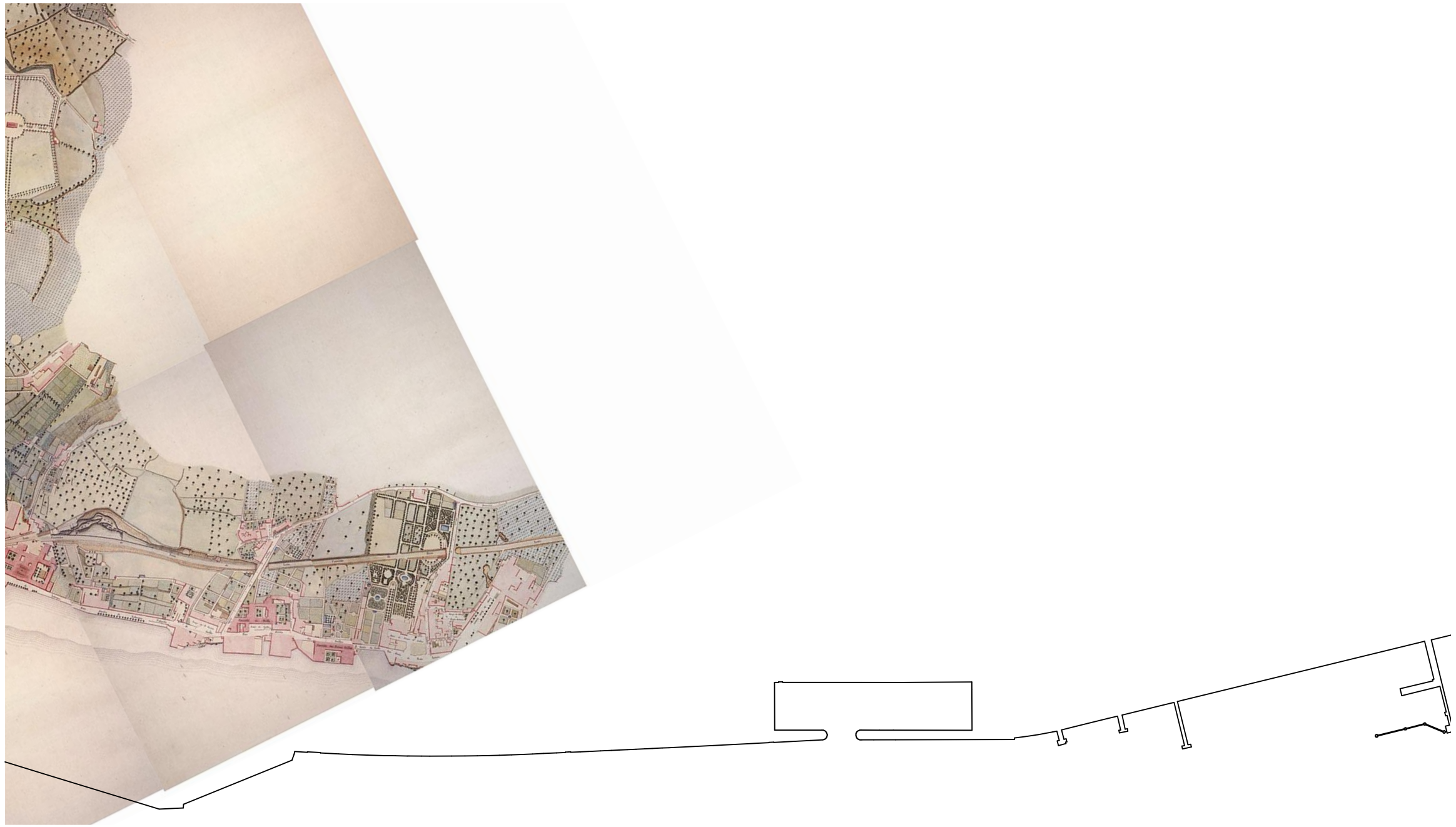
69. In Portogallo e Spagna si intende una grande casa in campagna o in periferia dedita alla produzione agricola o vitivinicola.

---

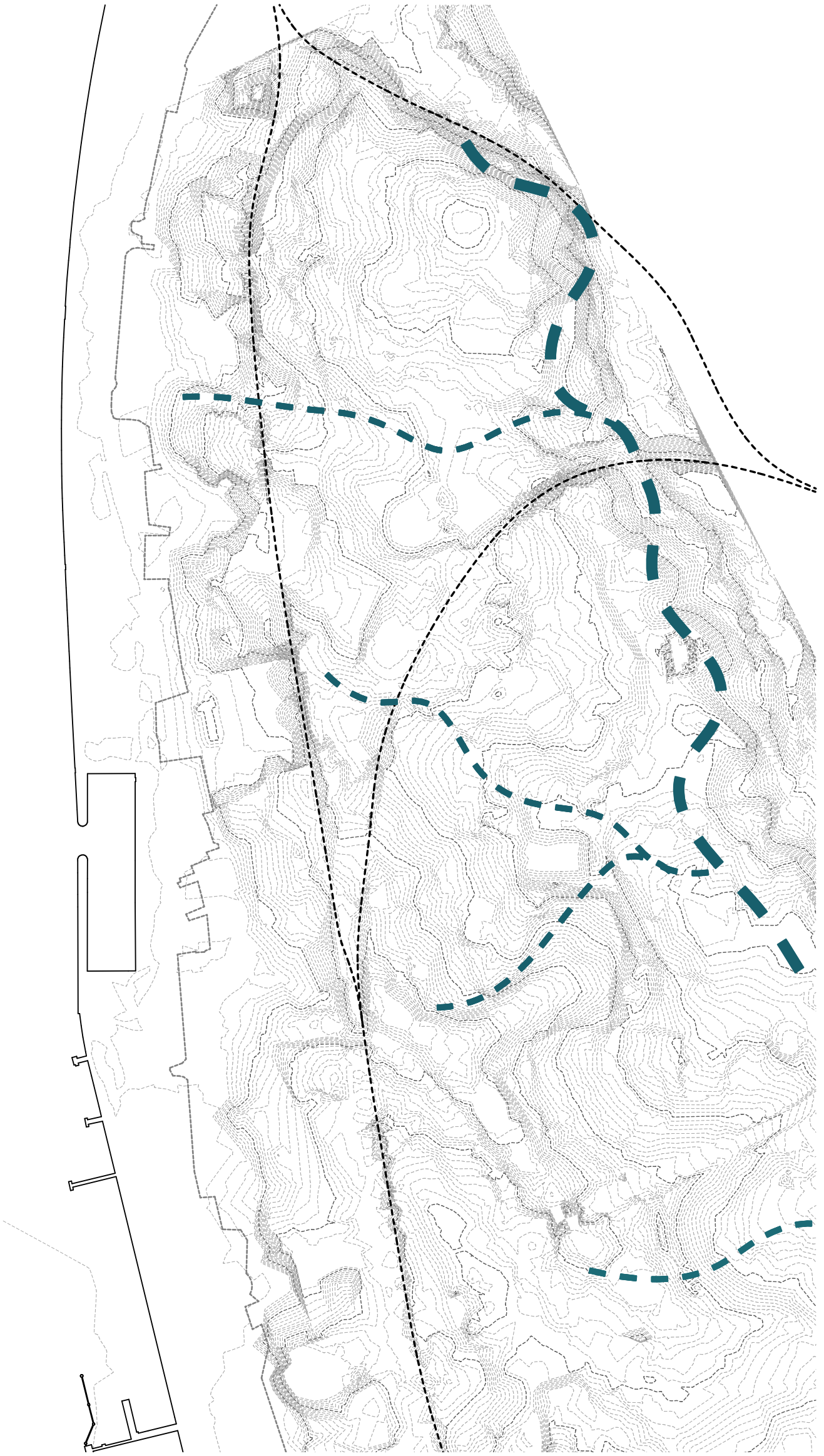
nella pagina precedente:
GOOGLE MAPS, *aerofotogrammetria Marvila, Lisbona*, 2019.
scala 1:10.000

nelle pagine seguenti:
FOLQUE, Filipe, *Levantamento de Lisboa*, 1856 - 59.
scala 1:10.000

PINTO, Silva, *Levantamento Topográfico de Lisboa*, 1904-1911.
scala 1:10.000







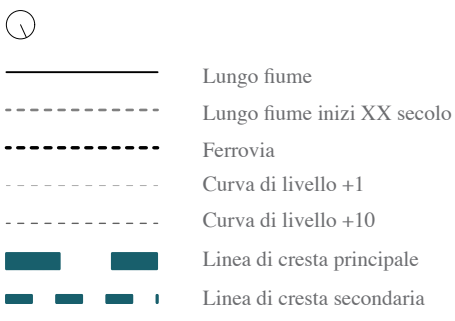
Topografia

È chiaro che la morfologia di questo territorio è caratterizzata da forti dislivelli: il salto di quota tra il lungofiume e il punto più alto è di circa 50 metri e questa caratteristica è sottolineata anche dal tessuto urbano. Esso si localizza principalmente sulle cime del colline, lasciando le valli più vuote. La linea ferroviaria taglia la topografia in diversi punti creando come delle ferite.

Le operazioni che hanno permesso il posizionamento della ferrovia hanno sollevato altri problemi come ad esempio il riposizionamento del terreno estratto e le connessioni tra i versanti ora separati della città, che sono stati risolti da operazioni puntuali come piccoli ponti o tunnel.

Le linee ferroviarie che passano in questo territorio collegano la città in un caso, partendo dalla stazione di Santa Apollonia verso Porto, mentre dall'altro la espande dotandola di una nuova cinta muraria aiutando la proliferazione, tra '800 e '900, delle aree residenziali oltre il centro storico cittadino.

Mappa topografia di Marvila
scala 1:10.000





Tessuto urbano

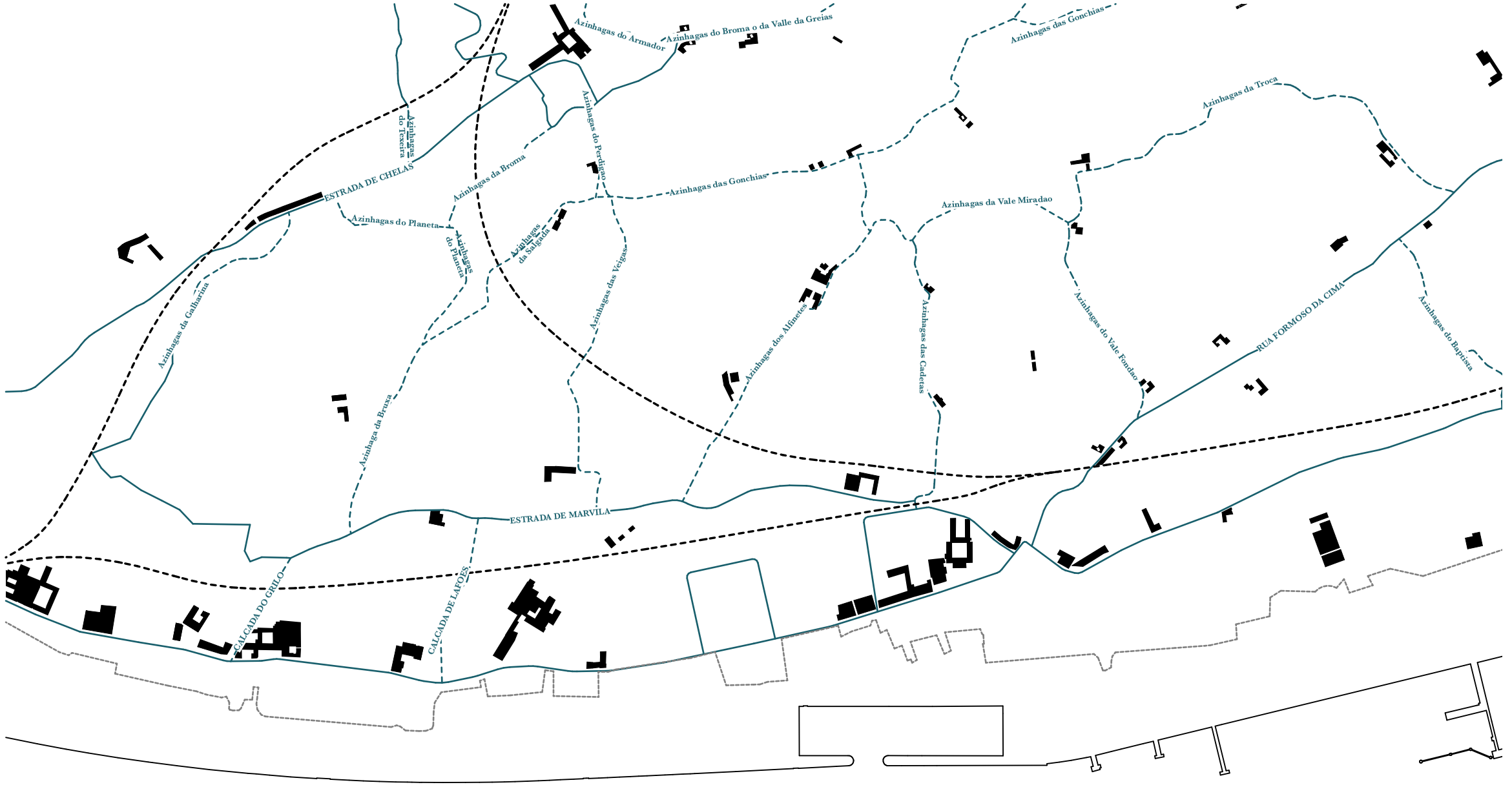
Il tessuto urbano si manifesta con due volti distinti.
A nord della ferrovia, nella zona più vicino all'altopiano, la destinazione d'uso è principalmente residenziale e servizi collegati alle residenze (scuole, commercio al dettaglio, centri sportivi) mentre nella zona meridionale della ferrovia è concentrata la parte industriale, fortemente influenzata dalla presenza del porto che storicamente ne ha permesso lo sviluppo commerciale. L'espansione al fiume consente la creazione di un nuovo fronte fluviale, staccato dal precedente che era più vicino ai conventi e ai palazzi situati lungo l'*Estrada de Marvila*.

Forte è anche la presenza delle *quintas*, il cui posizionamento avveniva anche sulla base delle esigenze di controllo del territorio e di connessione alle principali rotte.
Con l'arrivo della linea ferroviaria e la successiva espansione verso il fiume, il territorio di Marvila è fortemente caratterizzato da tagli orizzontali che dividono luoghi precedentemente uniti come ad esempio l'antica proprietà del *Convento do Beato*.

Mappa tessuto urbano Marvila
scala 1:10.000

Lungo fiume
Lungo fiume inizi XX secolo
Ferrovia
Edifici àncora
Edifici non specificati

01_Convento de Santa Maria de Jesus de Xabregas
02_Convento do Grilo
03_Convento das Grilas
04_Convento do Beato
05_Convento da Nossa Senhora da Conceição de Marcial
06_Convento de Chelas
07_Palácio Olhão
08_Palácio dos Senhores das Ilhas Desertas
09_Palácio Lafões
10_Palácio da Mitra
11_Quinta Leite de Sousa
12_Quinta das Murtas
13_Quinta do Bettencourt
14_Quinta de Santa Catarina
15_Quinta do Ourives
16_Quinta da Conceição de Baixo
17_Quinta das Conchas
18_Quinta das Salgadas
19_Quinta das Veigas
20_Quinta de São Pedro
21_Quinta das Conchinhas
22_Quinta do Alvarenga vulgo do alho
23_Quinta do Condato
24_Quinta da farinheira
25_Quinta da Bela vista ou dos alfinetes
26_Quinta das Fontes
27_Quinta do marques de Abrantes
28_Quinta dos Xileira ou Batista
29_Quinta da Lavandinho
30_Quinta dos Padres
31_Quinta das Cadeias ou das flores
32_Quinta das Claras
33_Quinta valle do fundão
34_Quinta dos prestes
35_Quinta do Lobre ou Afundao
36_Quinta do Ferrão
37_Quinta do Açúcar
38_Quinta do Pequenino
39_Quinta do Capitão
40_Quinta do Lafões
41_Quinta Valformoso de Cima
42_Quinta do Caminho
43_Quinta do Alfenim
44_Quinta da Pedreira
45_Quinta do Beirão
46_Quinta do Baptista
47_Quinta da Cera
48_Quinta das Amendoeiras
49_Quinta do Ireay
50_Quinta do Brasileiro
51_Quinta da Conceição
52_Quinta das Quatro Olhos
53_Quinta da Mantinha
54_Quinta do Tim-Tim
55_Quinta do Desterro
56_Quinta de Santa Anna


Azinhagas do Armador
Azinhagas do Broma o da Valle da Greias
Azinhagas das Gonchias
Azinhagas da Troca
Azinhagas do Tesoura
ESTRADA DE CHELAS
Azinhagas da Broma
Azinhagas do Perdigão
Azinhagas das Gonchias
Azinhagas do Planeta
Azinhagas do Planeta
Azinhagas da Salgada
Azinhagas das Veigas
Azinhagas da Golharina
Azinhagas da Bruxa
Azinhagas dos Alfinetes
Azinhagas das Cadetas
Azinhagas da Vale Miradao
Azinhagas do Vale Fondao
RUA FORMOSO DA CIMA
Azinhagas do Baptista
ESTRADA DE MARVILA
CALÇADA DO GRILO
CALÇADA DE LAFÕES

Sistema di mobilità inizio XX secolo

La circolazione all'inizio del XX secolo era organizzata attorno a importanti edifici come conventi, palazzi o *quintas* trattati come punti di ancoraggio del sistema.

Convento e palazzi erano collocati principalmente lungo la strada inferiore che segnava il lungofiume. La parte superiore dell'altopiano era collegata attraverso un sistema secondario di ripide stradine, lungo la massima inclinazione del pendio.

Queste ripide strade, chiamate *calçadas*[70], collegano il lungofiume all'*Estrada de Marvila*, un'altra strada importante che organizza la rete stradale dell'altopiano superiore; da lì un sistema di *azinhagas*[71]conduce ad un vasto paesaggio agricolo.

Le *azinhagas*, venivano usate inoltre per delimitare le diverse proprietà dei terreni agricoli.

70. Stradina, marciapiede.

71. Strada molto stretta utilizzata in campagna per suddividere le diverse proprietà dei lotti agricoli.

Mappa sistema di mobilità inizio XX secolo
scala 1:10.000

Lungo fiume
Lungo fiume inizi XX secolo
Ferrovia
Edifici àncora
Sistema di mobilità principale
Sistema di mobilità secondario



Sistema idrico

Dalla sovrapposizione del tessuto urbano e della topografia è facile notare un'area più vuota, una sorta di corridoio lungo tutta la valle per consentire all'acqua di scorrere fino al fiume senza troppi ostacoli.
Il territorio è disseminato di pozzi e canali sotterranei che aiutano la distribuzione e il trattenimento dell'acqua, per esempio i pozzi erano situati nella stessa posizione del giardino delle *quintas*.
Il controllo delle risorse idriche in questo territorio è sempre stato un punto importante per la gestione dell'approvvigionamento agricolo e delle abitazioni. Nelle *quintas* il sistema idrico era per lo più lo stesso: l'organizzazione della terreno con la distribuzione di giardino, orto, vigneti e terreni agricoli era concepita sia atraverso la lente della protezione/ controllo delle proprietà, ma anche del tipo di suolo e per la distribuzione dell'acqua tramite gravità.
Il giardino era considerato la riserva d'acqua della proprietà da cui si dipanavano i canali di approvvigionamento a i campi.
Dal giardino, che molto spesso includeva un frutteto, passiamo ad altri diversi tipi di coltivazione, come i vigneti, fino a vere e proprie colture estese come il grano, o per la produzione di legname e quindi aree boschive, che fungevano anch'esse da riserva d'acqua.

Mappa sistema idrico
scala 1:10.000



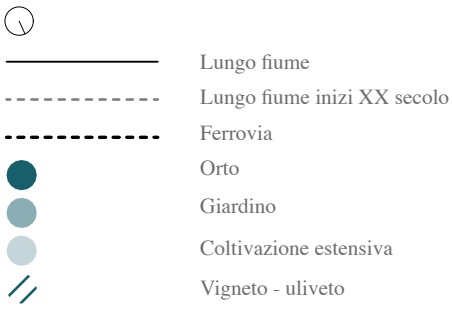
Lungo fiume
Lungo fiume inizi XX secolo
Ferrovia
Percorso dell'acqua
Sistema di drenaggio e pozzi

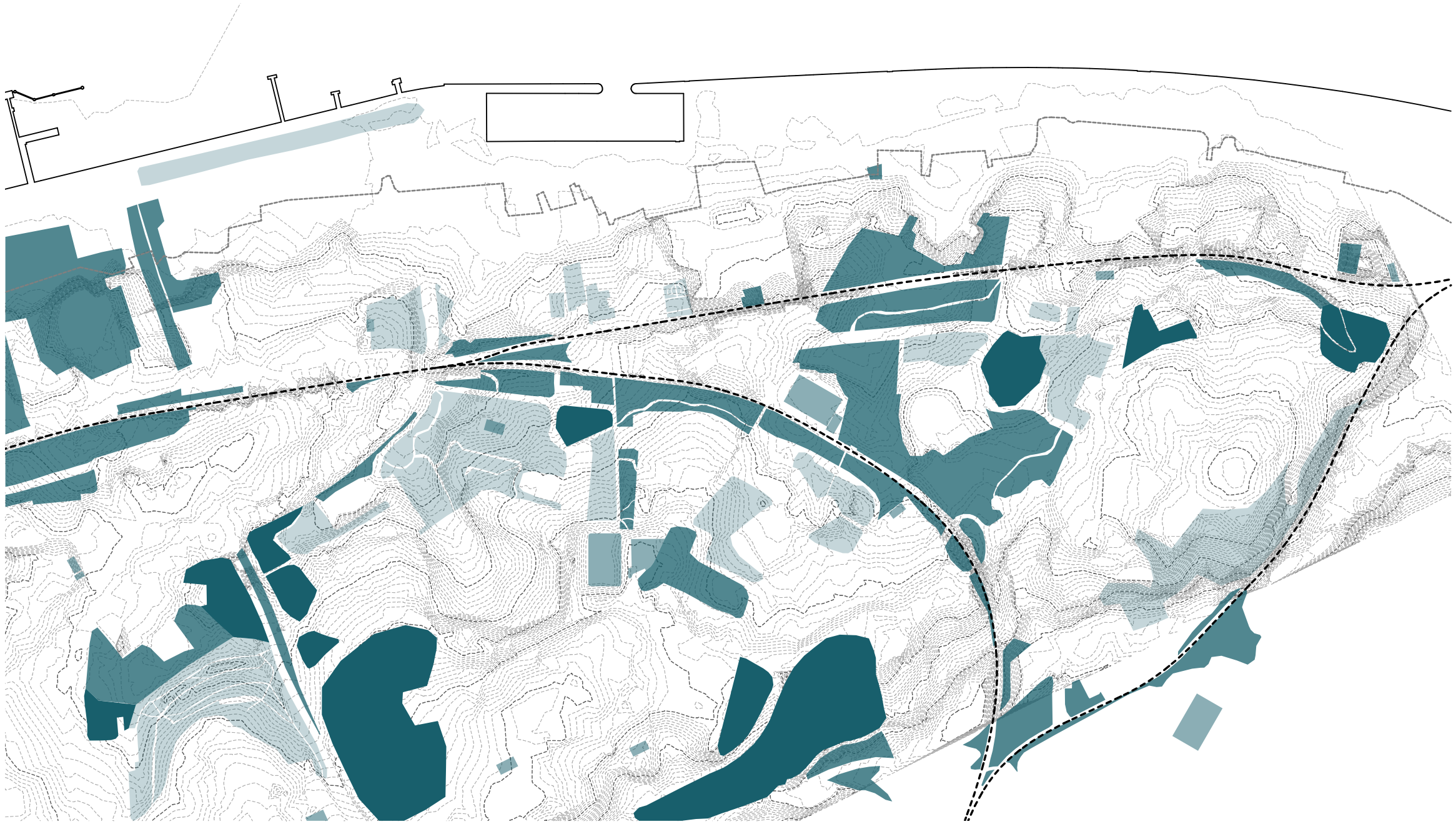


Principale uso del suolo inizio XX secolo

All'inizio del XX secolo il territorio presenta quattro principali tipologie di uso del suolo: giardino, orti, vigneti e terreni agricoli.
Le aree più fertili erano situate lungo le valli seguendo le linee d'acqua. Sulla cima dell'altopiano si trovava una cultura più estesa a causa della presenza del suolo meno fertile. Dal punto di vista della reale suddivisione del terreno, la decisione è stata presa sulla base della posizione di maggiore fertilità più vicina all'edificio principale.

Mappa del principale uso del suolo inizio XX secolo
scala 1:10.000

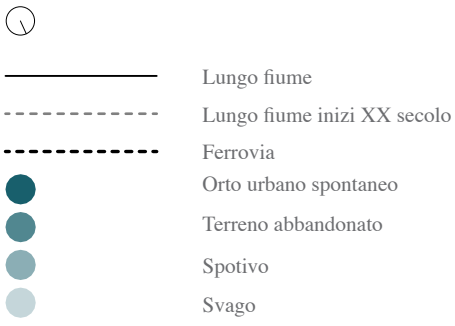




Principale uso del suolo inizio XXI secolo

Oggi l'uso del suolo è chiaramente modellato dai forti collegamenti infrastrutturali: l'intersezione di linee ferroviarie e stradali creano spazi abbandonati apparentemente inutilizzati.
Nuovi usi, come impianti sportivi o orti spontanei, iniziano parzialmente ad appropriarsi dei luoghi che prima erano utilizzati per la produzione agricola.

Mappa del principale uso del suolo inizio XXI secolo
scala 1.10 000



Nella pagina successiva:
Mappa analisi Marvila
scala 1:5.000







Reportage fotografico

La comprensione del territorio di Marvila passa anche attraverso l'osservazione del luogo fisico, per riuscire a rielaborarne un'immagine più fedele possibile.

Utilizzando proprio lo strumento dell'immagine, in questo caso della fotografia, Flora del Debbio cerca di decodificare il complesso carattere di Marvila che si nasconde dietro la facciata piatta e popolare che vuole mostrare.
Ne esce una personalità diversa da quella che viene comunemente percepita: colori, forme, luci e ombre, ma anche la stratificazione del tempo e degli spazi che si sovrappongono l'uno sull'altro senza una regola apparente; lo spazio pubblico e il suo carattere, costituiti da orti sia legali che più spontanei, ma anche impianti sportivi che crescono come fiori tra gli alloggi sociali.

La fotografia prova a presentarlo in un modo più chiaro, dettagliato, indirizzando l'occhio verso un punto di vista sulla realtà cercando di far percepire l'atmosfera di luoghi spesso evasivi e difficili da avvicinare.

La sequenza delle foto non segue un ordine preciso ma cerca di ricreare, nel modo più ampio possibile, l'aria che si può respirare attraversando questi luoghi.

Immagine da 11 a 35. DEL DEBBIO, Flora, *Marvila*, gennaio 2020.










MORTE
AOS
PRE
E AO
BRANCO
DE
ALMA
NEGRA







































Strategia

Da questa panoramica su Marvila emerge forte una caratteristica su cui intervenire: la mancanza di una struttura continua in grado di fornire chiarezza e non solo di collegare, a scala urbana, questa zona; connessione diventa la parola chiave.

Connettere gli spazi pubblici esistenti con i vuoti urbani in attesa di una destinazione d'uso; connettere in modo più fluido le diverse parti del quartiere che al momento lavorano come arcipelaghi separati tra loro; migliorare ed incentivare la connessione tramite l'uso di mezzi alternativi all'automobile, come il treno o la bicicletta.

Per riorganizzare questo territorio partendo dalla propria radice, è essenziale lavorare con la linea ferroviaria: essa diventa la base solida dell'intervento utilizzando questa infrastruttura come spina dorsale.

Questa infrastruttura è uno dei principali motivi di discontinuità morfologica ma può essere utilizzata anche come strumento di unione: la linea ferroviaria viene comunemente percepita come un luogo poco interessante, di passaggio, un male necessario da cui, per l'inquinamento acustico e la barriera che crea, è preferibile distanziarsi. Lo spazio creato dall' attrito tra l'infrastruttura e la città spesso viene lasciato ad uno scopo non meglio specificato.

La riqualificazione di questi spazi trasforma la linea ferroviaria: l'articolazione di un parco assume l'identità di connettore sia lungo tutta la sua direttrice, si tra i due lati della ferrovia. Prendendo in considerazione il territorio che passa tra la stazione ferroviaria di Chelas, attraversando tutto il territorio di Marvila e arrivando poco dopo sopra *Braço da Prata* in direzione *Oriente*, questa zona offre in questo senso molteplici possibilità per la realizzazione di un parco.

Per definire l'area di intervento è stata presa in considerazione l'area che è formalmente collegata alla linea ferroviaria e quindi i principali vuoti urbani di sua pertinenza.

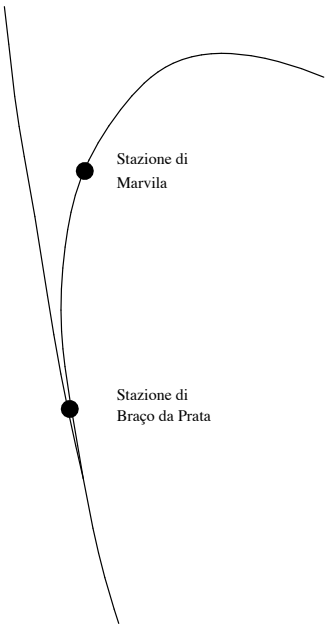
È emerso un lungo canale che tocca situazioni diverse ed eterogenee dove la ferrovia ne può essere limite o fulcro. Riconosciendo il valore fondamentale che questa infrastruttura assume a livello di mobilità, la sua configurazione ha creato però un muro immaginario piuttosto che una connessione: sovrapporre due diverse infrastrutture a livello urbano – quella della ferrovia e quella del parco – permette di enfatizzare due diversi tipi di mobilità, uno più veloce e uno più lento, unendo in modo fluido la parte alta e la parte bassa della zona di Marvila dotando al tempo stesso la città di Lisbona di un ulteriore corridoio verde. Il parco diventa un corpo che si adatta alle diverse situazioni con cui entra in contatto.

Nelle pagine successive:
Strategia - schemi studio

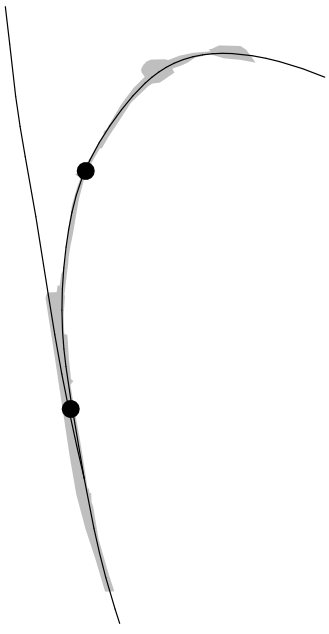
Strategia - schema parco
scala 1:10.000

Strategia - schema edifici
scala 1:10.000

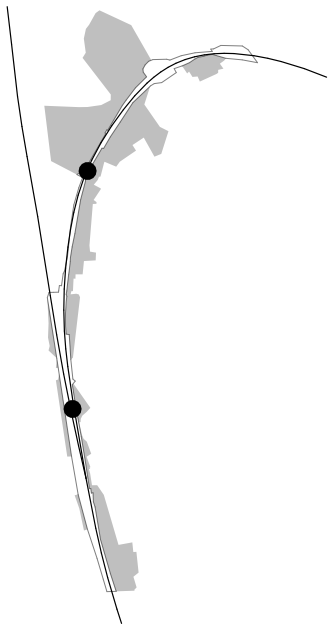
Strategia - interventi
scala 1:8.000 - 1:1.000



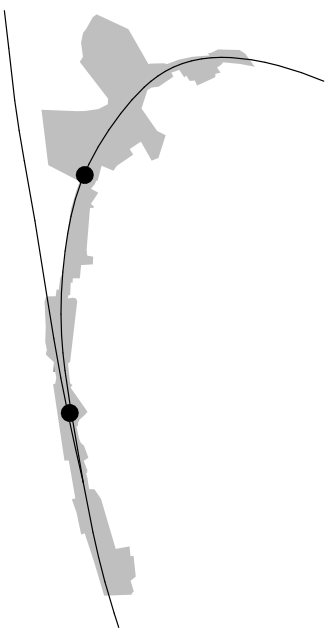
Linea ferroviaria



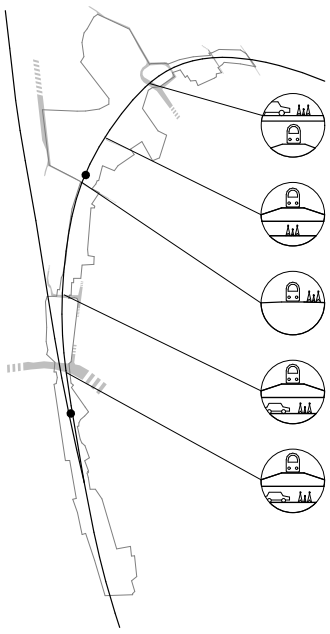
Pertinenza



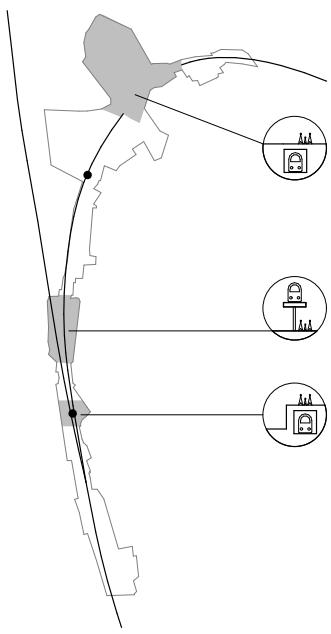
Vuoti urbani



Lotto



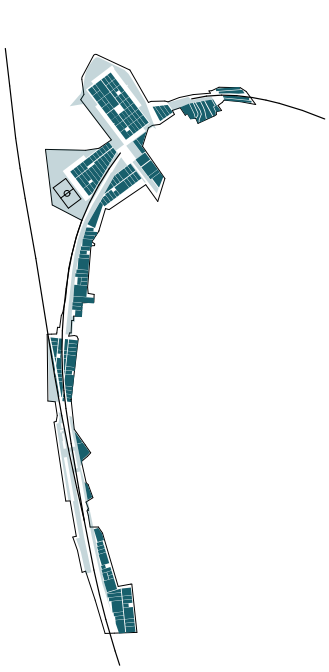
Connessioni esistenti



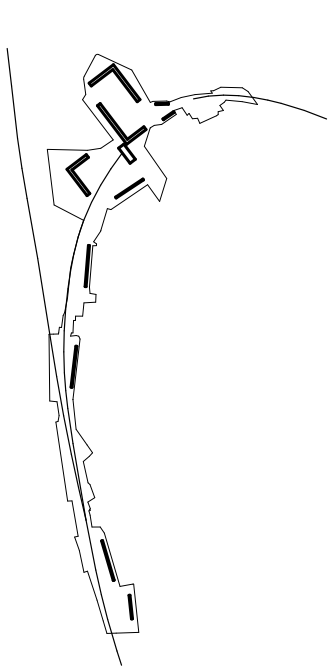
Nuove connessioni



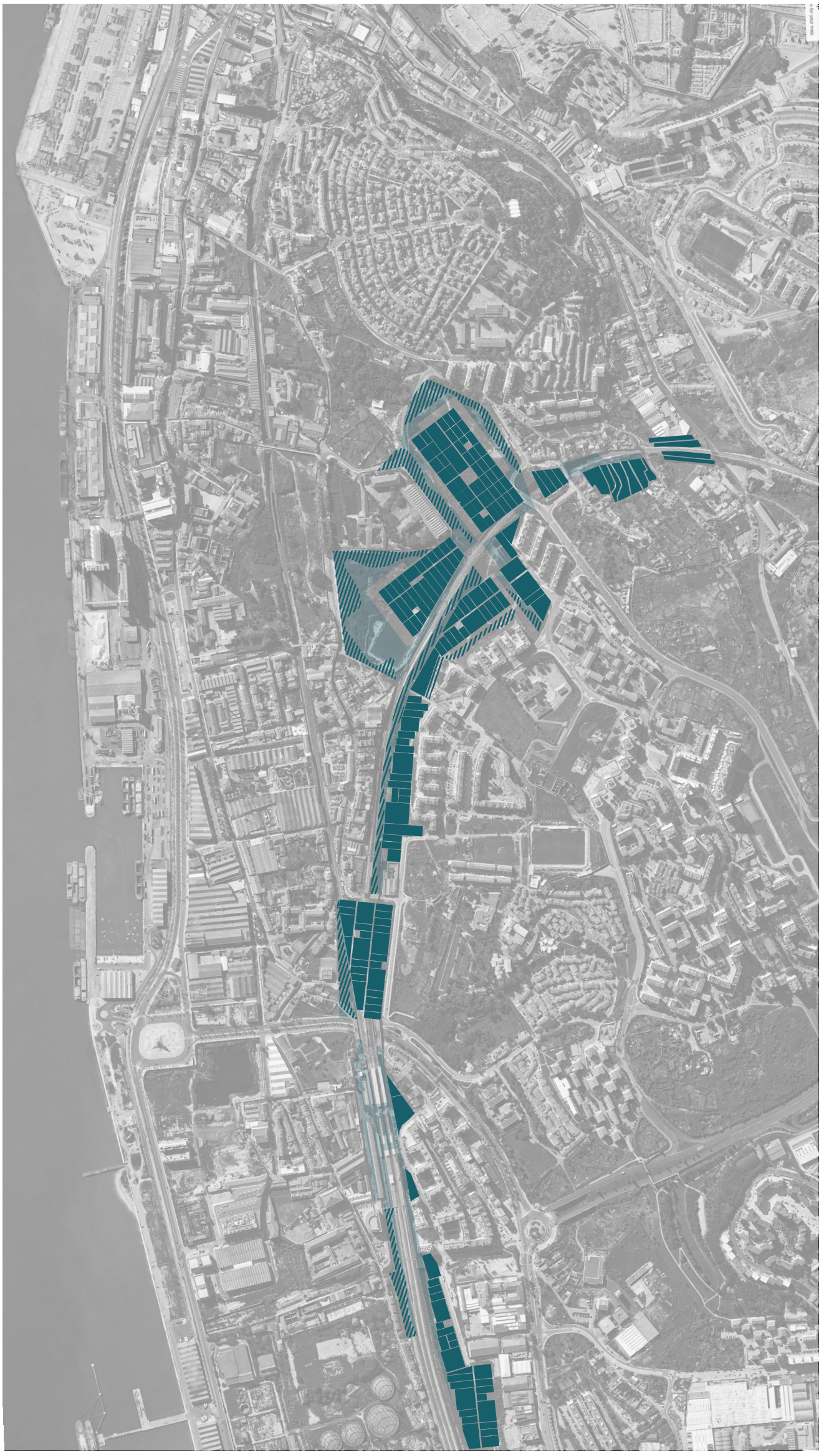
Uso del suolo inizio XX secolo

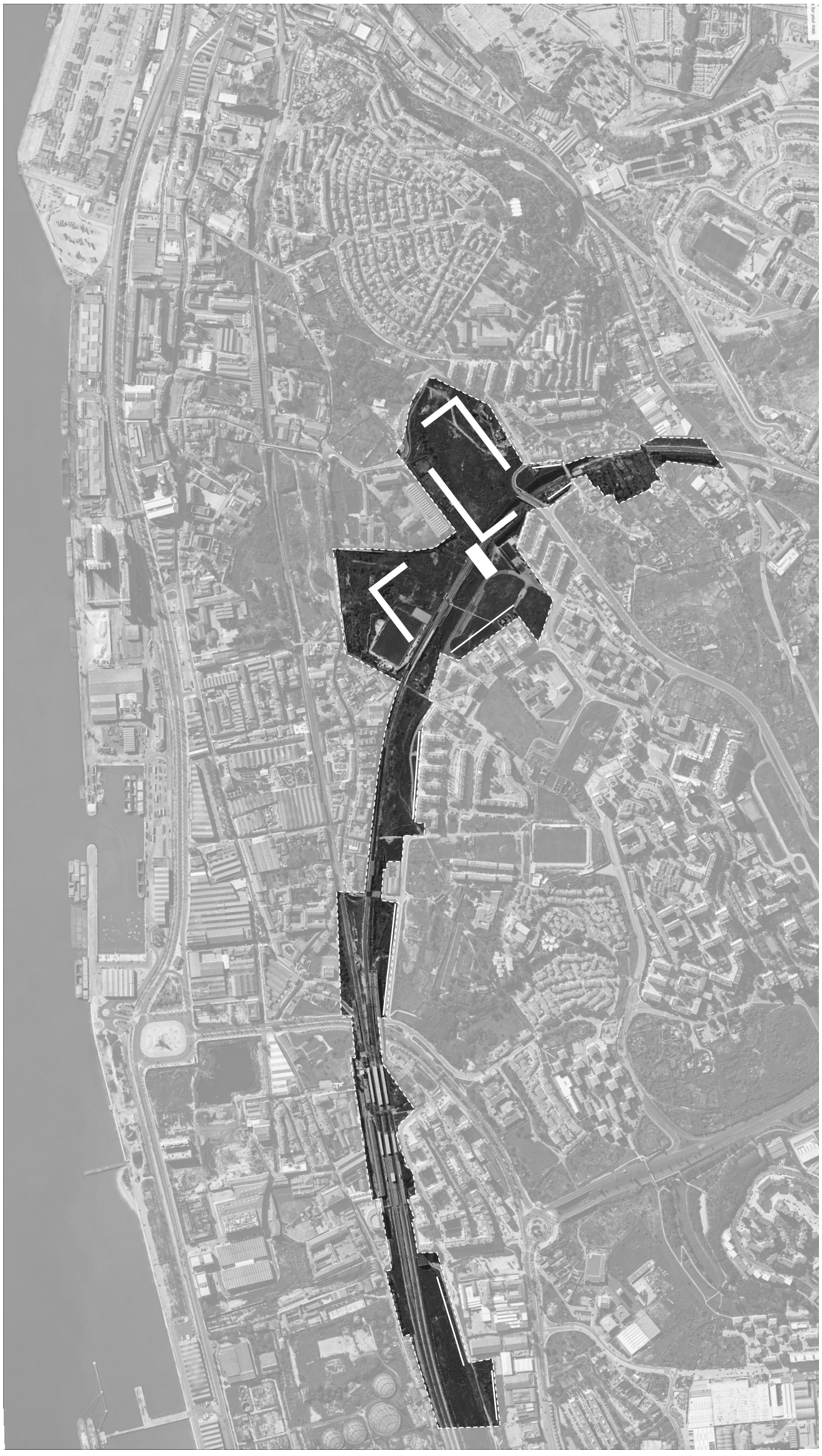


Uso del suolo XXI secolo



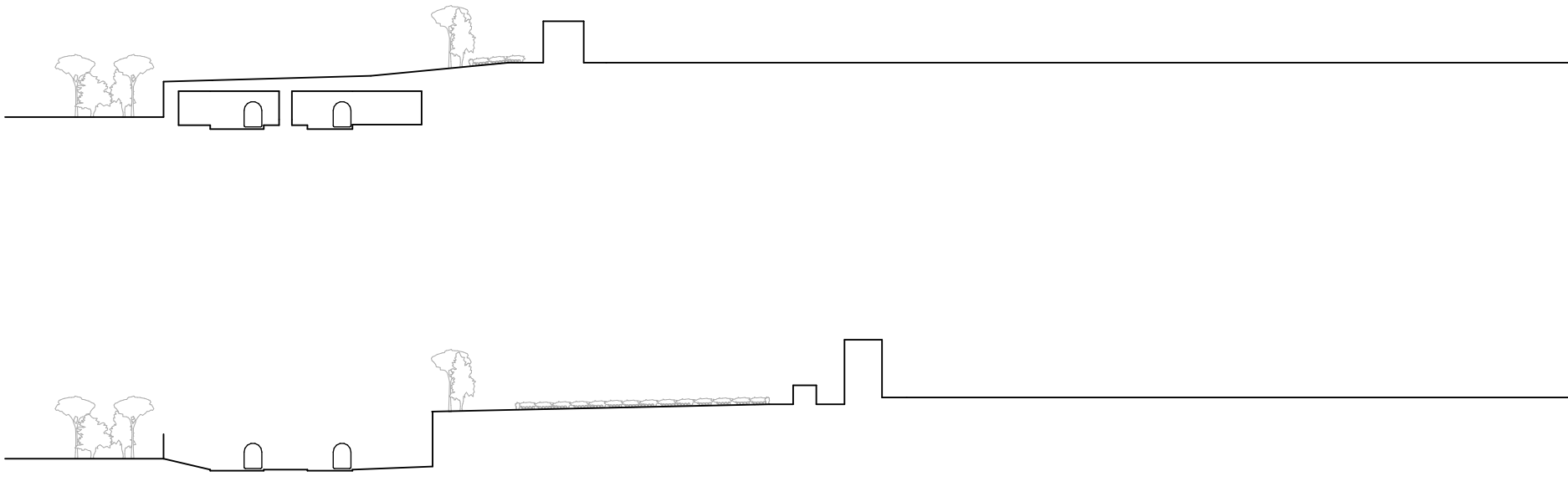
Nuovo tessuto urbano

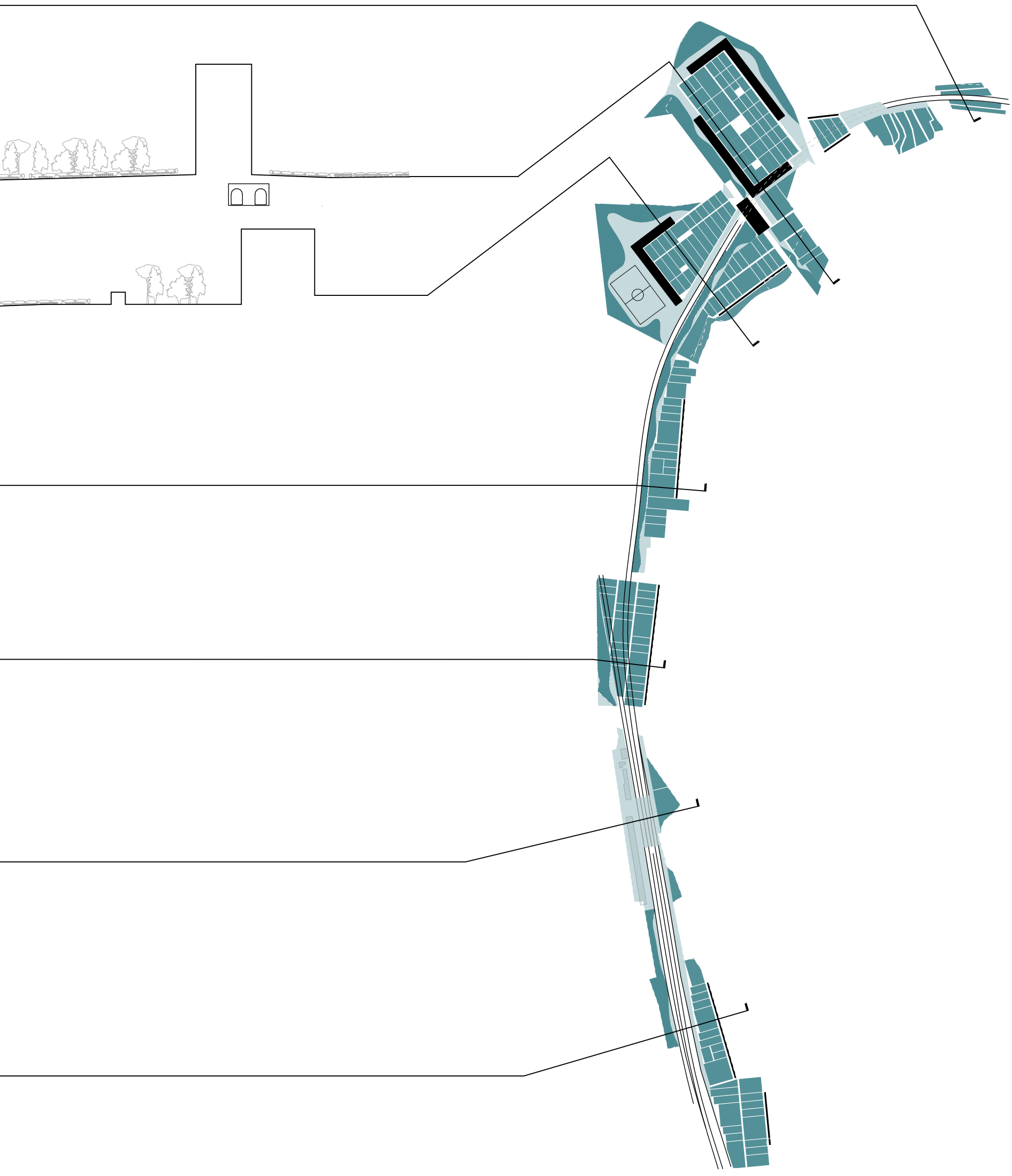



h for your map









Alcune alterazioni nella topografia sono fondamentali: rendere più evidente la possibilità di attraversare la linea ferroviaria è essenziale per ridefinire il modo in cui questa infrastruttura viene percepita. Da qui l'appropriazione del lotto deriva dal suo uso storico: sfruttare le informazioni dedotte dalle osservazioni precedenti sull'utilizzo del suolo all'inizio del XX secolo può aiutare a indicare un suo migliore sfruttamento nella progettazione. Appare evidente che i vuoti urbani vicino alla ferrovia abbiano una forte vocazione verso l'agricoltura. La giustapposizione degli edifici, permette definizione chiara dei limiti dell'intervento aiutando una più rapida lettura del luogo.

Capitolo IV
Ridisegnare la città a partire dal circuito corto di alimentazione

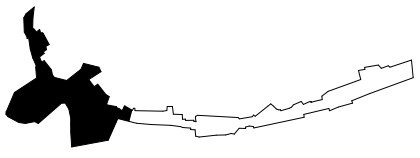
Se la sovrapposizione di ferrovia e parco permette di lavorare a scala territoriale, l'inserimento degli orti urbani nel parco aiuta ad immaginare, attraverso il cibo, un nuovo tipo di paesaggio.
Gli orti urbani disseminati lungo il tratto di ferrovia creerebbero un paesaggio urbano produttivo e conviviale; oltre ad avere una relazione storica con il territorio in cui sono inseriti, troverebbero una diretta relazione con le abitazioni circostanti.
Il parco urbano, oltre ad essere un luogo pubblico aperto alla collettività, diventerebbe anche strumento per il sostentamento ad essa, generando uno spazio pubblico ricco di significati.
Lo spazio verde si espande fino a toccare le abitazioni limitrofe: i chioschi legati alla produzione agricola fungono da soglia tra il tessuto urbano e il tessuto agricolo; Il sistema di connessioni pedonali e ciclabili tra gli edifici passa attraverso gli orti urbani.
La circolazione delle auto è stata pensata per essere presente ma marginale cercando di limitare la presenza di tagli drastici lungo il parco: è per questo che i parcheggi sono situati sempre a delimitare le aree di intervento.

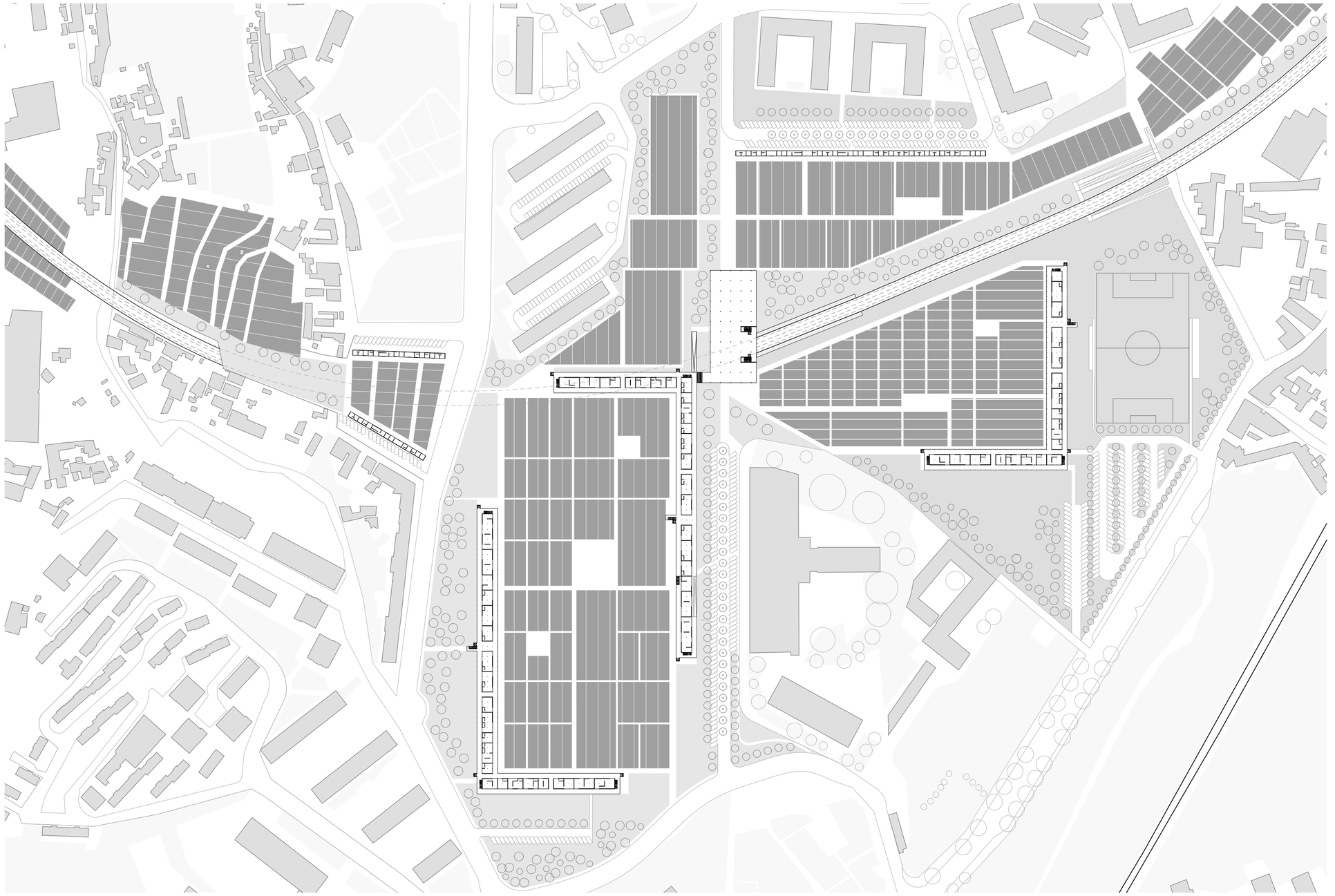
Lungo tutto il parco vengono disseminati piccole strutture di supporto al circuito corto di produzione e alimentazione. La struttura modulare di questi chioschi permette la possibilità di ospitare diverse funzioni come magazzini per lo stoccaggio dei prodotti alimentari, luoghi per la pulizia di frutta e verdura, moduli adibiti alla vendita diretta degli ortaggi prodotti.

Sebastian Marrot prova a descrivere l'innesto dell'agricoltura all'interno del tessuto urbano unendo sia «[...] coloro che approfittano delle superfici trascurate delle città e delle metropoli – come tetti, terrazze, lotti liberi, fasce mediane o marciapiedi – per reintrodurre l'orticoltura e il giardinaggio alimentare nel paesaggio urbano; ma anche chi, rilanciando la pratica dell'orticoltura, costruisce reti locali che aggirano i circuiti della grande distribuzione alimentare e del commercio.» L'attenzione poi ricade sullo sfruttamento e valorizzazione delle «[...] numerose nicchie, lacune e discordanze della realtà urbana, queste variegate iniziative si impadroniscono della coltivazione e del consumo alimentare (e del loro reinserimento nella filiera locale o corta) come mezzo collettivo e pratiche basate sulla solidarietà nei territori sradicati della metropoli.»[72]
Lo scenario descritto da Marrot come infiltrazione corrisponde alla proposta di progetto: un approccio che abbandona la forma agopunturale e si evolve per diventare un paesaggio rurale e urbano allo stesso tempo.

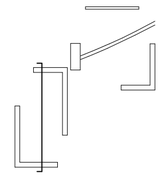
72. «There is an underlying narrative to the work of those who take advantage of the neglected surfaces of cities an metropolises – such as roofs, terraces, vacant lots, median strips or sidewalks – to reintroduce horticulture and feeder gardening within the urban landscape; but also those who, reviving practiced of market gardening, build-up local networks that bypass the circuits of large-scale food business and retail. Without undermining the logic and realities of urban condition, but rather by exploiting the latter's numerous niches, gaps and discrepancies, these varied initiatives take hold of food cultivation and consumption (and of their reintegration in the local or short supply chain) as a means of building up collectives and solidarity-based practices in the uprooted territories of the metropolis.». *ivi*, cit. 3, p 205. Traduzione dell'autore.

Planimetria
scala 1:2.000

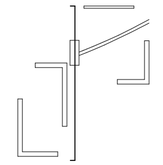


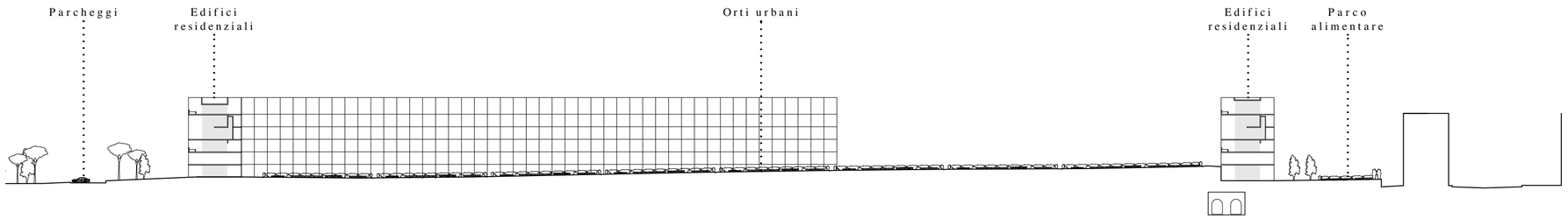


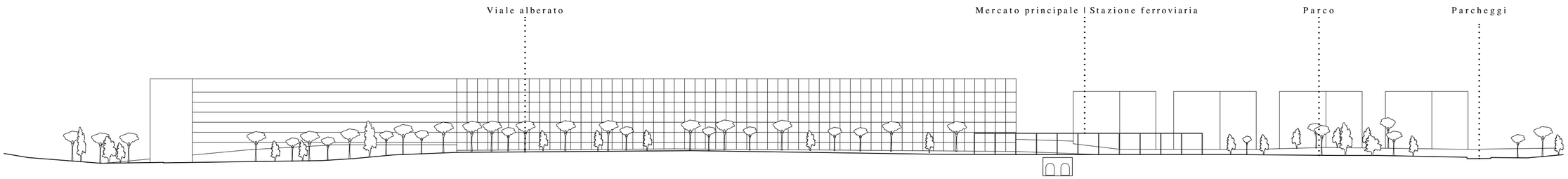
Sezione AA'
scala 1:1.000



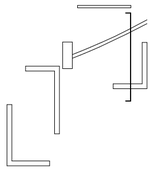
Sezione BB'
scala 1:1.000



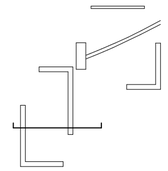

Parcheggi
Edifici residenziali
Orti urbani
Edifici residenziali
Parco alimentare


Viale alberato
Mercato principale | Stazione ferroviaria
Parco
Parcheggi

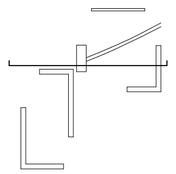
Sezione CC'
scala 1:1.000

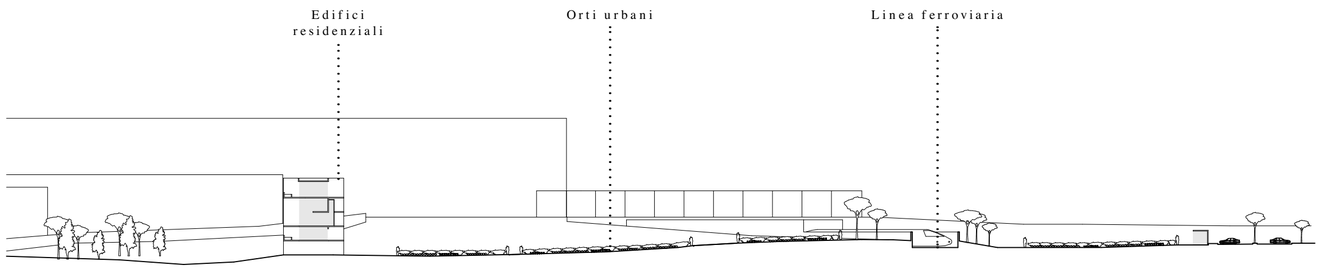


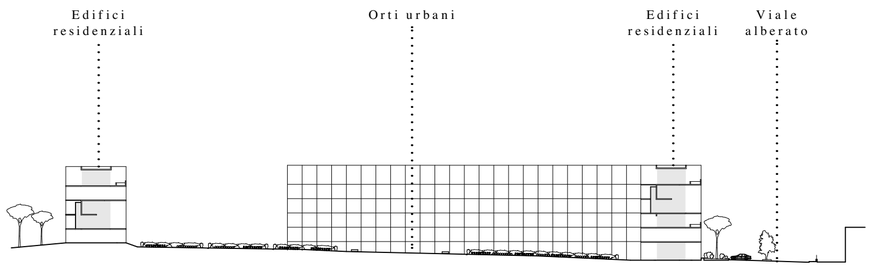
Sezione DD'
scala 1:1.000

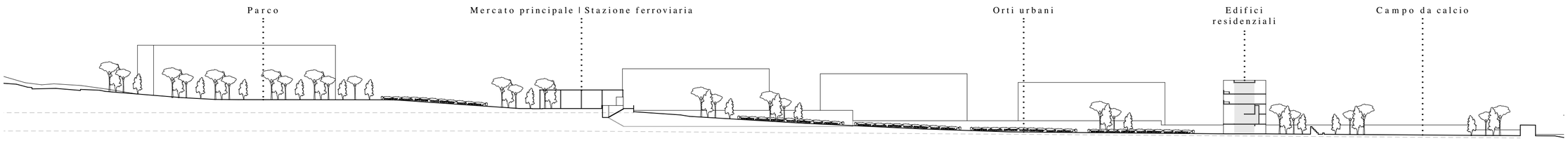


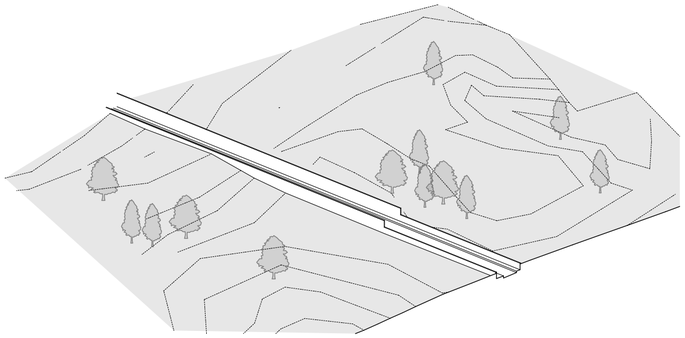
Sezione EE'
scala 1:1.000

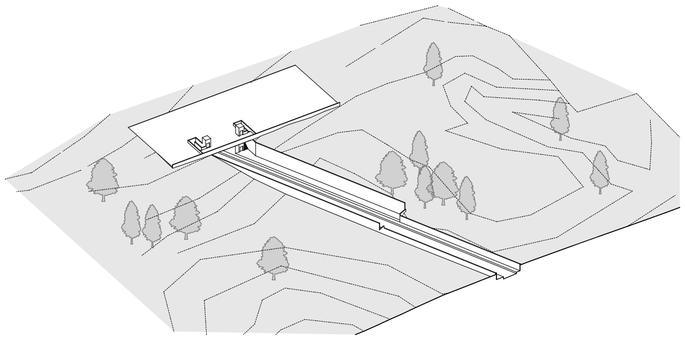


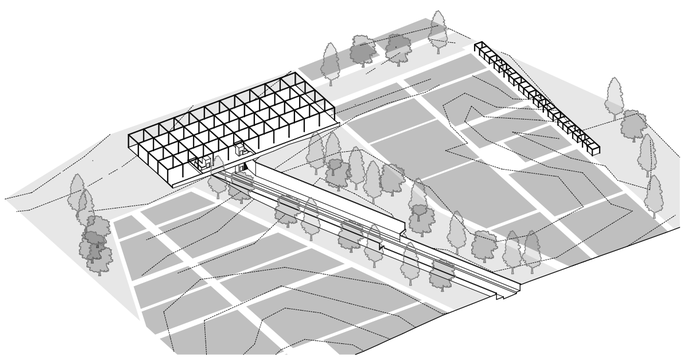

Edifici residenziali
Orti urbani
Linea ferroviaria


Edifici residenziali
Orti urbani
Edifici residenziali
Viale alberato


Parco
Mercato principale I Stazione ferroviaria
Orti urbani
Edifici residenziali
Campo da calcio







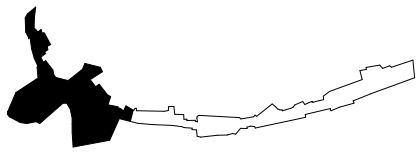
Nuova stazione ferroviaria

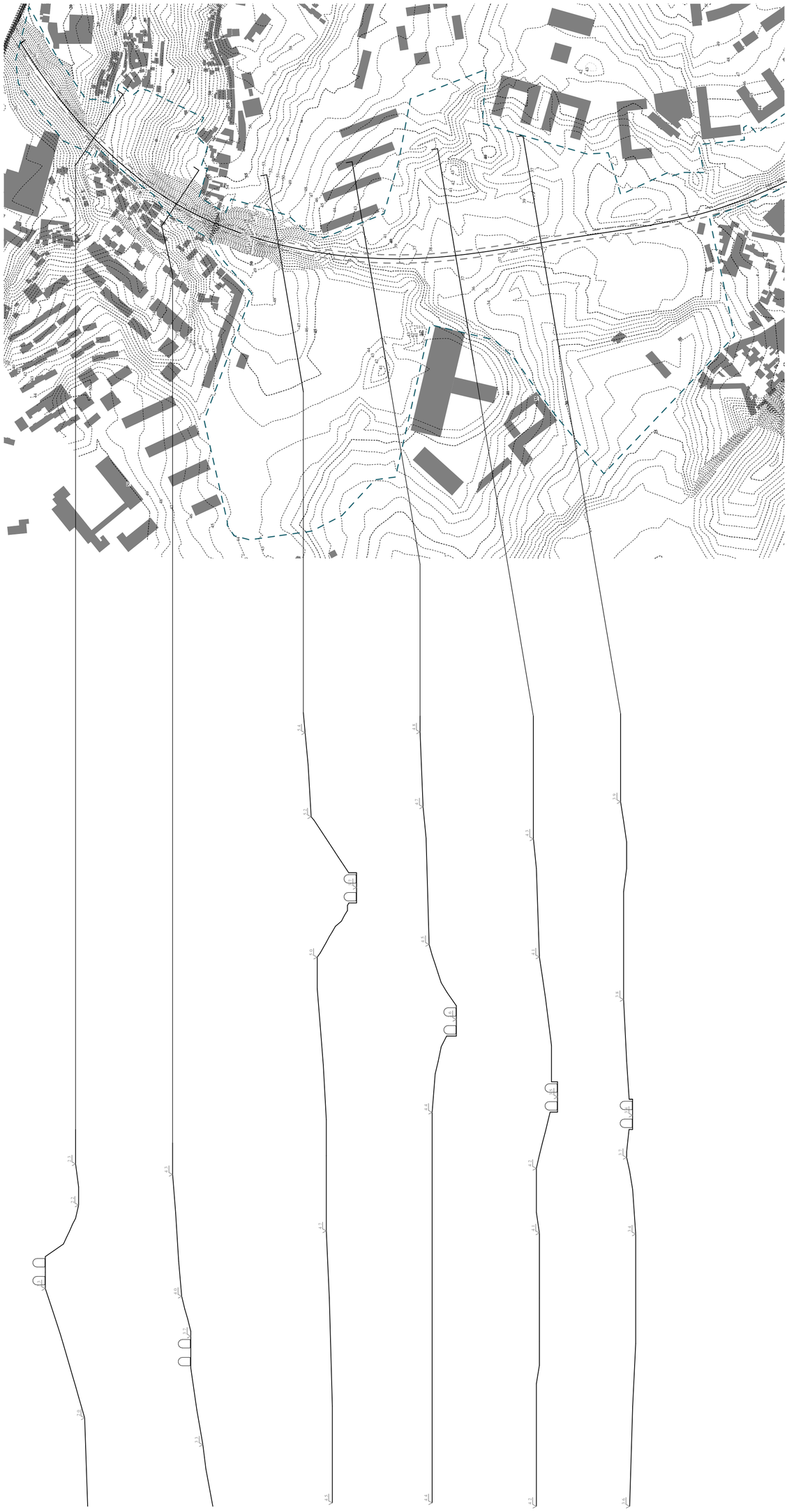
La creazione di una maggiore continuità nella topografia nel centro del lotto offre la possibilità di ripensare il rapporto con la stazione ferroviaria e di integrarla in modo più fluido nella circolazione dell'area.
Il nuovo posizionamento trova sede vicino al sedime della stazione esistente diventando essa stessa muro di contenimento della galleria che si viene a creare.

La rielaborazione di questa nuova stazione ferroviaria è molto semplice: è composta principalmente dalle banchine di attesa e dai dispositivi di circolazione per raggiungerle.
Il piano superiore della stazione ospita l'accesso alle banchine al livello inferiore e si conforma come una piattaforma aperta che può ospitare molteplici usi.

Nella pagina a fianco:
Schemi di intervento nuova stazione ferroviaria

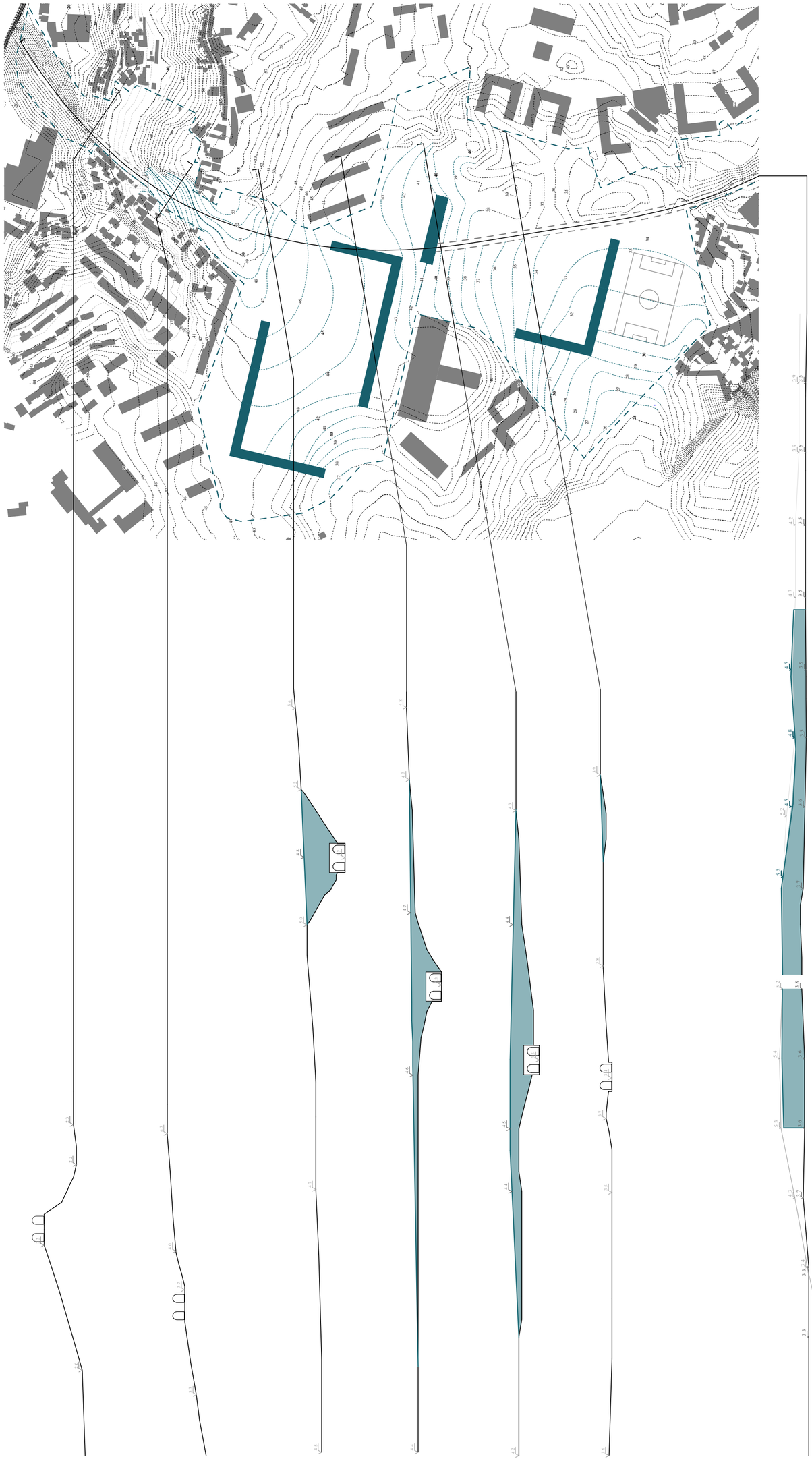
Topografia esistente
scala 1:1.000 - 1:2.000 - 1:3.500





Topografia proposta
scala 1:1.000 - 2.000 - 3.500







Il mercato ed altri programmi

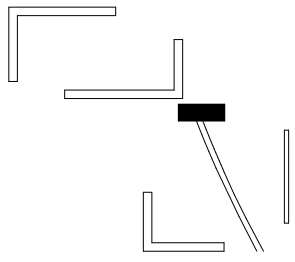
La nuova stazione ferroviaria, per la sua posizione, diventa un ponte che permette una più facile connessione tra un lato e l'altro del parco lungo la ferrovia.

Presentandosi come punto focale dell'area, la stazione, con il suo piazzale multiuso, diventa snodo principale di tutto il parco: la parte superiore permette il posizionamento di una struttura leggera che si adatti a diverse esigenze.

All'interno di un ottica di filiera corta di distribuzione, la struttura può ospitare il luogo del mercato principale per la vendita di prodotti coltivati negli orti urbani limitrofi; questo spazio collettivo può diventare anche luogo di aggregazione con eventi, sposando una vocazione vicina all'idea di centro civico; mentre in durante l'uso quotidiano si adatterebbe ad essere la piazza cuore di questa zona, un luogo dove passare ma anche dove rimanere.

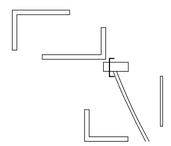
La struttura leggera di cui è composta si rifà alla maglia strutturale utilizzata per gli edifici abitativi, dando continuità all'intervento.

Planimetria Mercato
scala 1:600

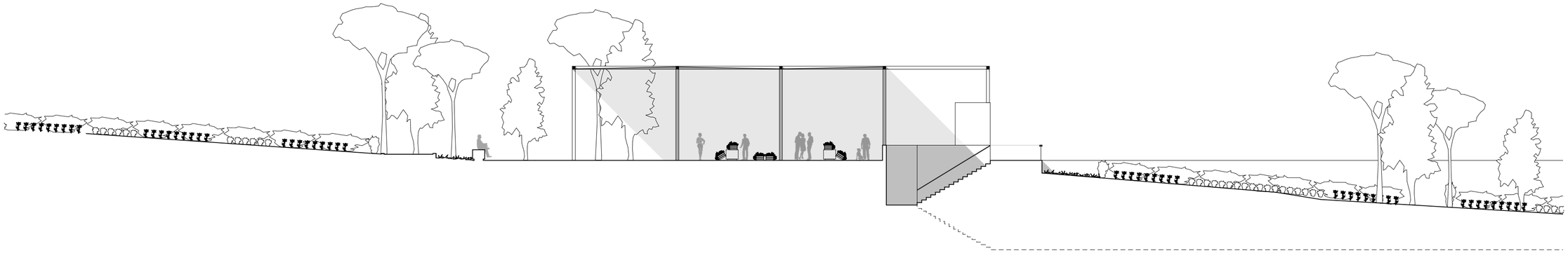




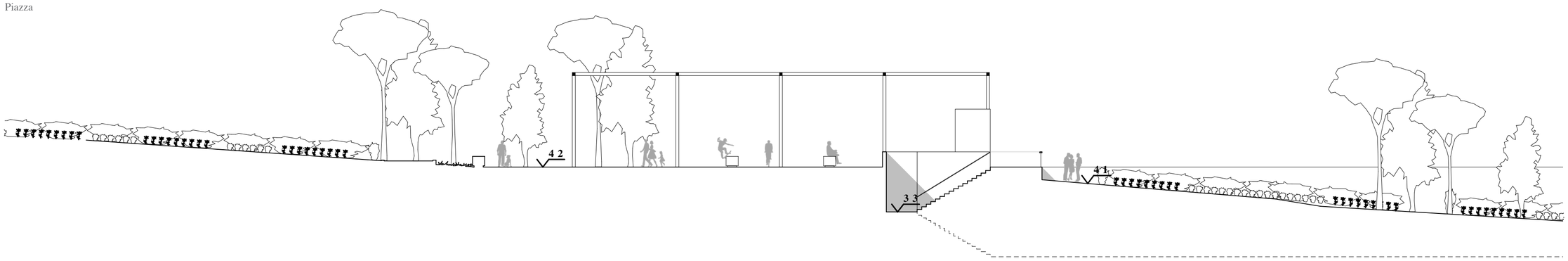
Sezioni Mercato
scala 1:200



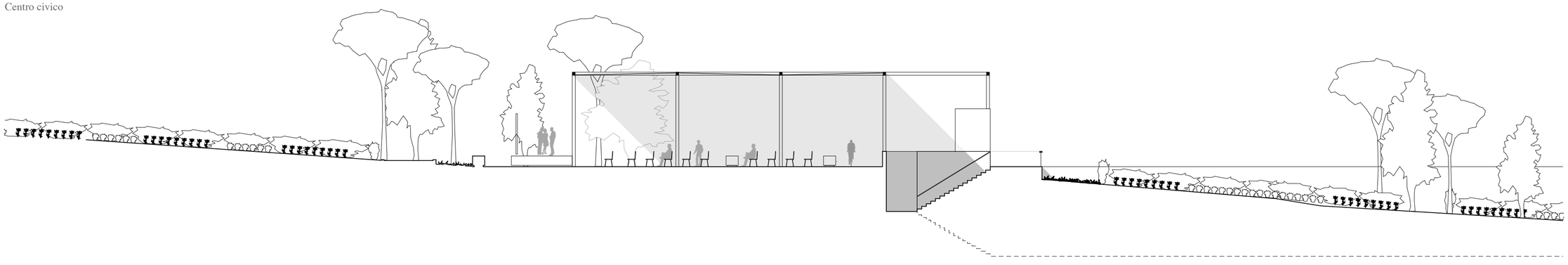
Mercato



Piazza

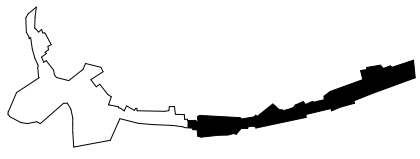


Centro civico

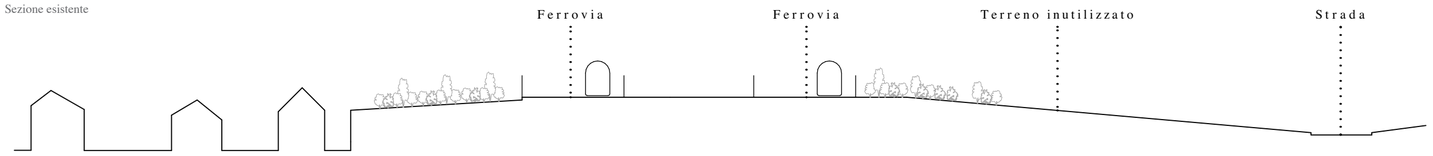




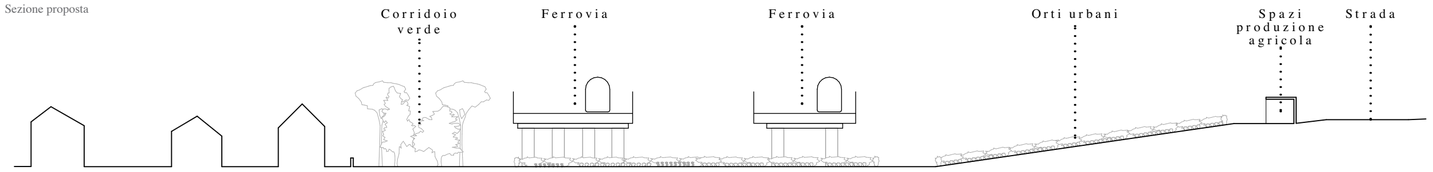
Topografia proposta
scala 1:1.000 - 1:2.000 - 1:3.500

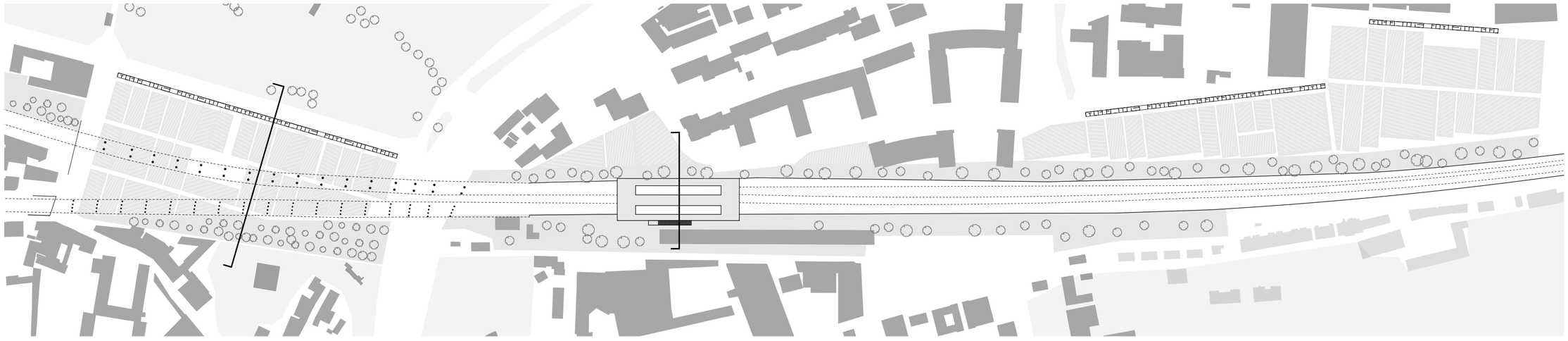


Sezione esistente

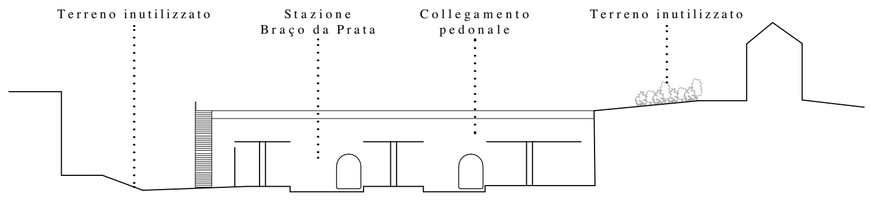


Sezione proposta

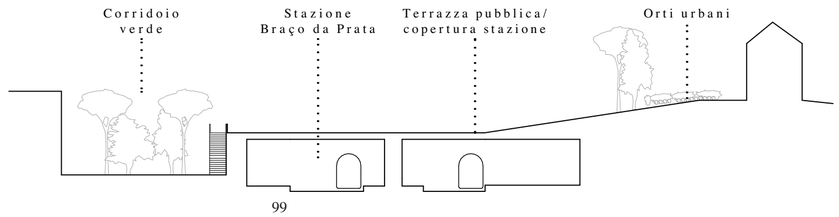




Sezione esistente



Sezione proposta

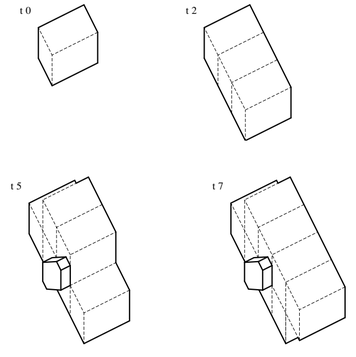


Abitazioni: vivere, produrre, condividere

Il disegno dell'edificio, che si sviluppa attorno al grande vuoto degli orti, si ispira al sistema della certosa: il modulo e la sua ripetizione creano densità nella composizione senza perdere la misura.
Ne esce un edificio che non contiene solo abitazioni ma programmi diversi come ad esempio alcuni a vocazione collettiva, come lavanderie, sale comuni e spazi di servizio.

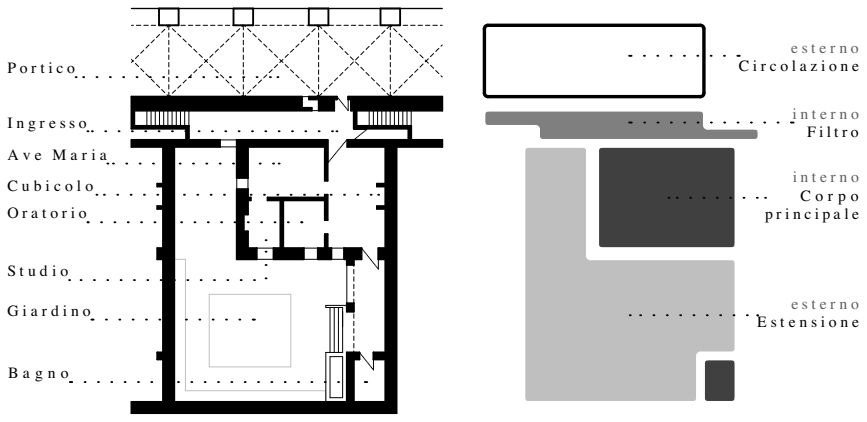
Il modulo compositivo base prende ispirazione dal modello della certosa.
La composizione del nuovo modulo è strutturata nel seguente modo:
_ circolazione | esterno: circolazione orizzontale e verticale comune a tutto l'edificio, abbastanza ampia per abbracciare l'idea delle *streets-in-the-sky*.[69]
Questo spazio è pensato per raggiungere le abitazione, ma ha anche una vocazione più urbana: può funzionare come un'estensione della casa verso l'esterno, ed incentivare la relazione tra gli abitanti dell'edificio passando dall'essere luogo di passaggio a luogo di sosta.
_ filtro | interno: questa zona adempie ad una duplice funzione.
In tutti i moduli è lo spazio dove le abitazioni vengono alimentate, qui trovano luogo le infrastrutture di bagni e cucine.
La seconda funzione riguarda la circolazione all'interno dei moduli quando ne vengono raggruppati molteplici: utilizzando sempre la stessa filosofia, la circolazione trova luogo sempre verso il lato esterno e assieme a bagno, cucina ed eventuale corridoio, consentono una sorta di distacco dalla circolazione semi-pubblica.
_ corpo principale | interno: l'unione di più moduli permette una libera interpretazione dello spazio. Il corpo di fabbrica principale si trova ora in una zona più riservata, distanziata dalla circolazione pubblica.
_ estensione | esterno: il modulo termina nuovamente con uno spazio esterno privato inteso principalmente come un piccolo giardino o terrazzo, ancora una volta come filtro di distanza verso l'esterno.

La flessibilità può adempiere a diversi scopi e combinazioni adattandosi per ospitare un appartamento o un uso diverso.
Interessante sono le combinazioni del modulo: pur mantenendo il più libera possibile la configurazione, il sistema consente una certa combinazione con più facilità: soprattutto nella composizione abitativa, al fine di fornire una composizione più semplice evitando corridoi interni, la soluzione su t0, t2, t5 e t7 risulta essere più fluida.

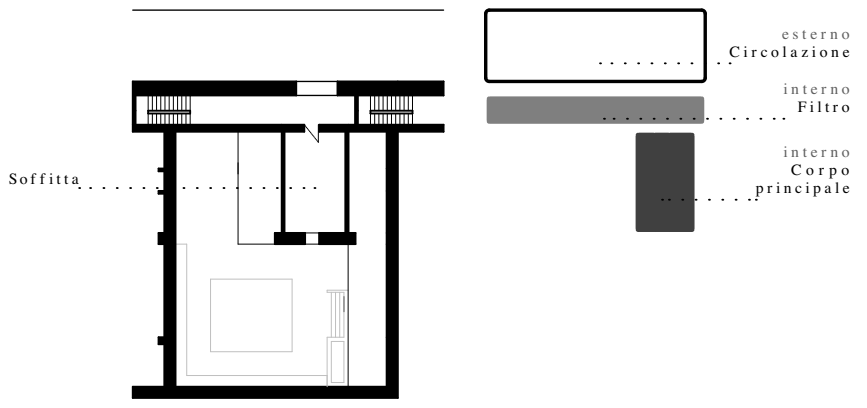


73. «Streets-in-the-sky sono state concettualizzate dagli architetti Alison e Peter Smithson come spazio collettivo, un'articolazione tra individuo e civitas.» BORGES, João Cunha, MARAT-MENDES, Teresa, 2019, *Walking on streets-in-the-sky: structures for democratic cities*, Journal of Aesthetics & Culture, 11:1, 1596520, DOI: 10.1080/20004214.2019.1596520. (traduzione dell'autore). Consultabile online, URL: https://doi.org/10.1080/20004214.2019.1596520 (Consultato a Settembre 2020)

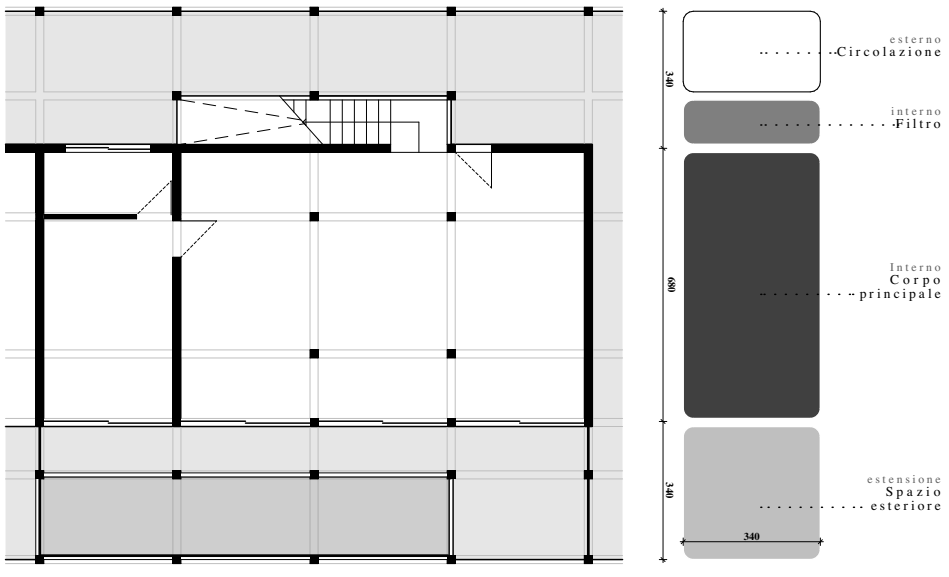
Modulo
Certosa Santa Maria di Scala Coeli
Evora, XVI secolo.
Piano terra cella monastica.



Piano primo cella monastica.

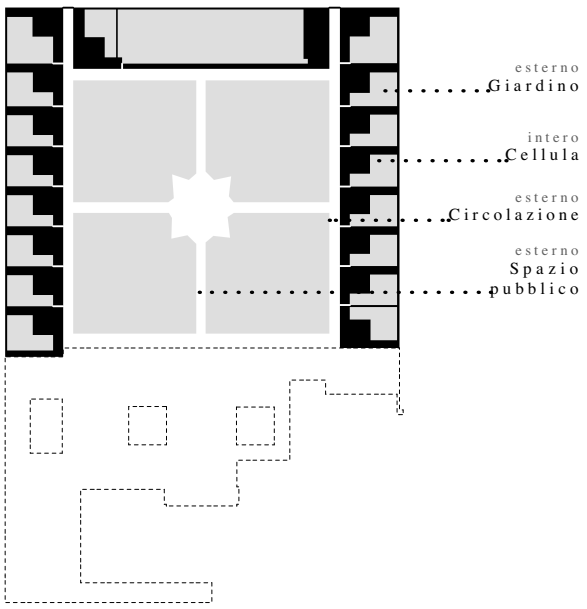


Modulo
Proposta progettuale

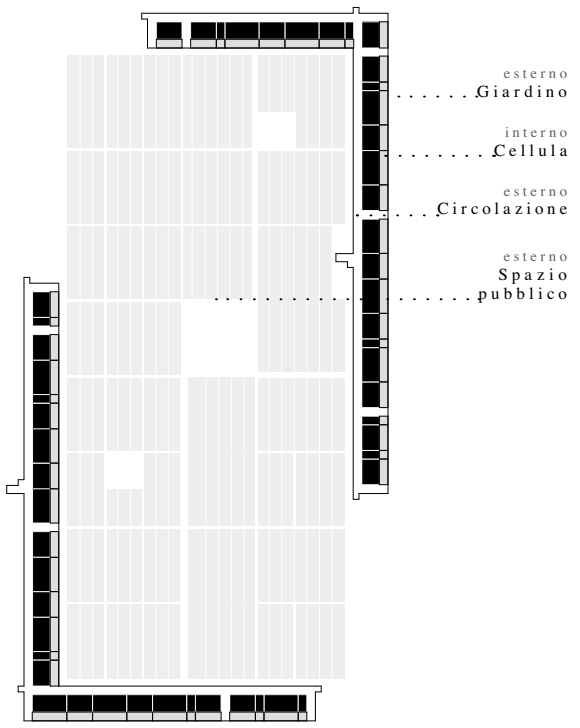


Lungo tutta la facciata sono presenti dei moduli mancanti: questi vuoti permettono una lettura dell'edificio in profondità, permettendo alla circolazione di avere anche uno sbocco nella facciata opposta.
La circolazione verticale si polarizza agli estremi, nel prospetto più corto, assumendo un carattere più urbano una volta toccato il suolo, mentre la circolazione orizzontale cambia ad ogni piano e si adatta alle diverse configurazioni.
La ripetizione quasi infinita del modulo, e la sua composizione, sono enfatizzati dai fini elementi strutturali: la maglia metallica moltiplicata, sia verticalmente che orizzontalmente, espande lo spazio. Per abitare lo spazio è necessario colonizzarlo, adattandolo alle proprie esigenza.

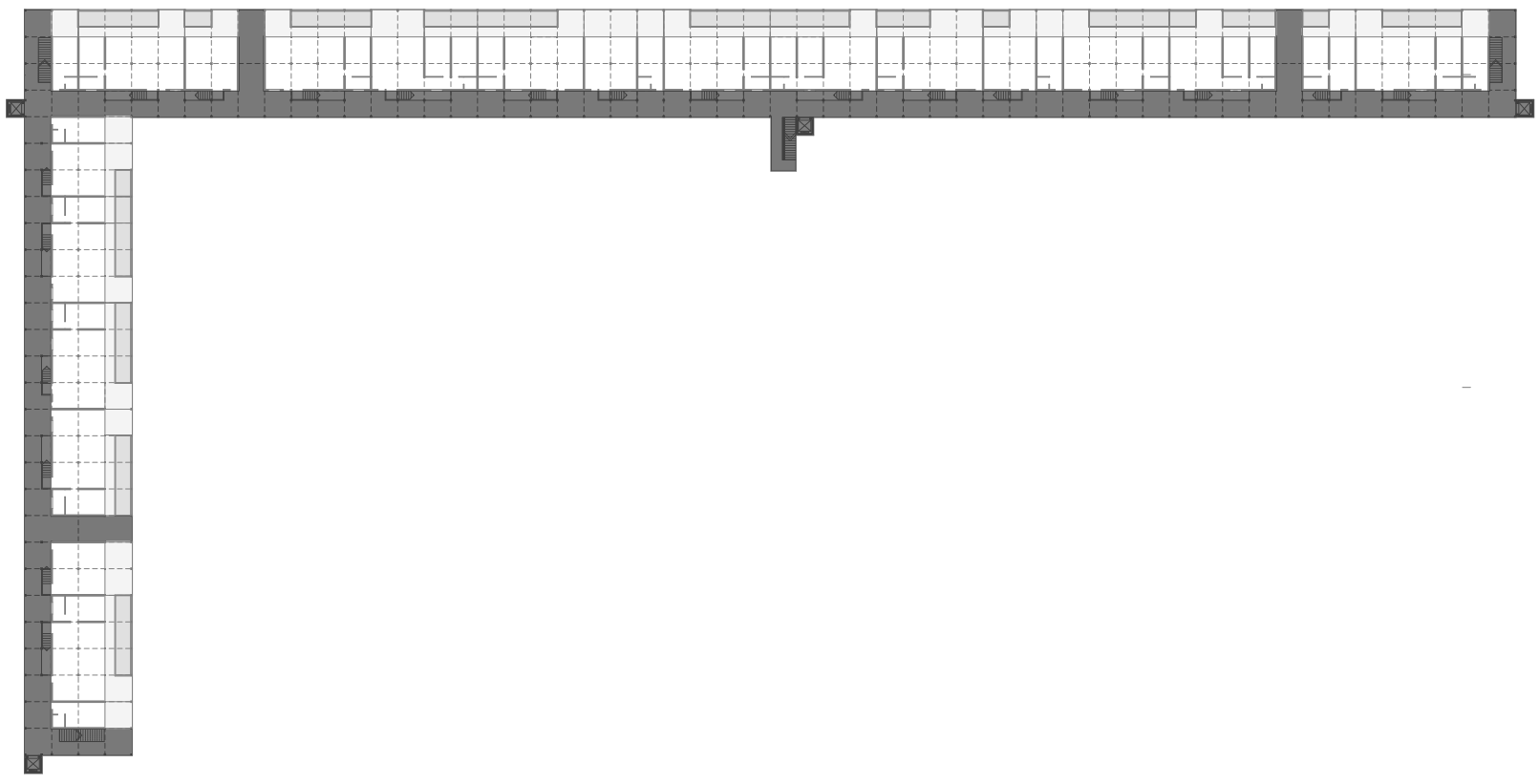
Composizione
Sistema della Certosa



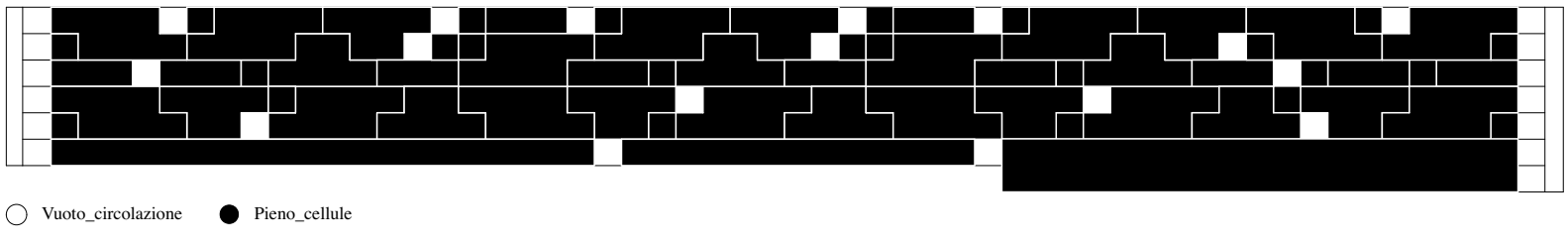
Composizione
Proposta progettuale



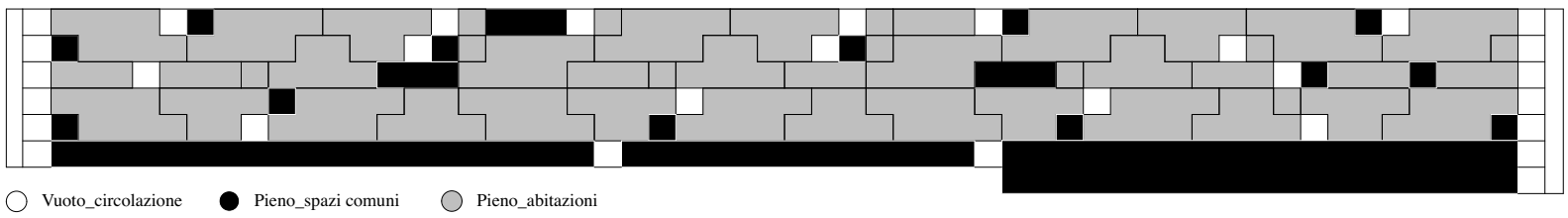
Schema circolazione



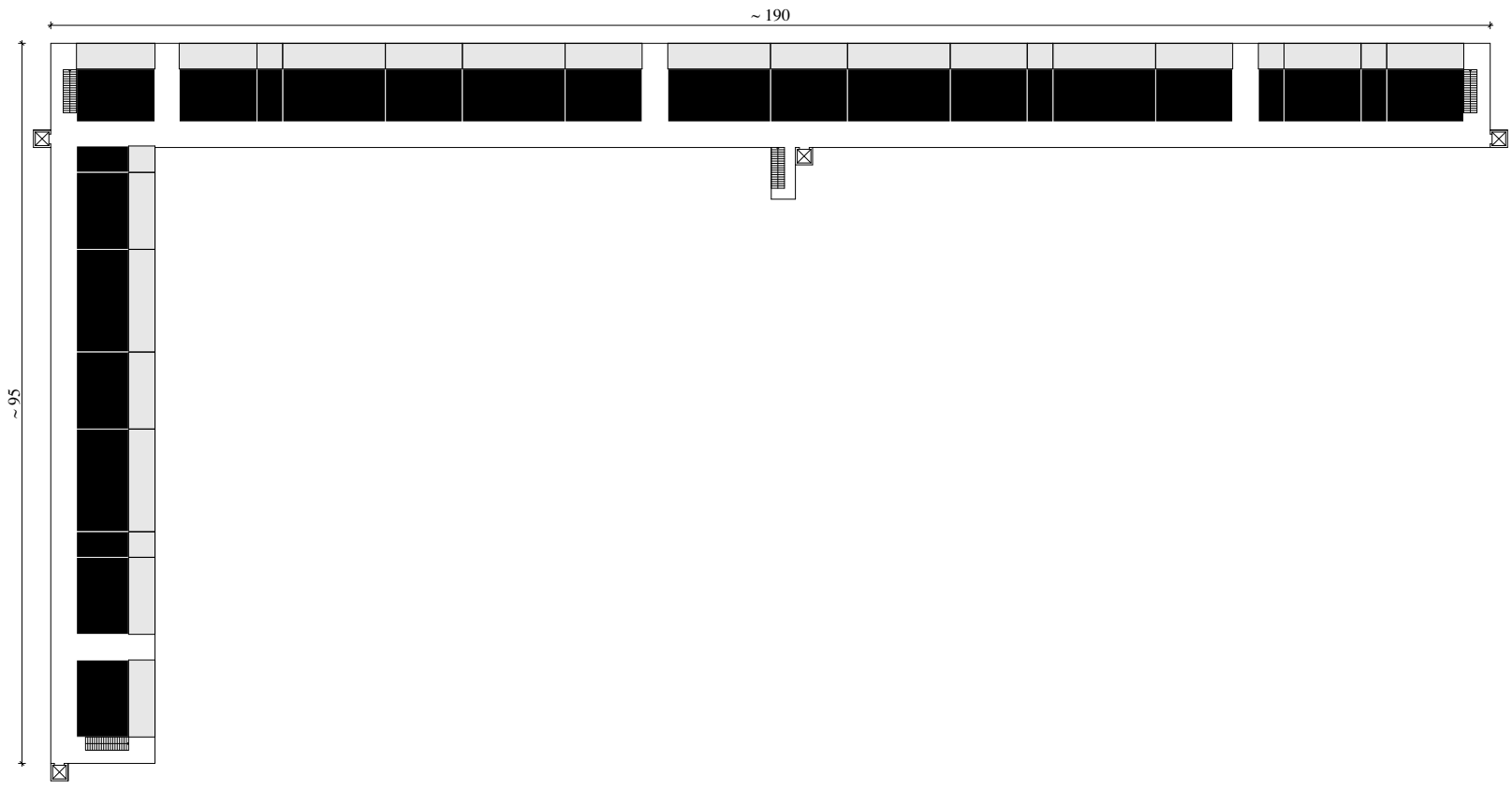
Alzato pieni - vuoti

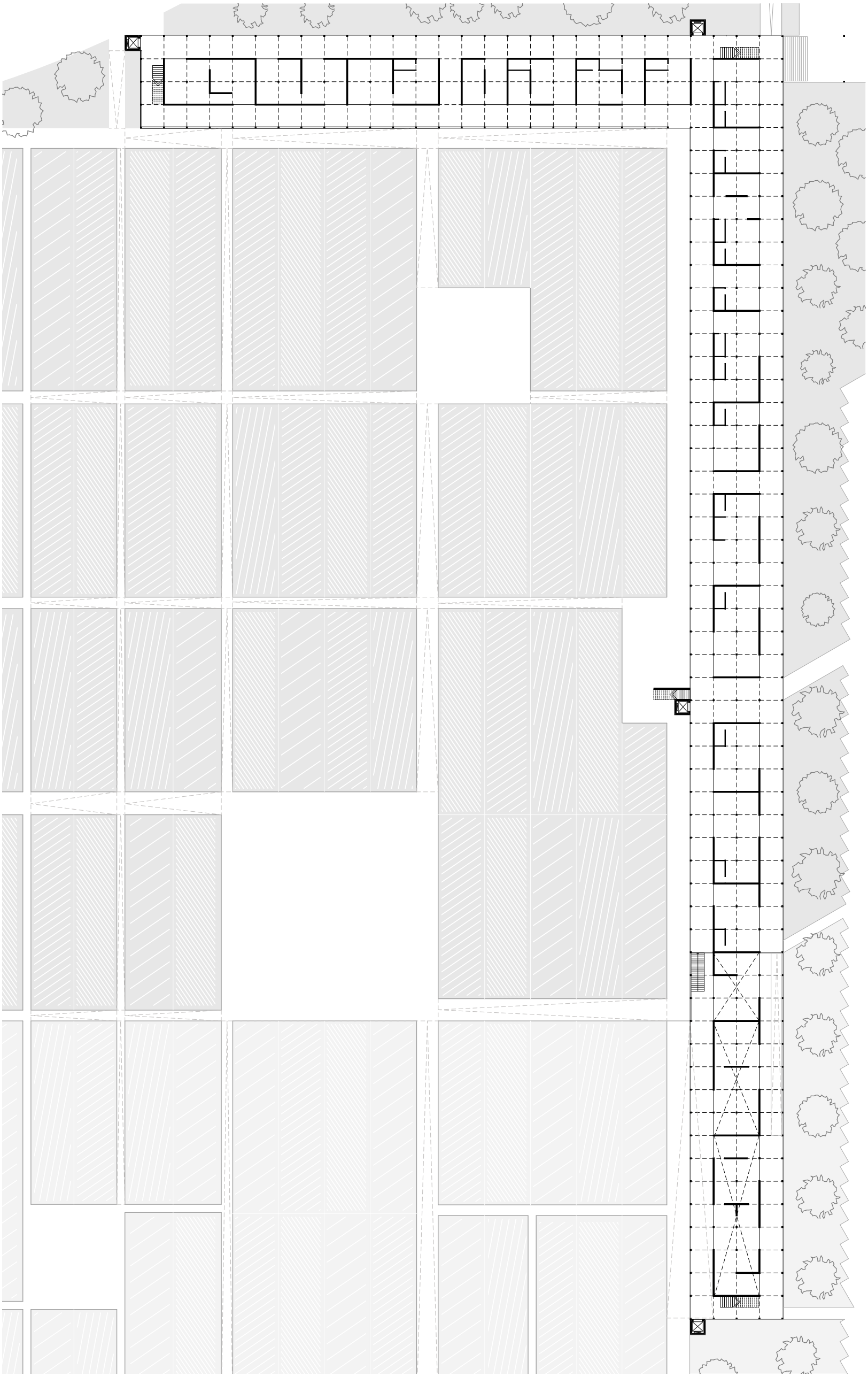


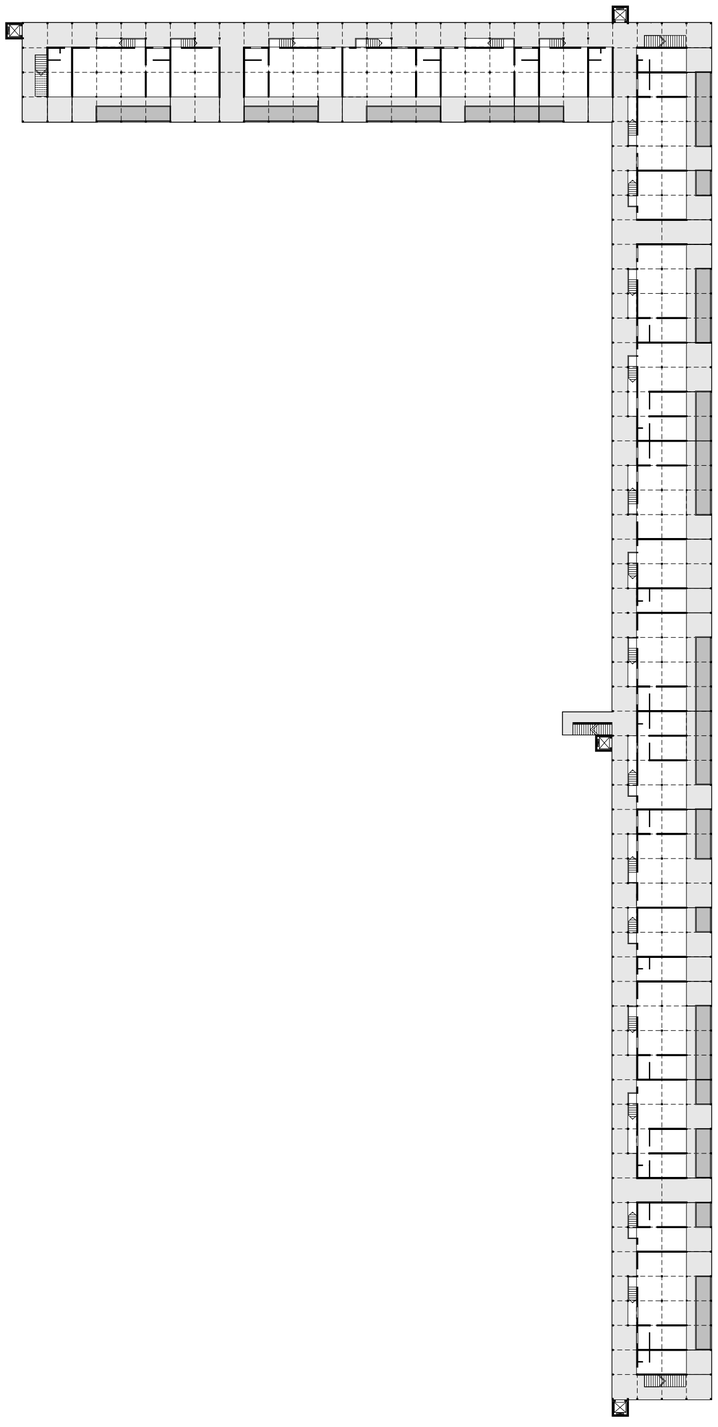
Alzato con divisione modulo



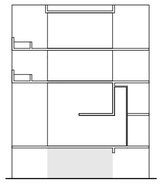
Schema ripetizione tipo



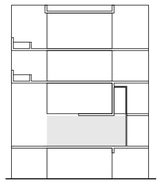


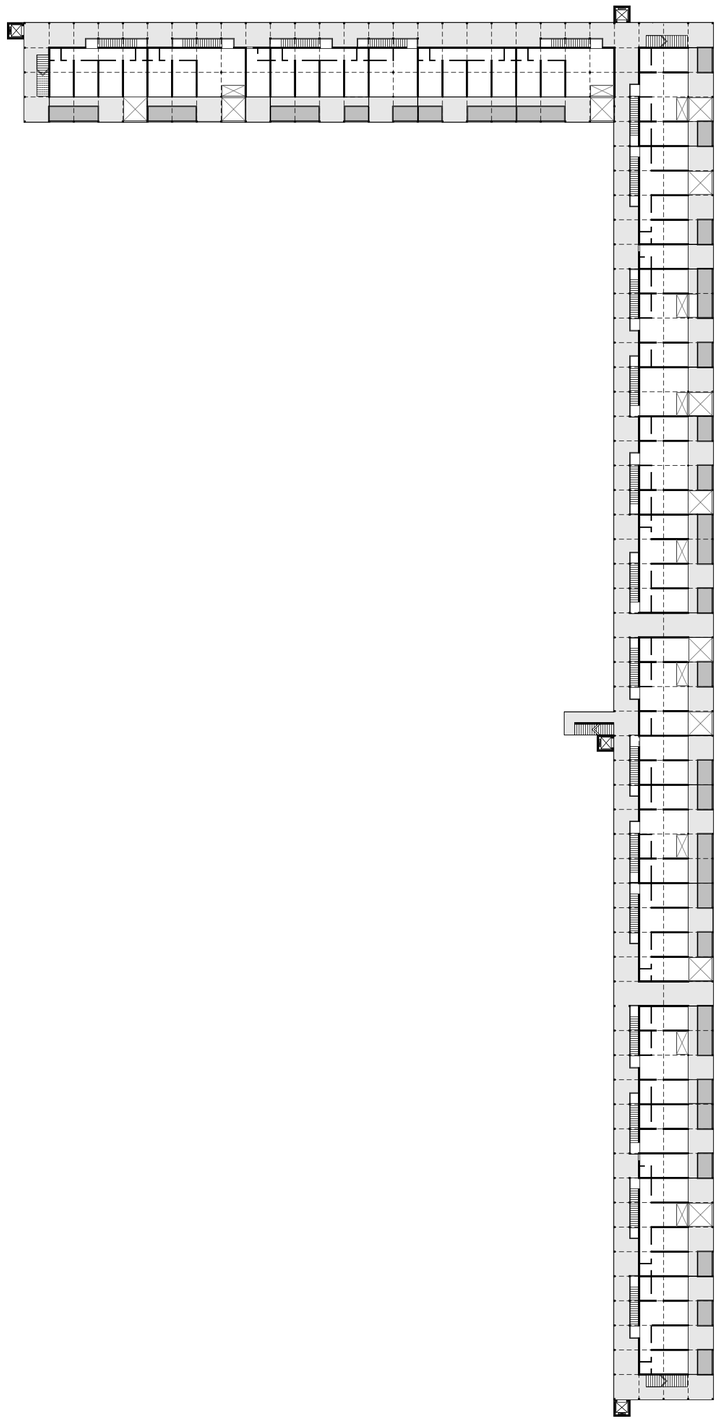


pagina a fianco:
Pianta tipo piano terra
scala 1:600

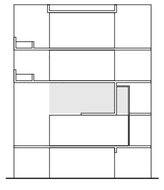


Pianta tipo piano primo
scala 1:600

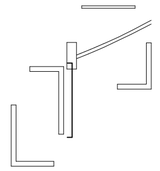




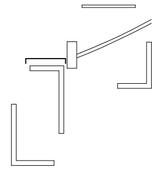
Pianta tipo piano secondo
scala 1:600



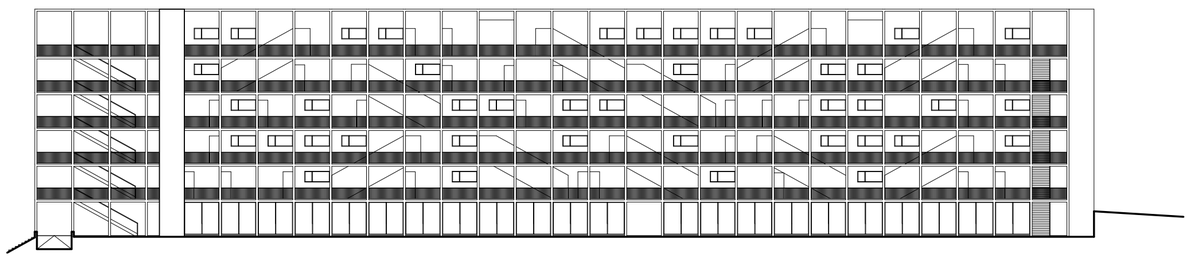
Alzato Nord Est
scala 1:1.000



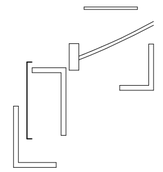
Alzato Nord Ovest
scala 1:1.000



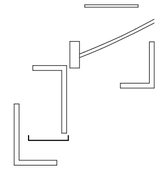


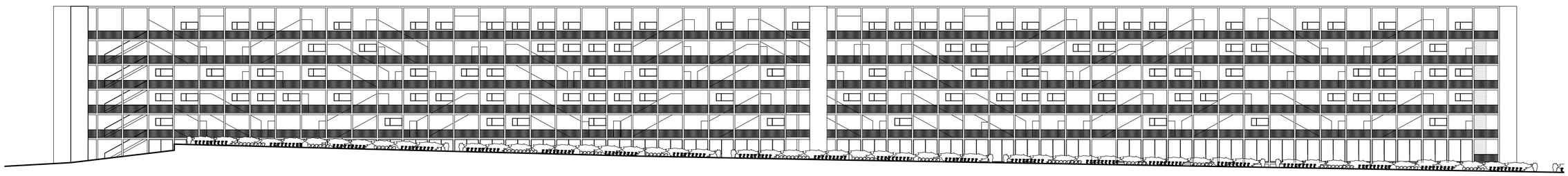


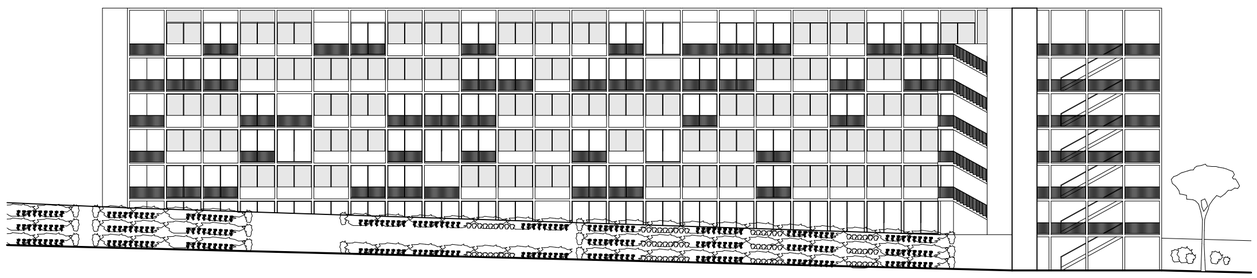
Alzato Sud Ovest
scala 1:1.000



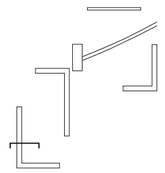
Alzato Sud Est
scala 1:1.000

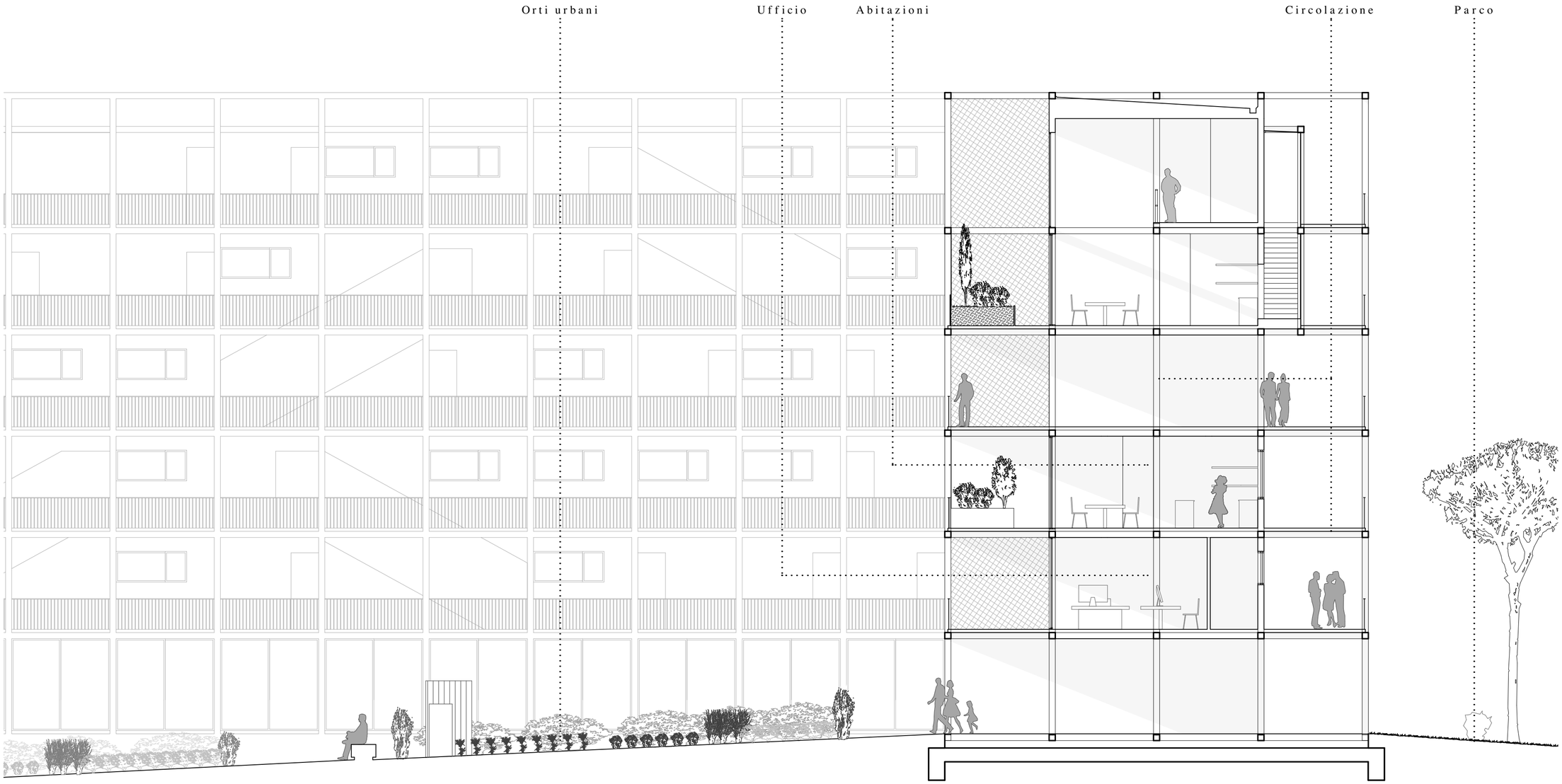






Sezione tipo
scala 1:100




Orti urbani
Ufficio
Abitazioni
Circolazione
Parco











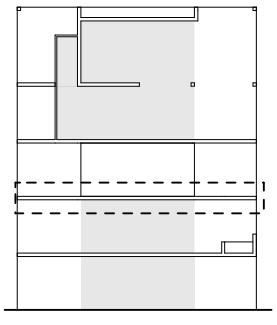
SOLAIO

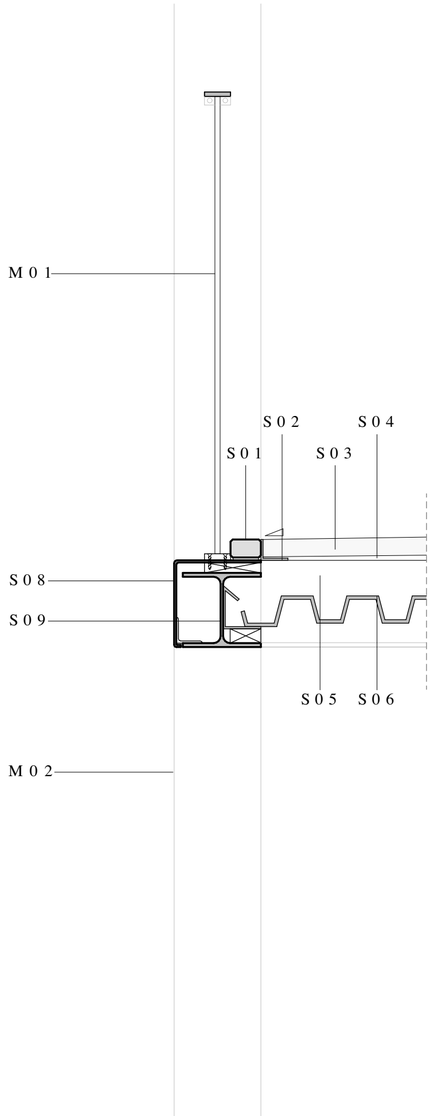
S01 cemento prefabbricato incollato alla trave HEA
S02 angolare in acciaio
S03 pavimentazione in cemento lisciato
S04 massetto in cemento alleggerito
S05 solaio in cemento
S06 lamiera grecata: fogli di larghezza 650mm o 750mm
S07 trave HEA 200
S08 carter di chiusura
S09 trave HEA 120
S10 isolamento 4 cm
S11 isolamento acustico
S12 terreno
S13 vaso in plastica
S14 scatolare in acciaio porta aiuola

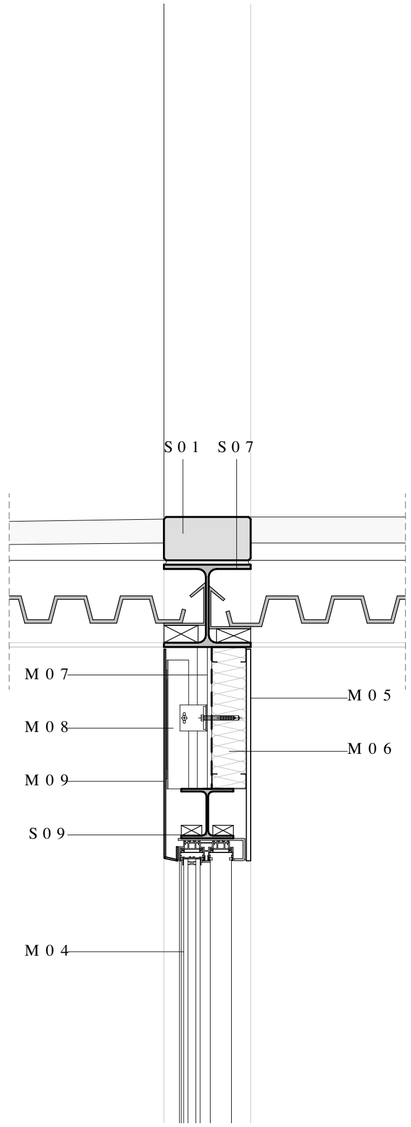
MURO

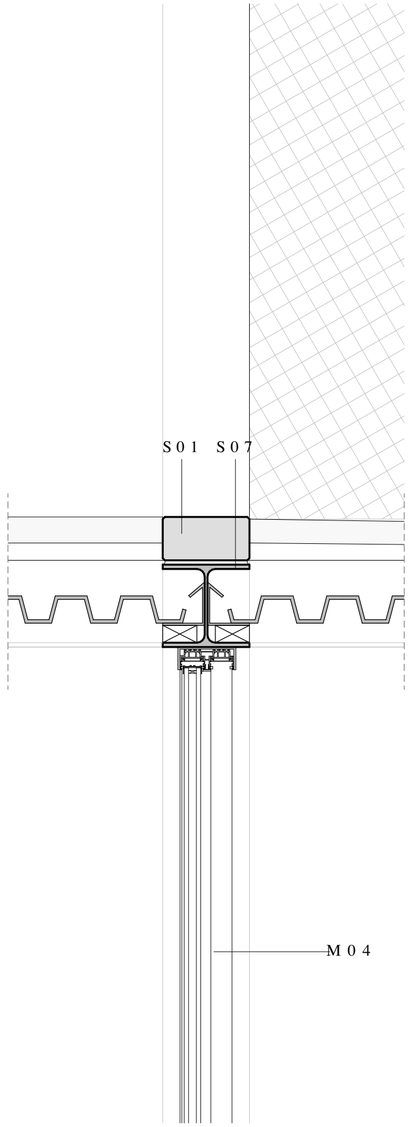
M01 parapetto in acciaio: corrimano 60mm x 10mm, stanti diametro 12mm ancorato a terra ed ai pilastri
M02 pilastri in acciaio tubolare 200mm x 200mm
M03 rete metallica in acciaio inox anticaduta tipo *Wolfsgruber*
M04 porta finestra scorrevole a doppio pannello tipo *Panoramah!*
M05 cartongesso
M06 isolamento sp.8 cm
M07 membrata traspirante resistente all'acqua
M08 sottostruttura per rivestimento
M09 rivestimento in acciaio tipo *Alucobond* con pannelli incollati alla struttura

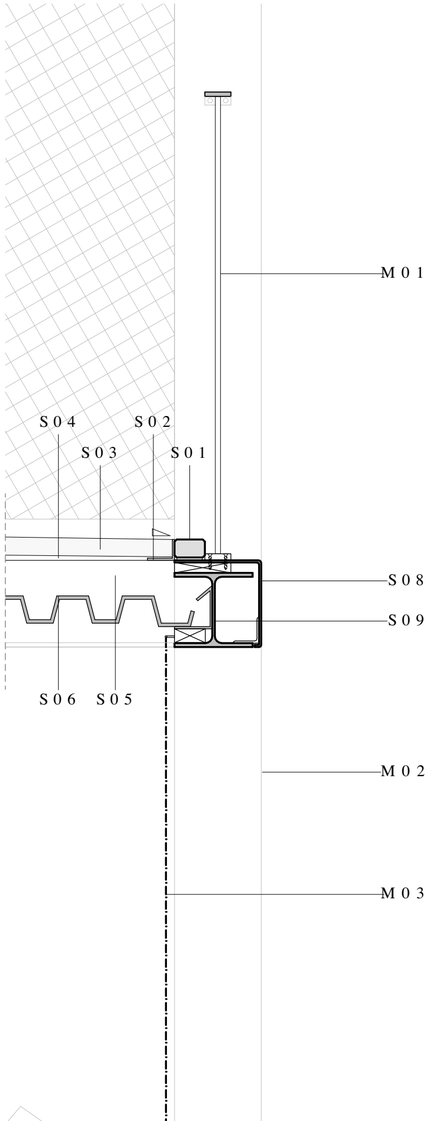
Dettagli costruttivi
scala 1:10




M01
S01
S02
S03
S04
S08
S09
S05
S06
M02


S01
S07
M07
M08
M09
S09
M04
M05
M06


S01
S07
M04


S04
S02
S03
S01
M01
S08
S09
S06
S05
M02
M03

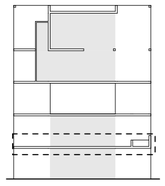
SOLAIO

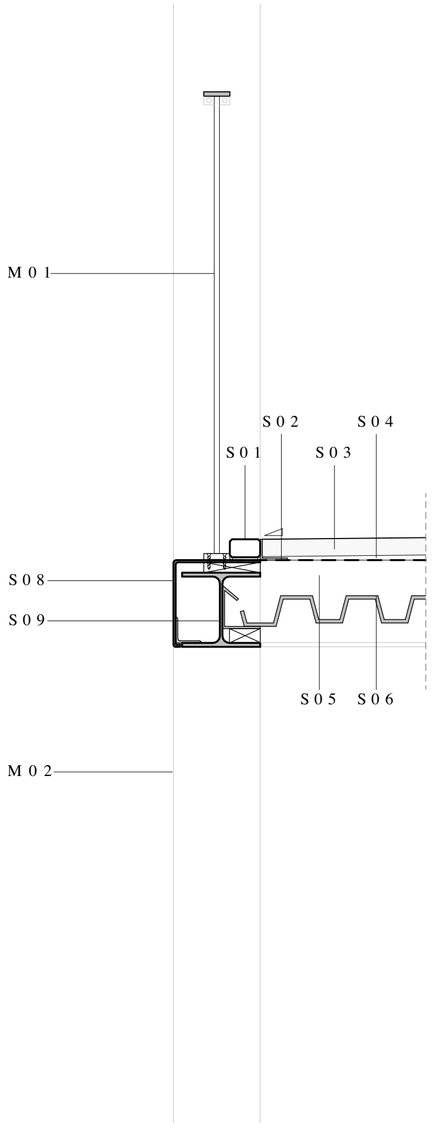
S01 cemento prefabbricato incollato alla trave HEA
S02 angolare in acciaio
S03 pavimentazione in cemento lisciato
S04 massetto in cemento alleggerito
S05 solaio in cemento
S06 lamiera grecata: fogli di larghezza 650mm o 750mm
S07 trave HEA 200
S08 carter di chiusura
S09 trave HEA 120
S10 isolamento 4 cm
S11 isolamento acustico
S12 terreno
S13 vaso in plastica
S14 scatolare in acciaio porta aiuola

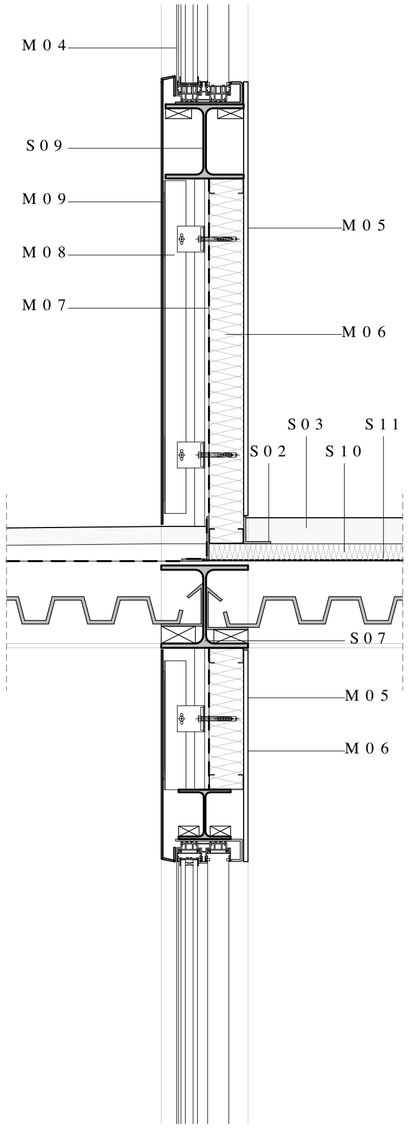
MURO

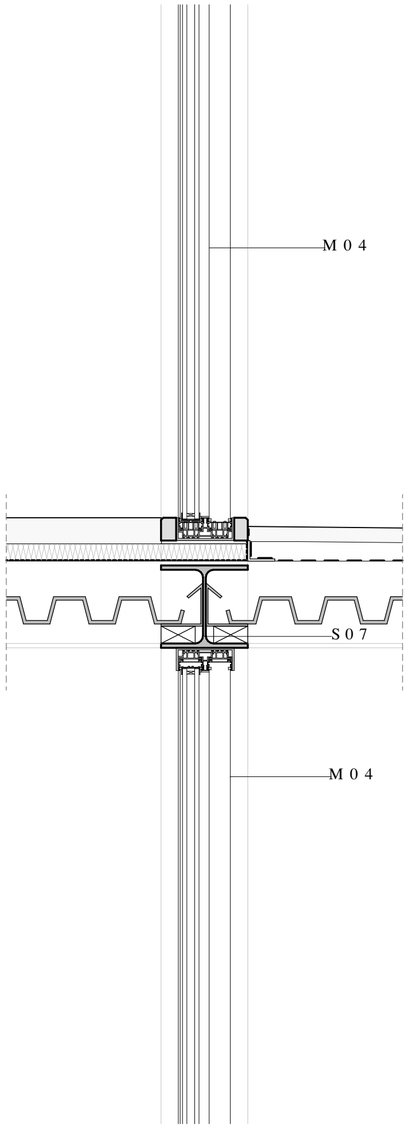
M01 parapetto in acciaio: corrimano 60mm x 10mm, stanti diametro 12mm ancorato a terra ed ai pilastri
M02 pilastri in acciaio tubolare 200mm x 200mm
M03 rete metallica in acciaio inox anticaduta tipo *Wolfsgruber*
M04 porta finestra scorrevole a doppio pannello tipo *Panoramah!*
M05 cartongesso
M06 isolamento sp.8 cm
M07 membrata traspirante resistente all'acqua
M08 sottostruttura per rivestimento
M09 rivestimento in acciaio tipo *Alucobond* con pannelli incollati alla struttura

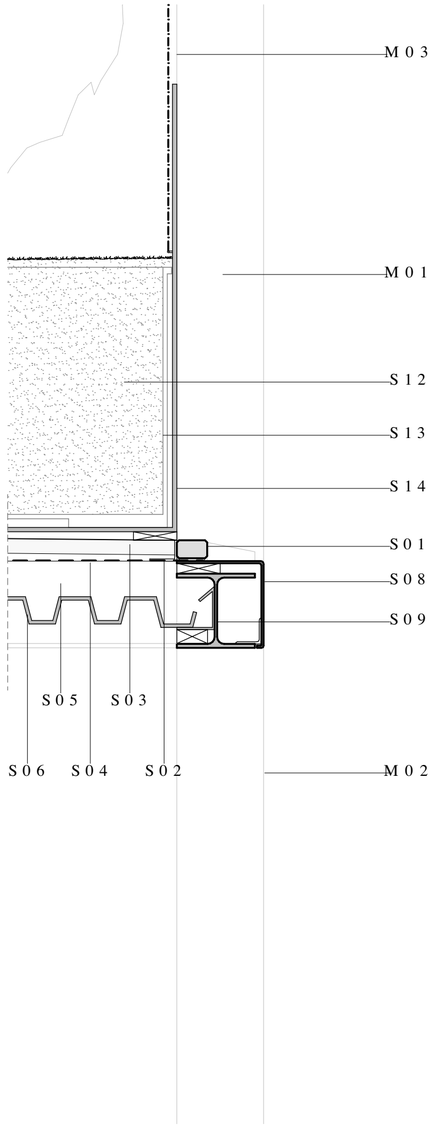
Dettagli costruttivi
scala 1:10




M 0 1
S 0 2
S 0 4
S 0 1
S 0 3
S 0 8
S 0 9
S 0 5
S 0 6
M 0 2


M 0 4
S 0 9
M 0 9
M 0 8
M 0 7
M 0 5
M 0 6
S 0 3
S 1 1
S 0 2
S 1 0
S 0 7
M 0 5
M 0 6


M 0 4
S 0 7
M 0 4


M 0 3
M 0 1
S 1 2
S 1 3
S 1 4
S 0 1
S 0 8
S 0 9
S 0 5
S 0 3
S 0 6
S 0 4
S 0 2
M 0 2

Conclusione
Città: possibili scenari

Integrare un sistema agricolo all'interno della città è possibile e praticabile.
Inserire il sistema degli orti urbani all'interno di circuito corto di distribuzione può presentarsi come la naturale evoluzione del volto agricolo della città, ponendo nuovi quesiti che aiutino a ripensare lo spazio urbano.
Il sistema alimentare su filiera corta avvicina il produttore al consumatore in un'ottica di commercio di vicinanza, questa filosofia viene introdotta nel sistema urbano tramite un parco pubblico inteso come luogo di benessere a tutto tondo.
La creazione del parco a Marvila va ad integrarsi a livello cittadino in un sistema di corridoi verdi di cui la città è dotata e si configura come strumento per valorizzare un paesaggio complesso e frammentato.
Inglobare il sistema ferroviario, associandolo al paesaggio produttivo a filiera corta permette di immaginare nuove possibili forme di coesione sociale e vita comune.
Questa diversa forma di distribuzione, si riflette nello spazio fisico con la diretta relazione tra produzione e commercio, in cui l'architettura gioca un ruolo fondamentale.
Si immagina di individuare all'interno della città di Lisbona non una Marvila, ma molte Marvila: luoghi in attesa, vuoti urbani connessi al sistema tramite grandi infrastrutture, che permettano di ripensare l'uso del suolo cittadino in un'ottica produttiva favorendo l'infiltrazione dell'agricoltura nel tessuto urbano, incentivando lo scambio, le relazioni umane – in altre parole, lo spazio pubblico – trovando anche risposte a quesiti che comprendano la tematica ambientale e il modo in cui la città viene alimentata.

Mappa di Lisbona 2020
scala 1:30.000



Bibliografia

ALLEGRI, Alessia, *Mientras Apolo 70 viaja hacia a Alvalaxia XXI, Colombo y Vasco da Gama nos descubren otra ciudad. La dimensión urbana del espacio comercial en Lisboa. 1970-2010*, ETSAB Urbanismo y Ordenación del Territorio, Barcelona, 2012.

BALSAS, C., *Retail Planning in Portugal: an instrument of urban planning*, Ahern, J. and Machado, J. – Eds. EnvironmentalChallenges in an Expanding Urban World, Lisboa CNIG, 1997.

BAPTISTA, Alberto, CRISTÓVÃO, Artur, COSTA, Daniela, GUIMARÃES, Helena, RODRIGO, Isabe, TIBÉRIO, Luís, PINTO-CORREIA, Teresa, *Recomendações e Medidas de Política de apoio aos Circuitos Curtos Agro-alimentares: Período de Programação 2014-2020 – Relatório Final*, ISA, Universidade de Évora, UTAD, 2013.

BATES, Stephen, BURGIO, Gianluca, DIAS COELHO, Carlos, ORTIGOSA, Nuria, STEEGMANN, David, STEEL, Carolyn, MONTEYS, Xavier, *QUADERNS N.271: About Buildings & Food*, biennal magazine by Collegi d'Arquitectes de Catalunya (COAC), Barcellona, 2019, ISBN 13: 978-8434313774.

BORGES, João Cunha, MARAT-MENDES, Teresa, *Walking on streets-in- the-sky: structures for democratic cities*, Journal of Aesthetics & Culture, 11:1, 1596520, DOI: 10.1080/20004214.2019.1596520, [s.l.], 2019. Consultabile online, URL: https://doi.org/10.1080/20004214.2019.1596520 (Consultato a Settembre 2020).

CML, Camera Municipale di Lisbona, *Spatial Planning Status Report*, Lisbona, 2016.

CRESPO DE CARVALHO, José Mexia, ROSSEAU, José António, *Produtos Hortofrutícolas Frescos ou Minimamente Processados: Logística*, Estoril, Principia: Publicações Universitárias e Cientificas, Lisbona, 2000.

CRISTÓVÃO, Artur, TIBÉRIO, Luís, *«Comprar Fresco, Comprar Local: será que temos algo a aprender com a experiencia americana?»*, comunicação apresentada no VII Colóquio Ibérico de Estudos Rurais, Cultura, Inovação e Território, UTAD, Coimbra, 2008.

D'OLIVEYRA, Nicolao, *Livro das grandezas de Lisboa*, Lisboa: Impressão regia, 1804.

DE ARAÚJO, Norberto, *Peregrinações em Lisboa*, vol. X, Vega Amigos de Lisboa, 1992, ISBN 13: 9789726993261.

DORES, Roberto, *«Gado e hortas essenciais nas cidades»*, Diário de Notícias, Lisbona, 08 febbraio 2010. Consultabile online, URL: https://www.dn.pt/portugal/sul/gado-e-hortas-essenciais-nas-cidades-1489223.html (Consultato a Luglio 2020)

DINIS, Calderon, *Tipos e factos da Lisboa do meu tempo*, Editorial Notícias, 2a. edizione 1993, ISBN 10: 9724606163.

DUARTE, Filomena, *«Consumo alimentar: regresso ao passado?»*, in SANTOS, José Lima, DO CARMO, Isabel, GRAÇA, Pedro, RIBEIRO, Isabel (orgs.), *O Futuro da Alimentação: Ambiente, Saúde e Economia*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2013.

FERREIRA, Cristina A., *«Os negócios porta a porta estão de volta»*, Jornal de Negocios, Lisbona, 08 aprile 2010. Consultabile online, URL: https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/pme/detalhe/os_negoacutecios_porta_a_ porta_estatildeo_de_volta (Consultato a Luglio 2020).

FRIEDRICH LINK, Heinrich, *Notas de uma viagem a Portugal e através de França e Espanha*, London: Acad. Buchh, 1801. DISPONIBILE ONLINE, URL: https://books.google.pt/books?id=QLNkpve-OqsC&pg=PP152&dq=Heinrich+Friedrich+Link&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwiBkZjWmfDoAhXt8eAKHRpbBVMQ6AEIUjAE#v=onepage&q=Heinrich%20Friedrich%20Link&f=false (Consultato a Settembre 2020).

GEVPAL, *Relatório do Grupo de Trabalho, Estratégias para a valorização da produção agrícola local*, Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, [s.l.], 2012.

GÓIS, Damião de, *Descrição da cidade de Lisboa pelo cavaleiro português Damião de Góis*, Fundação Mário Soares/ DFL – Documentos Felicidade Alves, [S.l.: s.n., s.d.]. Disponibile online, URL: http://www.casacomum.org/cc/visualizador?pasta=07466.005.001 (Consultato a Settembre 2020).

KIRWAN, James, *The interpersonal world of direct marketing: Examining conventions of quality at UK farmers & market*s, Journal of Rural Studies, [s.l.], 2006. Consultabile online, URL: https://www.researchgate.net/publication/223516428_The_Interpersonal_World_of_Direct_Marketing_Examining_Conventions_of_Quality_at_UK_Farmers'_Markets

(Consultato a Luglio 2020).

LOPES TEIXEIRA, Flávia Sofia, *Circuitos Curtos Agroalimentares em Portugal: estudo de casos*, tese mestrado em economia politica, ISCTE-IUL, Lisbona, 2014.

MAIA, Manuel da, *Manuel da Maia e os engenheiros militares portugueses no Terramoto de 1755*. ed. Christovam Ayres (1755-1756/1910) Lisboa: Imprensa Nacional.

MAROT, Sébastien, *Taking the Country's side: Agriculture and Architecture*. Lisbona/ Barcelona: Lisbon Architecture Triennale/ Ediciones Polígrafa, 2019, ISBN 13: 9788434313897.

MOITAL, ALMEIDA, PINTO – CORREIA, *Proposta de diversificação de actividades nas explorações agrícolas PROVE – Promover, Vender, Participar e Diversificar – Relatório final*, ICAAM/Universidade de Évora e Monte – ACE, 2012.

MOUTINHO, Vera, *«Covid-19 trouxe corrida aos cabazes. O futuro da alimentação é local?»*, Pùblico, Lisbona, 24 aprile 2020. Consultabile online, URL: https://www.publico.pt/2020/04/24/video/covid19-trouxe-corrida-cabazes- futuro-alimentacao-local-20200424-092615 (Consultato a Luglio 2020).

RENTING, Henk, MARSDEN, Terry K., BANKS, Jo, *Understanding alternative food networks: exploring the role of short food supply chains in rural development*, Environment and Planning, 2003. Consultabile online, URL: https://www.researchgate.net/publication/23539274_Understanding_Alternative_Food_Networks_Exploring_the_Role_of_Short_Food_Supply_Chains_in_Rural_Development (Consultato a Luglio 2020).

RIBEIRO, Orlando, *«O sítio e o crescimento de Lisboa»*, Terra Brasilis (Nova Série), intervento presso l'Association de Géographes Français e pubblicata nel suo Bulletin, Parigi, 1938; nuova redazione per il Congresso Internacional de Geografia, Lisbona, 1949, ma mantenuta inedita. DOI: 10.4000/terrabrasilis.737. Disponibile online, URL: http://journals.openedition.org/ terrabrasilis/737 (Consultato a Settembre 2020).

SAALMAN, Howard, *Medieval Cities (Planning and Cities)*, 1968, George Braziller, ISBN-10 0807604712.

SCHEROMM, Pascale, MOUSSELIN, Guilhem, «The Proliferation of Collective Gardens in Lisbon (Portugal) and Montpellier (France): Urban Residents Demand and Municipal Support», pubblicato all'interno di *Toward Sustainable Relations Between Agriculture and the City*, Soulard Christophe-Toussaint, Perrin Coline, Valet Elodie, Springer, 2017, ISBN 978-3-319-71035-8. Consultabile online, URL: https://link.springer.com/book/10.1007%2F978-3-319-71037-2 (Consultato a Luglio 2020).

STEEL, Carolyn, *Hungry City: How Food Shapes Our Lives*. London: Vintage Publishing, 2009, ISBN 13:9780099531685. Inizialmente pubblicato in Gran Bretagna nel 2008 da Chatto & Windus.

TELLES, Gonçalo Ribeiro, *Lisboa: Entre o Passado e o Futuro*, UNISYS and Fundação Calouste Gulbenkian, Lisbon, 1987.

TELLES, Gonçalo Ribeiro (coordinatore), *Plano Verde de Lisboa – Componente do Plano Director Municipal de Lisboa*, Lisboa, Colibri, 1997. ISBN 10: 9728288743.

Sitografia

CML, Câmara Municipal de Lisboa, *Relatório de status do planejamento espacial*, 2016. Consultabile online, URL: http://habitacao.cm- lisboa.pt/documentos/1238771502U6bKG0nf2Ac80VT1.pdf (Consultato a Luglio 2020).

COMITÉ DAS REGIÕES, *Parecer do Comité das Regiões sobre Sistemas alimentares locais*, Jornal Oficial da União Europeia, 2011. Consultabile online, URL: http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:104:0001:0006:PT:PDF (Consultato a Luglio 2020).

DA SILVA REIS, Dinis Alexandre, *A Evolução da Distribuição Moderna em Portugal no Ramo Alimentar*, 2014. Consultabile online, URL: https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/7716/1/Dissertação%20final_120327042_Final.pdf (Consultato a Luglio 2020).

DIARIO DA REPUBLICA ELETRONICO. Consultabile online, URL: http://dre.pt/ pdf2sdip/2013/07/130000000/2141521416.pdf (Consultato a Luglio 2020).

ENCICLOPEDIA TRECCANI. Consultabile online, URL: http://www.treccani.it/vocabolario/filiera-corta_%28Neologismi%29/ (Consultato a Luglio 2020).

FALANGA, Roberto, VERHEIJ, Jessica e BERARDI, Francesca, *«Passado, presente e futuro»*, Pùblico, Lisbona, 14 Giugno 2020, h. 7:57. Consultabile online, URL: https://www.publico.pt/2020/06/14/local/noticia/ marvila-vazios-urbanos-cheios-passado-presente-futuro-1920182 (Consultato a Luglio 2020).

FERREIRA, Cristina A., *«Os negócios porta a porta estão de volta»*, Jornal de Negócios, Lisbona, 08 Aprile 2010. Consultabile online, URL: https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/pme/detalhe/os_negoacutecios_porta_a_porta_estatildeo_de_volta (Consultato a Luglio 2020).

Lisboa de Antigamente. Consultabile online, URL: https://lisboadeantigamente.blogspot.com (Consultato a Luglio 2020).
Prove – promover e vender. Consultabile online, URL: http://www.prove.com.pt/www/o-projecto- prove-promover-e-vender.T143.php (Consultato a Luglio 2020).

Rede rural nacional. Consultabile online, URL: http://www.rederural.pt/index.php/pt/2013-10-30-12-05-36/modalidades-de-cca/ exemplos-de-iniciativas (Consultato a Luglio 2020).

SANCHEZ, SANTOS, 2010, *Plano Verde de Lisboa*, Consultabile online, URL: http://issuu.com/ silvia.santos/docs/lisbon_green_plan (Consultato a Luglio 2020).

SARKIS, Hashim, *How we will live together? Theme of the Biennale Architettura 2020*, 2019. Consultabile online, URL: https://www.labiennale.org/en/architecture/2020/introduction-hashim-sarkis (Consultato a Luglio 2020).

Videografia

DION, Cyril, LAURENT, Mélanie, *«Amanhã: um novo mundo em marcha»*, Titolo originale «Demain» Francia: Move Movie, France 2 Cinéma, Mars Films, Mely Productions, 2015. Consultabile online, URL: https://vimeo.com/251289725 (Consultato a Luglio 2020).

STEEL, Carolyn, *How food shapes our cities*, TedTalk, Giugno 2009. Consultabile online, URL: https://www.ted.com/talks/carolyn_ steel_how_food_shapes_our_ cities?language=en (Consultato a Luglio 2020).

Indice delle immagini

Immagine 01. Fotografia, FRANCO, Tim, *Metamorpolis*, Chongqing, China, Agosto 2020. Disponibile online, URL: http://www.timfranco.com/chongqing-metamorpolis-china (consultato a Ottobre 2020). © Tim Franco.

Immagine 02. Fotografia, BENOLIEL, Joshua, *Venda de légumes no mercado da Ribeira Nova*, Avenida 24 de Julho, 1910. Disponibile online, URL: https://lisboadeantigamente.blogspot.com/2016/02/mercado-de-peixe-e-hortalicas- da.html (Consultato a Luglio 2020). © Archivo Municipal de Lisboa.

Immagine 03. Fotografia, BENOLIEL Joshua, *Galinheira na Rua Barata Salgueiro*, 1906. Disponibile online, URL: https://lisboadeantigamente.blogspot.com/2019/03/profissoes-de-antanho-galinheira.html (Consultato a Luglio 2020). © Archivo Municipal de Lisboa.

Immagine 04. Fotografia, CHUSSEAU-FLAVIENS, Charles, *Largo de Santa Bàrbara*, 1903-1908. Disponibile online, URL: https:// lisboadeantigamente.blogspot.com/2015/12/vendedor-de-alhos.html (Consultato a Luglio 2020). © Archivo Municipal de Lisboa.

Immagine 05. Fotografia, autore non specificato, *Varina descarregado o peixe das fragatas na Ribeira Nova*, 1900. Disponibile online, URL: https://lisboadeantigamente.blogspot.com/2016/07/profissoes-de-antanho-o-varina.html (Consultato a Luglio 2020). Colecção Seixas © Archivo Municipal de Lisboa.

Immagine 06. Fotografia, LEVY, Louis, *Varinas no Mercado do Peixe*, 1890. Disponibile online, URL: https://lisboadeantigamente.blogspot.com/2016/07/profissoes-de-antanho-o-varina.html (Consultato a Luglio 2020). © Archivo Municipal de Lisboa.

Immagine 07. Fotografia, *Fiera do Relogio*, autore non specificato, 2005. Disponibile online, URL: https://www.trienaldelisboa.com/ohl/espaco/feira-do-relogio/ (Consultato a Luglio 2020). © Câmara Municipal de Lisboa

Immagine da 08 a 35. DEL DEBBIO, Flora, *Marvila*, gennaio 2020. © Del Debbio

Indice degli elaborati

p. 15 Mappa e diagrammi *Lisbona 1650 - La radice medievale,* scala: varia, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore a partire dalla Carta de Lisboa realizzata da Inês Lobo arquitectos.

p. 17 Mappa e diagrammi *Lisbona 1755 - Lo sviluppo post terremoto,* scala: varia, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore a partire dalla Carta de Lisboa realizzata da Inês Lobo arquitectos.

p. 19 Mappa e diagrammi *Lisbona 1866 - La città borghese,* scala: varia, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore a partire dalla Carta de Lisboa realizzata da Inês Lobo arquitectos.

p. 21 Mappa e diagrammi *Lisbona 1960 - L'evoluzione commerciale,* scala: varia, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore a partire dalla Carta de Lisboa realizzata da Inês Lobo arquitectos.

p. 23 Mappa e diagrammi *Lisbona 2020 - quale futuro?,* scala: varia, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore a partire dalla Carta de Lisboa realizzata da Inês Lobo arquitectos.

p. 38 A*erofotogrammetria Marvila*, Lisbona, Google Maps, 2019, scala 1:10.000.

p. 40 *Levantamento de Lisboa de 1856*, FOLQUE, Filipe / dir. Filippe Folque [Material Cartográfico]. – Escala 1:5000. [S.l.: s.n.; 1859]. – 65 plantas ms.: color. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.

p. 41 *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911*, PINTO, [Julio António Vieira da] Silva – / dir. [Júlio António Vieira da] Silva Pinto [Material Cartográfico]. – Escala 1:1000. [Lisboa: Câmara Municipal, 1904-1911]. -– 249 plantas ms.: color.; 96 x 63 cm. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.

p. 42 Mappa topografia di Marvila, scala 1:10.000, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore dello schema topografico di Marvila realizzato in ambito accademico presso l'Universidade Autónoma de Lisboa - atelier di Paisajem I coordinato dall'arch. João Gomes da Silva. Autori: Brandini, Carola; Cangólo, Luis; Del Debbio, Flora; Delgado, Pablo; Motta, Anne; Palma, Virginia; Rizzi, Marco.

p. 44 Mappa tessuto urbano Marvila, scala 1:10.000, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore dello schema tessuto urbano di Marvila realizzato in ambito accademico presso l'Universidade Autónoma de Lisboa - atelier di Paisajem I coordinato dall'arch. João Gomes da Silva. Autori: Brandini, Carola; Cangólo, Luis; Del Debbio, Flora; Delgado, Pablo; Motta, Anne; Palma, Virginia; Rizzi, Marco.

p. 46 Mappa sistema di mobilità inizio XX secolo, scala 1:10.000, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore dello schema sistema di mobilità inizio XX secolo di Marvila realizzato in ambito accademico presso l'Universidade Autónoma de Lisboa - atelier di Paisajem I coordinato dall'arch. João Gomes da Silva. Autori: Brandini, Carola; Cangólo, Luis; Del Debbio, Flora; Delgado, Pablo; Motta, Anne; Palma, Virginia; Rizzi, Marco.

p. 48 Mappa sistema idrico, scala 1:10.000, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore dello schema sistema idrico di Marvila realizzato in ambito accademico presso l'Universidade Autónoma de Lisboa - atelier di Paisajem I coordinato dall'arch. João Gomes da Silva. Autori: Brandini, Carola; Cangólo, Luis; Del Debbio, Flora; Delgado, Pablo; Motta, Anne; Palma, Virginia; Rizzi, Marco.

p. 50 Mappa del principale uso del suolo inizio XX secolo, scala 1:10.000, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore dello schema del principale uso del suolo inizio XX secolo di Marvila realizzato in ambito accademico presso l'Universidade Autónoma de Lisboa - atelier di Paisajem I coordinato dall'arch. João Gomes da Silva. Autori: Brandini, Carola; Cangólo, Luis; Del Debbio, Flora; Delgado, Pablo; Motta, Anne; Palma, Virginia; Rizzi, Marco.

p. 52 Mappa del principale uso del suolo inizio XXI secolo, scala 1:10.000, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore dello schema del principale uso del suolo inizio XXI secolo di Marvila realizzato in ambito accademico presso l'Universidade Autónoma de Lisboa - atelier di Paisajem I coordinato dall'arch. João Gomes da Silva. Autori: Brandini, Carola; Cangólo, Luis; Del Debbio, Flora; Delgado, Pablo; Motta, Anne; Palma, Virginia; Rizzi, Marco.

p.54-55 *Occupaziome del suolo nel primo Novecento,* scala 1:5.000, autore: Marco Rizzi. Informazioni cartografiche che tratte da: PINTO, [Julio António Vieira da] Silva - Levantamento Topográ co de Lisboa em 1904 - 1911 / dir. [Júlio António Vieira da] Silva Pinto [Material Cartográ co]. - Escala 1:1000. [Lisboa: Câmara Municipal, 1904 - 1911]. - 249 plantas ms.: color.; 96 x 63 cm. Arquivo da Câmara Municipal de

Lisboa. Ulteriore fonte consultata: FOLQUE, Filipe – Levantamento de Lisboa de 1856 / dir. Filipe Folque [Material Cartográ co]. – Escala 1:5000. [S.l.: s.n.; 1859]. – 65 plantas ms.: color. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Elaborato realizzato in ambito accademico presso l'Universidade Autónoma de Lisboa - atelier di Projeto IX coordinato dall'arch. Inês Lobo e arch. Júlia Varela. Scala 1:1000. Autori: Brandini, Carola; Cangólo, Luis; Del Debbio, Flora; Delgado, Pablo; Motta, Anne; Palma, Virginia; Rizzi, Marco.

p. 71 Diagrammi *Strategia - schemi di studio,* scala: varia, autore: Marco Rizzi.

p. 72 Mappa *Strategia - schema parco,* scala: 1:10.000, autore: Marco Rizzi.

p. 73 Mappa *Strategia - schema edifici,* scala: 1:10.000, autore: Marco Rizzi.

p.74-75 Mappa *Strategia - interventi,* scala: 1:1.000 - 1:1.000, autore: Marco Rizzi.

p. 79 *Planimetria,* scala: 1:2.000, autore: Marco Rizzi.

p. 81 *Sezione AA' e sezione BB'*, scala 1:1.000, autore: Marco Rizzi.

p. 83 *Sezione CC', sezione DD' e sezione EE'*, scala 1:1.000, autore: Marco Rizzi.

p. 84 *Schemi di intervento nuova stazione ferroviaria*, scala: varia, autore: Marco Rizzi.

p. 87 *Topografia esistente*, scala 1:1.000 - 1:2-000 - 1:3.500, autore: Marco Rizzi.

p. 89 *Topografia proposta*, scala 1:1.000 - 1:2-000 - 1:3.500, autore: Marco Rizzi.

p. 93 *Planimetria Mercato*, scala 1:600, autore: Marco Rizzi.

p. 95 *Sezioni Mercato*, scala 1:200, autore: Marco Rizzi.

p. 97 *Vista Mercato*, autore: Marco Rizzi.

p. 99 *Topografia proposta*, scala 1:1.000 - 1:2.000 - 1:3.500, autore: Marco Rizzi.

p. 100 *Diagrammi composizione modulo*, scale: varia, autore: Marco Rizzi.

p. 101 *Diagrammi modulo*, scale: varia, autore: Marco Rizzi.

p. 102 - 103 *Diagrammi composizione e circolazione*, scale: varia, autore: Marco Rizzi.

p. 104 *Pianta tipo piano terra*, scala 1:600, autore: Marco Rizzi.

p. 105 *Pianta tipo piano primo*, scala 1:600, autore: Marco Rizzi *Pianta tipo piano secondo*, scala 1:600, autore: Marco Rizzi.

p. 107 *Alzato Nord Est*, scala 1:1.000, autore: Marco Rizzi *Alzato Nord Ovest*, scala 1:1.000, autore: Marco Rizzi .

p. 109 *Alzato Sud Ovest*, scala 1:1.000, autore: Marco Rizzi *Alzato Sud Est*, scala 1:1.000, autore: Marco Rizzi.

p. 111 *Sezione tipo,* scala: 1:100, autore: Marco Rizzi.

p. 113 *Vista esterna*, autore: Marco Rizzi.

p. 114 *Vista circolazione*, autore: Marco Rizzi.

p. 115 *Vista interna abitazioni*, autore: Marco Rizzi.

p. 117 *Vista terrazzo*, autore: Marco Rizzi.

p. 119 *Dettagli costruttivi*, scala 1:10, autore: Marco Rizzi.

p. 121 *Dettagli costruttivi*, scala 1:10, autore: Marco Rizzi.

p. 125 *Mappa di Lisbona 2020*, scala 1:30.000, autore: Marco Rizzi. Rielaborazione grafica ad opera dell'autore a partire dalla Carta de Lisboa realizzata da Inês Lobo arquitectos.