

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

(Des) Aterro
Implantação do Convento de Chelas como charneira entre espaço público e espaço cultural

Roman Gutu

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador:

Arquiteto João Maria Ventura Trindade, Professor Auxiliar Convidado
ISCTE-IUL – Instituto Universitário de Lisboa

Novembro, 2021

iscte

TECNOLOGIAS
E ARQUITETURA

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

(Des) Aterro

Implantação do Convento de Chelas como charneira entre espaço público e espaço cultural

Roman Gutu

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador:

Arquiteto João Maria Ventura Trindade, Professor Auxiliar Convidado
ISCTE-IUL – Instituto Universitário de Lisboa

Novembro, 2021

(DES)ATERRO

IMPLANTAÇÃO DO CONVENTO
DE CHELAS COMO CHARNEIRA
ENTRE ESPAÇO PÚBLICO E ES-
PAÇO CULTURAL

(des)ATERRO

Implantação do Convento de Chelas
como charneira entre espaço público
e espaço cultural

ROMAN GUTU

Mestrado Integrado em Arquitetura

ISCTE-IUL | MIA

Orientador

João Maria Ventura Trindade

Co-Orientador

Diogo Figueiredo

Novembro de 2021

RESUMO

A linha ferroviária de Lisboa representou um novo limite para o qual esta pudesse crescer. No entanto a construção desta infraestrutura provou possuir obstáculos na complexidade topográfica da cidade. Estes impedimentos vieram criar feridas em torno de uma cidade em desenvolvimento. No entanto estas, foram aproveitadas para a formação de novos desenhos urbanos dentro da capital.

A constituição topográfica de Lisboa proporcionou defesas naturais ao território. Os grandes vales foram protagonistas de várias alterações ao longo da história da cidade, que viu neles oportunidades de desenvolvimento. A atividade fabril em Lisboa origina na mesma época que a Linha de Cintura - Revolução Industrial. Esta procura abrigar-se nos vales, terrenos ocupadas pelas instalações da nobreza, com uma paisagem campestre, constituída pelas quintas.

Esta dissertação procura analisar o contexto da cidade, antes, durante e após a inauguração da Linha de Cintura, com o objetivo de formular uma opinião crítica, para a concepção de novas tipologias de espaço público na cidade.

PALAVRAS-CHAVE:

Infraestrutura, Ferrovia, Topografia, Convento, Indústria

ABSTRACT

A linha ferroviária de Lisboa representou um novo limite para o qual esta pudesse crescer. No entanto a construção desta infraestrutura provou possuir obstáculos na complexidade topográfica da cidade. Estes impedimentos vieram criar feridas em torno de uma cidade em desenvolvimento. No entanto estas, foram aproveitadas para a formação de novos desenhos urbanos dentro da capital.

A constituição topográfica de Lisboa proporcionou defesas naturais ao território. Os grandes vales foram protagonistas de várias alterações ao longo da história da cidade, que viu neles oportunidades de desenvolvimento. A atividade fabril em Lisboa origina na mesma época que a Linha de Cintura - Revolução Industrial. Esta procura abrigar-se nos vales, terrenos ocupadas pelas instalações da nobreza, com uma paisagem campestre, constituída pelas quintas.

Esta dissertação procura analisar o contexto da cidade, antes, durante e após a inauguração da Linha de Cintura, com o objetivo de formular uma opinião crítica, para a concepção de novas tipologias de espaço público na cidade.

PALAVRAS-CHAVE:

Infraestrutura, Ferrovia, Topografia, Convento, Indústria

ÍNDICE GERAL

| | |
|-------|--|
| VI. | RESUMO |
| VIII. | ABSTRACT |
| XI. | INTRODUÇÃO |
| | I. O TERRITÓRIO |
| 05. | Linha Ferroviária na topografia da cidade, - Os espaços verdes da cidade - A malha da cidade - Os edifícios de destaque da cidade |
| 13. | Alterações provocadas pela Linha Ferroviária na cidade |
| | II. OS VALES |
| 20. | Vale de Alcântara |
| 22. | Vale de Chelas |
| 26. | Convento de Chelas |
| | III. O SÍTIO DE CHELAS |
| 36. | Contexto atual |
| 38. | Bairros sociais, - no contexto fabril |
| 40. | Planos Futuros |
| 46. | CONCLUSÃO |
| 50. | REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS |
| 54. | ÍNDICE DE FIGURAS |

INTRODUÇÃO

○ TERRITÓRIO

Num primeiro momento foi necessário compreender de que forma a infraestrutura ferroviária se desenvolve em Portugal. Através da análise de plantas e de mapas torna-se evidente a vontade de estabelecer uma rota mais rápida, que funcione como elemento de ligação entre a capital e o Norte do país. Este novo projeto era essencial e tinha como objetivo melhorar as vias de comunicação dentro do país e, o ponto de partida do primeiro caminho ferroviário de Portugal era a cidade de Lisboa, nas propostas que foram feitas no séc. XIX. As limitações das carruagens do comboio impedem este novo transporte de efetuar muitas manobras, tais como, subidas e descidas e curvas acentuadas. De tal modo os carris, onde assenta este meio de transporte tinham de ser inseridos de forma a cumprir estes requisitos.

Neste capítulo é feita a análise à cidade de Lisboa para tentar perceber que tipo de barreiras foi necessário contornar/vencer para ser possível a construção desta infraestrutura ferroviária. Adicionalmente, Lisboa ao longo da sua história expande-se em direção a fronteiras construídas na malha urbana. Tal como as muralhas do castelo, a Linha de Cintura acabou por resultar em mais um dos limites para o qual a cidade cresceu.





LINHA FERROVIÁRIA NA TOPOGRAFIA DA CIDADE, OS ESPAÇOS VERDES DA CIDADE

Situada na margem direita do Rio Tejo, a cidade de Lisboa estende-se ao longo do estuário e projeta-se para o interior do território apresentando diversas altitudes até 227 metros no alto de Monsanto. A cidade foi construída sobre terrenos de diferentes tipos de rochas, responsáveis pela criação dos relevos da cidade, vulgarmente conhecidos como as “Sete Colinas”. A construção natural de Lisboa originou um conjunto de Vales, entre os quais o Vale de Alcântara e o Vale de Chelas que favoreceram bastante o desenvolvimento industrial de Lisboa.

A linha ferroviária na cidade de Lisboa relaciona-se com os espaços verdes através dos Vales, devido à fertilidade do solo e a sua relação direta com a água como por exemplo o caso da Ribeira de Alcântara. Desta forma, estes terrenos eram bastante propícios a plantações, que numa leitura geral resultaram em quintas, e nos dias de hoje são muito associadas às hortas urbanas.

Antes da existência de atividade fabril na cidade, estes grandes Vales eram bastante representativos, acima de tudo pela presença quintas, conseguindo deste modo manter a sua natureza rural durante muito tempo. É nos finais dos séc. XVI e no início do séc. XVII que, por estas condições, atraíram a nobreza e a família real para a construção de palácios nestes locais.¹

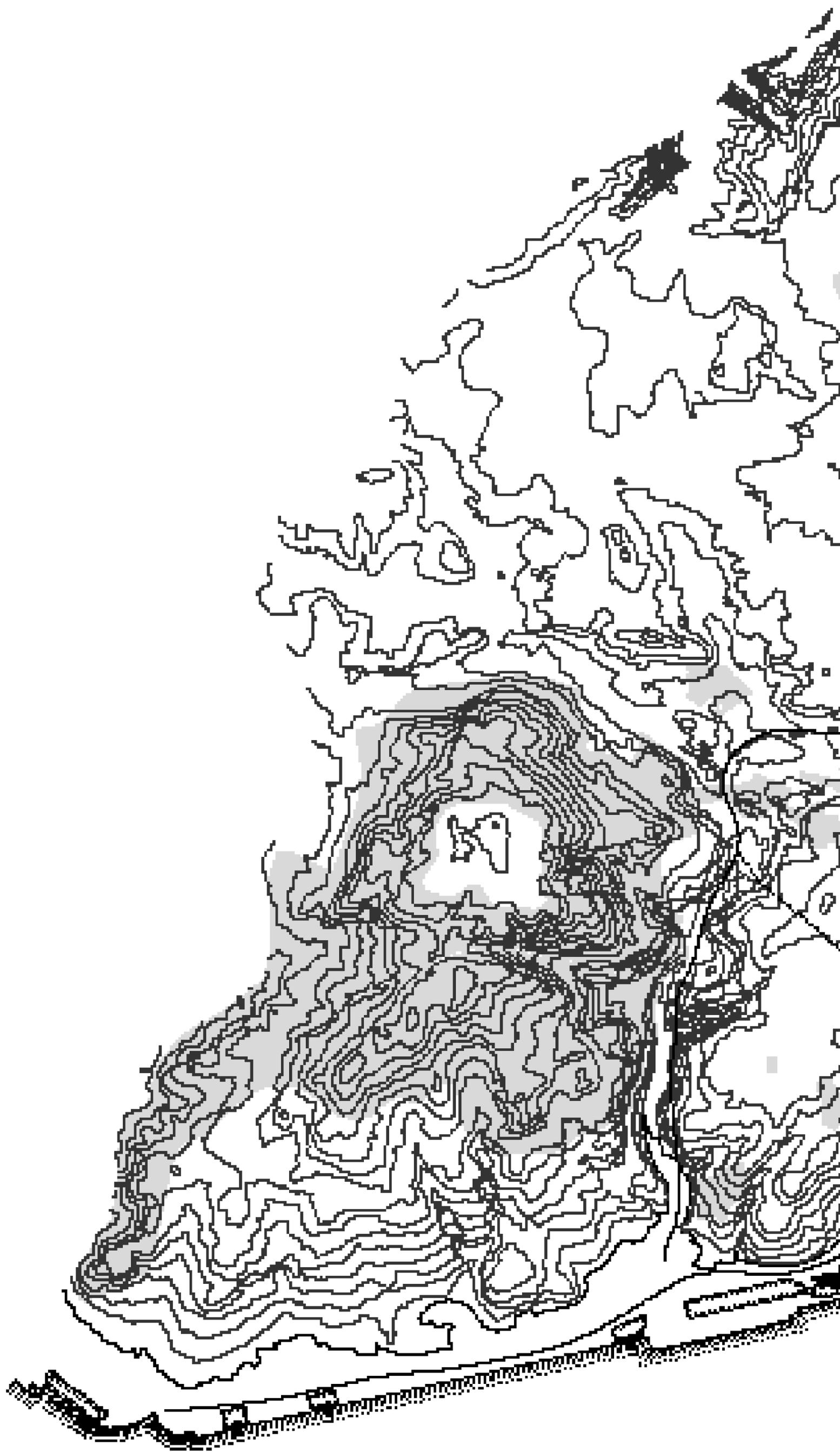
De seguida, no início da segunda metade do séc. XVIII deu-se a industria-

lização em Lisboa. Esta época marcou um período na história da cidade, de transformações na paisagem e na sua organização urbana, que viu mais uma vez os grandes Vales como protagonistas para estas mudanças, onde as quintas e as fábricas partilhavam o mesmo espaço. Os Vales revelam-se também como caminhos essenciais para vencer as limitações da infraestrutura ferroviária de forma a percorrer a topografia da cidade.²

Apesar das alterações topográficas causadas pela Revolução Industrial, revelou-se imprescindível a preservação e o desenho de novos espaços verdes, como podemos verificar nos casos do Parque Florestal de Monsanto, de Keil de Amaral e no Corredor Verde de Monsanto, de Gonçalo Ribeiro Telles. O Parque Florestal de Monsanto foi criado em 1934, processo de reflorestação e foi posto em prática a partir do ano 1938. O Corredor Verde de Monsanto, concluído em 2012 é o primeiro percurso pedonal em Lisboa, que liga Monsanto ao Parque Eduardo VII, fornecendo vários parques e jardins.

¹ PEREIRA, Nuno Teotónio - *Vilas Operárias, Dicionário da História de Lisboa*. 1994

² MARQUES, Beatriz - *O Vale de Alcântara como caso de estudo*. 2009





LINHA FERROVIÁRIA NA TOPOGRAFIA DA CIDADE,

A MALHA DA CIDADE

Inicialmente Lisboa era compreendida entre os seus limites naturais, topográficos por um lado, caracterizados pelas colinas que atribuem a forma da cidade, e por outro a frente ribeirinha definida pelo estuário do rio Tejo. Lisboa projeta-se para o interior do território, afastando-se do rio. As colinas e vales, para além de representarem características férteis, propícias para plantações, apresentam propriedades de defesa natural que provaram ser importantes ao longo da história da cidade, dada a implantação do castelo de São Jorge, na colina mais alta, que partilha do mesmo nome. É em torno das muralhas do castelo que a cidade se desenvolve, numa primeira época a cerca moura, mais tarde no séc. XIV esta recebe uma ampliação através da cerca Fernandina, ampliando os limites da capital para este e oeste.³ A construção de novas muralhas não era fundamental, porém a nobreza construiu palácios para fora das mesmas, ao longo da frente ribeirinha. Estes continham as suas próprias cercas de forma a proteger o terreno adjacente. As novas construções mencionadas acima, organizaram em grande parte, a estrutura urbana de Lisboa até aos dias de hoje.

o seu interior, começa a verificar-se no final do século XIX com a demolição do Passeio Público⁵, tendo em vista a construção da Avenida da Liberdade.⁶ A linha ferroviária é um elemento importante na expansão da cidade nesta época, pois apresenta-se como um limite, da mesma forma como as muralhas do castelo representavam uma fronteira e foram catalisadores da formação e crescimento de Lisboa. Verifica-se assim que, as novas urbanizações desenhadas, tinham a infraestrutura ferroviária como margem no horizonte da cidade.

³ SILVA, Augusto Vieira da - **Plantas Topográficas de Lisboa**. 1950

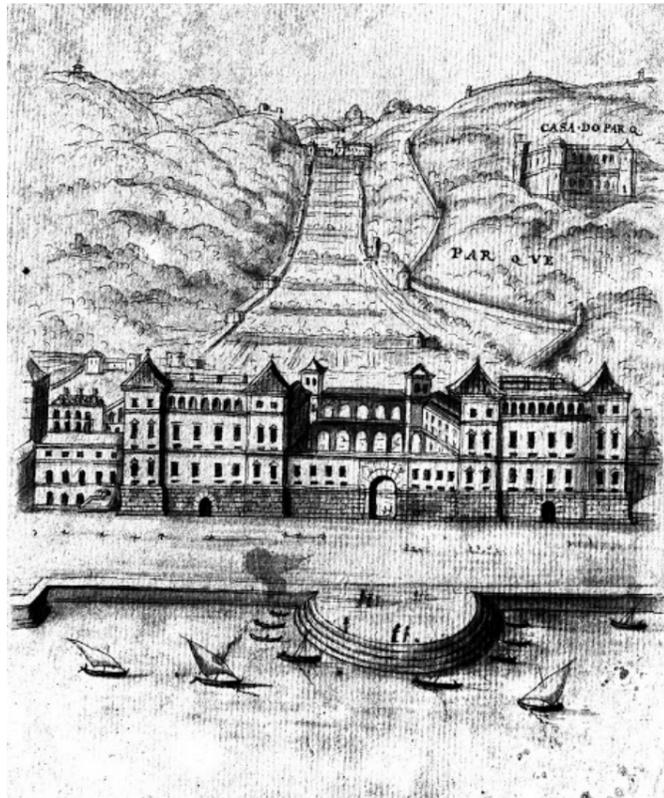
⁴ TORRES, Carlos Manitto - **A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário**. 1958. pp. 9-12

⁵ NOTA - Após o Terramoto de 1755, Marquês de Pombal mandou construir o Passeio Público, na área atualmente ocupada pela Avenida da Liberdade.

⁶ MARQUES, Beatriz - **O Vale de Alcântara como caso de estudo**. 2009. pp. 19

A 28 de outubro de 1856⁴, foi inaugurado o primeiro troço de via férrea em Portugal, unindo a cidade de Lisboa ao Carregado. Nesta época a malha urbana não se estendia até aos limites da infraestrutura ferroviária como é o caso, atualmente.

O desenvolvimento da cidade para

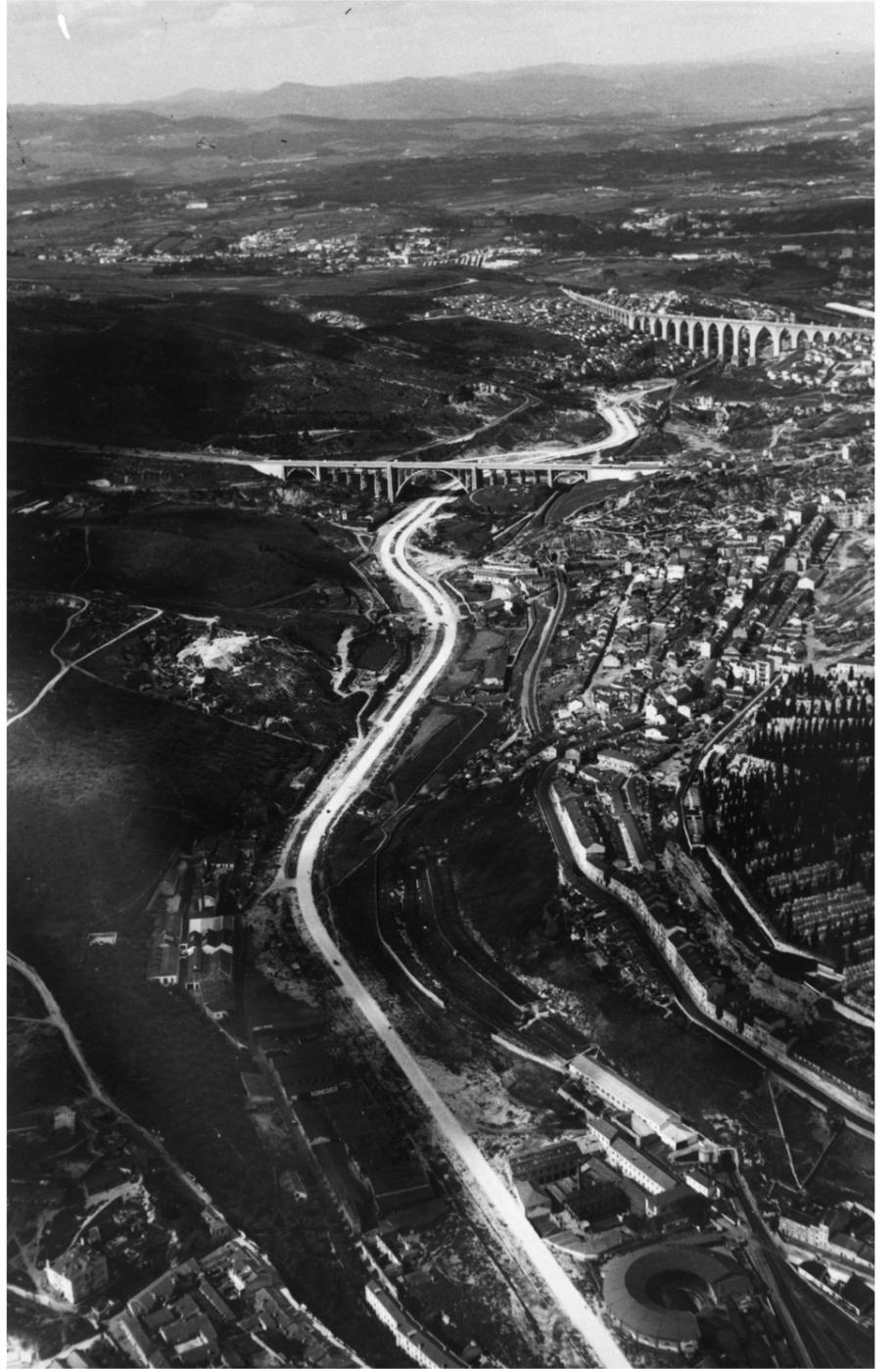
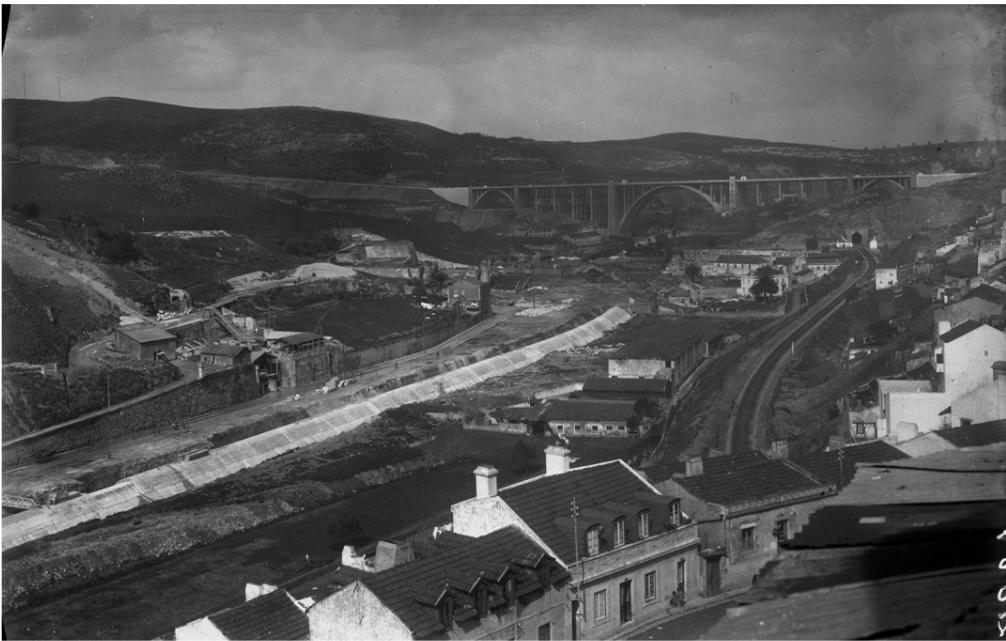
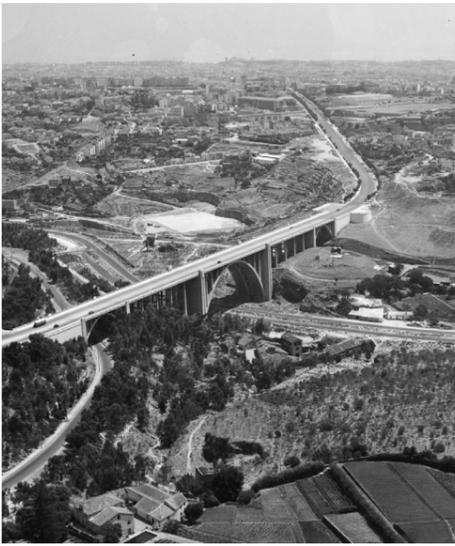


LINHA FERROVIÁRIA NA TOPOGRAFIA DA CIDADE, OS EDIFÍCIOS DE DESTAQUE NA CIDA- DE

Como já foi referido anteriormente, um certo tipo de edifícios foram estimulantes dentro da cidade e, representaram um papel importante na expansão desta, para os seus limites atuais. Para além destes se abrigarem e usufruírem da frente ribeirinha para a construção dos seus palácios, a nobreza procurou também os grandes vales de Lisboa, para mais perto se encontrarem dos seus campos agrícolas.

É no maior vale da cidade, que nos dias de hoje dá forma às grandes avenidas de Lisboa tais como, a Avenida da Liberdade e a Avenida Almirante Reis, que se encontram os grandes espaços públicos da cidade. A partir do séc. XV, estas praças começaram a ser formalmente estruturadas pela associação a equipamentos civis e religiosos, fundamentais para a organização da cidade. Ao Terreiro do Paço, dada a sua função essencial de chegada dos produtos comerciais e o Rossio pela sua função de espaço de mercado, localizado nas imediações de uma saída da cidade.⁷ Debruçando o olhar para a atualidade, o Rossio foi o lugar em Lisboa que acolheu uma das maiores transformações, devido à construção da Linha de Cintura, visto que aqui foi construído o Túnel do Rossio, terminado em 1889, proporcionando, tal como na sua antiguidade, uma ligação mais rápida entre a zona Baixa da cidade e a sua periferia.

⁷ MARQUES, Beatriz - *O Vale de Alcântara como caso de estudo*. 2009. pp. 15



ALTERAÇÕES PROVOCADAS PELA LINHA FERROVIÁRIA NA CIDADE

A topografia de Lisboa, por um lado dificulta a construção de uma infraestrutura ferroviária, pelas suas colinas, por outro os vales proporcionam percursos por onde o comboio, tem a possibilidade de atravessar a cidade sem a necessidade de muitas alterações à paisagem natural destes. Ainda assim, a implementação da Linha de Cintura provou ser um desafio que viu em Lisboa a sobreposição de diversos elementos, para que pudessem facilitar a passagem do comboio pela capital, para o resto do país.

A construção do Túnel do Rossio e a estação a este associada foi terminada em 1889 e inaugurado no ano de 1891 e representa a única forma de ligação ferroviária, entre a Baixa de Lisboa e a periferia, neste caso as duas estações do Rossio e Campolide. Para a finalização da Linha de Cintura foi necessária a introdução deste túnel, mais tarde replicado em vários pontos do percurso ferroviário, a uma escala menor. No vale de Alcântara foram construídos dois túneis, um que perfura a colina onde assenta o Cemitério dos Prazeres, poucos metros depois da estação de Alcântara-Terra, e o outro já inexistente que se encontrava no sítio onde atravessa agora, o Viaduto Duarte Pacheco. No lado oriental da cidade, no Vale de Chelas, na mesma época da construção do Túnel do Rossio, seria construída a Concordância de Xabregas, a atravessar o vale paralela à atual Rua Gualdim Pais. Por consequência deste desvio na Linha de Cintura, o Túnel de Xabregas é aberto, perfurando a colina onde assenta

atualmente o Bairro Madre de Deus. Estas situações obrigaram a subtração de matéria topográfica na cidade, no entanto a infraestrutura ferroviária veio adicionar componentes que facilitaram o percurso desta em torno de Lisboa. Pontes e viadutos foram criados para vencer situações onde era necessário vencer duas cotas altas, algo que mais tarde foi sobreposto com a nova infraestrutura rodoviária para que esta pudesse também melhorar as vias de comunicação do país. O Vale de Alcântara, que mais tarde veio a receber a Ponte 25 de Abril, foi alvo de um aumento significativo destas construções neste local, criando várias camadas de transportes sobrepostas.

A construção da Linha de Cintura nem sempre protegeu a paisagem natural da cidade, como é o caso do Vale de Chelas, onde este viu o corte da paisagem com a implementação de muros de suporte para que o corredor ferroviário pudesse atravessar, e também observou a divisão do vale, através da construção de aterros.

OS VALES

O tema a ser desenvolvido nesta dissertação insere-se no estudo da Linha de Cintura ferroviária na cidade de Lisboa, com o objetivo de perceber onde se poderiam inserir novas tipologias de espaço público em relação com a infraestrutura. É nos grandes vales da cidade, o Vale de Alcântara e do Vale de Chelas, que se inserem dois troços deste corredor ferroviário, e no planalto de Lisboa, entre as estações de Campolide e Roma-Areeiro, este circuito se completa.

Neste capítulo debruçamos o olhar sobre estas "infraestruturas" naturais na cidade, para melhor perceber o contexto onde a Linha de Cintura se insere.



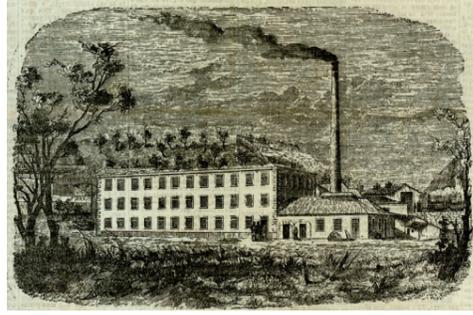
VALE DE ALCÂNTARA

O nome desta zona vem do árabe "Al-quantarã" que significa "a ponte", remetendo para a existência de uma ponte sobre a Ribeira de Alcântara, provavelmente desde a época da ocupação muçulmana. O Vale de Alcântara tem uma história, ainda que recente, muito relacionada com a atividade fabril e campestre. Era uma área de Lisboa importante, pois representava a charneira entre o mundo rural e a cidade, característica que conseguiu manter ao longo da sua história, com aparecimento progressivo de moinhos de maré, moinhos de vento e fornos de cal. Desde os finais do séc. XVI o interesse real por Alcântara acabou por atrair a instalação dos palácios da nobreza. Até aos finais do séc. XVIII a Quinta Real (séc. XVII), o Palácio Fiúza (séc. XVII), o Palácio dos Condes da Ponte (séc. XVII) e a Quinta do Cabrinha (séc. XVIII) foram algumas das construções reais que se foram alojando no vale. Ainda no final do séc. XVII o vale de Alcântara foi marcado pela presença da Fábrica de Pólvora, mas após o terramoto de 1755 esta foi transferida para a ribeira de Barcarena. O Vale de Alcântara foi palco para a construção de muitas infraestruturas importantes para a evolução de Lisboa, no entanto, nenhuma se compara com o Aqueduto das Águas-Livres, que veio proporcionar as necessidades mais básicas dos habitantes da cidade, abastecendo-a de água. Este novo equipamento público veio representar um desenvolvimento de Lisboa para ocidente, notado através do crescimento de novos bairros.⁸

A história de Lisboa foi sempre relacionada com os mares, desde os Descobrimentos até à construção de grandes infraestruturas como o Aqueduto das Águas-Livres. Embora a paisagem rural do Vale de Alcântara tenha sido mantida durante os anos, a perspetiva que encontramos hoje nesta área é de uma sobreposição de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, onde até a Ribeira de Alcântara viu ser ocultada pela nova Avenida de Ceuta e ainda a construção do porto de Alcântara que tomou "terrenos" que antes pertenciam ao estuário do Tejo, algo que se veio multiplicar ao longo da frente ribeirinha de Lisboa através de avanços como o projeto da Ribeira das Naus (implementação deste foi iniciada em 2012), Parque das Nações (durante a Expo de 1998), ou até a requalificação da Praça de Comércio para espaço público (concluído em 2012), entre outros.⁹

⁸ MARQUES, Beatriz - **O Vale de Alcântara como caso de estudo**. 2009. pp. 25 - 27

⁹ SALGADO, Manuel - **Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa**.

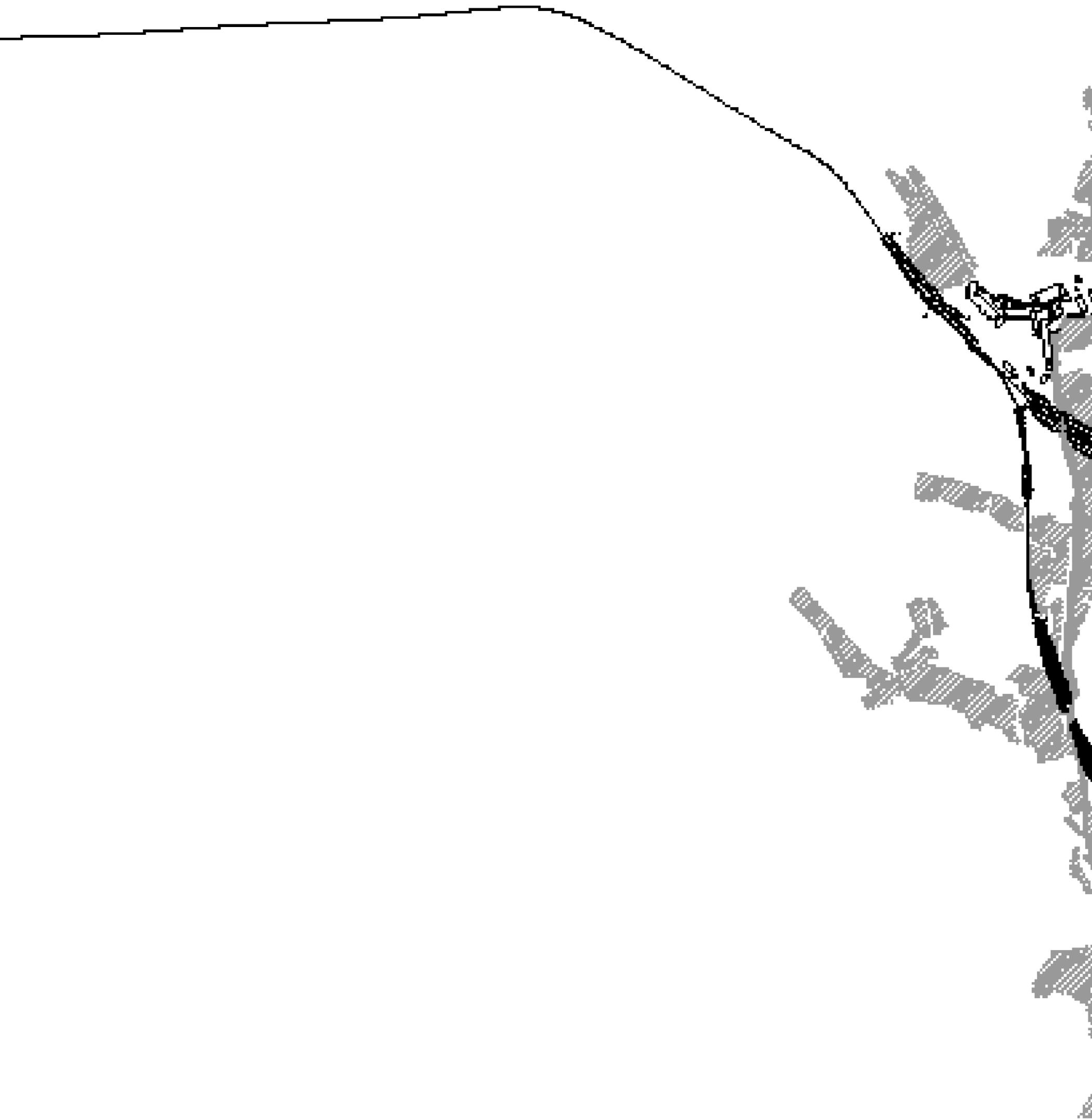


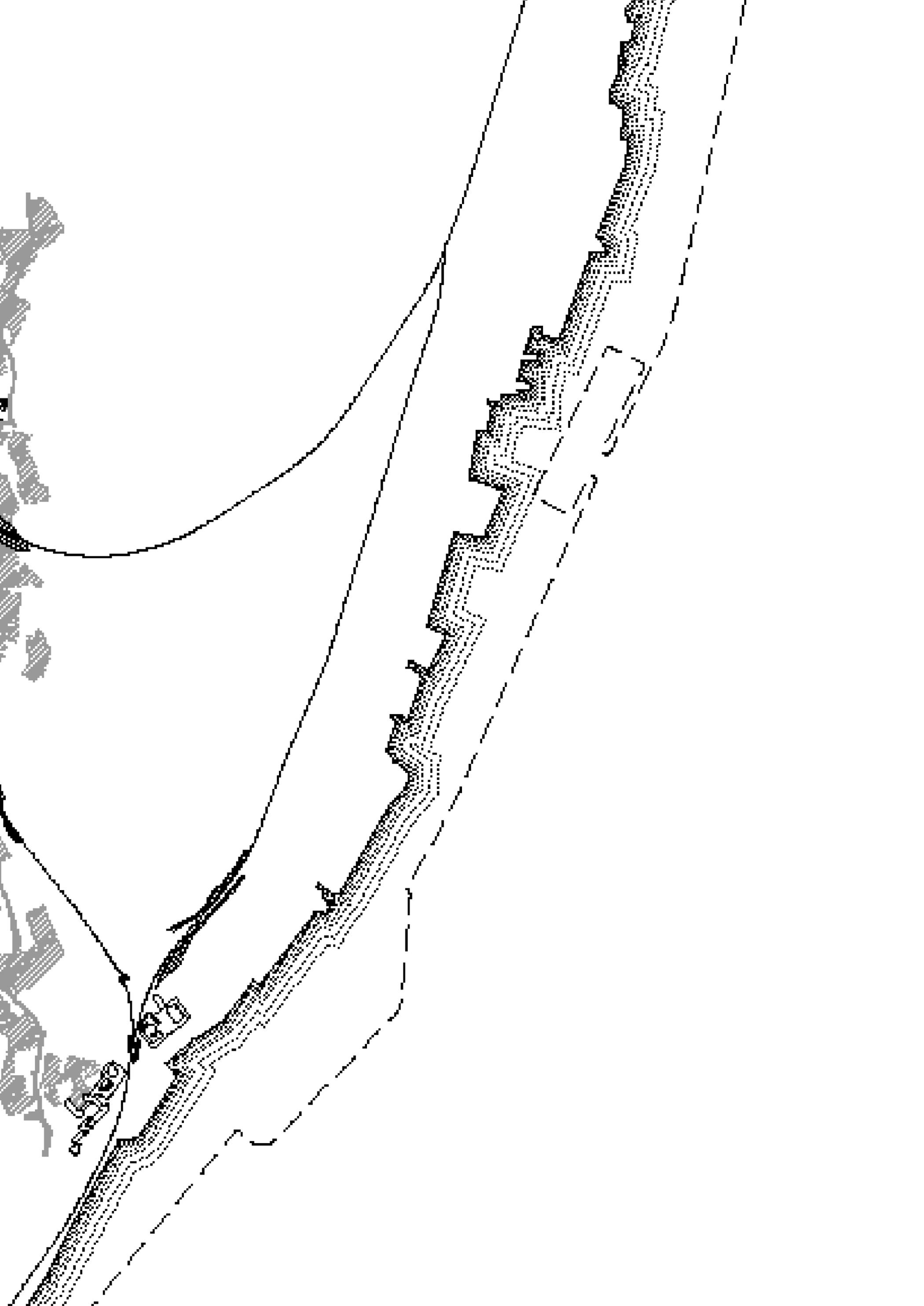
VALE DE CHELAS

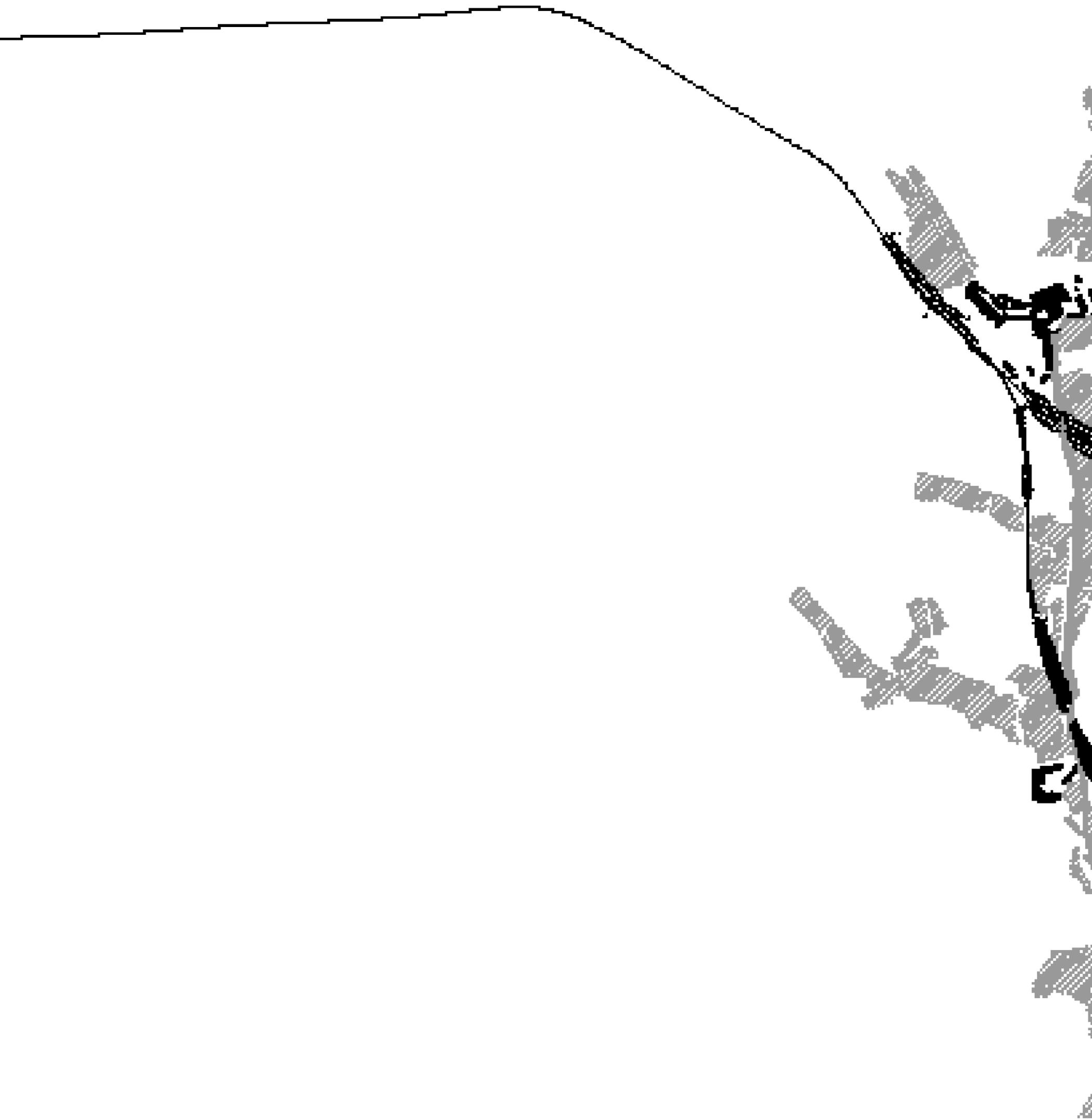
O Vale de Chelas insere-se no lado oriental de Lisboa e, durante a sua história, tal como se verifica no Vale de Alcântara, apresentou-se como um área da cidade dedicada à vida campestre de quintas, palácios e conventos. Este território de Lisboa teve, até ao terramoto de 1755 relativamente pouco protagonismo, marcado pela presença do Convento de Chelas. Este edifício toma o protagonista central do Vale de Chelas, e acredita-se que foi construído neste local a partir do séc. VI com a construção de uma pequena capela, que ao longo dos anos sofreu imensas alterações, até à constituição atual do edifício. Após a extinção das ordens religiosas, esta zona oriental de Lisboa foi alvo da expansão industrial, por estes territórios possuíam uma excelente relação com a frente ribeirinha. Nesta altura o protagonismo do Vale de Chelas foi aumentando, e em paralelo com a Revolução Industrial veio oferecer o primeiro troço ferroviário a leste de Lisboa. Consequentemente foram introduzidas as grandes indústrias que se apoderaram do vale, proporcionando uma nova atratividade a este território, que viu um aumento urbano relacionado com a construção de novas áreas residenciais, vilas e bairros operários. Estas alterações estenderam-se ainda para o Convento de Chelas, que viu ser transformado numa Fábrica de Pólvora Seca, com a construção de edifícios adicionais, dentro da sua cerca, de apoio à fábrica.

Dada a revolução de 25 de Abril, inicia-se um processo de abandono das indústrias na cidade o que resulta numa nova transformação da paisagem do Vale de Chelas, que atualmente é um "cemitério de fábricas".¹⁰

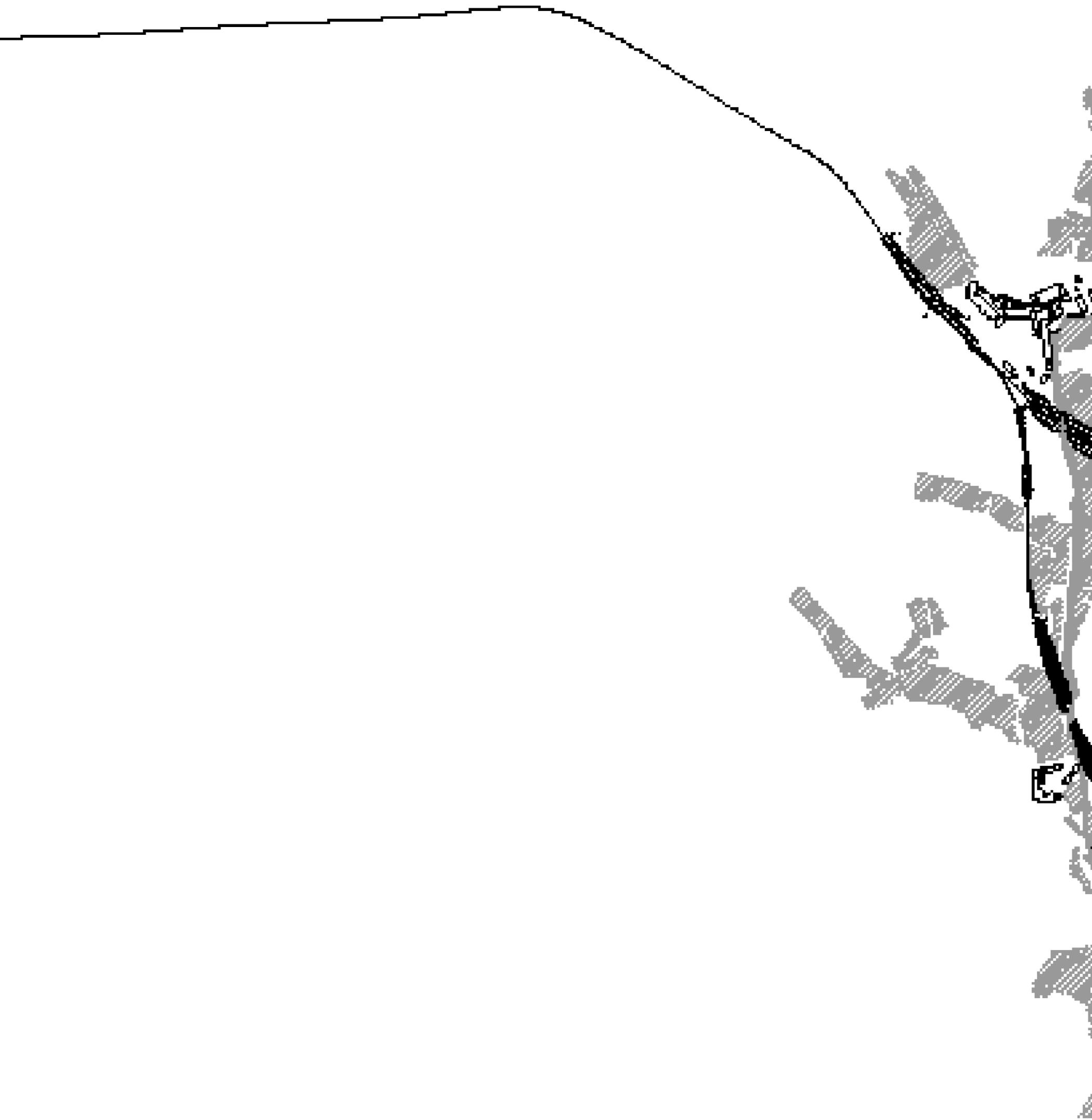
¹⁰ CARVALHO, Tatiana Boal Robalo Rosado de
- *Da Memória ao Lugar*. 2019, pp. 11 - 12

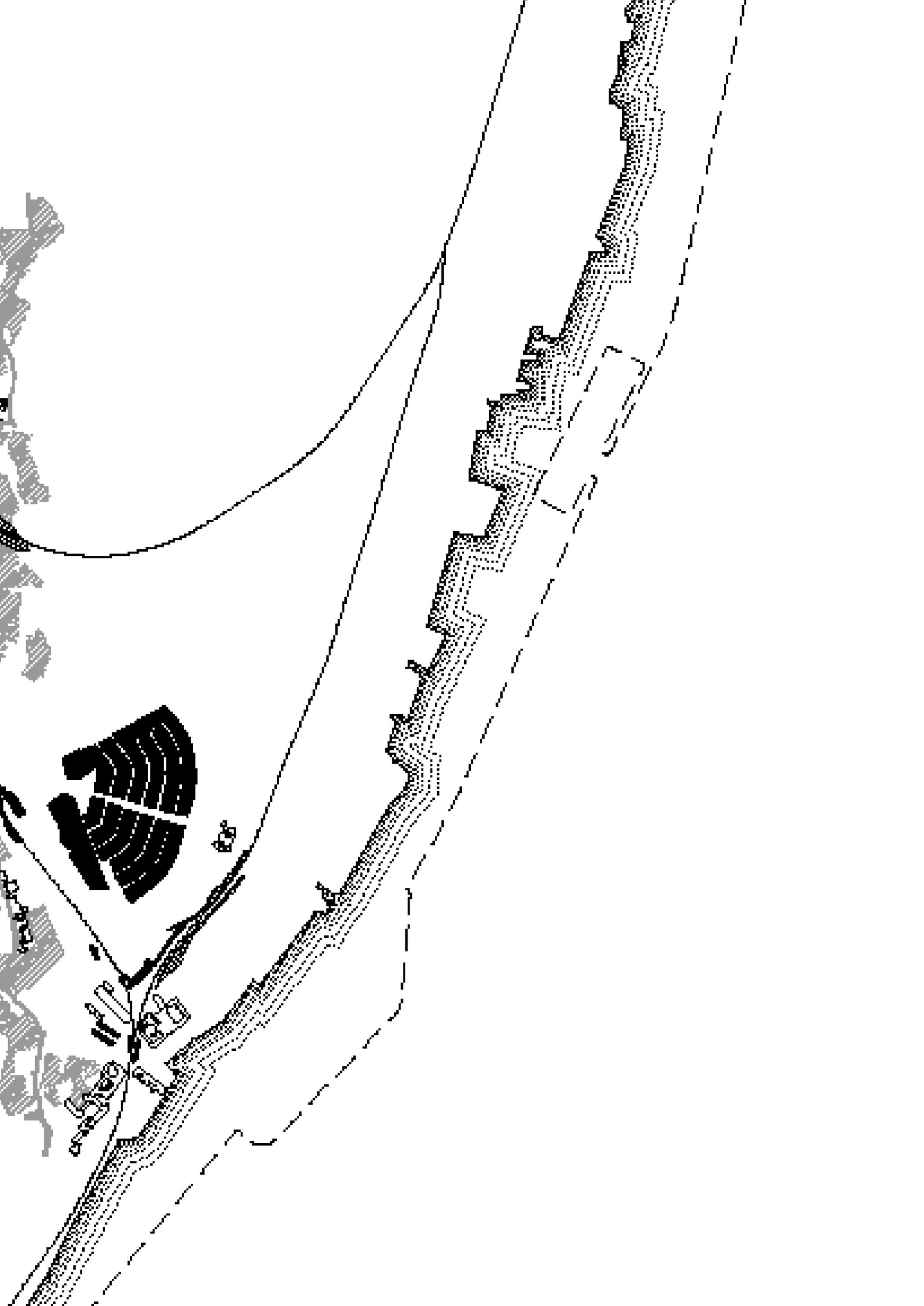






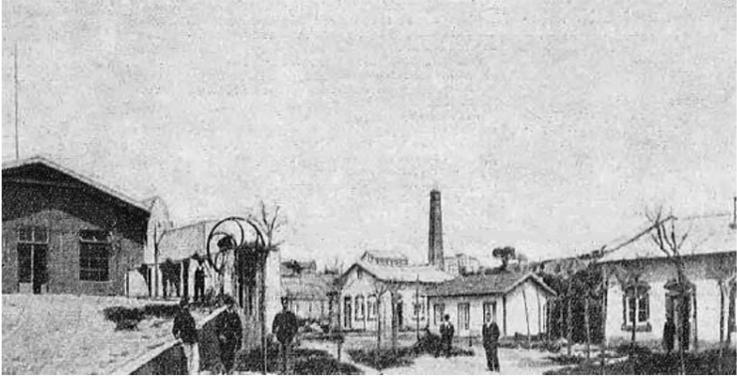












CONVENTO DE CHELAS

“Envolto nas brumas da lenda, o Convento de Chelas é um dos lugares mais míticos de Lisboa. D. Rodrigo da Cunha, fixou para sempre a história fabulosa de um templi de vestais romanas, fantasia que tem particularidade de acentuar a efetiva ocupação do sítio.”¹¹

O edifício do Convento é alvo de sucessivas sobreposições temporais, deste os vestígios das primeiras ocupações deste território. A ocupação desta área na cidade remonta para a época de ocupação Visigótica, em meados do séc. VI, sendo doadas as relíquias de S. Félix motivando a construção do Convento no local de implantação do Templo. Os primeiros habitantes deste lugar, procuravam aproveitar os recursos naturais que este território do Vale de Chelas oferecia, para a exploração agrícola. Este, até 1219 foi dividido por duas comunidades, de mulheres e de homens, transformando-se mais tarde num Convento feminino de clausura.

“Ora, é possível afirmar que a forma arquitetónica da cidade é exemplar em cada um dos monumentos, cada um dos quais é uma individualidade.”¹³

Como já foi mencionado anteriormente, este tipo de edifícios, como o Convento de Chelas, foram catalisadores da expansão urbana da cidade. O Convento produziu uma atração a este território, que observou um crescimento na quantidade palácios em Chelas.

A partir do séc. XVI, e nos séculos que se seguem, o Convento é alvo de ampliações. Num primeiro momento a nave principal que se estende no vale em direção ao rio Tejo, é completa. Estas ampliações tomam uma pausa, dado o terramoto de 1755 que obrigou a reconstrução de grande parte do edifício. Mais tarde, com a extinção das ordens religiosas no séc. XIX, o património conventual é vendido, e à semelhança dos desenvolvimentos no resto do vale, é transformado numa fábrica. A Fábrica de Pólvora Seca instala-se no Convento e nos terrenos no interior da sua cerca, nos finais do séc. XIX. Pouco resulta da presença desta fábrica, pois vários dos edifícios foram demolidos. Na atualidade o Convento é utilizado como Arquivo Geral do Exército.

¹¹ MATOS, José Sarmento de; PAULO, Jorge Ferreira - **Caminho do Oriente: Guia Histórico I**. 1999. pp. 156

¹² CARVALHO, Tatiana Boal Robalo Rosado de - **Da Memória ao Lugar**. 2019. pp. 11 - 12

¹³ ROSSI, Aldo - **A Arquitetura da Cidade**. 2016. pp. 165

O SÍTIO DE CHELAS

Este capítulo pretende perceber a história de Chelas, e como este veio a evoluir ao longo da expansão da Lisboa. Esta análise é fundamental para mais tarde perceber que planos futuros tem a cidade para este lado oriental, e como se pode aproveitar destes, para aplicar em projeto de arquitetura. Embora existam diversos momentos e diferentes edificados, é importante entender como se erguem.

“A técnica de defender os monumentos não é copiar, é fazer o contraste”¹⁴

¹⁴ NIEMEYER, Oscar - *A vida é um sopro*. 2006

CONTEXTO ATUAL

O Vale de Chelas atualmente apresenta uma conjugação de várias ideias de urbanizações que resultaram de uma tentativa de expansão da cidade para oriente após a construção do Parque das Nações, para a Expo de 98. Estas urbanizações aparecem na forma de bairros ao longo do Vale de Chelas, a norte do Convento. A industrialização que ocorreu neste território devido à inauguração da linha férrea em 1856, fez de Chelas o lugar, para que uma grande parte da população (majoritariamente vindas do campo) se deslocasse, em busca de melhores condições. Esta mudança formou neste vale vários bairros operários nos terrenos das antigas quintas.

Mais tarde estas indústrias perderam o seu protagonismo na parte oriental de Lisboa, pelo que Chelas ficou esquecido, tornando-se num "cemitério de fábricas". Atualmente, estas construções ainda se encontram presentes ao longo do vale, no entanto abandonadas. Em 1948 existiu uma tentativa, através de um plano inicial de urbanização de Chelas que previa a transformação desta área, e ainda a construção de uma terceira travessia sobre o Tejo, por meio da ponte que faria a ligação Beato - Montijo.

Recentemente desenvolveu-se em Lisboa um interesse para a requalificação da frente Ribeirinha, em grande parte constituída por espaços pertencentes ao Porto de Lisboa, e pequenas indústrias. Este projeto tem como objetivo restabelecer a relação de Lisboa com o Rio, que é um

fator impossível dissociar da história da cidade. É exemplo deste facto a requalificação da Expo de 98, que hoje constitui o Parque das Nações.



BAIRROS SOCIAIS, NO CONTEXTO FABRIL

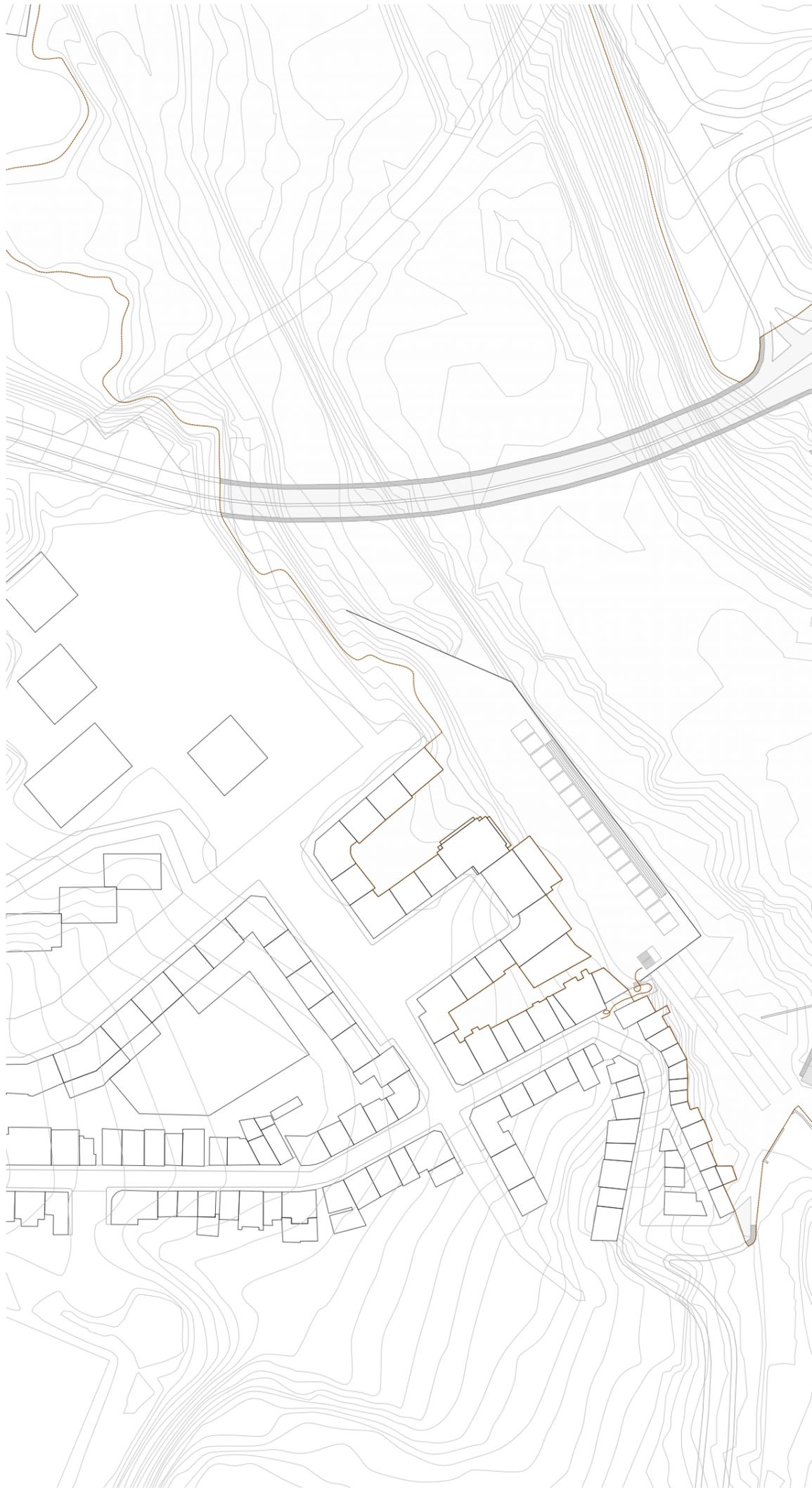
Ao longo da história de Lisboa os limites da cidade, quer topográficos, através das colinas e vales, quer concebidos pelo homem, através de muralhas, palácios, entre outros, proporcionaram limites para os quais a cidade poderia crescer. A linha ferroviária, apresentou-se como um novo limite para o qual as novas urbanizações pudessem crescer. A época onde a infraestrutura ferroviária viu um crescimento rápido, está muito associada ao desenvolvimento fabril dentro das cidades e dos países. Esta atividade proporcionou ser um estimulante para a criação de novos bairros na cidade.

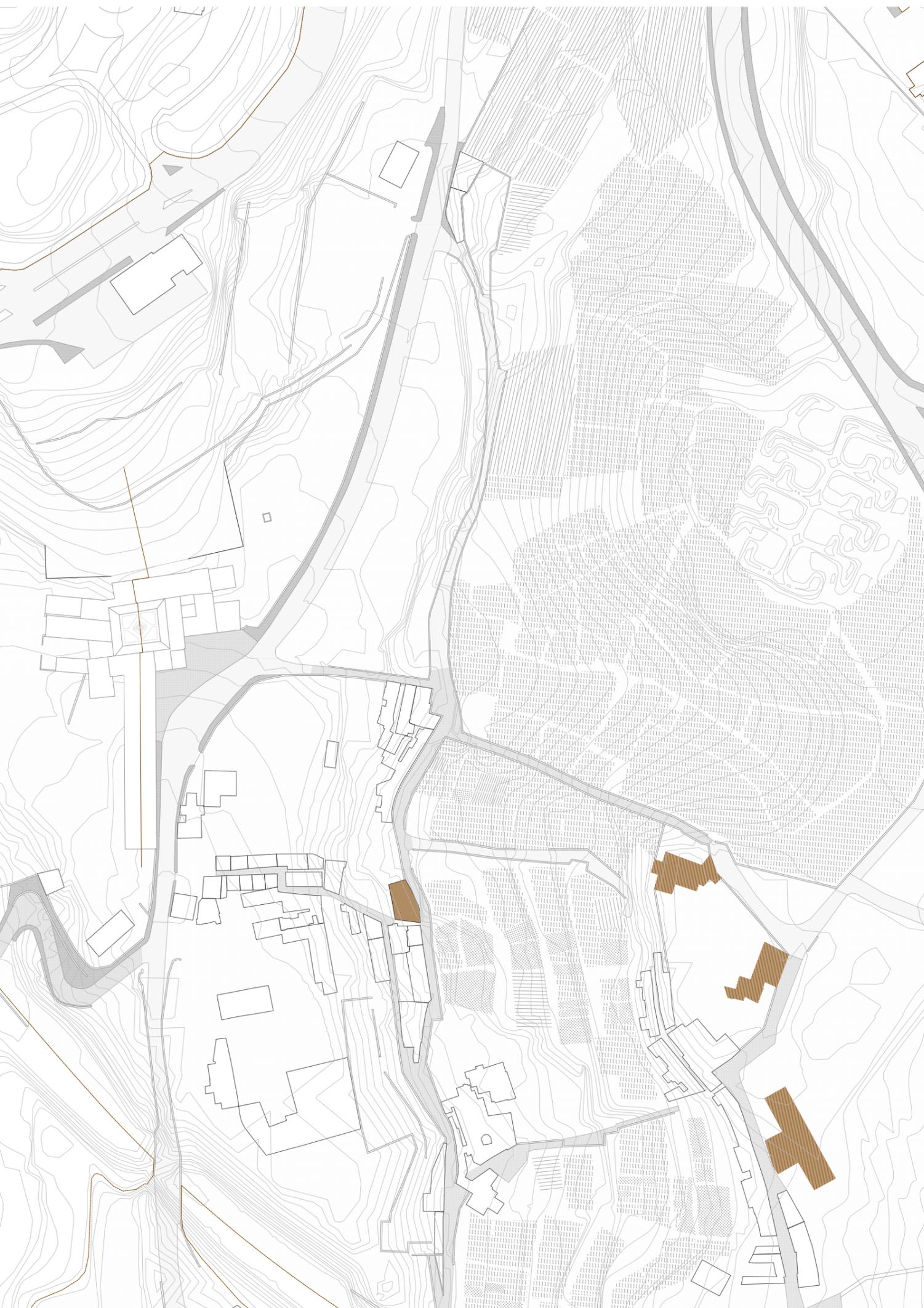
Lisboa prova seguir este formato de expansão, aquando a construção da sua Linha de Cintura ferroviária. Esta constitui um novo limite para o qual a cidade pode crescer. Sendo assim, nota-se numa apropriação das antigas áreas campestres, pela infraestrutura que rapidamente dá forma a novas urbanizações, geralmente associadas à atividade industrial, os bairros operários.

PLANOS FUTUROS

De acordo com o programa de Lisboa para a reconquista da Frente Ribeirinha, o protagonismo do lado oriental da cidade vem a crescer de novo. Começam a aparecer novas ideias como é o exemplo do Hub Criativo do Beato. Este é um projeto que visa reativar o uso de antigos edifícios industriais, que foram abandonados e transformar estes num espaço de empreendedorismo a nível europeu, onde para além dos espaços criativos e empresas, irá conter também áreas de restauração, auditórios, supermercados e eventos.

Com o recente interesse pelo território oriental de Lisboa, a cidade pretende transferir o seu Arquivo de Lisboa, que atualmente se encontra em Campolide, para o Convento de Chelas. Também pretende alargar o suporte ferroviário para Oriente, através da adição de mais carris para os comboios.

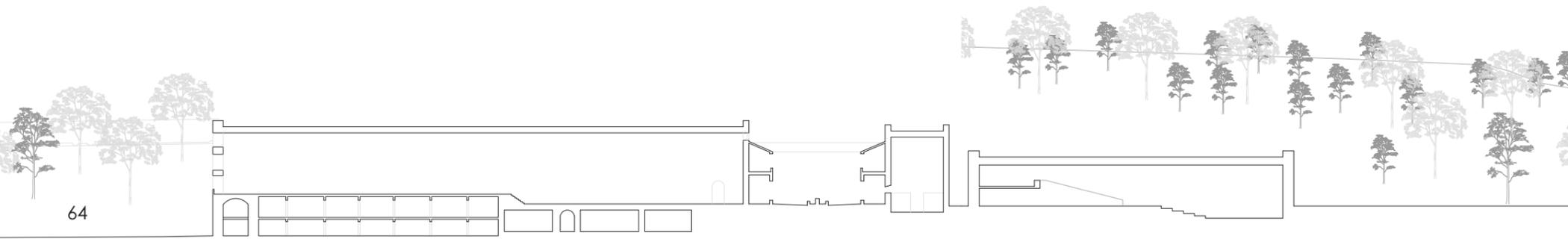


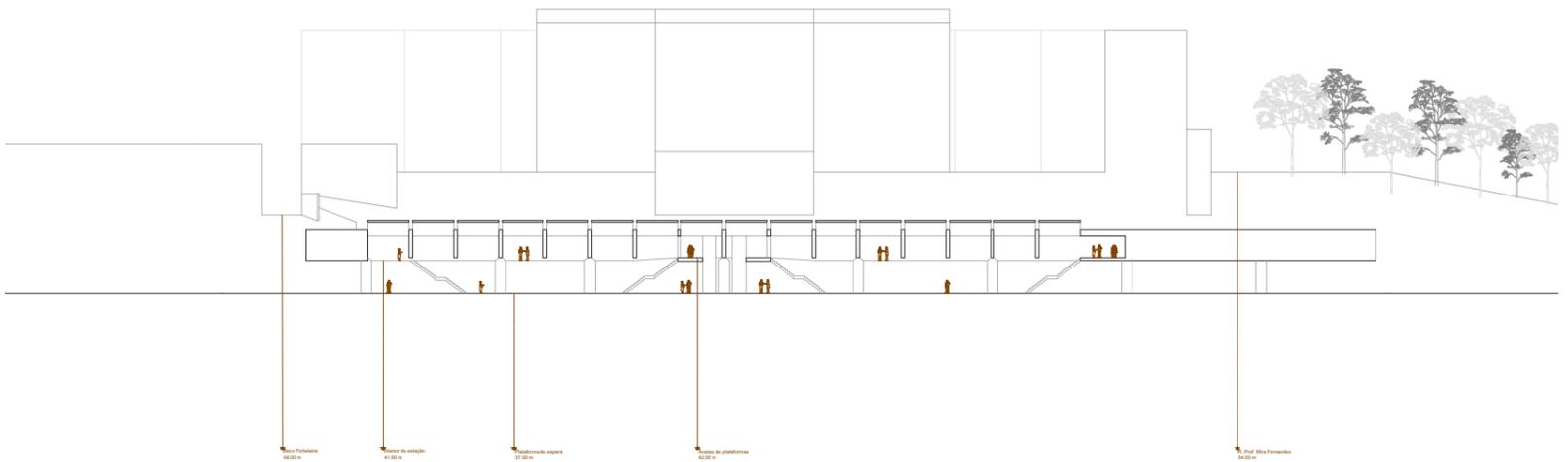
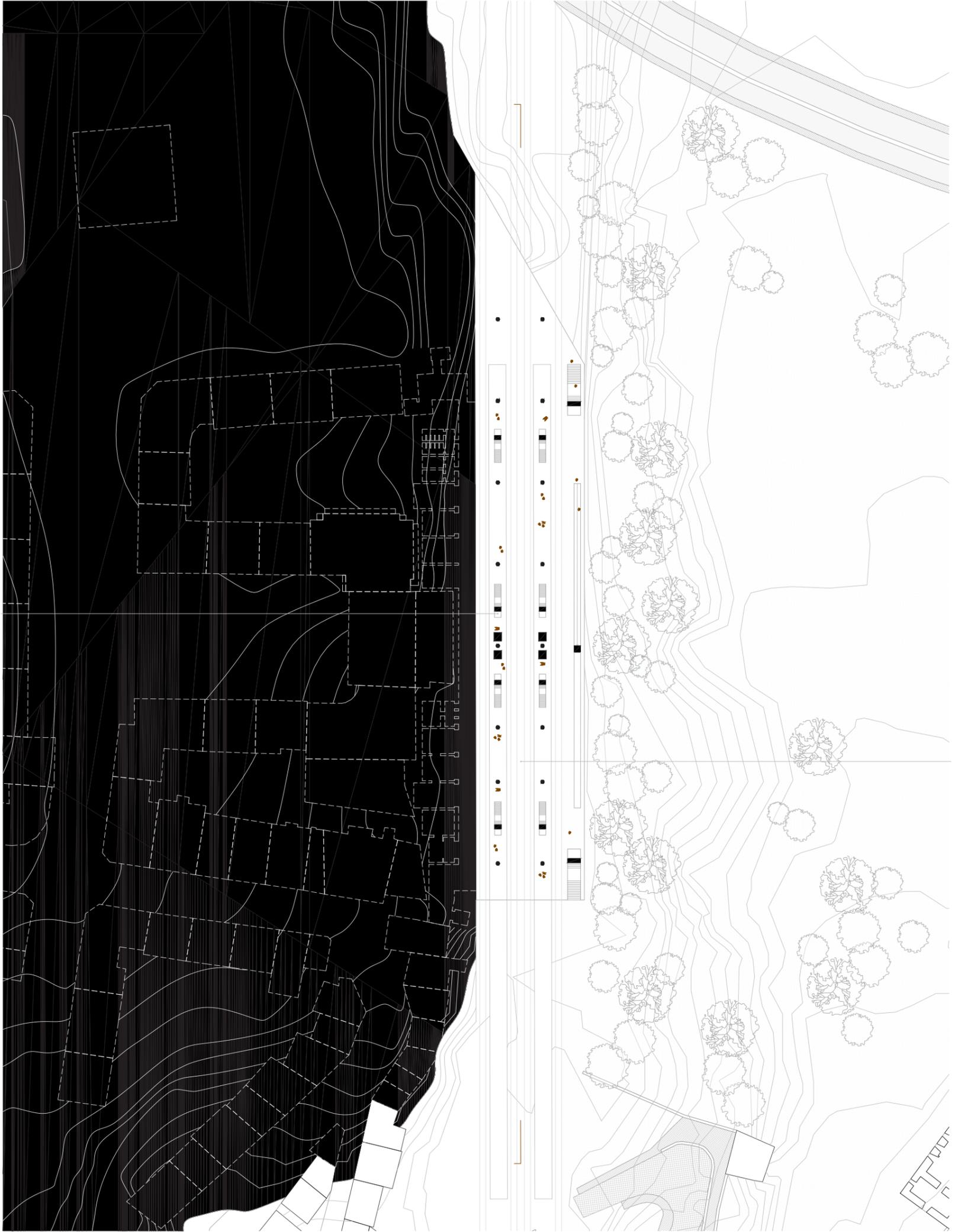


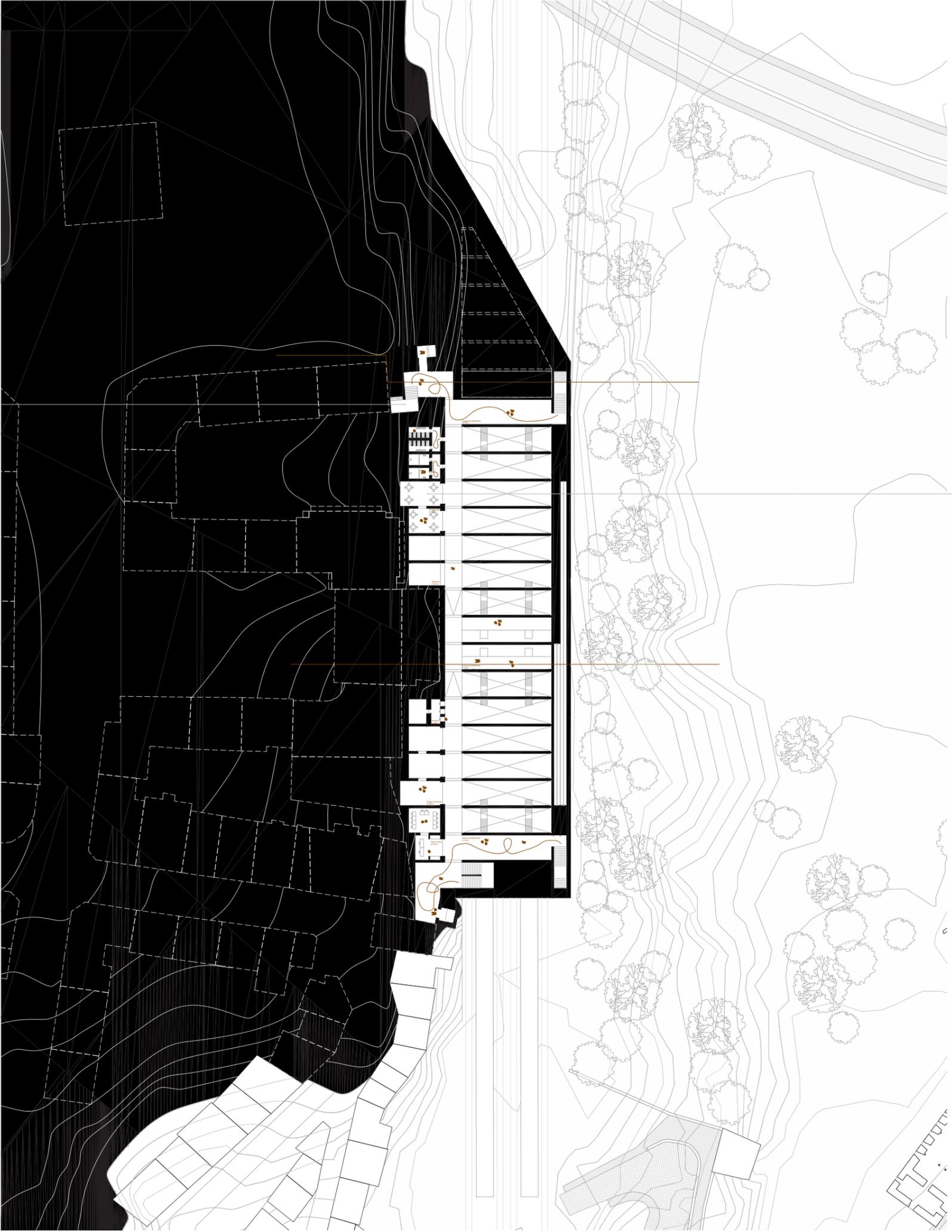
O Vale de Chelas atualmente apresenta uma conjugação de várias ideias de urbanizações que resultaram de uma tentativa de expansão da cidade para oriente após a construção do Parque das Nações, para a Expo de 98. Estas urbanizações aparecem na forma de bairros ao longo do Vale de Chelas, a norte do Convento. A industrialização que ocorreu neste território devido à inauguração da linha férrea em 1856, fez de Chelas o lugar, para que uma grande parte da população (maioritariamente vindas do campo) se deslocasse, em busca de melhores condições. Esta mudança formou neste vale vários bairros operários nos terrenos das antigas quintas.

Mais tarde estas indústrias perderam o seu protagonismo na parte oriental de Lisboa, pelo que Chelas ficou esquecido, tornando-se num "cemitério de fábricas". Atualmente, estas construções ainda se encontram presentes ao longo do vale, no entanto abandonadas. Em 1948 existiu uma tentativa, através de um plano inicial de urbanização de Chelas que previa a transformação desta área, e ainda a construção de uma terceira travessia sobre o Tejo, por meio da ponte que faria a ligação Beato - Montijo.

Recentemente desenvolveu-se em Lisboa um interesse para a requalificação da frente Ribeirinha, em grande parte constituída por espaços pertencentes ao Porto de Lisboa, e pequenas indústrias. Este projeto tem como objetivo restabelecer a relação de Lisboa com o Rio, que é um

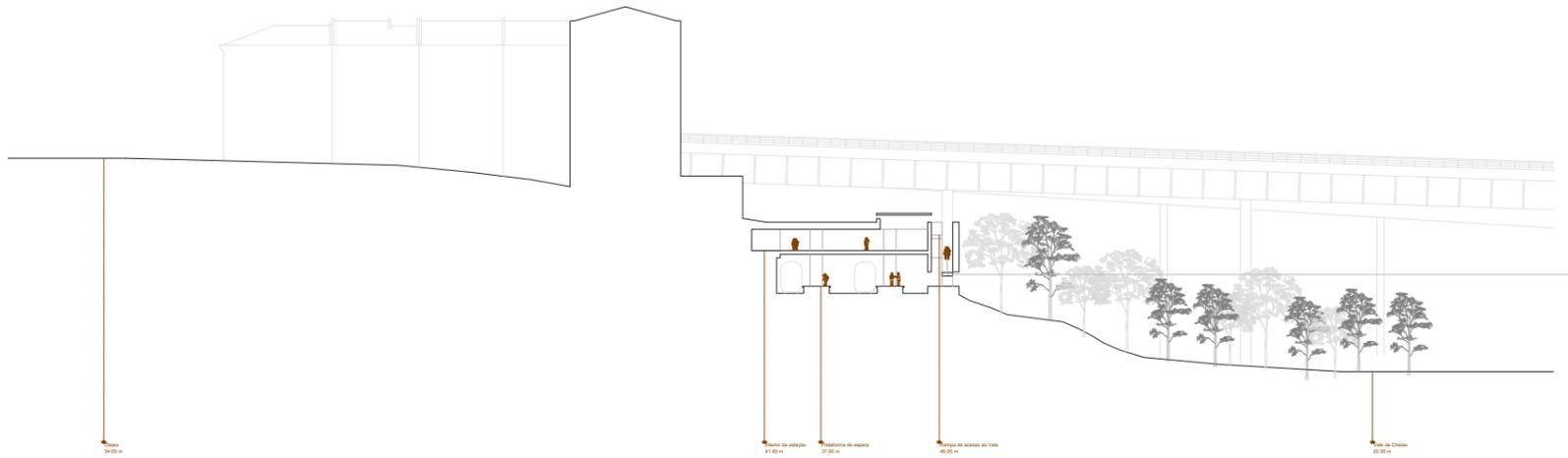






A nova Estação de Chelas tem como objetivo "reconstruir" a topografia retrada após a construção das carris dos comboios, e através da cobertura fazer a ligação entre Chelas e o espaço do vale, que foi cortada pela barreira da infraestrutura ferroviária, logo, é possível atravessar por cima dos comboios, para chegar ao novo Parque de Lisboa ou ao vale de Chelas. Estas duas passagens comunicam diretamente com duas ruas que partem da rotunda de Chelas, a Rua Prof. Mica Fernandes e o Beco da Picheleira.

Para além da função principal de paragem dos comboios, esta estação oferece ainda espaços de restauração e comercial, que se encontram encaixados na topografia, ligados por uma galeria que acompanha longitudinalmente a paragem. O acesso a estes espaços, tal como o acesso ao vale, não é exclusivo de pessoas que esperam pelo comboio, ou seja, toda a gente que esteja de passagem poderá usufruir destes espaços.



Pode-se descer das duas ruas, a partir da cobertura, que oferece acesso mais rápido através de escadas posicionadas nas portas da estação como também uma rampa para as pessoas de mobilidade reduzida usufruírem da mesma passagem.

CONCLUSÃO

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ÍNDICE DE IMAGENS