

**(des) Aterro de Chelas**  
Chelas, Lisboa

**Apeadeiro e Convento de Chelas**  
Estudo do território



Lisboa, capital portuguesa é muito caracterizada pela sua estrutura topográfica, que molda as suas urbanizações e contornos expansiones, através das suas colinas e dos seus vales. Durante a história da cidade este aspeto foram muito importantes, por um lado os vales, pelos seus solos férteis, muito propícios à plantação de alimentos que sustentassem a população, transformando os vales numa malha de quintas e plantações. Por outro lado as colinas, que numa primeira instância proporcionam uma defesa natural ao castelo, a partir de onde a cidade se desenvolve e como consequência, as restantes urbanizações mais tardias na época. Mais tarde estes vales foram aproveitados, pela Revolução Industrial, onde durante algum tempo, quintas e plantações partilharam este espaço. Durante esta época estava, também, a ser desenvolvido uma nova forma de transporte: ferroviária, fortemente relacionado com a indústria, e viria com o objetivo de facilitar o transporte de mercadorias. O transporte ferroviário é feito através de camargens de comboio, que necessitam de curvas por onde se deslocam. Por conseguinte das características deste novo transporte, nomeadamente, não poder efetuar curvas muito apertadas nem subidas/descidas muito acentuadas: em Lisboa o comboio instalou-se nos vales e no plano, formando uma nova cintura à volta da cidade, à semelhança das muralhas do castelo de S. Jorge.



O Convento de Chelas é a grande presença no vale, alinhado com o grilão que também coincide com a sua Noroeste. Esta aparece em Chelas já no séc.VI, na forma de uma capela, e mais tarde com sucessivas expansões e demolições toma a forma que apresenta hoje. É de notar também, que no tempo em que a atividade fabril e a Revolução Industrial se aperfeiçoaram no vale, o Convento não conseguiu escapar, sendo que foi utilizado na altura como fábrica de pólvora seca, o que viu a construção de novos edifícios que suportassem os equipamentos da fábrica. Estes edifícios encontravam-se todos dentro da antiga cerca do Convento. Atualmente o Convento é utilizado como Armazém Geral do Exército. A construção da linha de Cintura ferroviária na cidade obrigou a que fossem feitas algumas alterações. A maior modificação que aconteceu foi o Túnel do Rossio, que ainda hoje existe e liga a Baixa da cidade (Rossio) à estação de Campolide. Esta construção não é singular na cidade. Ao longo dos vales de Alcântara e Chelas foram construídos novos túneis e pontes/viadutos por onde pudessem passar as novas infraestruturas ferroviária e rodoviária. Estes meios de transporte não só adicionaram, como também subtraíram da topografia da cidade, no movimento de terras e consequente construção de muros de contenção, ou na adaptação de terras, criando taludes enormes no meio da cidade. Este é o caso do vale de Chelas e do antigo Convento, que viu a sua antiga ligação direta com o estuário, cortada com a construção de taludes que dividiram o vale.

Há pouco tempo, apareceu um novo meio de transporte, o automóvel. Este viu a necessidade da construção de novas vias, por onde possa viajar, a via rodoviária. Ao contrário do transporte ferroviário, o carro não apresenta as mesmas restrições que o comboio, no entanto, as estradas por este modo ocupam espaço, e como forma de compactar os transportes na cidade, em Lisboa, optou-se mais uma vez por inserir as grandes Avenidas nos vales, como é o caso da Avenida da Ceia, Avenida da Liberdade, Avenida Almirante Reis, entre outras. Dentro de Lisboa, o vale de Alcântara viu uma maior ocupação pelos meios de transporte do que nos outros vales, em grande parte também devido à construção, mais tarde, da ponte sobre o Tejo. O vale de Chelas adquiriu uma característica mais fabril, oferecendo lugar para as grandes indústrias da cidade, pois este local era considerado como uma periferia da cidade, sendo assim uma forma de afastar estas áreas do centro da cidade.

A presença das construções fabris no vale são uma constante contínua que já vem desde a Revolução Industrial até aos dias de hoje. Estas novas instalações trouxeram para Chelas, não só as fábricas, como mais tarde as Vilas e Bairros operários, para que a população que trabalhava nas fábricas estivesse mais perto das mesmas.

(A) Túnel de Xabregas (construído em 1886)



(B) Passagem superior da Concordância de Xabregas



(C) Viaduto de Chelas



Embora os grandes vales da cidade continham as características adequadas para o transporte ferroviário, estes foram sujeitos a alterações na topográficas, na forma de túneis, viadutos e pontes, através de taludes. No vale de Chelas, a linha ferroviária, mais conhecida por Concordância de Xabregas (inaugurada em 1887), foi construída com o objetivo de garantir o acesso direto entre Brago de Pinho e Benfica. Esta infraestrutura foi obrigada a atravessar Xabregas elevada da cota do rio, pela existência de fábricas no local. Posteriormente foi construído o túnel de Xabregas (na mesma altura que a linha do Rossio), cruzando o vale, de baixo do Bairro da Madre de Deus (A). A linha ferroviária acompanha a antiga Estrada de Chelas (atual Rua Guadim Pais) ao longo do vale, cruzando-se com esta em duas situações que foram resolvidas com viadutos, um que se encontra adjacente à atual ETAR de Chelas (B), e por último o viaduto de Chelas (C) que cria uma "porta" de entrada para os terrenos que fazem parte do antigo Convento de Chelas. Esta última sucedeu ainda a construção de um talude que dividiu o vale de Chelas em dois.

(des) Aterro de Chelas  
Chelas, Lisboa

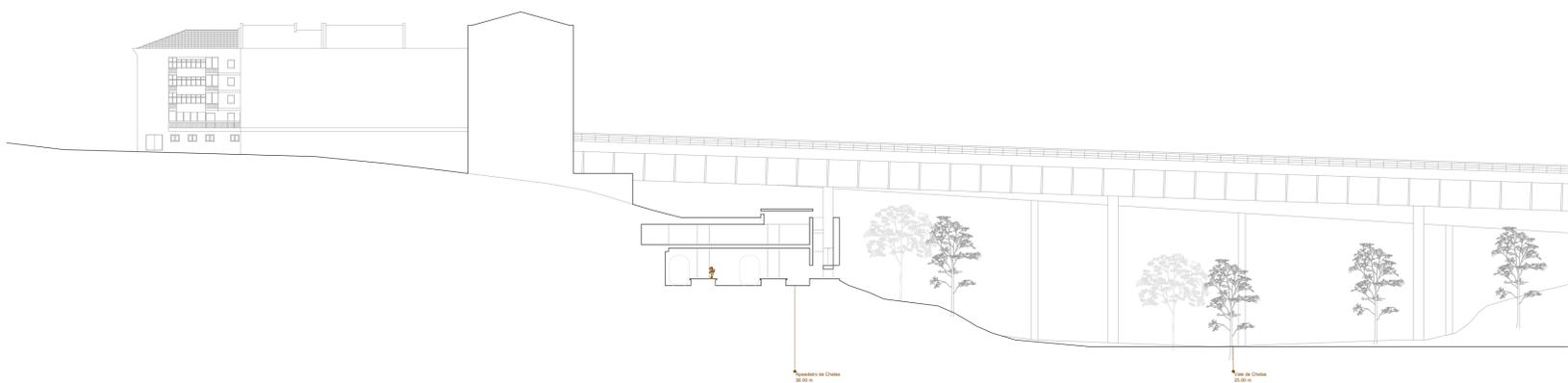
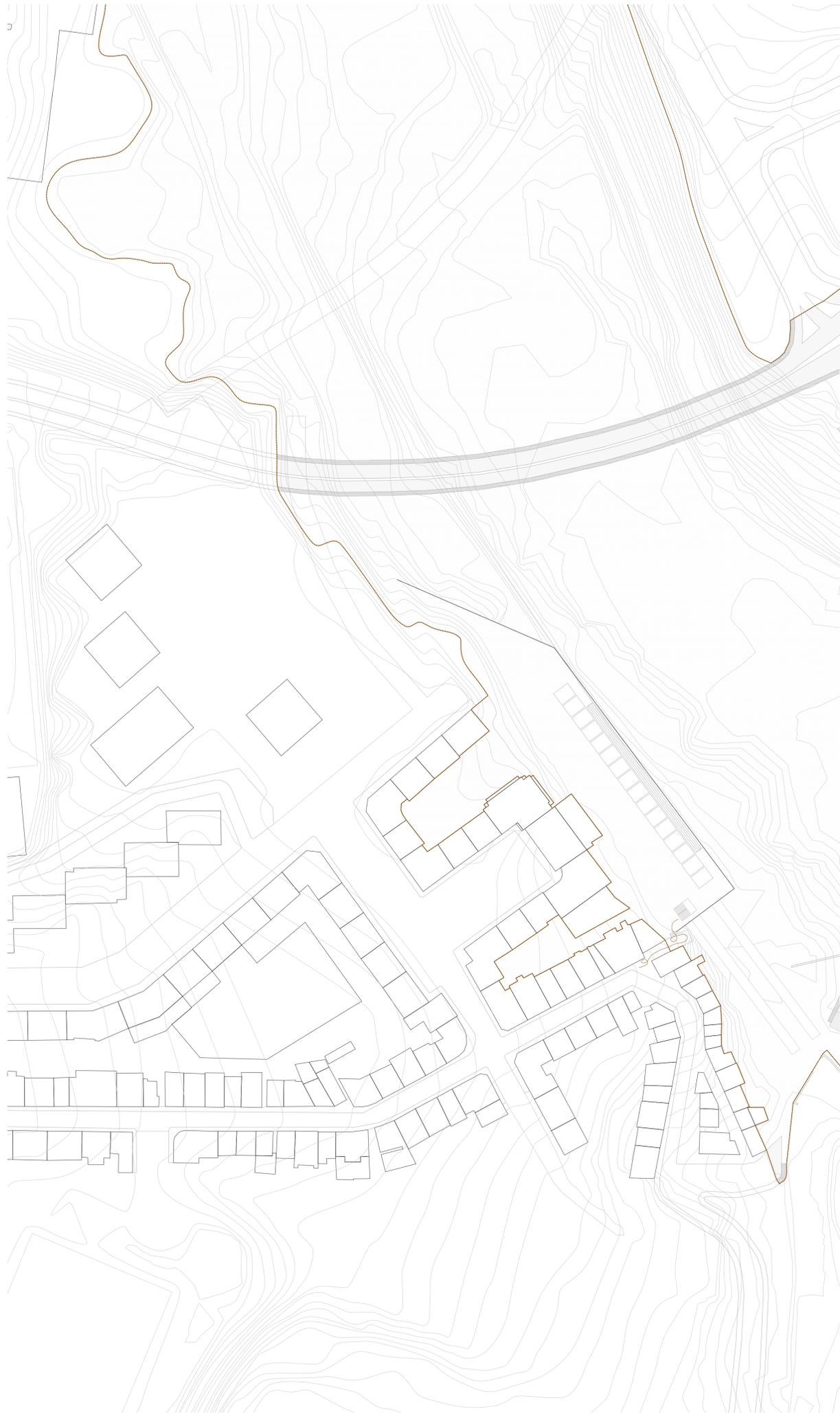
Apadeiro e Convento de Chelas  
Planta de cobertura da área de estudo



O Convento de Chelas aparece em Lisboa, pela primeira vez, em meados do séc. VI na forma de uma pequena capela. Mais tarde adquire a capela e constitui o claustro central e principal do Convento, que ainda hoje existe. Posteriormente é construída a grande nave do convento, que cresce na direção ao vale de Chelas e ao estuário do Tejo. A nave é construída em duas fases (terminada no séc. XVI), e o seu principal uso eram quartas.

Com a extinção das ordens religiosas no séc. XIX o Convento perde a utilidade, mas nos finais do mesmo século, a Revolução Industrial veio apoderar-se deste edifício, como foi acontecendo ao longo do vale, transformando o Convento na Fábrica da Pólvora Seca. A Fábrica viu, mais uma vez, o Convento a sofrer alterações, e em grande parte a construção de novas instalações de apoio à atividade fabril, situadas dentro da cerca do Convento.

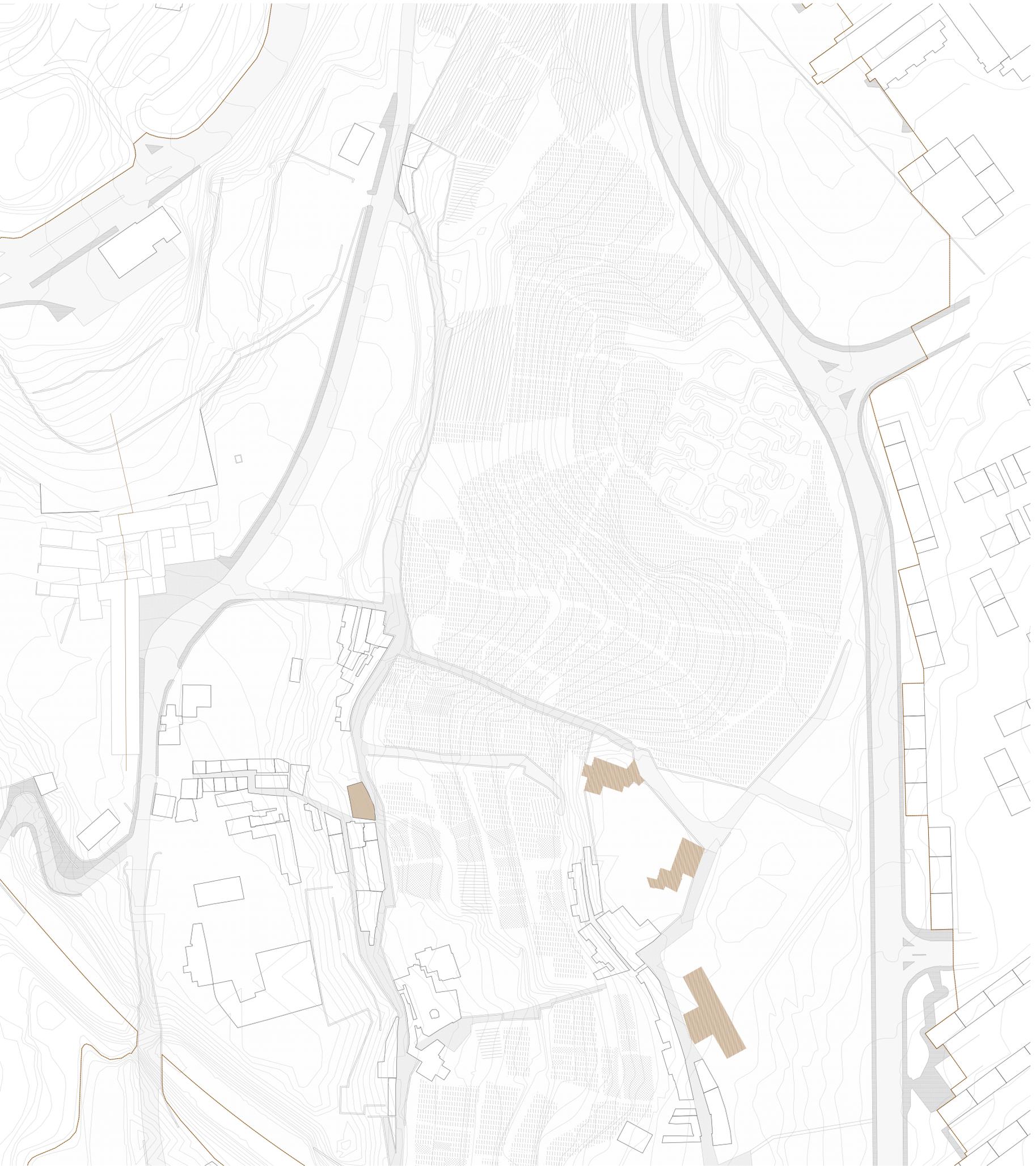
É de notar que a construção da Linha de Cintura não provocou alterações ao Convento ou aos terrenos dentro da cerca, no entanto, mais tarde a extensão da estrada de Chelas para Norte, viu a cerca do Convento ser reduzida.



(des) Aterro de Chelas

Chelas, Lisboa

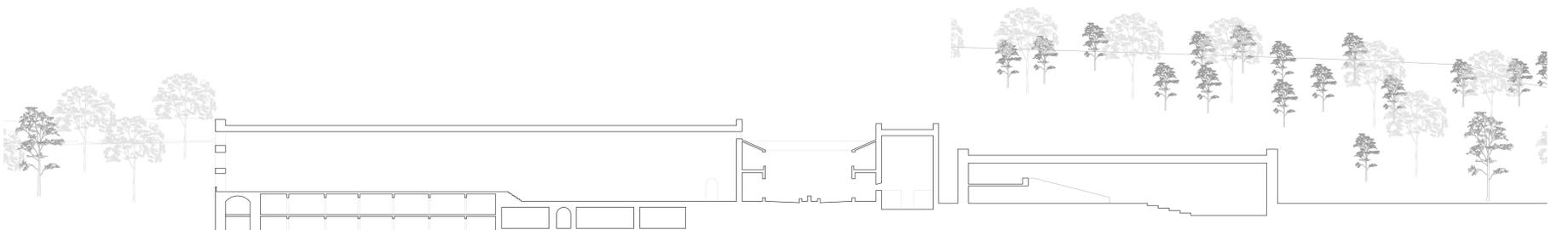
Apadeiro e Convento de Chelas  
Planta de cobertura da área de estudo



(des) Aterro de Chelas

Chelas, Lisboa

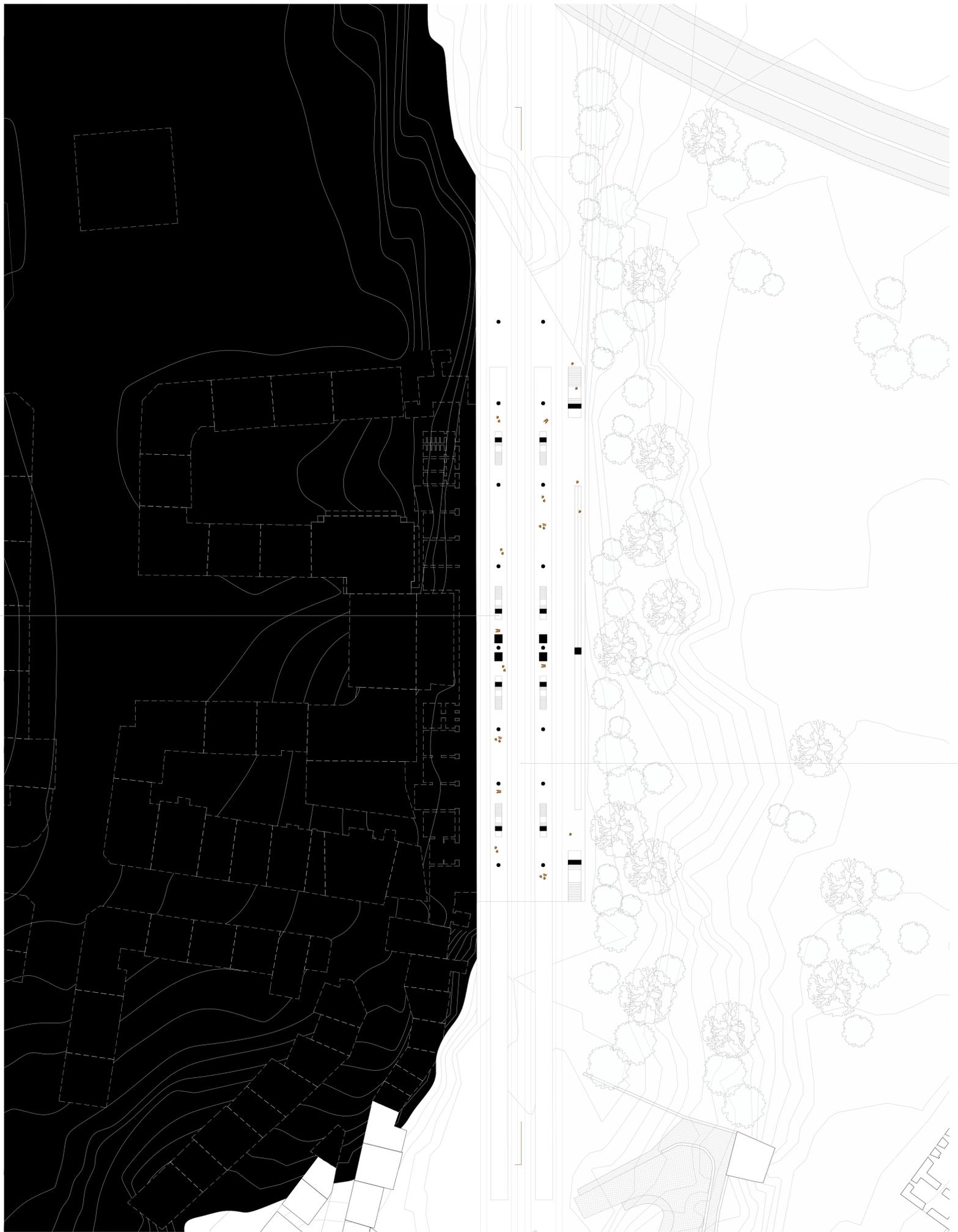
Apadeiro e Convento de Chelas  
Arquivo de Lisboa



(des) Aterro de Chelas

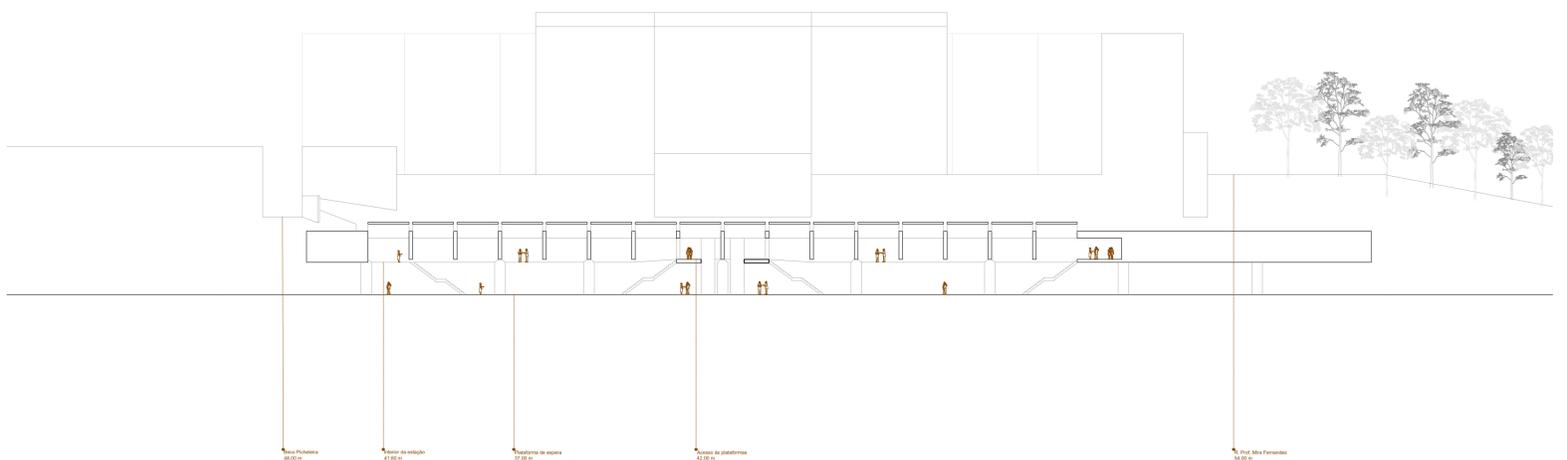
Chelas, Lisboa

Apedeiro e Convento de Chelas  
Novo Apeadeiro de Chelas



Os acessos para as plataformas, na forma de escadas e elevador, efetuados através do interior da estação. Esta cota fica então reservada ao para o acesso aos comboios, com vista para o vale e o Convento de Chelas.

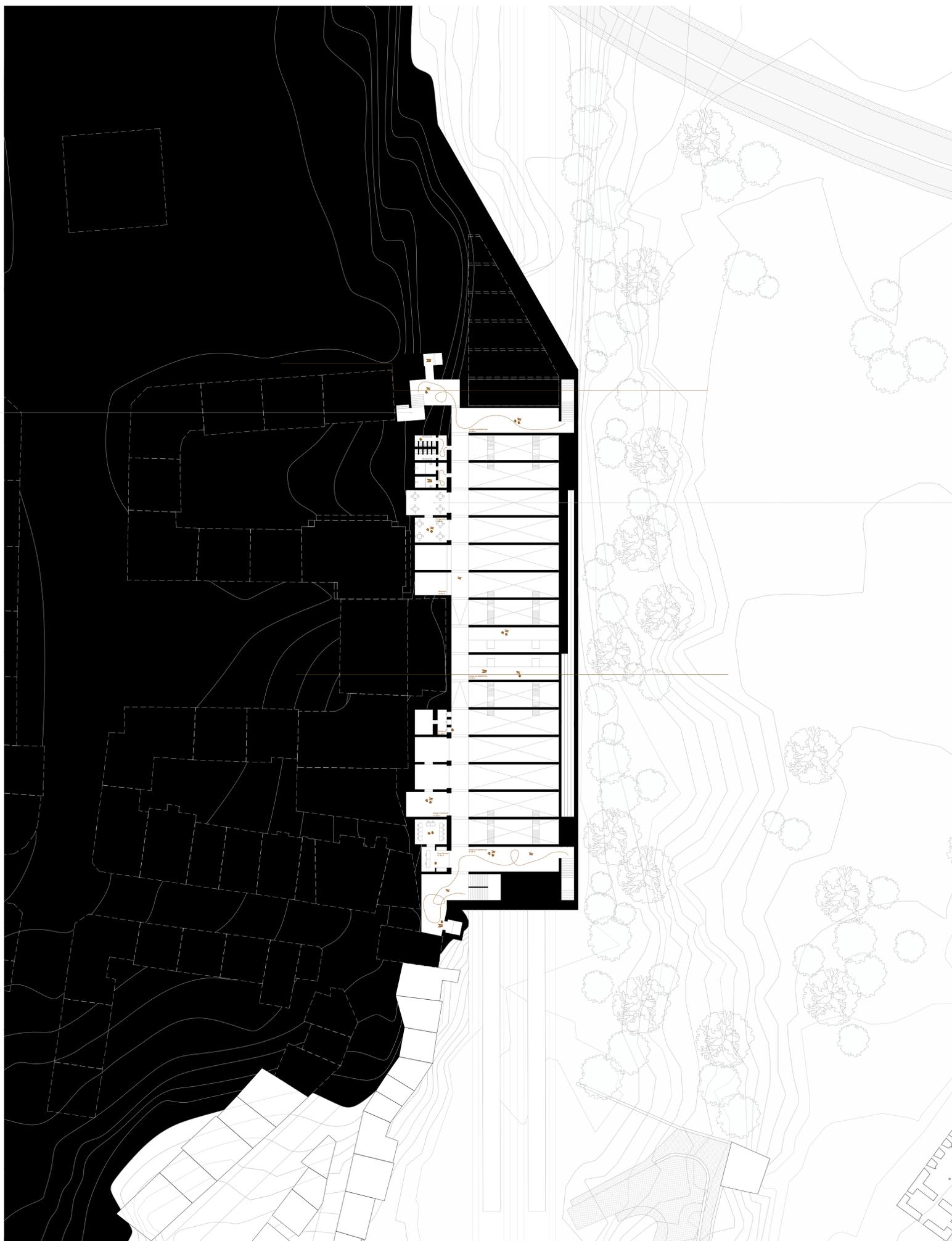
A nova estação prevê a adição de mais duas linhas ferroviárias que estão planeadas acontecer nos próximos anos por consequência da expansão da cidade para Oriente, mas mantém o sistema de duas plataformas de acesso às carruagens.



Nova Plataforma 40.00 m  
Nível da estação 41.00 m  
Plataforma de espera 37.00 m  
Acesso às plataformas 42.00 m  
Plat. São Fernando 04.00 m

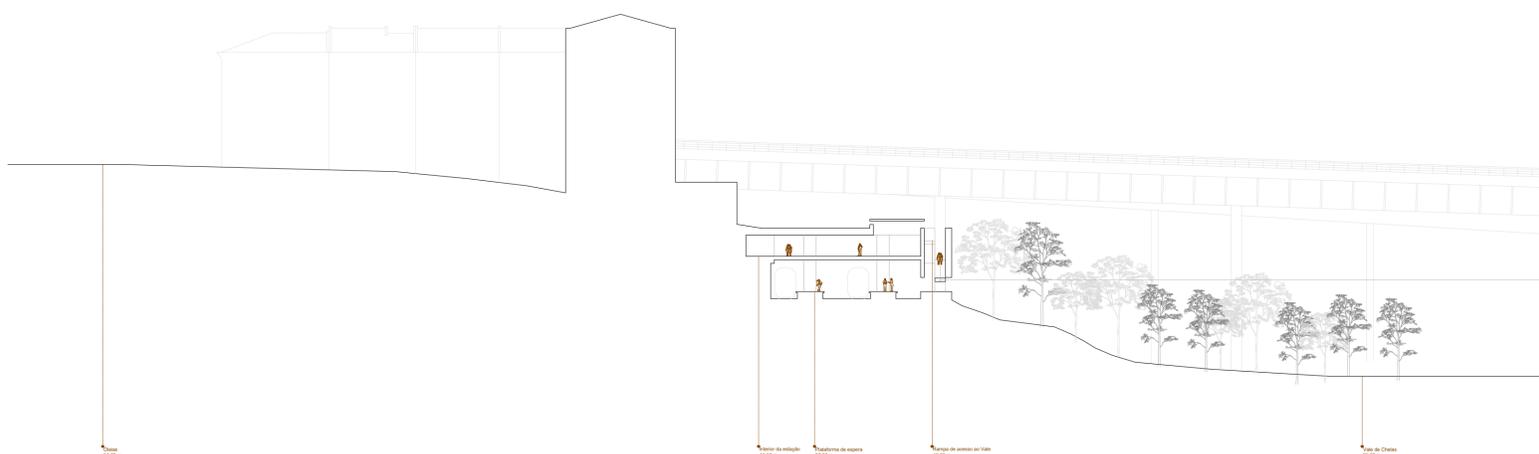
(des) Aterro de Chelas  
Chelas, Lisboa

Apadeiro e Convento de Chelas  
Interior do Novo Apadeiro de Chelas



A nova Estação de Chelas tem como objetivo "reconstruir" a topografia retrada após a construção dos cantos dos comboios, e através da cobertura fazer a ligação entre Olivas 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 Arquivo de Lisboa ou ao vale de Chelas. Estes dois passeios comunicam diretamente com duas ruas que partem da rotunda de Olivas, a Rua Prof. Mira Fernandes e o Beco da Picheira.

Para além da função principal de passagem dos comboios, esta estação oferece ainda espaços de restauração e comerciais, que se encontram encastrados na topografia, ligados por uma galeria que acompanha longitudinalmente a passagem. O acesso a estes espaços, tal como o acesso ao vale, não é exclusivo às 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.