

REDESCOBRIR O CENÁRIO INDUSTRIAL

Integrar indústria e espaço público no vale de Chelas, Lisboa

DIANIRA C B N MAURÍCIO



REDESCOBRIR O CENÁRIO INDUSTRIAL

Integrar indústria e espaço público no vale de Chelas, Lisboa

DIANIRA CLÁUDIA BAPTISTA NEVES MAURÍCIO

Universidade Autónoma de Lisboa
Departamento de Arquitetura

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura
Ano letivo 2020 | 2021

Orientação

Professora Arquiteta Inês Varela Maia Lobo
Professora Arquiteta Bárbara Silva
Professora Arquiteta Julia Zurbach Varela

2023, Lisboa

AGRADECIMENTOS

RESUMO

Nos séculos XIX e XX, o caminho-de-ferro e a indústria geraram transformações económicas, sociais e urbanísticas em Lisboa. A implantação da infraestrutura ferroviária revolucionou a mobilidade e acentuou o desenvolvimento industrial nas áreas periféricas de Lisboa. Foram construídos nas proximidades do ramal ferroviário designado Concordância de Xabrega dois complexos industriais, nomeadamente Fábrica da Samaritana e Tinturaria Portugália que impulsionaram a produção e a densidade de operários nos arrabaldes da cidade. Embora as antigas zonas industriais tenham sido dinamizadoras para o crescimento da cidade, representam-se hoje como vazios urbanos e edifícios devolutos.

A presente dissertação debruça-se sobre a evolução do tecido industrial associado à infraestrutura ferroviária, particularmente na zona oriental de Lisboa — Vale de Chelas — área desarticulada do desenho urbano e fragmentada por vários elementos físicos. Segundo este estudo, surge uma hipótese, que consiste em redescobrir o cenário industrial, reintegrando estas áreas expectantes ao desenho da cidade. Assim o projeto visa reutilizar os dois complexos industriais devolutos e reintegrar a atividade industrial obsoleta.

PALAVRAS CHAVES

INDÚSTRIA | CAMINHO-DE-FERRO | LISBOA | VALE DE CHELAS | FÁBRICA DA SAMARITANA | TINTURARIA PORTUGÁLIA

ABSTRACT

In the 19th and 20th Centuries, the railway and the industry generated an economic, social and urban transformation in Lisbon. The implementation of the railway infrastructure transformed the mobility and emphasised the industrial development in the suburbs of Lisbon. Two industrial complexes, known as Samaritana Factory e Portugalia Dyeing, were built in the branch line designated Concordância de Xabregas; these complexes boosted production and the quantity of workers on the suburbs of the city. Although the former industrial zones have been driving the city to growth in the past, nowadays, they are represented as urban voids and vacant buildings.

This dissertation focuses on the evolution of the industrial fabric associated with infrastructure, particularly in the eastern part of Lisbon — Vale de Chelas — an area that is disjointed from urban design and fragmented by different physical elements. According to this dissertation, a hypothesis arises, which consists of rediscovering the industrial scenario by reintegrating these expectant areas into the design of the city. Consequently, the project aims to reuse the two vacant industrial complexes to reintegrate outdated industrial activity.

KEYWORDS

INDUSTRY | RAILWAY | LISBON | VALE DE CHELAS | SAMARITANA FACTORY
| PORTUGÁLIA DYEING

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	p. 10
CAPÍTULO I — A INDÚSTRIA NA CIDADE DE LISBOA	p. 17
1.1 A indústria em Lisboa - século XIX	p. 26
1.2 A indústria em Lisboa - Século XX	p. 35
1.3 A indústria em Lisboa - século XXI	p. 45
CAPÍTULO II — A INDÚSTRIA NA ZONA ORIENTAL (ENTRE SANTA APOLÓNIA E O VALE DE CHELAS)	p. 49
2.1 A indústria na zona oriental - Carta da linha de defesa de Lisboa 1835	p. 58
2.2 A indústria na zona oriental - Levantamento de Filipe Folque 1856-1858	p. 66
2.3 A indústria na zona oriental - Levantamento João Carlos Bom de Souza 1875	p. 71
2.4 A indústria na zona oriental - Levantamento de Júlio Vieira da Silva Pinto 1904 -1911	p. 76
2.5 A indústria na zona oriental - Levantamento do Instituto Geográfico e Cadastral 1954-1958	p. 85
2.6 Percorrer o Vale de chelas: Xabregas	p. 94
CAPÍTULO III — CASOS DE ESTUDO	p. 102
3.1 Fábrica da Samaritana	
3.2 Tinturaria Portugália	p. 123
3.3 Estudo comparativo	p. 147
CAPÍTULO IV — RECUPERAÇÃO DO TECIDO INDUSTRIAL E INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA, DESENHO DO ESPAÇO PÚBLICO	p. 152
CONSIDERAÇÕES FINAIS	p. 192
BIBLIOGRAFIA	
ÍNDICE DE IMAGENS	

INTRODUÇÃO

O crescimento e a implementação de fábricas e indústrias [Fig. 1] em Lisboa, no final do séc. XIX início do séc. XX, juntamente com a construção da linha Ferroviária [Fig. 2] são os elementos responsáveis pela expansão urbana de Lisboa. A Indústria estabeleceu-se nas periferias da cidade, dinamizou estas áreas expectantes e o caminho-de-ferro alargou os horizontes da atividade industrial através da mobilidade e facilidade de conectar vários territórios [Fig. 3]. Estes dois elementos, em simultâneo, alteraram a fisionomia da paisagem secular de Lisboa e marcaram uma nova era de expansão para áreas periféricas da cidade de Lisboa.

Nos dias atuais, a atividade industrial migrou cada vez mais para o interior do território e a atividade industrial no centro da cidade está obsoleta, o que originou o esquecimento e consequente degradação dos núcleos industriais criando vazios urbanos fragmentados da malha urbana. Neste contexto surgem vários exemplos de arquitetura industrial, hoje devolutos, como a Tinturaria Portugália e a Fábrica da Samaritana situadas no Vale de Chelas, local de forte implantação industrial entre o século XIX e XX

Assim, este estudo denominado “Redescobrir o Cenário Industrial” pretende compreender a relação entre a indústria e o caminho-de-ferro, bem como a importância de estudos sobre infraestruturas industriais esquecidas no tempo.

Até aos dias atuais foram realizadas vastas investigações sobre a relação da implantação industrial aliada à infraestrutura ferroviária. Neste contexto destaca-se principalmente às obras realizadas no contexto da Expo’98 — «Caminho do Oriente» — coordenado por José Sarmento de Matos dividido em quatro guias,



Fig. 1- Chaminés industriais em Campo de Ourique, Bairro Vermelho.



Fig. 2- Panorama Largo dos Caminhos de Ferro, esta fotografia mostra a antiga praia do Algarves e o antigo arsenal do exército.



Fig. 3- Linha de cintura, vista a partir do alto da Avenida Almirante Gago Coutinho. A linha de cintura é o eixo que conecta a linha do Leste com a linha de Sintra.

mas nessa dissertação centremo-nos no — «Caminho do Oriente: Guia do Património industrial»¹ (1999) — escrito por Deolinda Folgado e Jorge Custódio, e no — «Caminho do Oriente: Guia Histórico»² (1999) — escrito por José Sarmiento de Matos e Jorge Ferreira Paulo, e reproduzido em dois volumes. Estas obras abordam a expansão da cidade para oriente, bem como a evolução do tecido industrial ao longo da frente marginal e a influência da implantação da infraestrutura ferroviária no desenvolvimento da atividade industrial. A investigação engloba também: a obra de Teresa Barata Salgueiro — «A cidade em Portugal: Uma geografia Urbana»³ (1992) — dedica um capítulo ao estudo da expansão industrial em Lisboa, no século XX, os fatores que condicionam os novos locais de implantação e a importância da recuperação do tecido industrial devolutos, a tese de doutoramento realizada por Rui Manuel Vaz Alves — «Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro»⁴ (2015) — aborda a conexão intrínseca entre arquitetura, urbanismo, cidade e caminho-de-ferro, realiza também um estudo sobre a rede ferroviária portuguesa e equipamentos associados, a tese de doutoramento realizada por Ana Ramos Alcântara — «Espaços da Lisboa Operária»⁵ (2019) — identifica oposições no cenário industrial em Lisboa no final do século XIX e analisa a implantação industrial e operária na cidade. Por fim, a obra de Mário Furtado — «Do Antigo Sítio de XABREGAS»⁶ (1997) — descreve minuciosamente a metamorfose de Xabregas, desde o apogeu da atividade conventual até ao declínio da indústria.

A consulta de fontes primárias foi imprescindível para realização desta dissertação, a consulta de cartografias, desenhos, fotografias, revistas e jornais, nos

1 PAULO, Jorge Ferreira; MATOS, José Sarmiento de — Caminho do Oriente: Guia Histórico II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

2 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda — O Caminho do Oriente: Guia Património Industrial. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

3 SALGUEIRO, Teresa Barata — A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana. Porto: Edições Afrontamento, 1992. ISBN: 972-36-0202-4.

4 ALVES, Rui Manuel Vaz — Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro. Tese de Doutoramento em Arquitetura, orientador: Professor Doutor Arquiteto José António Oliveira Bandeirinha. Universidade de Coimbra: Julho, 2015. Vol. I.

5 ALCÂNTARA, Ana Ramos — Espaços da Lisboa Operária: Trabalho, habitação, associativismo e intervenções operárias na cidade na última década do século XIX. Tese de Doutoramento em História, orientadores: Professor Doutor Luís Nuno Espinha da Silveira. Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas: Março, 2019.

6 FURTADO, Mário — Do antigo sítio de XABREGAS. Lisboa: Vega, 1997. ISBN: 972-699-574-4.

arquivos da CP, Câmara Municipal de Lisboa, Hemeroteca e Biblioteca Nacional de Portugal. Possibilitou desenvolver três estudos: (1) uma análise da expansão industrial em Lisboa, (2) uma análise da indústria e da malha urbana da zona oriental de Lisboa e (3) uma análise da evolução cronológica da Fábrica da Samaritana e da Tinturaria Portugália.

No primeiro capítulo desta dissertação, «A indústria na cidade de Lisboa» é realizado um estudo da evolução do tecido industrial através da sua implantação e expansão. Partindo do primeiro tecido industrial na zona da Baixa Pombalina, até a expansão do tecido para os arrabaldes a ocidente e oriente da cidade. São identificadas, as principais áreas de implantação da indústria na cidade, elementos dinamizadores do desenvolvimento industrial, e é evidenciada a relação intrínseca entre o caminho-de-ferro e a indústria, o estudo é elaborado segundo levantamentos cartográficos de Lisboa dos séculos XIX e XX, nomeadamente: «Cartografia Histórica de Duarte Fava 1807»⁷, «Levantamento Filipe Folque 1856-1858»⁸, «Levantamento de Júlio Vieira da Silva Pinto 1904 -1911»⁹ e «Levantamento do Instituto Geográfico e Cadastral 1954-1958»¹⁰.

No segundo capítulo, «A indústria na Zona Oriental (entre Santa Apolónia e Xabregas)» é analisada a evolução do tecido industrial na Zona Oriental da cidade e os fatores que favoreceram o progresso industrial. Como bases para este estudo são utilizados levantamentos cartográficos de Lisboa — «Carta da linha de defesa de Lisboa 1835»¹¹, «Levantamento Filipe Folque 1856-1858»¹², «Levantamento João Carlos Bom de Souza 1875»¹³, «Levantamento de Júlio Vieira da Silva Pinto 1904 -1911»¹⁴ e «Levantamento do Instituto Geográfico e Cadastral 1954-1958»¹⁵, — por fim, é realizado um percurso descritivo do Vale de Chelas.

7 FAVA, Duarte — Levantamento Topográfico de Lisboa em 1807. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1807.

8 FOLQUE, Filipe — Levantamento Topográfico de Lisboa em 1856-1858. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1858.

9 PINTO, Júlio Vieira da Silva — Levantamento da planta de Lisboa 1904 -1911. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911.

10 CML — Cartografia Histórica 1950. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

11 Carta da linha de defesa de Lisboa 1835 Fonte: PAULO, Jorge Ferreira; MATOS, José Sarmiento de — O Caminho do Oriente: Guia Histórico II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p.102.

12 FOLQUE, Filipe — Levantamento Topográfico de Lisboa em 1856-1858. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1858.

13 SOUZA, João Carlos Bom de — Planta da cidade de Lisboa. [Material Cartográfico]. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 1875.

14 PINTO, Júlio Vieira da Silva — Levantamento da planta de Lisboa 1904 -1911. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911.

No terceiro capítulo, «Casos de estudo» é produzido um estudo gráfico direcionado na evolução morfológica de dois edifícios industriais: Fábrica da Samaritana, localizada no Beco dos Toucinheiros nº1, obra identificada no Arquivo municipal Lisboa com o nº 27400 e a Tinturaria Portugália, localizada na Estrada de Chelas nº 78-88, identificada no Arquivo municipal Lisboa com nº 12751. O estudo gráfico produzido recorre a fontes primárias e reúne todos os dados escritos sobre os edifícios, mostrando as transformações efetuadas. Neste capítulo é ainda realizado um estudo comparativo da evolução dos dois edifícios e é identificada a hipótese de recuperação dos edifícios expectantes.

No quarto capítulo, designado «Recuperação do tecido industrial e infraestrutura ferroviária, desenho do espaço público» são apresentadas possibilidades de intervenção como: a regeneração do espaço público, ativação da linha férrea, melhoria de acessibilidade através de conexões e recuperação do tecido industrial arruinado particularmente da Fábrica da Samaritana e da Tinturaria Portugália.

CAPÍTULO I

A INDÚSTRIA NA CIDADE DE LISBOA

- A indústria em Lisboa - Século XIX
- A indústria em Lisboa - Século XX
- A indústria em Lisboa - Século XXI

A INDÚSTRIA NA CIDADE DE LISBOA

Lisboa foi fundada e erguida no cimo de uma colina localizada no território à margem direita do Rio Tejo [Fig. 4], a cidade fundada por fenícios que a nomearam «Alis Ubbo»¹⁶, foi marcada por várias ocupações após os fenícios, colonizada por gregos e cartagineses. Os romanos conquistaram e povoaram Lisboa no ano 195 antes da nossa era, e classificaram Lisboa como um município, designado-a Olisippo, após a decadência do Império Romano, Lisboa fez parte do Reino da Galiza até o ano 585 da era comum. Com a conquista da Península os muçulmanos instalaram-se em Lisboa no ano 711 e designaram-na Al-Ushbuna. A cidade de Lisboa foi efetivamente conquistada em 1147, ano que Dom Afonso Henriques foi consagrado primeiro rei de Portugal e foi considerada capital do Reino de Portugal durante o reinado de Dom Afonso III em 1385.¹⁷

O terramoto¹⁸ de 1 de Novembro de 1755 [Fig. 5] que arruinou a cidade de Lisboa, foi decisivo para o surgimento de reflexões sobre o desenvolvimento da cidade. Com a tragédia Marquês de Pombal¹⁹ Primeiro-Ministro de Portugal, foi encarregado de operar uma série de medidas para controlar e reverter os estragos provocados pelo terramoto, dentre essas medidas Marquês de Pombal lançou um concurso para reconstrução da cidade arruinada. Manuel da Maia²⁰ — engenheiro-mor do Reino — devido aos trabalhos que realizou ao longo dos anos até a data do terramoto foi escolhido para coordenar propostas de reconstrução da cidade, este formou uma equipa com os engenheiros Eugénio dos Santos, Carlos Mardel, Reinaldo Manuel e Manuel Caetano para reedificação da cidade de Lisboa. O projeto devolvido por Eugénio dos Santos e Carlos Mardel foi o escolhido para reconstrução de Lisboa [Fig. 6], este projeto dotado de téc-

16 Alis Ubbo significa porto encantador, esta expressão era utilizada pelos Fenícios para mencionar a cidade de Lisboa.

17 COUTO, Dejanirah — História de Lisboa; trad, Carlos Vieira da Silva, 2ª ed. Lisboa: Gótica, 2003. p20-150. ISBN 9789727920464.

18 Fenómeno natural ocorrido no dia 1 de Novembro de 1755, o mais destrutivo sismo registado em Portugal, foi acompanhado também de um maremoto. Além disso, estes provocaram vários incêndios e consequentes mortes e destruição.

19 Marquês de Pombal foi um diplomata português que entre 1750 e 1777 exerceu a função de secretário de estado do Reino e coordenou o plano de reconstrução da baixa. AZEVEDO, João Lúcio de — O marquês de Pombal e a sua época. 1992.

20 Ver, sobre este assunto, AIRES, Cristóvão — Manuel da Maia e os engenheiros militares portugueses no terramoto de 1755. Lisboa: Imprensa Nacional, 1910. Vol. 1, p. 5-14.

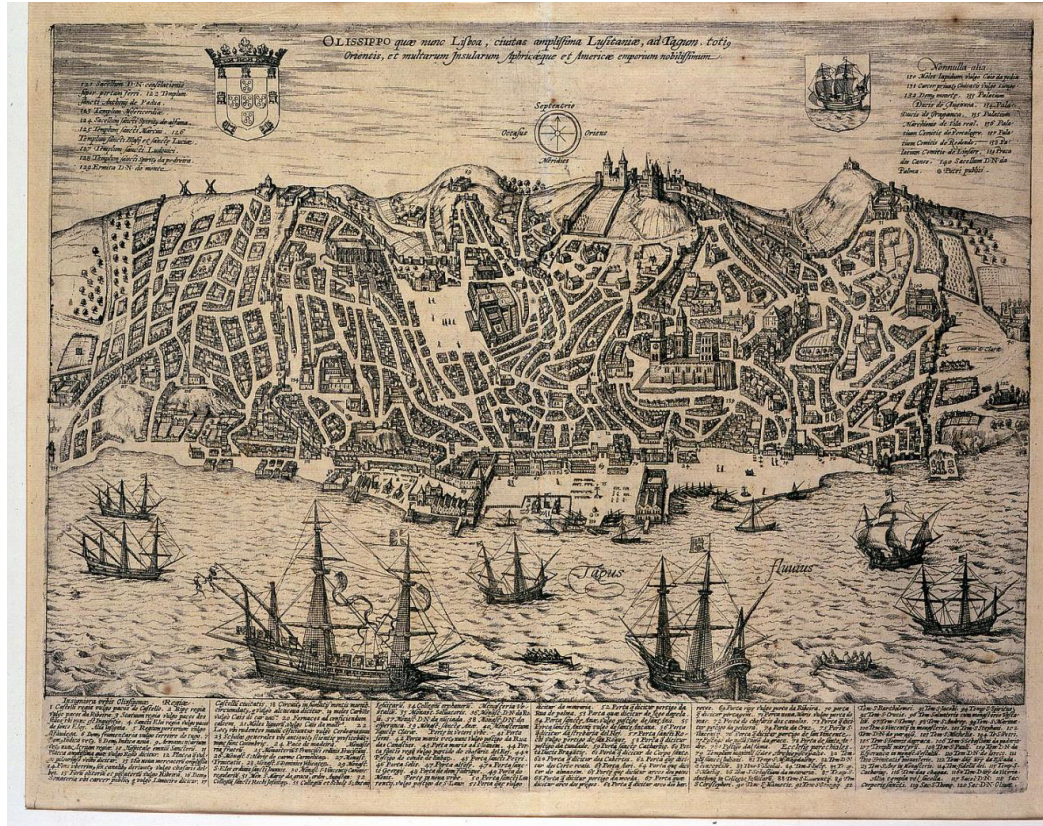


Fig.4- Gravura de Lisboa a partir do rio Tejo, antes do terramoto de 1755.



Fig. 5- Gravura Terramoto de 1755 visto a partir do rio Tejo.

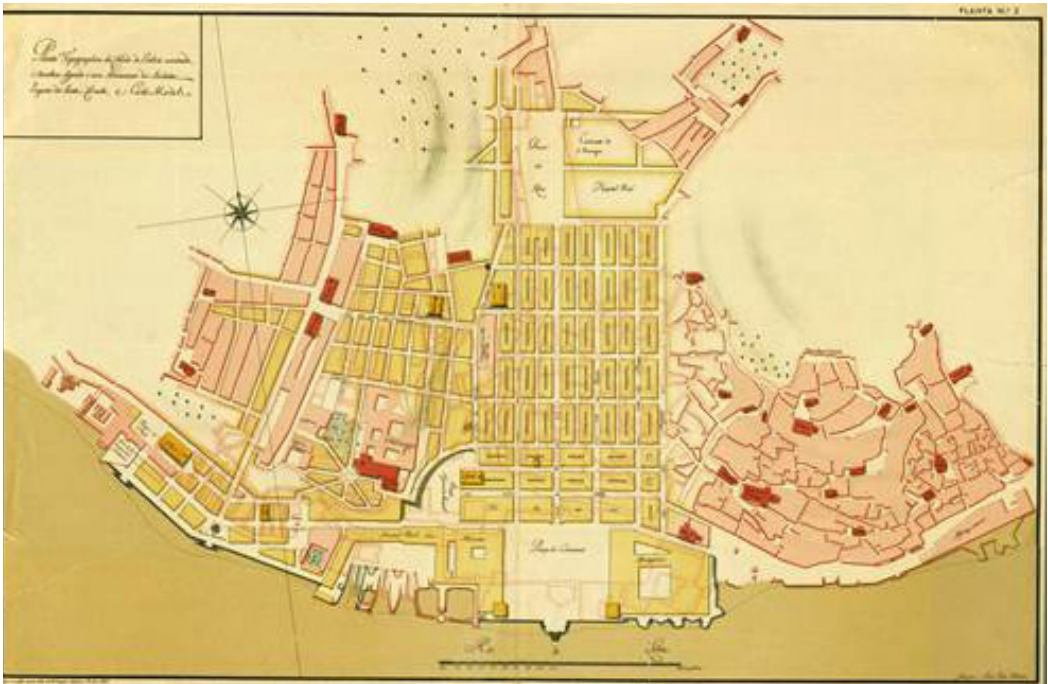


Fig. 6 Planta topográfica de Lisboa, segundo os planos de reconstrução dos arquitetos e engenheiros Eugénio dos Santos e Carvalho e Carlos Mardel.

nicas inovadoras, resolvia problemas de salubridade e circulação com a projeção de uma malha urbana ortogonal que possibilitou desenhar as praças do Rossio e Terreiro do Paço — espaços públicos — e ruas mais largas.²¹

A zona central de Lisboa após a reconstrução recebeu a designação Baixa Pombalina em referência ao Primeiro-Ministro Marquês de Pombal encarregado pela transformação da capital de Portugal. Foi nesta área central de Lisboa que surgiu o primeiro modelo industrial caracterizado por pequenas oficinas [Fig. 7]. O tecido industrial nas periferias de Lisboa coexistiu com o sistema das oficinas que caracterizavam os bairros mais antigos, as manufaturas de pequeno porte, que em muitos casos empregavam técnicas manuais de produção e estavam estabelecidas nas ruas, casas, fundos de edifícios, pátios e caves.²²

No início do século XIX, o cenário «natural», as construções, os esteiros fluviais e as margens ribeirinhas nas zonas periféricas de Lisboa foram transformados em virtude do desenvolvimento urbano. Os vestígios religiosos e aristocráticos perderam-se gradualmente e deram lugar à indústria que chegava timidamente e impunha importantes mudanças.²³

Após a criação do Ministério da Obras Públicas, foi definido que por razões de segurança pública as indústrias deveriam ser implantadas fora dos limites da cidade, junto ao rio. Assim a frente ribeirinha deixou de ser uma área privilegiada e os lotes às margens do rio ficaram disponíveis para construção de indústrias.²⁴

21 PINHEIRO, Paula Moura — Visita Guiada Baixa Pombalina. Lisboa: RTP, 2021. Disponível em: <https://ensina.rtp.pt/artigo/baixa-pombalina-o-plano-que-reinventou-lisboa/> (consultado em 30/01/2023).

22 FOLGADO, Deolinda Maria da Ressurreição — A nova ordem industrial. Da fábrica ao território de Lisboa 1933-1968. Tese de Doutoramento em História, orientador: Professora Doutora Ana Cristina dos Santos Tostões; Professora Doutora Maria João Baptista Neto. Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras: 2009. Vol. I, p. 199.

23 KONG, Mario Say — Arquitetura industrial - Uma Abordagem - Central Tejo. Tese de Mestrado em Arquitetura, orientador: Professor Doutora Marieta Dá Mesquita. Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura: Março, 2001. Vol. I, p. 27.

24 Ibidem p. 31-32.

Lisboa foi, até meados do século XIX, uma das capitais europeias na linha de costa do Oceano Atlântico, cuja ligação com o resto do mundo era realizada predominantemente por rotas marítimas. O caminho-de-ferro [Fig. 8] foi nessa altura a solução encontrada para articular a capital de Portugal ao resto dos países europeus. Esse meio de transporte rápido permitiria converter Lisboa numa metrópole [Fig. 9], tal como o que acontecia com outras cidades europeias.²⁵ O caminho-de-ferro articulou-se com a indústria de tal modo, que tal como o rio Tejo, tornou-se referência de implantação das indústrias nos novos territórios.²⁶

Podemos dividir Lisboa em três núcleos industriais: Núcleo da Baixa ou Zona Central, Zona Ocidental e Zona Oriental. A indústria no Núcleo da baixa ou Zona Central não se concentrava exclusivamente na produção manufatureira em pequena escala, esta área díspar de Lisboa pontualmente dispunha de diferentes tipologias, dimensões e tecnologias de produção. A diversidade manufatureira presente nesta zona da cidade resultou num cenário de oposição entre utilização de tecnologias rudimentares e tecnologias revolucionárias.

Na Zona Ocidental de Lisboa, foram fixados estabelecimentos industriais contemporâneos, com tecnologias progressistas e operários qualificados para o exercício da atividade industrial. Em meados do século XIX, a Zona Ocidental reunia aproximadamente um quarto das fábricas e oficinas da cidade registradas até 1890. Esta área da cidade dominava a produção de têxteis de algodão, estampania, tinturaria e cerâmica. A densidade de estabelecimentos fixados nas proximidades da ribeira de Alcântara, reforçaram a relevância da relação direta com a água para produção industrial e implantação da indústria.²⁷

24 Ibidem p. 31-32.

25 ALVES, Rui Manuel Vaz — Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro. Tese de Doutoramento em Arquitetura, orientador: Professor Doutor Arquiteto José António Oliveira Bandeirinha. Universidade de Coimbra: Julho, 2015. Vol. I, p. 170.

26 Ibidem p. 27.

27 ALCÂNTARA, Ana Ramos — Espaços da Lisboa Operária: Trabalho, habitação, associativismo e intervenções operárias na cidade na última década do século XIX. Tese de Doutoramento em História, orientador: Professor Doutor Luís Nuno Espinha da Silveira. Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas: Março, 2019. p. 230.

Na Zona Oriental a implantação da industrial estava associada à proximidade às vias fluviais e linha férrea após a sua implantação, principalmente próximo das estações de Santa Apolónia, Xabregas e Braço de Prata. Até ao fim do século XIX esta área da cidade reunia menor quantidade de estabelecimentos industriais, mas as suas indústrias seguiam as tecnologias progressistas. Este núcleo industrial tendia a dominar a produção de tabacos e têxteis de algodão.

As zonas Orientais e Ocidentais representavam-se no período final do século XIX, como núcleos industriais em expansão. Embora com uma presença menos expressiva em termos de densidade industrial e mão-de-obra, em relação à zona central. Estas duas áreas deferiam-se por maior predisposição para implantação de tecnologias progressista e domínio produtivo.²⁸

23

Neste contexto salienta-se que o caminho-de-ferro surgiu como eixo de conexão entre estas três zonas da cidade, a construção da Linha de Cintura²⁹ e abertura do túnel do Rossio materializaram a conexão do «mundo industrial» e permitiram que no século XX a indústria em Lisboa verificasse progressos significativos.³⁰

28 Ibidem p. 230-231.

29 Construção da Linha de Cintura, Ver, sobre este assunto, ALVES, Rui Manuel Vaz — Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro. Tese de Doutoramento em Arquitetura, orientador: Professor Doutor Arquiteto José António Oliveira Bandeirinha. Universidade de Coimbra: Julho, 2015. Vol. I, p. 447-455.

30 ALVES, Rui Manuel Vaz, op. cit. p. 450.



Fig.7- Estabelecimentos de produção e comércio no piso térreo de edifícios habitacionais



Fig. 8- Carris linha de caminho-de-ferro.



Fig. 9- Cenário da cidade de Lisboa, inclui a indústria, o caminho-de-ferro e a ribeira de Lisboa.

1.1 A indústria em Lisboa - século XIX

O primeiro levantamento do século XIX, «Cartografia Histórica de Duarte Fava» de 1807 [Fig. 10], registou um território com a Zona Central estabelecida e vestígios de expansão nas Zonas Ocidentais e Orientais.

No centro de Lisboa, durante o início do século XIX, as pequenas oficinas — como sapateiros, ourives, douradores — [Fig. 11], estavam frequentemente localizadas nos pisos térreos dos edifícios e ocupavam pequenas áreas para praticar as suas atividades. A lógica de organização das pequenas oficinas nesta zona era por ruas, ou seja, cada rua tinha uma especialização.³¹ Assim as ruas receberam a designação da atividade praticada, como exemplo podemos citar as ruas: da Prata, do Ouro, dos Sapateiros, dos Douradores, dos Fanqueiros, artérias da cidade que permaneceram com as mesmas designações até aos dias atuais.

A Norte da zona central foi registada a Real Fábrica de Sedas [Fig. 12] construída entre 1735 e 1741, com um bairro industrial que surgiu para albergar os trabalhadores uma vez que o edifício da fábrica foi considerado um dos mais importantes edifícios industriais de Portugal.³²

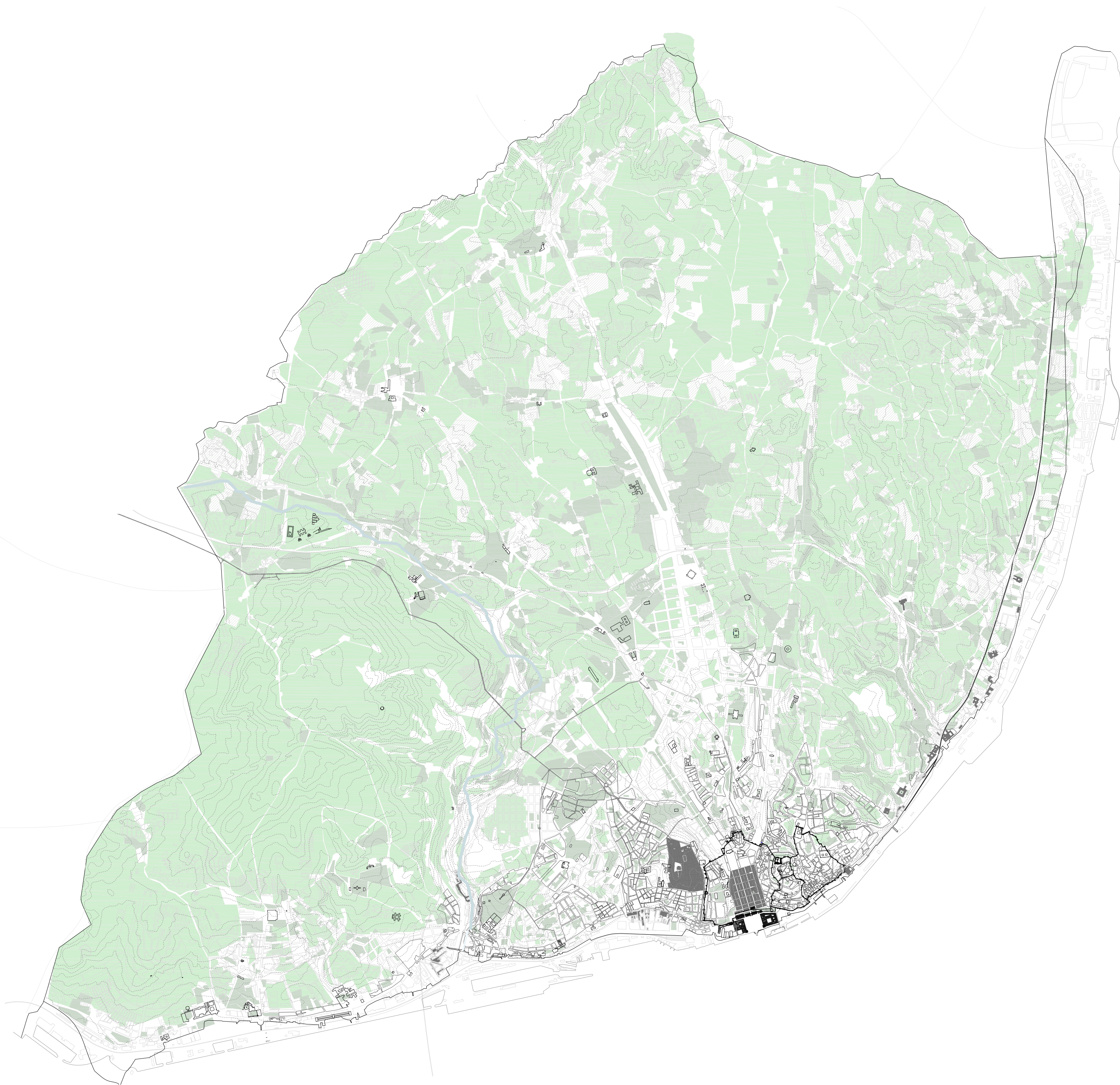
Na Zona Oriental os primeiros edifícios manufatureiros foram a Fundição e Fábrica de Armas do Arsenal do Exército³³ [Fig. 13] e a Real Fábrica de Sabão em Marvila [Fig. 14], que apareceram no levantamento associados a núcleos habitacionais, mas não trouxeram alterações significativas à paisagem rural que caracterizava o território. A Ocidente junto à ribeira de Alcântara existia desde o século XVIII a Fábrica Real da Pólvora [Fig. 15] um estabelecimento considerado proto industrial.³⁴

31 KONG, Mario Say, op. cit. p. 34.

32 KONG, op. cit. p. 29.

33 Fundição e Fábrica de Armas do Arsenal do Exército albergou atividade industrial entre 1516 e 1927, Ver, sobre este assunto, CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda — O Caminho do Oriente: Guia Património Industrial. Lisboa: Livros Horizonte, 1999. p. 29-35

34 MATOS, Ana Cardoso de; LOURENCETTI, Fernanda de Lima — Do Ocidente ao Oriente de Lisboa: o caminho de ferro e a indústria. Universidade de Évora. p. 2.



- Edifícios Industriais
- Espaços verde /Áreas agrícolas
- Espaços verde /Áreas agrícolas
- Expansão da cidade
- Edifícios Importantes
- Aqueduto
- Ribeira de Alcântara

Escala 1:30000



Fig. 11- Joalheria e ourivesaria Sarmento, oficina de produção e comercialização no primeiro piso de um dos edifícios da Baixa Pombalina.



Fig. 12- Rua da Real Fábrica de Sedas, próximo ao Largo do Rato.

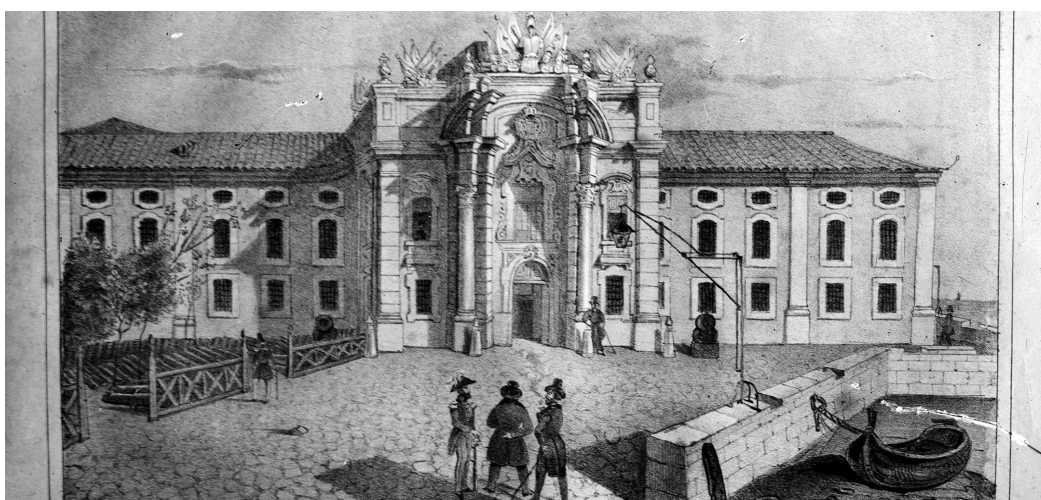


Fig. 13- Gravura da Fábrica de Armas do Arsenal do Exército, atual Museu Militar.



Fig. 14- Panorama da Real Fábrica de Sabões de Marvila.



Fig. 15- Rua da Real Fábrica da Pólvora, no vale de Alcântara, panorama industrial.



Fig. 16- Fábrica de Lanifícios, integrada no polo industrial do Campo Grande.

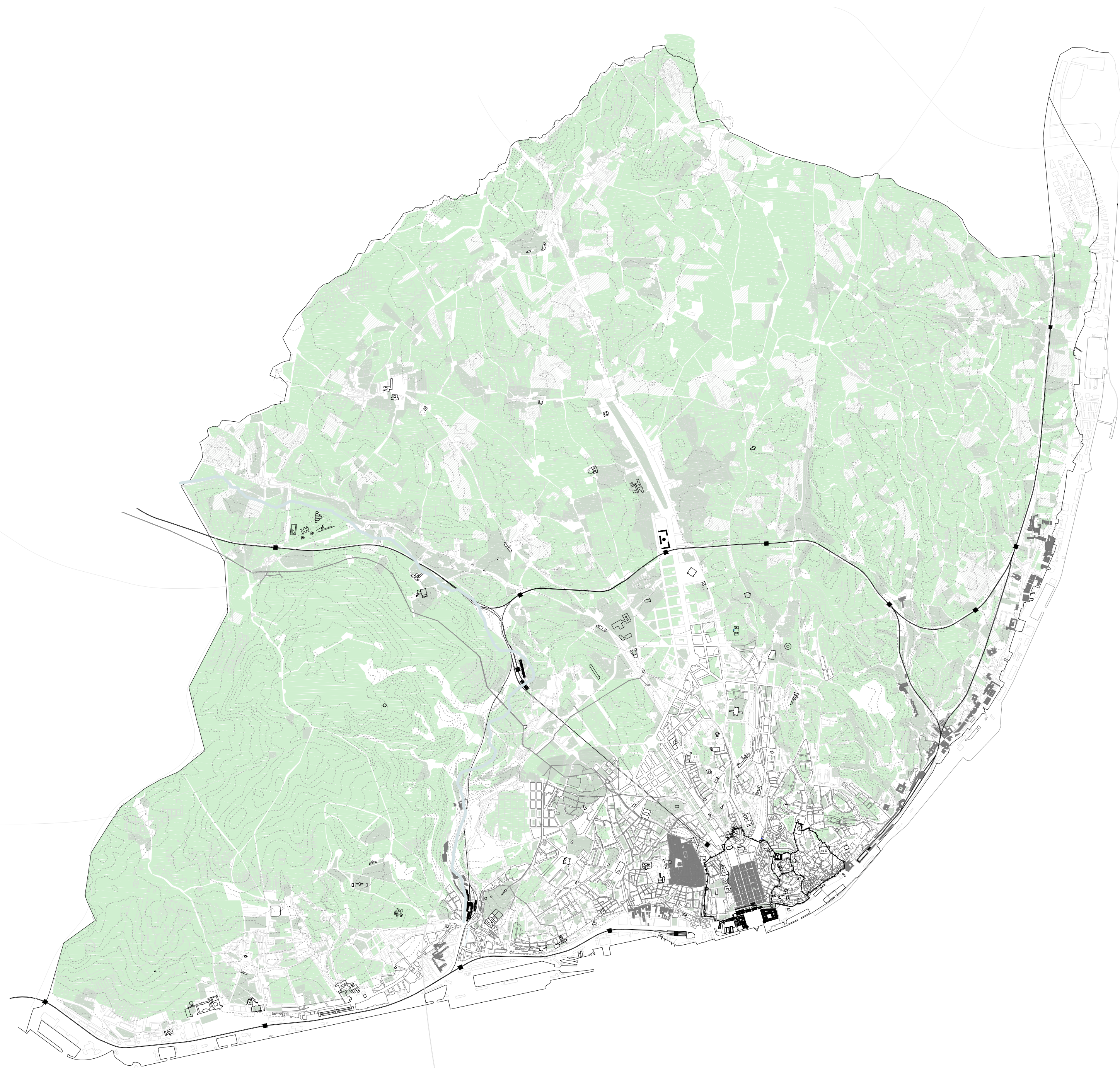
A primeira indústria com tecnologia revolucionária surgiu no Campo Grande, a norte da cidade em 1838, foi designada Fábrica de Lanifícios [Fig. 16].³⁵ Em meados do século XIX, o «Levantamento Filipe Folque» de 1858 [Fig. 17-], registou a zona central sem alterações importantes, porque as pequenas oficinas nesta área continuam a seguir o mesmo esquema do século anterior.

Nesta época o surgimento dos transportes dinamizou os arrabaldes da cidade, em 1835 a indústria deu os primeiros indícios de evolução, a partir de 1840 surgiram novas tecnologias industriais e indústrias com maiores dimensões, estas indústrias implantaram-se nas proximidades do porto e em zonas agrícolas junto ao rio Tejo [Fig. 18]. Na década de 40 do século XIX, surgiram várias fábricas na zona ocidental, nomeadamente: Companhia da Perseverança em 1809, Estamparia Anjos Cunha Ferreira & C^a em 1840 e Curtumes de António José da Costa em 1842. Próximo da ribeira de Alcântara surgiram fábricas têxteis, a Fábrica de Lanifícios de Bernardo Daupias — na zona do Calvário —, a Fábrica de Fiação e Tecidos de Algodão de Santa Amaro — inaugurada em 1849— e a Companhia de Fiação de e Tecidos Lisbonense — construída em 1846 e 1849—, em 1852 foi instalado na Boavista o Instituto Industrial de Lisboa.³⁶

A zona Oriental, entre 1840 e 1857 registou alterações significativas no seu tecido, surgiram novas fábricas como a Fábrica da Companhia de Fiação de Tecidos Lisbonense em 1840, a Nacional — Companhia Industrial de transformação de Cereais SA em 1843, a Fábrica de Tabacos de Xabregas em 1844, e a Fábrica de Fiação e Tecidos de Xabregas em 1857. A primeira estação de caminho-de-ferro da linha do Norte e Leste foi inaugurada no antigo mosteiro de Santa Apolónia

³⁵ KONG, Mario Say, op. cit. p. 38.

³⁶ MATOS, Ana Cardoso de; LOURENCETTI, Fernanda de Lima, op. cit. p. 2-3.



- Edifícios Industriais
- Espaços verde /Áreas agrícolas
- Espaços verde /Áreas agrícolas
- Expansão da cidade
- Edifícios Importantes
- Aqueduto
- Linha Férrea
- Linha Férrea Subterrânea
- Ribeira de Alcântara

[Fig. 19], o proceso para determinar a localização desta estação levantou várias questões, sobretudo a indispensável ligação entre o caminho-de-ferro e o porto para assegurar maiores êxitos no transporte de mercadorias, a estação foi implantada próximo dos armazéns do porto, no Cais dos Soldados [Fig. 20]. A implantação da linha nesta área estreita obrigou um grande investimento em assoreamentos e demolições de edifícios, como foi o caso do forte da Cruz da Pedra.³⁷

³⁷ Ibidem p. 9.



Fig. 18- Quinta dos Peixinhos no Vale do Escuro, vista para o rio Tejo.



Fig. 19- Antigo Mosteiro de Santa Apolónia, relação com a linha férrea, vista a partir do rio.

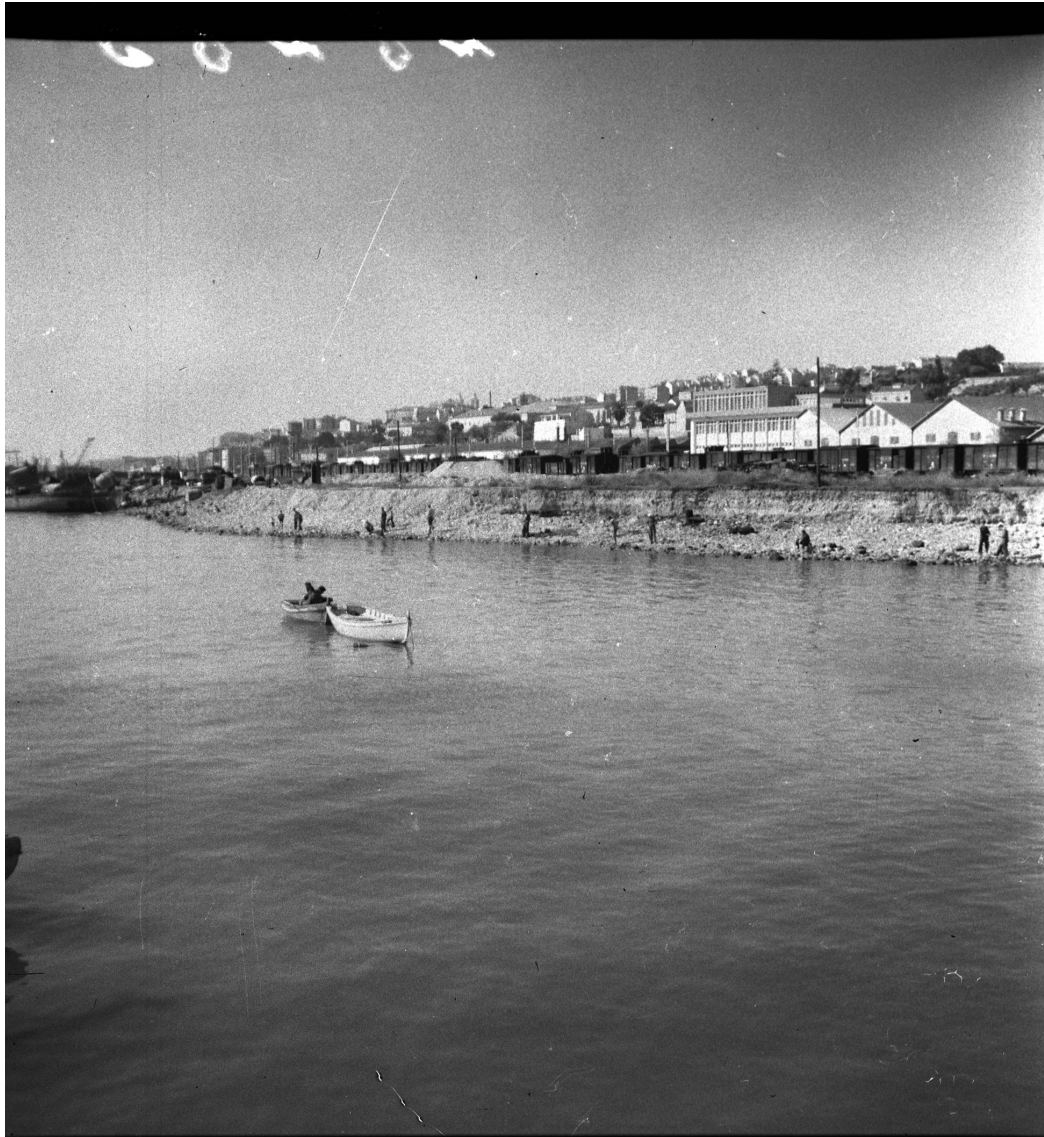


Fig. 20- Cais de Xabregas, vista a partir do rio Tejo.

1.2 A indústria em Lisboa - Século XX

O primeiro levantamento da cidade de Lisboa, realizado no século XX, foi o «Levantamento de Júlio Vieira da Silva Pinto», elaborado entre 1904 e 1911 [Fig. 21], este levantamento mostrou que a indústria do século XIX teve um grande impacto no crescimento da malha urbana da cidade. Em meados do século XIX, grande parte dos espaços vazios nas periferias da cidade, a ocidente e a oriente, foram preenchidos por edifícios industriais e núcleos habitacionais operários. No último quartel do século XIX, nos arredores de Lisboa estavam implantados o maior número de estabelecimentos industriais, na zona ocidental as indústrias estavam instaladas principalmente em Belém, Junqueira, Alcântara, Boavista e Santos. Na zona Oriental estavam instaladas em Chelas, Xabregas, Beato e Poço do Bispo. As fábricas nestas zonas demandaram maior número de operários, consequentemente a população nestas freguesias aumentou.³⁸

O crescimento industrial nestas zonas estava associado à implantação do caminho de ferro e ao processo de desindustrialização da zona central da cidade, que passou a ser ocupada principalmente pela habitação e comércio.³⁹

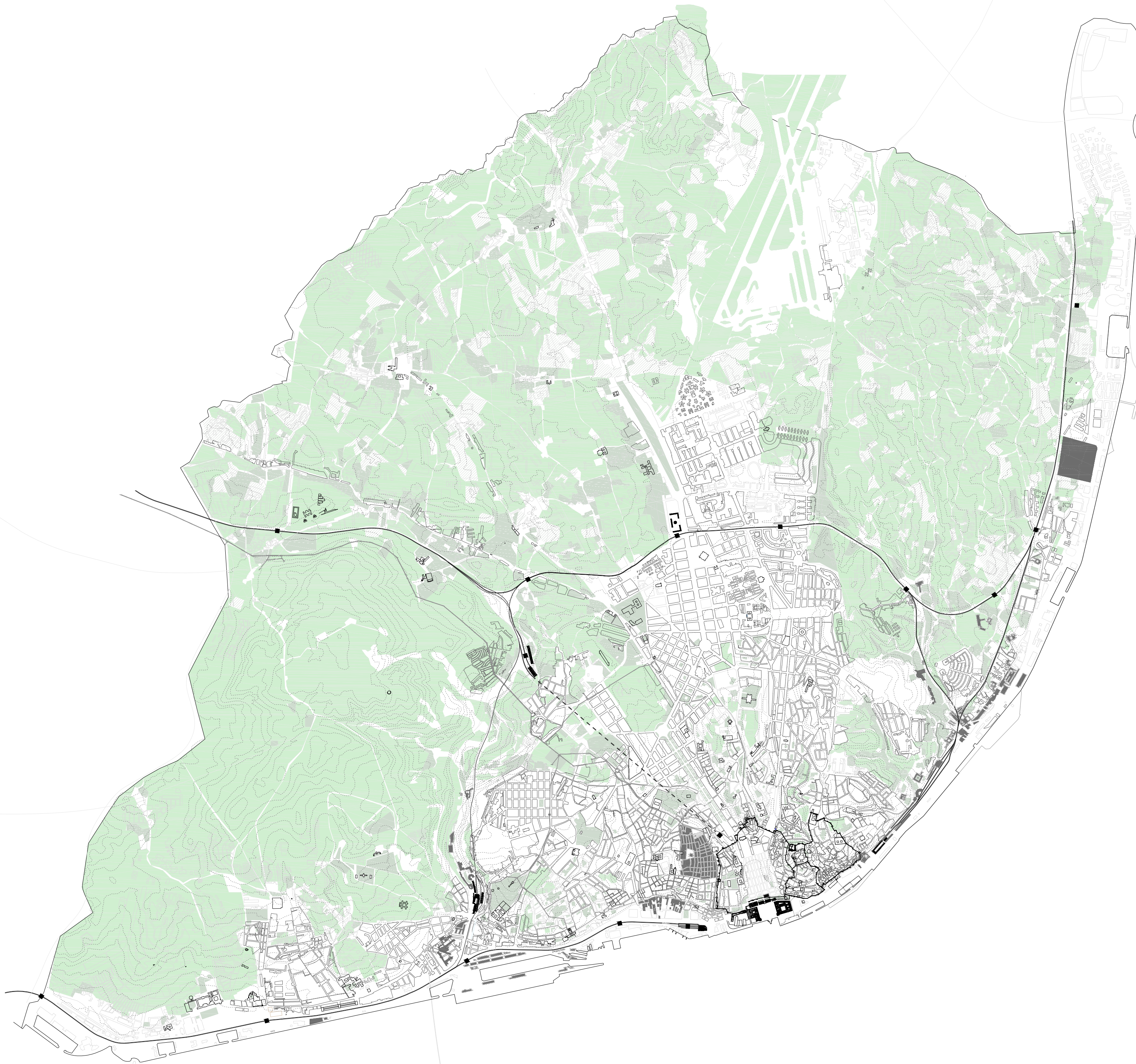
Na zona Ocidental as indústrias foram fixadas antes do surgimento do caminho-de-ferro, mas ainda assim o aparecimento do caminho de ferro impulsionou atividade industrial nesta área da cidade, a chegada da linha férrea em Alcântara⁴⁰ [Fig. 22] segundo a revista «O Occidente» de 1887, alterou a fisionomia desta área:

«É sabido que as linhas férreas têm a particularidade de operarem a transformações das que atravessavam, mas uma transformação tão radical como a que esta

38 KONG, Mario Say, *op. cit.* p. 40-43.

39 MATOS, Ana Cardoso de; LOURENCETTI, Fernanda de Lima, *op. cit.* p. 3.

40 Ver, sobre este assunto, ALVES, Rui Manuel Vaz, *op. cit.* p.463-473.



- Edifícios Industriais
- Espaços verde / Áreas agrícolas
- Espaços verde / Áreas agrícolas
- Expansão da cidade
- Edifícios Importantes
- Aqueduto
- Linha Férrea
- Linha Férrea Subterrânea
- Ribeira de Alcântara

Escala 1:30000

de que nos ocupamos realizou no sítio de Alcântara, é que poucas se podem gabar de conseguir.

Onde estavam terrenos maltratados, repositórios de imundices, veem-se hoje espaços barracões elegantes; onde corria água infecta num caneiro assassino dos pobres moradores das vizinhanças, ostenta-se agora a bem lançada estação de passageiros, nas velhas margens antigamente chamadas Horta Navia assentam-se atualmente os primeiros rails da nova linha.»⁴¹

41 «É sabido que as linhas ferreas têm a particularidade de operarem a transformações das zonas que atravessam, mas uma transformação tão radical como a que esta de que nos ocupamos realizou no sítio de Alcantara, é que poucas se podem gabar de conseguir. Onde estavam terrenos maltratados, repositórios de imundices, vêem-se hoje espaçosos barracões elegantes; onde corria água infecta n'um caneiro assassino dos pobres moradores das vizinhanças, ostenta-se agora a bem lançada estação de passageiros; nas velhas margens antigamente chamadas Horta Navia assentam-se actualmente os primeiros rails da nova linha». COSTA, L. de Mendonça e — «Caminhos de Ferro Portugueses: Caminho de ferro de Lisboa a Cintra». O Occidente: Revista Illustrada de Portugal e do estrangeiro. Lisboa Vol. X, Nº 301 (maio de 1887). p. 99. Disponível Online URL: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1887/N301/N301_master/N301.pdf (Consultado em 23/11/2021) (tradução livre autor).

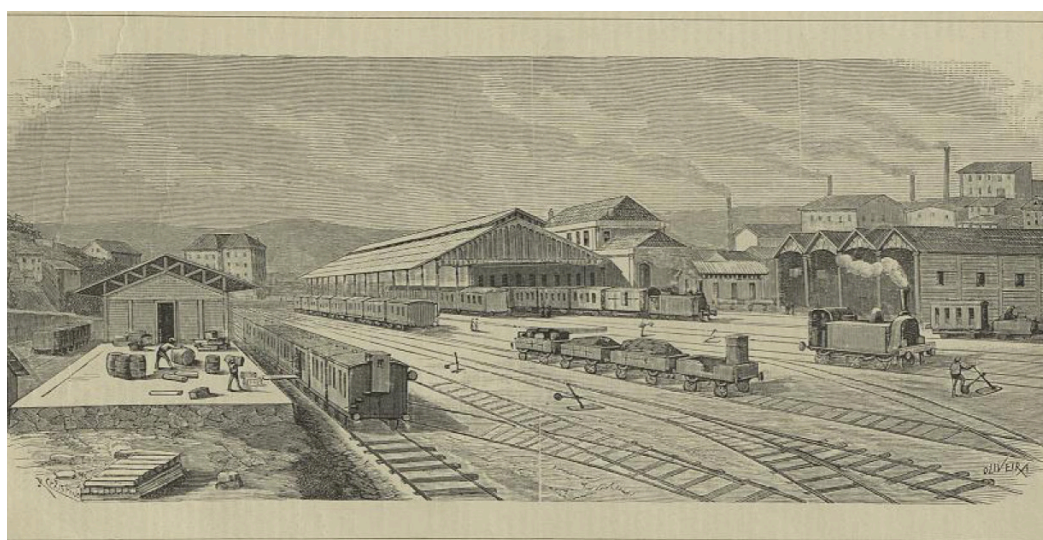


Fig. 22- Gravura da estação ferroviária de Alcântara Terra, ao fundo, chaminés industriais.

A linha de Cintura de Lisboa conectou Alcântara e Santa Apolónia, esta linha de circunvalação no cenário industrial possibilitou a consolidação da vocação industrial na zona ocidental. O desenvolvimento da zona ocidental de Lisboa além da implantação da linha de caminho-de-ferro estava associado a outros fatores que mudaram as suas características, nomeadamente o aterro da Boavista [Fig. 23], e a atualização do porto de Lisboa. Na Avenida 24 de Julho, entre o Cais do Sodré e Alcântara-Mar, surgiram edifícios industriais de grande porte, como a Quimigal, Sidul, Litografia SOPOR, Progresso Industrial J. B. Cardosos.⁴²

Na zona Oriental de Lisboa, foram previstas obras de assoreamento que faziam parte do «Plano de Melhoramento do Porto de Lisboa»⁴³, as obras foram realizadas próximo à estação de Santa Apolónia e afastaram a estação da margem do rio. O surgimento da linha de cintura nesta parte da cidade atraiu indústrias para a zona norte do Vale de Chelas. Neste contexto, desde o último levantamento aparecem os seguintes estabelecimentos industriais: a Central Elevatória a Vapor da Praia em 1868, Fábrica da Companhia Lisbonense de Tabacos em 1865, Estação Elevatória dos Barbadinhos em 1880 [Fig. 24], José Domingos Barreiro e C, LDA em 1887, Fábrica de Fiação e Tecidos Oriental em 1888, Fábrica de Malhas de Inácio de Magalhães Bastos & Cia em 1893, Companhia Portuguesa de Fósforos em 1895, Fábrica de Pólvora de Chelas em 1898, Sociedade Comercial Abel Pereira da Fonseca SARL em 1907 e a antiga Fábrica de Material de guerra de Braço de Prata em 1908.

Entre 1954 e 1958 o Instituto Geográfico e Cadastral realizou um levantamento da cidade [Fig. 25] que mostra os últimos passos da indústria no centro de Lis-

42 MATOS, Ana Cardoso de; LOURENCETTI, Fernanda de Lima, op. cit. p. 6-7.

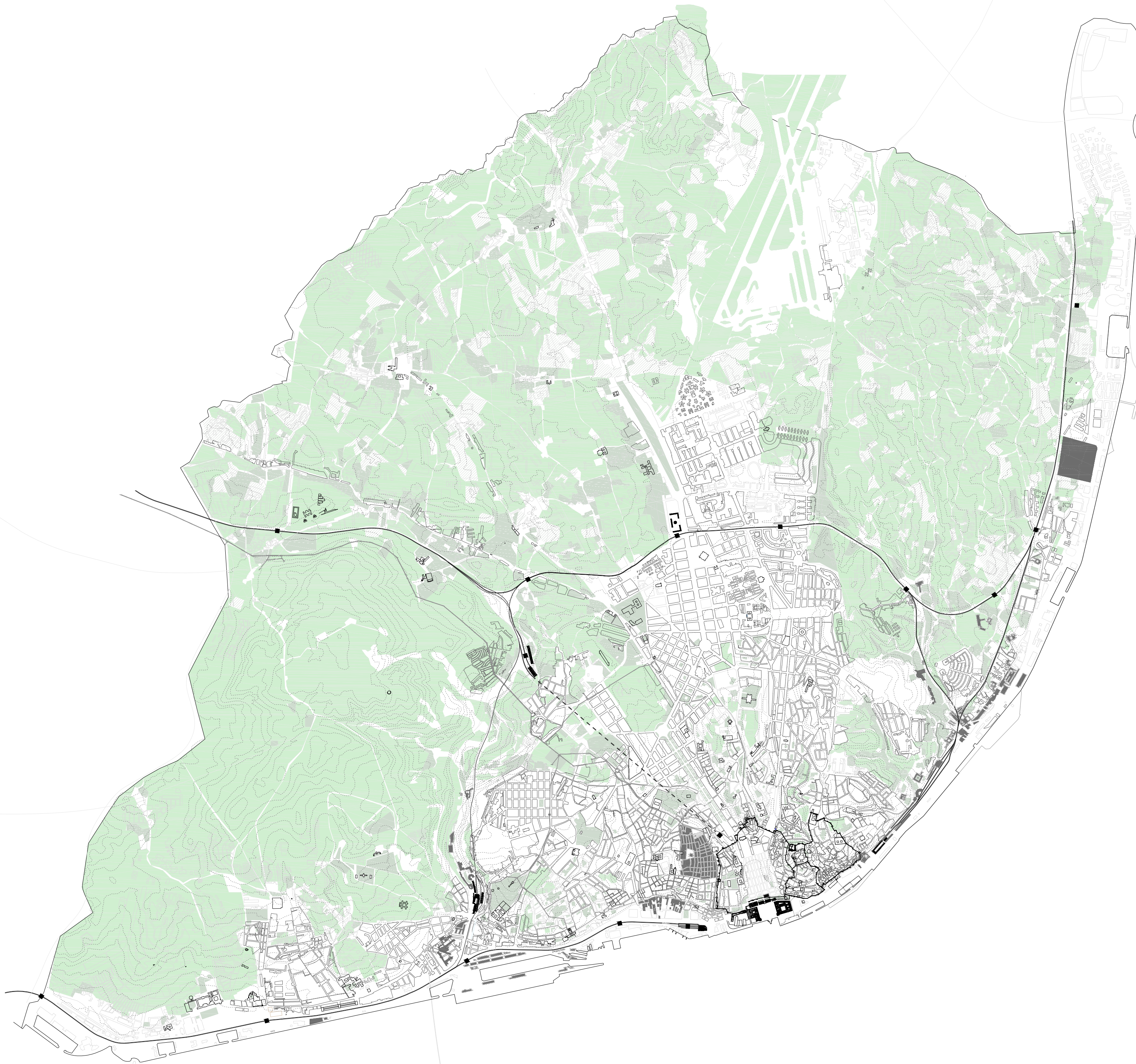
43 Ver, sobre este assunto, SOUSA, João Figueira de; FERNANDES, André — Metamorfoses da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa. Lisboa, 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7702?gathStatIcon=true&lang=pt> (consultado em 11/11/2022).

Lisboa. As áreas no interior da cidade perderam as características rurais e a malha urbana resultou num tecido heterogêneo, as áreas a beira rio permaneceram ocupadas por edifícios industriais.⁴⁴

Na zona central os espaços industriais deram lugar aos serviços e habitações após a sua desindustrialização, mas nas zonas industriais Ocidental e Oriental a desindustrialização ocasionou abandono dos edifícios, muitos sem perspectivas de uso futuro durante décadas.⁴⁵

44 MATOS, Ana Cardoso de; LOURENCETTI, Fernanda de Lima, op. cit. p. 6-7.

45 MATOS, Ana Cardoso de; LOURENCETTI, Fernanda de Lima, op. cit. p. 12.



- Edifícios Industriais
- Espaços verde / Áreas agrícolas
- Espaços verde / Áreas agrícolas
- Expansão da cidade
- Edifícios Importantes
- Aqueduto
- Linha Férrea
- Linha Férrea Subterrânea

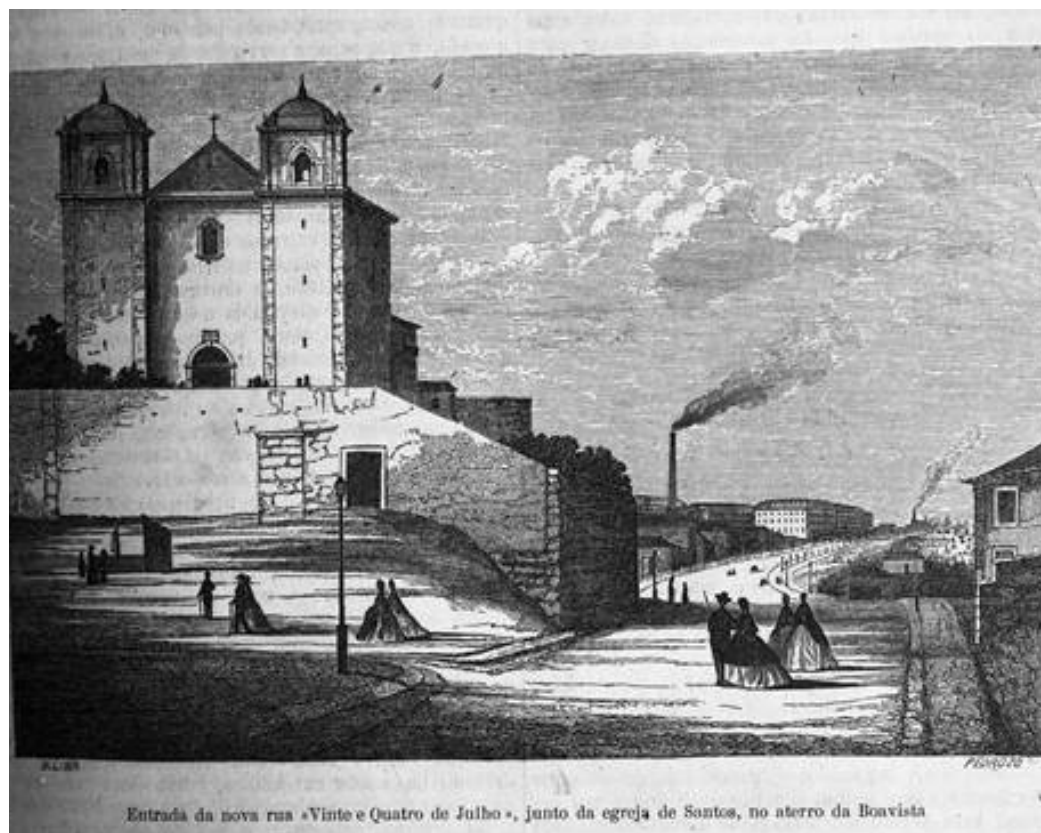


Fig. 23- Gravura da zona do aterro da Boavista.



Fig. 24- Fachada da estação elevatória dos Barbadinhos.

1.3 A indústria em Lisboa - século XXI

No final do século XX e início do século XXI, a crescente ideia que o desenvolvimento urbano estava associado à construção de zonas novas nos subúrbios da cidade, resultou em projetos de expansão desarticulados das áreas antigas da cidade. A expansão dos eixos viários e construção de edifícios de serviços em áreas suburbanas, impulsionaram a implantação da indústria na periferia da cidade e o abandono dos edifícios industriais no centro da cidade.⁴⁶

Ao longo dos anos as Zonas Ocidentais e Orientais tal como a Zona Central passaram a integrar o centro urbano de Lisboa, a ocupação destas zonas tornou-se concorrida, os espaços de pequenas dimensões alcançaram valores altos e os novos edifícios construídos nessas áreas normalmente crescem em altura.

A produção industrial ao longo dos séculos mudou de escala, o que implicou que a atividade se necessita de espaços maiores, os subúrbios da cidade caracterizados por terem grandes espaços são os novos lugares de implantação da indústria, nas zonas centrais da cidade restaram apenas as pequenas oficinas em alguns bairros antigos da cidade [Fig. 26].⁴⁷

Neste contexto percebemos que o sector industrial ao longo do tempo passou a instalar-se principalmente nas periferias de Lisboa, as zonas centrais são ocupadas fundamentalmente por serviços e habitação, mas existem pequenas oficinas em alguns bairros antigos mescladas com o tecido urbano. Situação verificada na Baixa e no Bairro Alto, lugares onde a ativi-

46 SALGUEIRO, Teresa Barata — A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana. Porto: Edições Afrontamento, 1992. p. 385.

47 Ibidem, p.279.

dade está presente em oficinas, mas onde a fisionomia industrial perde-se progressivamente.⁴⁸

Partindo da escala da oficina, a atividade industrial de pequena escala é uma hipótese de ocupação dos edifícios industriais devolutos nas zonas centrais da cidade, conectando a atividade aos seus consumidores, promovendo serviços de produção e restauro que nesse contexto de produção em grande escala torna-se obsoleto.

48 Ibidem, p. 281.



- Edifícios Industriais
- Espaços verde /Áreas agrícolas
- Espaços verde /Áreas agrícolas
- Expansão da cidade
- Edifícios Importantes
- Aqueduto
- Linha Férrea
- Linha Férrea Subterrânea

CAPÍTULO II

A INDÚSTRIA NA ZONA ORIENTAL (ENTRE SANTA APOLÓNIA E O VALE DE CHELAS)

- A indústria na zona oriental - Carta da linha de defesa de Lisboa 1835
- A indústria na zona oriental - Levantamento de Filipe Folque 1856-1858
- A indústria na zona oriental - Levantamento João Carlos Bom de Souza 1875
- A indústria na zona oriental - Levantamento de Júlio Vieira da Silva Pinto 1904 -1911
- A indústria na zona oriental - Levantamento do Instituto Geográfico e Cadastral 1954-1958
- Percorrer o Vale de chelas: Xabregas

A INDÚSTRIA NA ZONA ORIENTAL (ENTRE SANTA APOLÓNIA E O VALE DE CHELAS)

O passado da Zona Oriental de Lisboa divide-se claramente em duas etapas, antes do aparecimento da linha de caminho-de-ferro e após o aparecimento da referida linha. O traçado da linha de caminho-de-ferro gerou um ambiente propício para futuro desenvolvimento industrial.⁴⁹

A memória da Lisboa Oriental antes do surgimento da indústria e caminho-de-ferro, foi marcada pelo comércio e navegação fluvial [Fig. 27], o rio Tejo servia para a acessibilidade de embarcações e as navegações em grande escala evidenciaram o potencial comercial da cidade.⁵⁰ No século XVIII, na ribeira entre o Terreiro do Paço e Santa Apolónia existiam vários Cais de apoio à atividade comercial, após o convento de Santa Apolónia até ao Poço Bispo verificava-se uma orla irregular, praias [Fig. 28] — com ambiente fluvial propício para banhos de lazer — e pequenos cais — edificadas em pedra e madeira — que pertenciam a lugares ou quintas.⁵¹

Enquanto o comércio e navegação fluvial caracterizavam as atividades desenvolvidas ao longo do estuário, a atividade agrícola [Fig. 29] caracterizava o interior do território a oriente e complementava o comércio realizado nos cais.⁵² Em «História de Portugal», Oliveira Martins evidenciou esta relação entre as duas atividades:

«Pelo Tejo, o Portugal marítimo abraça o Portugal agrícola, fundindo numa as duas fisionomias típicas da nação.»⁵³

A zona oriental da cidade de Lisboa foi marcada por duas escalas de ocupação:

49 PAULO, Jorge Ferreira; MATOS, José Sarmento de — Caminho do Oriente: Guia Histórico I. Lisboa: Livros Horizonte, 1999. p. 9.
50 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda — O Caminho do Oriente: Guia Património Industrial. Lisboa: Livros Horizonte, 1999. p. 15.
51 Ibidem, p.13.
52 FELICIANO, João Paulo - Xabregas City. Lisboa: Documenta, 2017. p. 9.
53 «Pelo Tejo o Portugal marítimo abraça o Portugal agrícola, fundido n’ma as duas phisionomias typicas da nação» MARTINS, Oliveira — História de Portugal, Lisboa: Livraria Bertrand, 1882. Tomo I, p. 45. Disponível online URL: https://purl.pt/217/4/hg-32225-p/hg-32225-p_item5/hg-32225-p_PDF/hg-32225-p_PDF_24-C-R0072/hg-32225-p_0000_anterosto-309_t24-C-R0072.pdf (Consultado em 25/12/2022) (tradução livre autor).



Fig. 27 Registro da chegada de uma embarcação vinda de colônias portuguesas, saída de passageiros



Fig. 28- Antigas Praias de Xabregas, ao fundo pequenas embarcações acostadas.

a primeira escala integrava mosteiros, palácios e edifícios industriais de grandes dimensões [Fig. 30], estes estavam próximos ao rio Tejo e compunham a paisagem da antiga margem do rio. A segunda escala integrava os edifícios no interior do território — espaços habitacionais, quintas e casas senhoriais [Fig. 31] —, implantados em segundo plano com um sistema de caminhos estreitos e irregulares.⁵⁴ Almeida Garrett descreve o cenário desta área da cidade, embora num sentido crítico a sociedade da época, na sua obra «Viagens na minha terra»:

«Assim o povo, que tem sempre melhor gosto e mais puro do que essa escuma descorada que anda ao de cima das populações e que se chama a si mesma por excelência a Sociedade, os seus passeios favoritos são a Madre-de-Deus e o Beato e Xabregas e Marvila e as hortas de Chelas. A um lado a imensa majestade do Tejo em sua maior extensão e poder, que ali mais parece um pequeno mar mediterrâneo; do outro a frescura das hortas e a sombra das árvores, palácios, mosteiros, sítios consagrados todos a recordações grandes ou queridas. Que outra saída tem Lisboa que se compare em beleza como está? Tirando Belém, nenhuma. E ainda assim, Belém é mais árido.»⁵⁵

A chegada da Revolução Liberal e a publicação dos Decretos-Lei de 5 de Agosto de 1833, 28 de Maio de 1834 e outras legislações, que previam a extinção das Ordens Religiosas, transformaram conventos, mosteiros e igrejas em propriedades do estado, esta situação verificou-se em todo país e os mosteiros e igrejas da zona oriental de Lisboa não foram exceção.⁵⁶ Nesta época o estado tinha vários edifícios conventuais e monásticos devolutos, posteriormente convertidos

54 TORRADAS, Luís Carlos Calhau — O VALE DE CHELAS ENTRE O CONVENTO DE SÃO FÉLIX E XABREGAS: uma possibilidade de interpretação, uma hipótese de intervenção. Tese de Mestrado em Arquitetura, orientadores: Professor Arquiteto Pedro Lagrifa Carvalhais de Oliveira e Professor Doutor Jorge Alberto dos Santos Croce Rivera. Universidade de Évora, Faculdade de Arquitetura: 2019. p. 11.

55 «Assim o povo, que tem sempre melhor gosto e mais puro do que essa escuma descorada que anda ao de cima das populações e que se chama a si mesma por excelência a Sociedade, os seus passeios favoritos são a Madre-de-Deus e o Beato e Xabregas e Marvila e as hortas de Chelas. A um lado a imensa majestade do Tejo em sua maior extensão e poder, que ali mais parece um pequeno mar mediterrâneo; do outro a frescura das hortas e a sombra das árvores, palácios, mosteiros, sítios consagrados todos a recordações grandes ou queridas. Que outra saída tem Lisboa que se compare em beleza como está? Tirando Belém, nenhuma. E ainda assim, Belém é mais árido». GARRETT; Almeida — Viagens na minha terra. Lisboa: Typographia da Gazeta dos Tribunaes, 1846. VIII. p. 4-5. Disponível online URL: https://purl.pt/55/4/l-89149-p/l-89149-p_item4/l-89149-p_PDF/l-89149-p_PDF_24-C-R0150/l-89149-p_0000_1-312_t24-C-R0150.pdf (Consultado em 04/01/2022) (tradução livre autor).

56 FURTADO, Mário — Do antigo sítio de XABREGAS. Lisboa: Vega, 1997. ISBN: 972-699-574-4. p. 85.



Fig. 29- Sistema de abastecimento de água, Quinta de Baixo, Olivais.



Fig. 30- Gravura do século XVII do Mosteiro da Madre Deus, relação do edifício com o rio Tejo.



Fig. 31- Terrenos agrícolas no interior do Vale de Santo António.

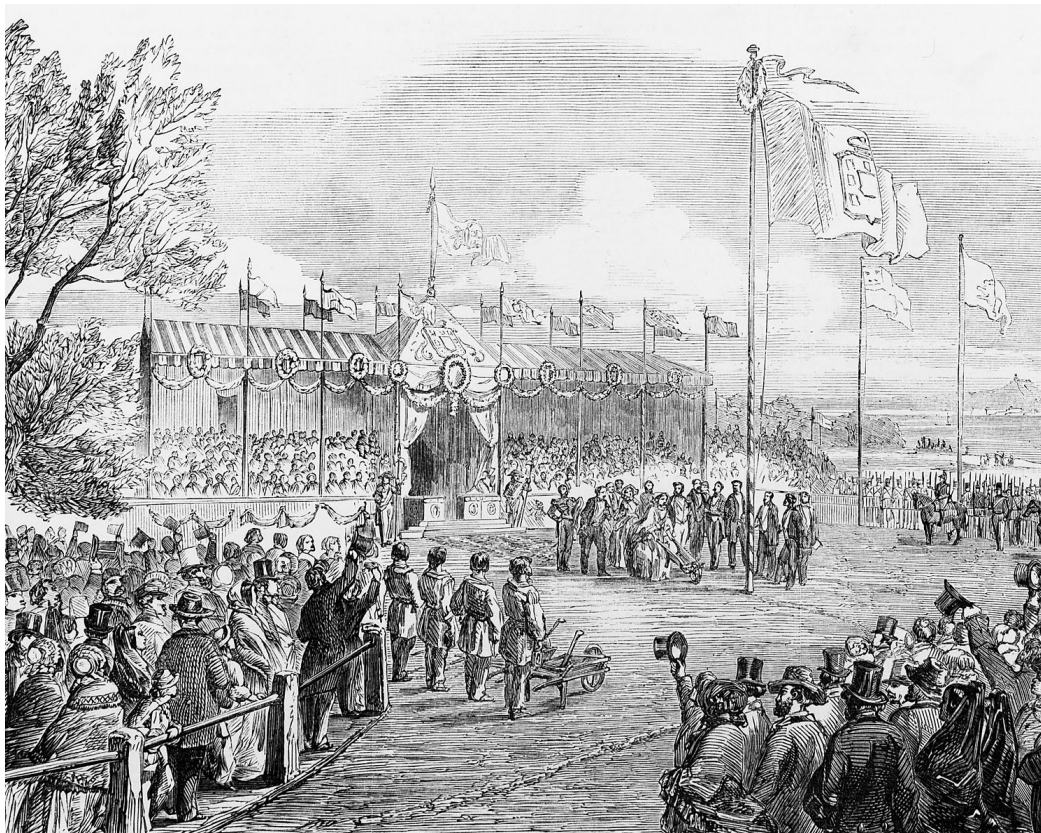


Fig. 32- Evento de inauguração da obra da linha de Caminhos-de-ferro do Leste.

em edifícios industriais.⁵⁷

No terceiro quartel do século XIX, introduziu-se a segunda etapa da história da zona Oriental, com a inauguração do primeiro troço ferroviário de 36 km entre Santa Apolónia e o Carregado no dia 28/10/1856⁵⁸ [Fig. 32]. O comboio aliado à evolução tecnológica e procura elevada promoveu alterações significativas na referida área da cidade, segundo Mário Furtado em «Do antigo sítio de XABRE-GAS»:

«Nenhuma obra alterou tanto a paisagem urbana e revolucionou a pacatez desta zona arrabaldina como a construção do caminho-de-ferro.»⁵⁹

A inauguração do comboio e a implementação de fábricas e indústrias, fomentaram o êxodo rural e transformaram a paisagem ribeirinha oriental. Nas antigas propriedades da nobreza e ordens religiosas, os espaços destinados à produção agrícola deram lugar à edificação de infraestruturas fabris e habitações operárias.⁶⁰

A partir do terceiro quartel do século XIX as consequências da implementação da industrial eram evidentes, o crescimento demográfico provocou uma crescente procura por habitação principalmente na zona oriental entre Alfama e Xabregas.⁶¹

As primeiras indústrias no território oriental estabeleceram-se sem recorrer a projetos de ordenamento territorial, o critério utilizado para implantação das mesmas foi a proximidade em relação ao caminho-de-ferro e acesso aos transportes

57 SILVA, Margarida de Almeida Reis e — «Para onde a indústria os levou: crescimento urbano de Marvila e Beato a partir de 1835», Cadernos do Arquivo Municipal, 2ª série, nº 12 (julho a dezembro de 2019), ISSN 2183-3176. p. 120.

58 ALVES, Rui Manuel Vaz, op. cit. p.172.

59 FURTADO, Mário, op. cit. p. 91.

60 TORRADAS, Luís Carlos Calhau, op. cit. p. 165.

61 FURTADO, Mário, op. cit. p. 119.

fluviais. Já no século XX por volta dos anos 40, surgiram alguns bairros — Encarnação, Madre de Deus, Olivais Norte, Olivais sul e Chelas — que obedeciam projetos urbanísticos, mas diversos fatores como o abandono das áreas agrícolas e contínua degradação do cenário do território possibilitaram apropriações espontâneas em terrenos públicos e privados, que consequentemente favoreceram o aparecimento de bairros de lata [Fig. 33].⁶²

A decadência da atividade industrial na zona oriental de Lisboa deu-se por volta da década de oitenta do século XX, as antigas fábricas desapareceram e algumas foram deslocadas para as novas áreas periféricas de Lisboa, cessando a indústria na zona Oriental de Lisboa.⁶³

Para um estudo mais preciso desta área da cidade, abaixo foi realizada uma análise cartográfica do território à Oriente com base na cartografia histórica disponível, a referida cartografia foi utilizada como fonte primária para desenvolvimento do tema e complementada por outros documentos que abordam o mesmo tópico.

⁶² FELICIANO, João Paulo, op. cit. p. 10-1.

⁶³ CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 19.



Fig. 33 Bairro em Marvila resultado de ocupações ilegais, designado bairro Chinês.

2.1 A indústria na zona oriental - Carta da linha de defesa de Lisboa 1835

As primeiras representações cartográficas da zona Oriental de Lisboa foram elaboradas após o terramoto de 1755, porque a zona Oriental até à data estava fora dos limites urbanos da cidade. A Carta da linha de defesa de Lisboa elaborada em 1835 [Fig. 34], serviu como base de estudo de territórios fora dos limites da cidade antes da integração desses territórios à cidade.

Os primeiros vestígios da presença humana e respetiva ocupação na zona Oriental de Lisboa foram encontrados no Vale de Chelas, junto ao esteiro fluvial do Tejo que ali existiu⁶⁴, Júlio Castilho descreveu o esteiro do Tejo⁶⁵ que passava por Xabregas e subia o Vale de Chelas em «Lisboa Antiga: Bairros Orientais»:

«[...] em uma barca, que aportou no lugar onde está situado o dito mosteiro (Chelas), ao qual segundo antiga tradição, chegava a maré, que devia ser pelo vale de Enxobregas acima; o que se confirma pelos sinais que a terra mostra: que do rio até ao dito mosteiro se vêem hoje em dia muitas cascas de marisco metidas pela mesma terra, como se vê em muitas partes onde já foi mar.»⁶⁶

As características geográficas e orográficas do território Oriental condicionaram a maneira como o homem fixou-se nesta área da cidade e o rio Tejo desde os tempos mais remotos foi o eixo de referência de implantação dos edifícios.⁶⁷

Durante o século XIX, Lisboa cresceu para fora do limite cercado da cidade, a norte da cidade foram projetados novos eixos viários — como a Avenida da Liberdade —⁶⁸ e a Oriente o cenário rural predominava, existiam apenas alguns núcleos urbanos rudimentares — Santa Apolónia, Xabregas e Marvila —, algumas fábricas — como as fábricas de Chitas que apareceram representada no meio do vale de chelas — e os mosteiros e quintas [Fig. 35] que atribuíam charme ao

64 TORRADAS, Luís Carlos Calhau, op. cit. p. 33.

65 Ver, sobre este assunto, CASTILHO, Júlio — Lisboa Antiga: Bairros Orientais. 2ª edição, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1934. p. 291-292. Disponível online URL: https://purl.pt/30262/4/hg-15981-v/hg-15981-v_item4/hg-15981-v_PDF/hg-15981-v_PDF_24-C-R0150/hg-15981-v_0000_capa-cap_a_t24-C-R0150.pdf (Consultado em 23/12/2022).

66 CASTILHO, Júlio, op. cit. p. 291.

67 SILVA, Margarida de Almeida Reis e — Pátios e Vilas da Zona Oriental: Materialidade, memória e recuperação urbana. Tese de mestrado, orientadora: Professora Doutora Maria Luísa Brandão Tiago de Oliveira. ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, 2013. p. 29.

68 Ibidem, p. 29.

lugar.⁶⁹

No desenho da carta da linha de defesa de Lisboa, no troço entre a Madre Deus e o Poço do Bispo, aparecia primeiro o mosteiro da Madre Deus em conjunto com o Palácio Marquês de Nisa projetado em zigue-zague em relação a rio e expandido até ao mosteiro de São Francisco de Xabregas, no vale de chelas estavam localizadas duas Estamparias de Chitas. Seguindo Rua Direita de Xabregas após o mosteiro de São Francisco de Xabregas, surgia o Palácio dos Marquês de Olhão, depois o Palacete Leite Sousa e ao seu lado o Palácio dos Senhores das Ilhas Desertas, a seguir estava o convento do Beato António e por último o Palácio da Mitra próximo do Poço do Bispo.⁷⁰ Estes edifícios possuíam cais acostáveis para cargas e descargas de produtos [Fig. 36], o que potencializava o carácter comercial da região.⁷¹ Próximo destes edifícios na carta estavam representados alguns pólos habitacionais respetivamente: no Alto dos Toucinheiros, no Grilo e no Poço do Bispo.⁷²

59

A zona Oriental antes do aparecimento do eixo ferroviário era um lugar aberto, com lotes essencialmente rurais virados para o rio, Norberto de Araújo falou da situação do território nas suas «Peregrinações em Lisboa»:

«Sem linha férrea nem passagem sobre viadutos, sem edifícios fabris, armazéns e oficinas, sem cortinas de prédios a encobrir o rio — largo como o mar — Xabregas, “Enxobregas” dos séculos velhos, era arrabalde, tímido de póvoas ao acaso, luminoso e lavado. No século passado, aí por 1840, a transição estava feita. [...] Mutaçāo assim em parte alguma de Lisboa se verificou.»⁷³

69 PAULO, Jorge Ferreira; MATOS, José Sarmento de — Caminho do Oriente: Guia Histórico I. Lisboa: Livros Horizonte, 1999. p. 9.

70 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 30.

71 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 16.

72 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 30.

73 ARAÚJO, Norberto de — Peregrinações em Lisboa, vol. XV. Lisboa: Vega, p.56.

Zona Oriental de Lisboa 1835

- Levantamento com base na Carta da linha de defesa de Lisboa

Fig. 34

- | | | | |
|-----|--|----|-----------------------------------|
| 1. | Arsenal do Exército | C. | Campo de Santa Clara |
| 2. | Convento São Vicente de Fora | D. | Largo da Graça |
| 3. | Convento da Graça | E. | Rua do Convento da Graça |
| 4. | Nossa senhora do Monte | F. | Travessa da Senhora do Monte |
| 5. | Convento do Desterro | G. | Rua dir dos Anjos |
| 6. | Paço da Rainha | H. | Campo de Santa Anna |
| 7. | Igreja dos Anjos | I. | Calçada de Santa Apolónia |
| 8. | Convento da Penha de França | J. | Calçada Novo de Monte Agudo |
| 9. | Convento de Santa Clara | K. | Estrada da Penha de França |
| 10. | Caes dos Soldados | L. | Travessa do Callado |
| 11. | Convento de Santa Apolónia | M. | Calçada do Poço dos Mouros |
| 12. | Convento dos Frandes Barbadinhos italianos | N. | Rua do Vale de Santo António |
| 13. | Mosteiro de Santos-o-novo | O. | Calçada dos Barbadinhos italianos |
| 14. | Forte da Cruz da Pedra | P. | Calçada de santa Apolónia |
| 15. | Mosteiro da Madre de Deus | Q. | Estrada da Circunvalação |
| 16. | Estamparia de Chitas | R. | Estrada de Chelas |
| 17. | Palácio Viscondes | S. | Calçada do Grillo |
| 18. | Mosteiro de chelas | T. | Rua de Marvila. |
| 19. | Mosteiro de São Francisco de Xabregas | a. | Beco dos Toucinheiros |
| 20. | Convento dos Frades Grillos | b. | Calçada da Amorosa |
| 21. | Convento das Freiras Grillas | c. | Azinhaga da Galharina |
| 22. | Bairro de Manique | d. | Azinhaga da bruxa |
| 23. | Quinta da borda d' Água | e. | Azinhaga da Salagada |
| 24. | Quinta da Viscondessa de Villa Nova | f. | Azinhaga do Planeta |
| 25. | Quinta da Senhora do Monte das Carmos | g. | Beco das Taipas |
| 26. | Quinta das Conchas | h. | Azinhaga do Broma |
| 27. | Quinta do Salgueiro | i. | Azinhaga da Maruja |
| 28. | Quinta do Ourives | | |
| A. | Rua dos Caes dos Soldados | | |
| B. | Rua do Paraíso | | |





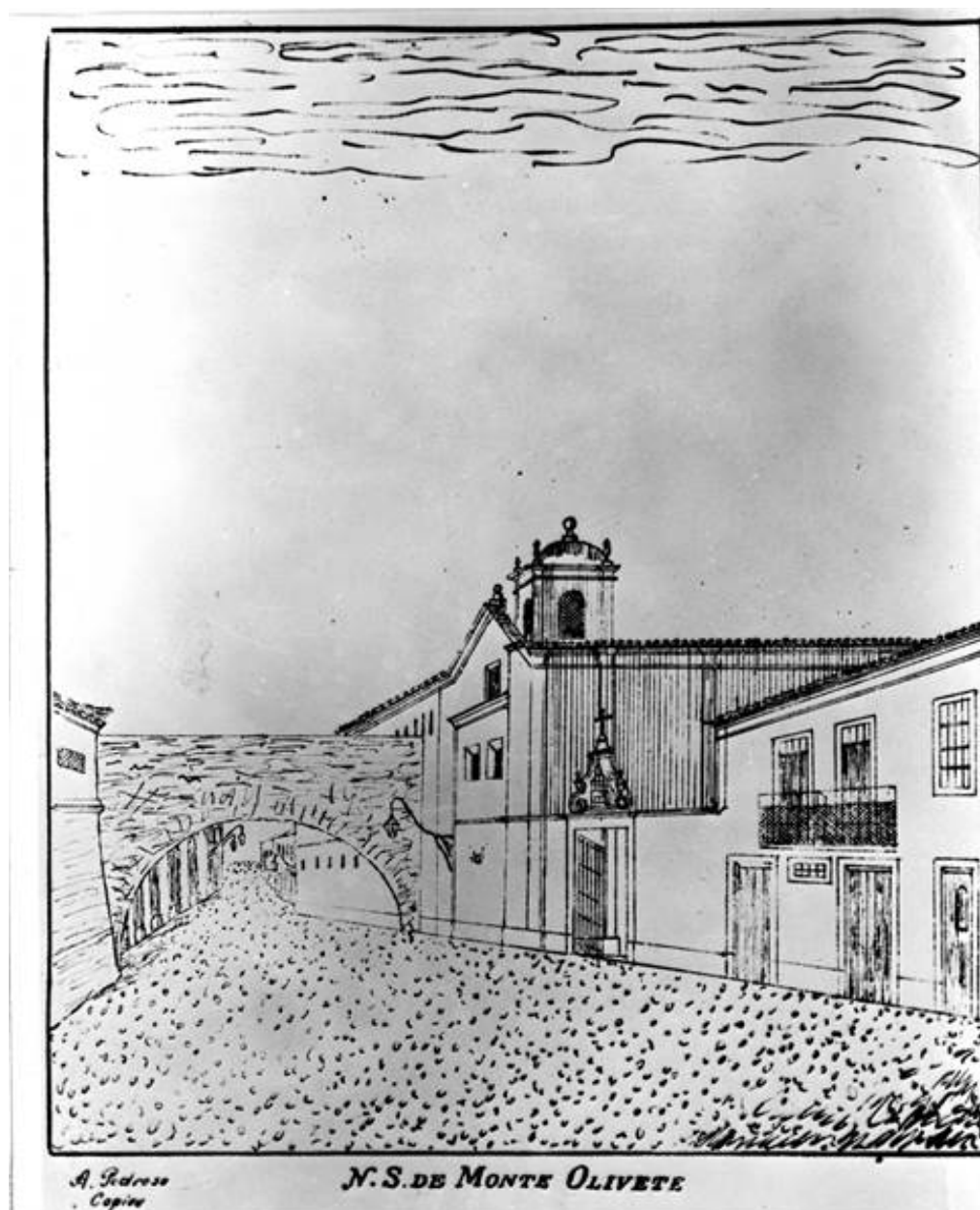


Fig. 35-Gravura do Mosteiro das Freiras Grilas, desenho por Gonzaga Pereira.



Fig. 36- Pequenas embarcações no cais de Xabregas.



Fig. 37- Gravura do antigo Mosteiro de São Francisco de Xabregas.

A extinção das ordens religiosas, com a afirmação do Liberalismo, teve como consequência uma metamorfose urbana expressiva, nesta época a burguesia começou a adquirir quintas de nobres para estabelecer as suas residências secundárias e as indústrias surgiram progressivamente, assim a zona Oriental mudou o foco das suas atividades e transformou-se numa área industrial.⁷⁴

O primeiro núcleo industrial de grandes dimensões instalado na zona Oriental foi a Fábrica da Companhia de Fiação de Tecidos Lisbonense, em 1840. Este núcleo industrial surgiu com uma nova tecnologia de energia a vapor⁷⁵ e foi implantado no edifício do antigo mosteiro de São Francisco de Xabregas [Fig. 37].⁷⁶ A Fiação de Tecidos Lisbonense desocupou o edifício após um incêndio nas instalações e em 1844 o edifício foi ocupado pela Fábrica de Tabacos de Xabregas.⁷⁷

74 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 30-31.

75 Ver, sobre este assunto, CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 89.

76 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 89.

77 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 32.

2.2 A indústria na zona oriental - Levantamento de Filipe Folque 1856-1858

Entre 1856 e 1858 Filipe Folque⁷⁸, foi encarregado de dirigir o desenho de 65 plantas à escala 1/1000. Este levantamento topográfico surgiu em decorrência das falhas constatadas nos levantamentos elaborados anteriormente.⁷⁹

No levantamento topográfico em análise [Fig. 38], observamos que na zona Oriental de Lisboa a paisagem passou por sutis transformações urbanísticas, junto ao edifício da Fundação do Arsenal do Exército — primeiro edifício público de Lisboa fora das muralhas —, percebemos a formação de uma novo núcleo na esquina da Cerca Fernandina⁸⁰ que surgiu para albergar os trabalhadores do edifício, este núcleo foi designado de Freguesia Extramuros de Santa Engrácia [Fig. 39].⁸¹ Na área entre Santa Apolónia e o Convento do Beato, o território nas margens do rio Tejos não ganhou grandes construções e o cenário de lotes agrícolas prevaleceu junto às cercas das quintas e extintos edifícios conventuais.⁸²

Verificamos também neste levantamento alguns aterros realizados na orla ribeirinha que permitiram realizar o projeto de implantação do caminho-de-ferro, que aparece representado nos desenhos.

A implantação da primeira estação dos caminhos de ferros, em de Agosto de 1853 estava prevista nos Cais das Carvoeiras, mas um contrato estabelecido em 10 de Julho de 1855 alterou a localização do edifício.⁸³ Assim a estação foi implantada nas instalações do antigo convento de Santa Apolónia, próximo às praias do rio Tejo, nas margens do Cais dos Soldados.⁸⁴

A malha urbana mais densa começa na área de Xabregas, para cortar o Vale em

78 Felipe Floque era Diretor dos Trabalhos Geodésicos, Chorographicos e Hydrographicos do Reino e Doutorado pela Universidade Coimbra em Matemática.

79 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 33.

80 Cerca Fernandina muralhada da cidade de Lisboa que surgiu em decorrência da ampliação da cerca Moura em 1373.

81 PAULO, Jorge Ferreira; MATOS, José Sarmiento de, op. cit. p. 25.

82 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 34.

83 PINHEIRO, Magda A — Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: Os caminhos de ferro da capital. Revista Ler História, nº11, 1994. p.79

84 PAULO, Jorge Ferreira; MATOS, José Sarmiento de, op. cit. p. 25.

Zona Oriental de Lisboa 1856-1858

- Levantamento com base na cartografia elaborada por
Filippe Folque

Fig. 38

- | | | | |
|-----|--|-----|-----------------------------------|
| 1. | Arsenal do Exército | 33. | Cemitério Alto de São João |
| 2. | Convento São Vicente de Fora | 34. | Fábrica da Samaritana |
| 3. | Convento da Graça | A. | Rua dos Caes dos Soldados |
| 4. | Nossa senhora do Monte | B. | Rua do Paraíso |
| 5. | Convento do Desterro | C. | Campo de Santa Clara |
| 6. | Paço da Rainha | D. | Largo da Graça |
| 7. | Igreja dos Anjos | E. | Rua do Convento da Graça |
| 8. | Convento da Penha de França | F. | Travessa da Senhora do Monte |
| 9. | Convento de Santa Clara | G. | Rua dir dos Anjos |
| 10. | Caes dos Soldados | H. | Campo de Santa Anna |
| 11. | Convento de Santa Apolónia | I. | Calçada de Santa Apolónia |
| 12. | Convento dos Frandes Barbadinhos italianos | J. | Calçada Novo de Monte Agudo |
| 13. | Mosteiro de Santos-o-novo | K. | Estrada da Penha de França |
| 14. | Forte da Cruz da Pedra | L. | Travessa do Callado |
| 15. | Mosteiro da Madre de Deus | M. | Calçada do Poço dos Mouros |
| 16. | Estamparia de Chitas | N. | Rua do Vale de Santo António |
| 17. | Palácio Viscondes | O. | Calçada dos Barbadinhos italianos |
| 18. | Mosteiro de chelas | P. | Calçada de santa Apolónia |
| 19. | Mosteiro de São Francisco de Xabregas | Q. | Estrada da Circunvalação |
| 20. | Convento dos Frades Grillos | R. | Estrada de Chelas |
| 21. | Convento das Freiras Grillas | S. | Calçada do Grillo |
| 22. | Bairro de Manique | T. | Rua de Marvila. |
| 23. | Quinta da borda d' Água | a. | Beco dos Toucinheiros |
| 24. | Quinta da Viscondessa de Villa Nova | b. | Calçada da Amorosa |
| 25. | Quinta da Senhora do Monte das Carmos | c. | Azinhaga da Galharina |
| 26. | Quinta das Conchas | d. | Azinhaga da bruxa |
| 27. | Quinta do Salgueiro | e. | Azinhaga da Salagada |
| 28. | Quinta do Ourives | f. | Azinhaga do Planeta |
| 29. | Palácio dos Marqueses de Olhão | g. | Beco das Taipas |
| 30. | Quinta Leite de Sousa | h. | Azinhaga do Broma |
| 31. | Palácio D. Gastão / Ilhas Desertas | i. | Azinhaga da Maruja |
| 32. | Palácio Duque de Lafões | | |







Fig. 39- Planta com a localização das ruas e igrejas da Freguesia de Santa Engrácia, desenho de Monteiro de Carvalho.



Fig. 40- Gravura de Coelho, representação do viaduto ferroviário entre o Mosteiro de São Francisco de Xabregas e o Mosteiro da Madre Deus, cenário de Xabregas com a chegada do comboio.

Xabregas foram realizados aterros, construídos: um viaduto — entre os conventos — e um túnel — embaixo da Calçada do Grilo —.⁸⁵ O eixo ferroviário na ostensiva propriedade do Duque de Lafões abriu uma ferida que deixou marcas na paisagem e dividiu a propriedade em duas partes, na área entre Mosteiro da Madre Deus e o Palácio dos Marqueses de Nisa o viaduto de Xabregas foi construído rente aos dois edifícios e cortou a relação direta dos edifícios com o rio [Fig. 40].⁸⁶ A implantação do primeiro troço do eixo ferroviário foi complexa tanto nas áreas «naturais» como nas áreas «urbanas», principalmente em função dos meios pouco tecnológicos utilizados na época.⁸⁷

Os vestígios da vocação industrial do território aparecem tímidos na cartografia, observamos a ocupação dos extintos conventos, palácios e quintas, na zona de Xabregas foi instalado entre 1854 e 1857 o edifício da Fábrica da Samaritana⁸⁸. O cenário representado no levantamento indica que na época a Rua Direita da Xabregas foi uma estrada marginal e a relação dos grandes edifícios conventuais com o rio estabelecia-se próxima, embora com alguns cortes em pontos específicos.⁸⁹

85 ALVES, Rui Manuel Vaz, op. cit. p. 178.

86 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 34-36.

87 ALVES, Rui Manuel Vaz, op. cit. p. 178.

88 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 78.

89 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 35.

2.3 A indústria na zona oriental - Levantamento João Carlos Bom de Souza 1875

João Carlos Bom de Souza produziu e publicou um material cartográfico da cidade de Lisboa em 1875 [Fig. 41]. Dezassete anos após o levantamento de Filipe Folque, a estação de passageiros no convento de Santa Apolónia foi suprimida e surgiu uma nova estação de passageiros na zona Oriental de Lisboa.

O Decreto-Lei de 16 de julho de 1855, previu aterros para ampliação do Cais dos Soldados e um aumento considerável da área do aterro na orla ribeirinha, na mesma data um projeto para edificação da nova estação de passageiros foi aprovado.

Próximo aos velhos cais do Solados e Tojo foi instalado um cais de cargas e descargas de embarcações e comboios, uma parte do antigo convento foi transformada numa bilheteira e o armazém do azeite de Peixe foi utilizado como instalação para o serviço de mercadorias. Em 1861 foi inaugurada a primeira rotunda de máquinas para operações, fixada entre a Calçada da Cruz da Pedra e uma encosta a sul.⁹⁰

Para o novo edifício foram realizados vários projetos, a primeira proposta foi de engenheiros belgas e portugueses, respetivamente Lecrenier, Ugart e João Evangelista Abreu, mas em 1862 foi aprovado outro projeto que consistia em ampliar o término da linha e instalar a estação próximo do Forte da Artilharia. As características do território impuseram grandes aterros, em 1865 o Cais dos Algarves foi ampliado na sequência dos trabalhos de assoreamento das margens do rio, graças a estas obras o edifício da nova estação estava em comunicação direta com o rio e servia como ponte cais [Fig. 42].⁹¹

⁹⁰ ALVES, Rui Manuel Vaz, op. cit. p. 177-178.

⁹¹ Ibidem, p. 177-178. ⁹⁰ ALVES, Rui Manuel Vaz, op. cit. p. 177-178.

O edifício de passageiros foi aberto a 1 de Maio de 1865 [Fig. 43], a sua planta foi desenhada em U, sem características arquitetónicas excecionais pois primou-se antes a funcionalidade da infraestrutura.⁹² As particularidades do edifício foram descritas no «Semanario illustrativo do Arquivo Pittoresco nº4»:

«Tem quatro frentes este grandioso edificio, medindo 135 metros de comprimento, 40 metros de largura e 13 metros de altura. As duas fachadas que formam o seu comprimento são iguais na arquitetura, e olham para norte e sul, deitando esta para o Tejo, e aquela para a rua do Cais dos Soldados. As duas outras duas fachadas estão voltadas para oeste e leste. A primeira, construída no mesmo gosto da arquitetura das precedentes, tem diante de si um espaçoso terreiro, quase todo conquistado ao Tejo, e este banhado da parte sul. A segunda é a que dá entrada e saída aos comboios.»⁹³

Na análise desta cartografia não nos debruçamos sobre o território na sua totalidade porque as alterações mais significativas aconteceram na orla ribeira e ao longo do eixo ferroviário, com construção da nova estação de passageiros e edifícios de apoio e ampliação da linha férrea.

⁹² Ibidem, p. 178.

⁹³ «Tem quatro frentes este grandioso edificio, medindo 135m de comprimento, 50m,40 de largura e 13m de altura. A duas fachadas que formam o seu comprimento são éguas na architectura, e olha para norte e sul, deitando esta o Tejo, e aquella para rua dos Caes dos Soldados. As outras duas fachadas estão voltadas para oéste e leste. A primeira, construção no mesmo gosto da architectura das precedentes, tem diante de si um espaço terreiro, quase todo conquistado ao Tejo, e por este banhado da parte do sul. A segunda é a que dá entrada e saída aos comboyos ». BARBOSA, I. de Vilhena — «Caminho de Ferro do Norte e Leste: Estação Principal», Archivo Pittoresco: Semanario Illustrado. Lisboa. Ano IX, nº4, 1866. p. 26. Disponível online URL: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/ArquivoP/1866/TomoIX/N04/N04_item1/P2.html (Consultado em 10/12/2021) (tradução livre autor).

Zona Oriental de Lisboa 1875

- Levantamento com base na cartografia elaborada por João Carlos Bom de Souza

Fig. 41

1. Arsenal do Exército

2. Convento São Vicente de Fora

3. Convento da Graça

4. Nossa senhora do Monte

5. Convento do Desterro

6. Paço da Rainha

7. Igreja dos Anjos

8. Convento da Penha de França

9. Convento de Santa Clara

10. Estação de Santa Apolónia

11. Rotunda de Máquinas

12. Convento dos Frandes Barbadinhos italianos

13. Mosteiro de Santos-o-novo

14. Armazém de mercadorias

15. Mosteiro da Madre de Deus

16. Tinturaria Portugália

17. Palácio Viscondes

18. Mosteiro de chelas

19. Mosteiro de São Francisco de Xabregas

20. Convento dos Frades Grillos

21. Vila Dias

22. Quinta das Casas Novas

23. Quinta da Laboreira | Quinta Santo António de Cima.

24. Quinta da Viscondessa de Villa Nova

25. Quinta da Senhora do Monte das Carmos

26. Quinta das Conchas

27. Quinta do Salgueiro

28. Quinta do Ourives

29. Palácio dos Marqueses de Olhão

30. Quinta Leite de Sousa

31. Vila Flamiano

32. Palácio Duque de Lafões

33. Cemitério Alto de São João

34. Fábrica da Samaritana
35. Fábrica da Companhia Lisbonense de Tabacos

36. Pátio Firmino

37. Pátio do inglês

38. Fábrica de Malhas de Inácio de Magalhães Bastos & C.

39. Manutenção Militar

40. Fábrica de Moagem a Vapor Aliança

A. Rua dos Caes dos Soldados

B. Rua do Paraíso

C. Campo de Santa Clara

D. Largo da Graça

E. Rua do Convento da Graça

F. Travessa da Senhora do Monte

G. Rua dir dos Anjos

H. Campo de Santa Anna

I. Calçada de Santa Apolónia

J. Calçada Novo de Monte Agudo

K. Estrada da Penha de França

L. Travessa do Callado

M. Calçada do Poço dos Mouros

N. Rua do Vale de Santo António

O. Calçada dos Barbadinhos italianos

P. Calçada de santa Apolónia

Q. Estrada da Circunvalação

R. Estrada de Chelas

S. Calçada do Grillo

T. Rua de Marvila.

a. Beco dos Toucinheiros

b. Calçada da Amorosa

c. Azinhaga da Galharina

d. Azinhaga da bruxa

e. Azinhaga da Sã Agada

f. Azinhaga do Planeta

g. Beco das Taipas

h. Azinhaga do Broma







Fig. 42- Estação de Santa Apolónia às margens do rio Tejo, implantação favorecida pelos aterros realizados ao longo das margens do rio na Zona Oriental de Lisboa.



Fig. 43- Estação ferroviária de Santa Apolónia, panorama do interior da estação de passageiros com comboios.

2.4 A indústria na zona oriental - Levantamento de Júlio Vieira da Silva Pinto 1904 -1911

O levantamento topográfico dirigido por Júlio Vieira da Silva Pinto foi realizado no início do século XX [Fig. 44], neste levantamento foram elaboradas 249 plantas à escala 1/1000, por isso este levantamento foi mais amplo e englobou mais áreas da cidade em relação aos levantamentos anteriores. O referido levantamento foi solicitado porque o plano geral de melhoramentos da cidade admitido em 1904, solicitava que a cartografia do território estivesse atualizada para determinar um plano de intervenção preciso.

Trinta e seis anos depois do último levantamento as freguesias de Marvila e Beato foram incluídas no desenho da cidade, a Zona Ribeira Oriental após a implantação do caminho-de-ferro registou transfigurações expressivas, a indústria se estabeleceu definitivamente entre área do rio Tejo e o eixo-ferroviário e no interior do território o panorama agrícola ainda era visível embora relativamente mais colonizado.

Os antigos mosteiros e propriedades com a implementação da indústria adaptaram as suas instalações para acomodar as indústrias e instituições de ensino para formação de técnicos para trabalhar no sector industrial, o Mosteiro da Madre Deus [Fig. 45] e o Palácio dos Marqueses de Nisa foram um claro exemplo deste tipo de instituição dedicada ao ensino industrial na zona Oriental de Lisboa.⁹⁴

A fábrica da Samaritana na época conhecida como fábrica de Fiação Tecidos de Xabregas [Fig. 46], surgiu neste levantamento com dimensões duplicadas e associada a uma primeira vila operária, a Vila Flamiano [Fig. 47] foi construída para alojar os trabalhadores do sector e resolver os problemas de acomodação

94 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 38.

Zona Oriental de Lisboa 1904-1911

• Levantamento com base na cartografia elaborada por
Júlio Vieira da Silva Pinto

Fig. 44

1. Arsenal do Exército

2. Convento São Vicente de Fora

3. Convento da Graça

4. Nossa senhora do Monte

5. Convento do Desterro

6. Paço da Rainha

7. Igreja dos Anjos

8. Convento da Penha de França

9. Convento de Santa Clara

10. Estação de Santa Apolónia

11. Rotunda de Máquinas

12. Convento dos Frandes Barbadinhos italianos

13. Mosteiro de Santos-o-novo

14. Armazém de mercadorias

15. Mosteiro da Madre de Deus

16. Tinturaria Portugália

17. Palácio Viscondes

18. Mosteiro de chelas

19. Mosteiro de São Francisco de Xabregas

20. Convento dos Frades Grillos

21. Vila Dias

22. Quinta das Casas Novas

23. Quinta da Laboreira | Quinta Santo António de Cima.

24. Quinta da Viscondessa de Villa Nova

25. Quinta da Senhora do Monte das Carmos

26. Quinta das Conchas

27. Quinta do Salgueiro

28. Quinta do Ourives

29. Palácio dos Marqueses de Olhão

30. Quinta Leite de Sousa

31. Vila Flamiano

32. Palácio Duque de Lafões

33. Cemitério Alto de São João

34. Fábrica da Samaritana

35. Fábrica da Companhia Lisbonense de Tabacos
36. Pátio Firmino

37. Pátio do inglês

38. Fábrica de Malhas de Inácio de Magalhães Bastos & C.

39. Manutenção Militar

40. Fábrica de Moagem a Vapor Aliança

A. Rua dos Caes dos Soldados

B. Rua do Paraíso

C. Campo de Santa Clara

D. Largo da Graça

E. Rua do Convento da Graça

F. Travessa da Senhora do Monte

G. Rua dir dos Anjos

H. Campo de Santa Anna

I. Calçada de Santa Apolónia

J. Calçada Novo de Monte Agudo

K. Estrada da Penha de França

L. Travessa do Callado

M. Calçada do Poço dos Mouros

N. Rua do Vale de Santo António

O. Calçada dos Barbadinhos italianos

P. Calçada de santa Apolónia

Q. Estrada da Circunvalação

R. Estrada de Chelas

S. Calçada do Grillo

T. Rua de Marvila.

a. Beco dos Toucinheiros

b. Calçada da Amorosa

c. Azinhaga da Galharina

d. Azinhaga da bruxa

e. Azinhaga da Salagada

f. Azinhaga do Planeta

g. Beco das Taipas

h. Azinhaga do Broma

i. Azinhaga da Maruja







Fig. 45- Palácio do Marquês de Nisa, antigo mosteiro da Madre Deus.

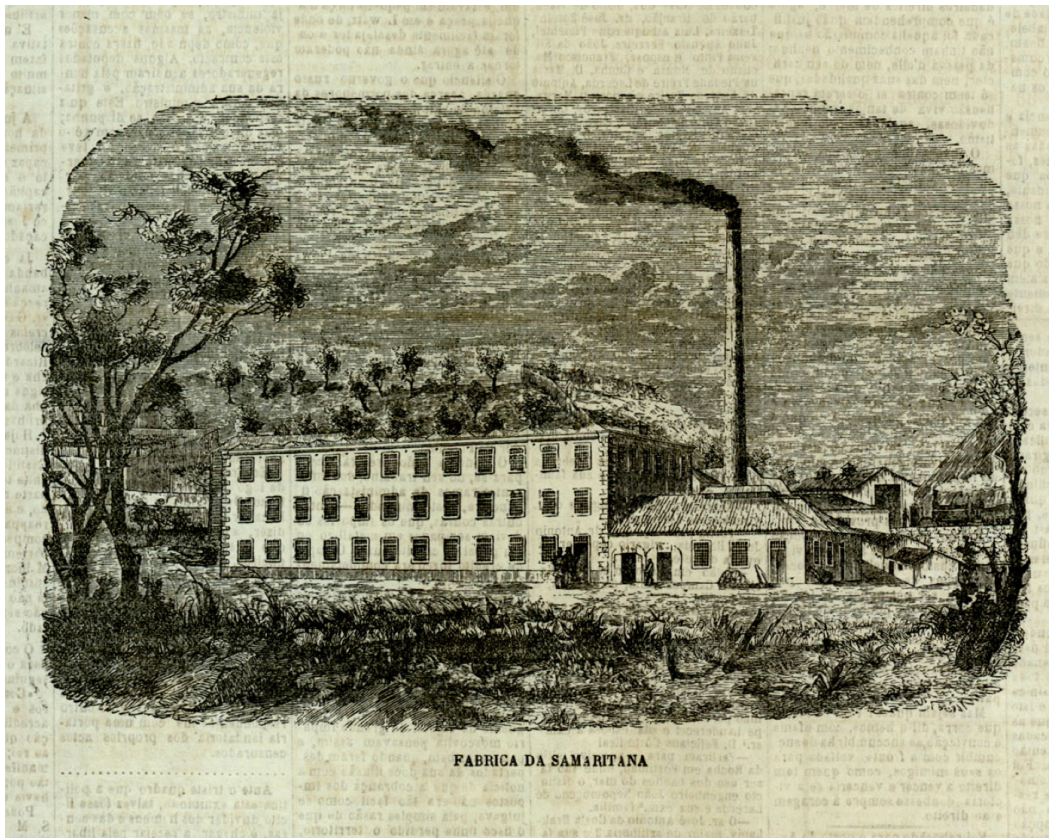


Fig. 46- Gravura Fábrica da Samaritana.

consequentes da imigração. Nas imediações desta unidade fabril, ao subir o beco dos Toucinheiros⁹⁵, foi construída em correnteza a Vila Dias [Fig. 48] e nos seus arredores aparecem vários edifícios habitacionais rudimentares, exemplos visíveis ao longo de todo território entre Santa Apolónia e Xabregas.⁹⁶

Em 1887 com as obras do Porto de Lisboa, a oriente da Praça do Comércio, às margens do rio são submetidas a metamorfoses para construção de cais e docas, assim no espaço resultante de aterros à frente dos mosteiros da Madre Deus e São Francisco de Xabregas ergueu-se a Fábrica de Moagem a Vapor Aliança [Fig. 49] e alguns armazéns, neste levantamento verificamos também que a Rua de Xabregas em alguns troços passou de eixo viário marginal para um caminho interior.⁹⁷

Entre o levantamento de Levantamento João Carlos Bom de Souza em 1875 e o levantamento de Júlio Vieira da Silva Pinto em 1911, o anel ferroviário que envolve Lisboa conhecido como Linha de Cintura de Lisboa foi construído e concluído, em Xabregas a Linha do Norte apresentava duas bifurcações, que possibilitaram a conexão da Linha de Cintura e Linha do Norte com Santa Apolónia. Este novo ramal ferroviário foi inaugurado a 5 de Setembro de 1891 e designado Concor- dância de Xabregas [Fig. 50], o ramal atravessava o vale de chelas até chegar a Xabregas [Fig. 51-52].⁹⁸ A nova linha foi descrita na revista «Ocidente»:

«A nova linha principia em Xabregas, em frente do Convento da Madre de Deus, [...] A primeira é o viaduto pelo qual se passa superiormente à fábrica de fiação de algodão [...] Esta obra tem a extensão de 83 metros, sendo o seu tabuleiro

⁹⁵ Beco dos Toucinheiros é uma antiga azinhaga que liga o núcleo da fábrica da Samaritana à linha do comboio e as zonas mais altas do vale.

⁹⁶ CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 77-84.

⁹⁷ SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 40-41.

⁹⁸ ALVES, Rui Manuel Vaz, op. cit. p. 450-454.



Fig. 47- Vila Flamiano, fachada a partir da Rua Gualdim Pais.



Fig. 48- Fachadas da vila Dias, vila construída para albergar operários.



Fig. 49- Cenário de Xabregas, identifica-se o convento de São Francisco de Xabregas, o Alto de São João e a Fábrica de Moagem a Vapor Aliança.



Fig. 50- Túnel da Concordância de Xabregas, comboio descarrilado no ramal ferroviário.

metálico assente sobre dois encontros e quatro pilares de alvenaria, formando 5 tramos independentes.

Uma parte do viaduto teve de ser coberta por um anteparo metálico, destinado a defender as edificações da fábrica, das faúlhas expelidas pelas chaminés das máquinas, o que poderia pôr em perigo aquele importante estabelecimento fabril que dá trabalho a um grande número de operários [...] Saindo do viaduto entra-se logo no túnel, como se vê na nossa gravura.

O túnel tem 200 metros de comprimento, sendo metade em curva e metade em recta [...] Seguimos então o pitoresco e fértil vale de Chelas, cuja estrada atravessamos num viaduto metálico de 18 metros em oblíqua.»⁹⁹

O levantamento de 1911 evidenciou que no início do século XX na zona Oriental de Lisboa uma quantidade considerável de infraestruturas industriais, que atualmente constituem o património industrial¹⁰⁰, novos núcleos habitacionais para alojar os imigrantes vindos de outras partes do país e ampliação da rede ferroviária.¹⁰¹

99 « A nova linha principia em Xabregas, em frente do convento da Madre de Deus (..) A primeira é o viaduto pelo qual se passa superiormente à fabrica de fiação d'algodão(...) Esta obra tem a extensão de 83 metros, sendo o seu taboleiro metallico assente sobre dois encontros e quatro pilares de alvenaria, formando 5 tramos independentes. Uma parte do viaduto teve de ser coberta por um anteparo metallico, destinado a defender as edificações da fabrica, das faúlhas expellidas pelas chaminés das machinas, e que poderiam pôr em perigo aquele importante estabelecimento fabril que dá trabalho a um grande numero de operários(...) Saindo do viaduto entra-se logo no tunnel, como bem se vê da nossa gravura. O tunenel tem 2000 metros de comprimeto sendo metarde em curva e metade recta (..) Seguimos então o pitoresco e fértil valle de Chellas, cuja estrada atravessamentos n'um viaducto metallico de 18 metros, em oblíqua. ». COSTA, L. de Mendonça e — «Caminhos de Ferro Portugueses: A linha de cintura de Lisboa, aberta no dia 20 do corrente - Viaduto e Túnel de Xabregas». O Occidente: Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro Lisboa. Vol. XI, N° 339 (maio 1888). p. 115. Disponível online URL: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1888/N339/N339_master/N339.pdf (Consultado em 11/11/2021) (tradução livre autor).

100 Património Industrial - Ver, sobre este assunto, João Vieira e Manuel Lacerda — Património Industrial. p. 8-9. Disponível online URL: http://www.monumentos.gov.pt/site/ATA_SYS/MEDIA/EstudosDocumentos/KIT03.pdf (Consultado em 11/11/2022).

101 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 42.

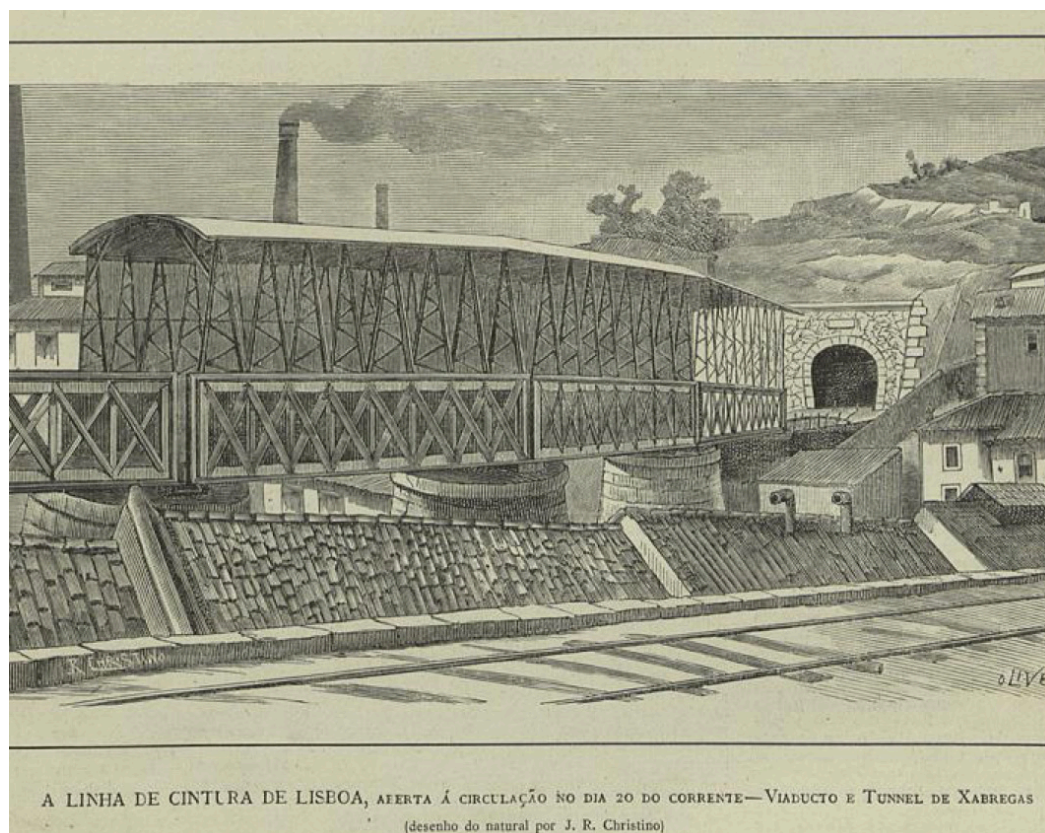


Fig. 51- Gravura do viaduto e túnel de Xabregas, ao fundo a fábrica da Samaritana.

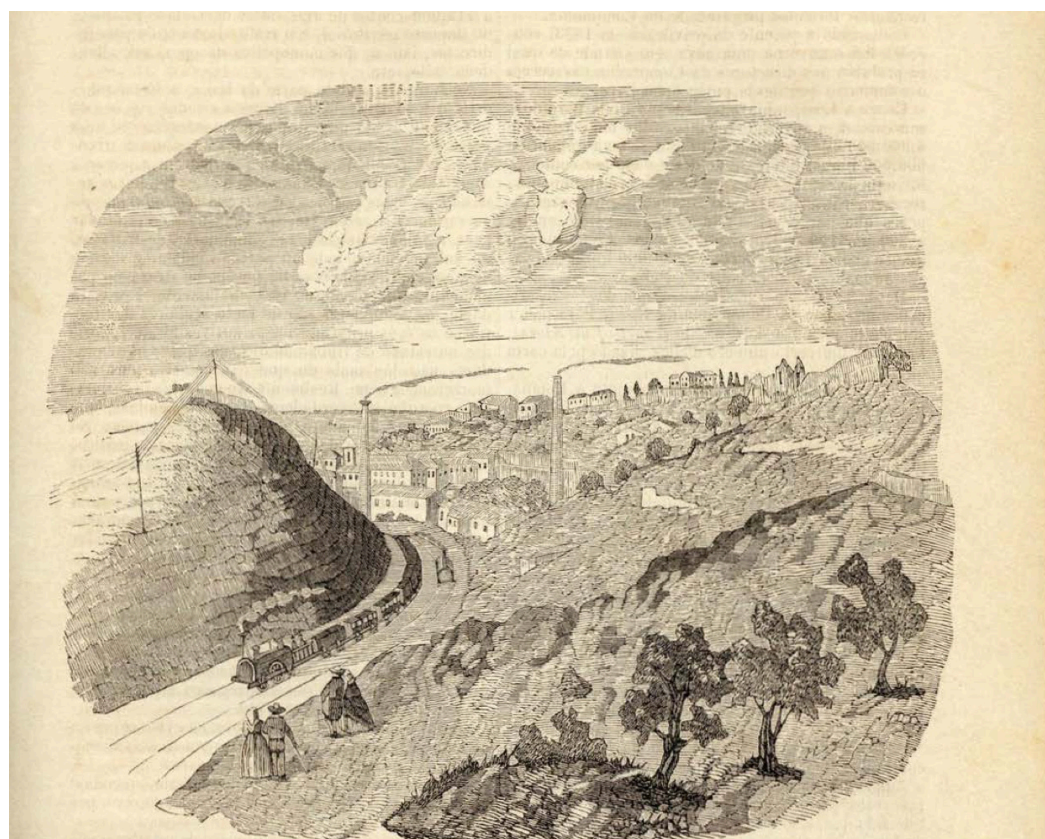


Fig. 52- Gravura de Nogueira da Silva, trincheira de Xabregas, ao fundo, chaminés industriais.

2.5 A indústria na zona oriental - Levantamento do Instituto Geográfico e Cadastral 1954-1958

Para narrar a memória da zona Oriental de Lisboa recorreremos ao levantamento do Instituto Geográfico Cadastral, cuja elaboração foi solicitada pela Câmara Municipal de Lisboa, esta cartografia foi produzida à escala 1/1000 entre 1954 e 1958 [Fig. 53].

Em 1933 surgiu uma nova estrada no meio do vale de chelas designada Rua Gualdim Pais [Fig. 54]. O levantamento que surgiu em meados do século XX, na década de 50 identificou no território Oriental de Lisboa mutações em escalas nunca antes registadas. Se no XIX a indústria trouxe mudanças significativas, a implantação de novas tecnologias como a energia elétrica no século XX subverteram este paradigma. As novas indústrias surgiram numa época em que a zona marginal apresentava grandes sinais de ocupação e a solução encontrada para sua implantação foram as obras de assoreamento ao rio Tejo. Estas obras foram concretizadas em decorrência do Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa de Etienne De Groer¹⁰², definido entre 1938 e 1948, previa desenvolvimento industrial conectado à atividade portuária [Fig. 55] na zona Oriental de Lisboa.

O plano definiu também ampliação da malha viária e determinou a construção da Avenida Infante D. Henrique [Fig. 56], eixo viário que conecta a zona ribeirinha. A abertura da Avenida provocou um distanciamento evidente da população em relação ao rio, a conexão com o rio Tejo foi interrompida após um longo processo de afastamento.¹⁰³ João Pedro Pereira Cruz na sua dissertação «A cidade e o rio: Origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa» abordou esta situação:

-

«Ao longo dos tempos, a frente ribeirinha foi o palco da mediação entre a cidade

102 Ver, sobre este assunto, GALVÃO, Marina Titânia Oliveira — Étienne De Groer e o Plano de Almada. Tese de mestrado, orientador: Professor Doutor Nuno Carlos Pedroso de Moura Correia. Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologias, 2020.

103 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 45-46.



Fig. 54- Rua Gualdim Pais, moradia.



Fig. 55- Guindastes na zona portuária Oriental em desenvolvimento.



Fig. 56- Abertura da Avenida Infante Dom Henrique.

Zona Oriental de Lisboa 1954-1958

- Levantamento com base na cartografia elaborada pelo Instituto Geográfico e Cadastral

Fig. 53

1.

Arsenal do Exército
2.

Convento São Vicente de Fora
3.

Convento da Graça
4.

Nossa senhora do Monte
5.

Convento do Desterro
6.

Paço da Rainha
7.

Igreja dos Anjos
8.

Convento da Penha de França
9.

Convento de Santa Clara
10.

Estação de Santa Apolónia
11.

Rotunda de Máquinas
12.

Estação Elevatória dos Barbadinhos Italianos
13.

Mosteiro de Santos-o-novo
14.

Armazém de mercadorias
15.

Mosteiro da Madre de Deus
16.

Tinturaria Portugália
17.

Palácio Viscondes
18.

Mosteiro de chelas
19.

Mosteiro de São Francisco de Xabregas
20.

Convento dos Frades Grillos
21.

Vila Dias
22.

Escola Industrial Afonso Domingues
23.

Sociedade Nacional de Sabões
24.

Quinta da Viscondessa de Villa Nova
25.

Quinta da Senhora do Monte das Carmos
26.

Quinta das Conchas
27.

Quinta do Salgueiro
28.

Bairro Madre de Deus
29.

Palácio dos Marqueses de Olhão
30.

Fábrica de Moagem a Vapor Aliança
31.

Vila Flamiano
32.

Palácio Duque de Lafões
33.

Cemitério Alto de São João
34.

Fábrica da Samaritana
35.

Fábrica da Companhia Lisbonense de Tabacos
36.

Pátio Firmino
37.

Pátio do inglês
38.

Fábrica de Malhas de Inácio de Magalhães Bastos & C.
39.

Manutenção Militar
- A.

Rua dos Caes dos Soldados
- B.

Rua do Paraíso
- C.

Campo de Santa Clara
- D.

Largo da Graça
- E.

Rua do Convento da Graça
- F.

Travessa da Senhora do Monte
- G.

Rua dir dos Anjos
- H.

Campo de Santa Anna
- I.

Calçada de Santa Apolónia
- J.

Calçada Novo de Monte Agudo
- K.

Estrada da Penha de França
- L.

Travessa do Callado
- M.

Calçada do Poço dos Mouros
- N.

Rua do Vale de Santo António
- O.

Calçada dos Barbadinhos italianos
- P.

Calçada de santa Apolónia
- Q.

Estrada da Circunvalação
- R.

Estrada de Chelas
- S.

Calçada do Grillo
- T.

Rua de Marvila.
- U.

Avenida Infante Dom Henrique
- a.

Beco dos Toucinheiros
- b.

Calçada da Amorosa
- c.

Azinhaga da Galharina
- d.

Azinhaga da bruxa
- e.

Azinhaga da Salagada
- f.

Azinhaga do Planeta
- g.

Beco das Taipas
- h.

Azinhaga do Broma
- i.

Azinhaga da Maruja





e o rio, pertencendo a ambos. Contudo, com as sucessivas fases da sua consolidação, a cidade de Lisboa foi-se voltando para o interior. A construção do Porto de Lisboa, bem como das estruturas ferroviárias e rodoviárias, vieram intensificar esta separação entre a cidade e o rio.»¹⁰⁴

O levantamento do Instituto Geográfico e Cadastral mostrou a margem ribeira afastada daquela que era a orla ribeirinha primitiva, o eixo ferroviário duplicado e a implantação de uma linha férrea no limite do porto de Lisboa que conectava toda área do Porto [Fig. 57] de Lisboa, desde Santa Apolónia até ao Parque das Nações.

No âmbito das soluções encontradas para resolver o problema de alojamento das classes trabalhadoras e crescente população na zona Oriental de Lisboa foi construído o Bairro da Madre Deus [Fig.58] em 1944, cujo projeto foi desenvolvido segundo regras urbanísticas. Em oposição a este bairro, surgiram bairros clandestinos como é o caso do Bairro Chinês na Rua do Sol a Chelas [Fig.59].¹⁰⁵

Relativamente ao tecido industrial o levantamento mostrou que em 1958 a Fábrica de Moagem a Vapor Aliança desapareceu da paisagem, depois de sofrer um grande incêndio que deixou o edifício em ruínas em 1947, a fábrica da Samaritana após um incêndio cessou as suas atividades, depois dessa da tragédia o edifício foi ocupado por pequenas manufaturas, mas não voltou a ter a mesma estrutura. As vilas operárias de Xabregas permaneceram habitadas, a Companhia Portuguesa de Tabacos implantadano mosteiro de São Francisco de Xabregas cresceu e ocupou o espaço entre o convento e a linha férrea, a Rua de Xabregas

104 CRUZ, João Pedro Pereiras — A cidade e o rio: Origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa. Tese de mestrado, orientada: Professora Doutora Marta Sequeira Carneiro, Pedro Maria Afonso de Matos Gameiro. Universidade de Évora, 2016. p. 2.

105 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 49.

na data do levantamento apareceu urbanizada com novos prédios habitacionais.¹⁰⁶

O estudo de análise, realizado nesta dissertação, contemplou a metamorfose da zona Oriental de Lisboa, desde a paisagem agrícola até ao cenário industrial arruinado. O território ao longo de mais de um século vivenciou várias vocações e foi progressivamente transformado, com a extinção das ordens religiosas, surgimento da indústria, implantação do caminho-de-ferro, ampliação da margem ribeirinha, declínio da indústria, abandono dos edifícios industriais e consequente degradação. Os últimos fatores contribuíram para que atualmente parte do tecido industrial seja caracterizado como vazios urbanos.

106 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 46-47.



Fig. 57- Linha férrea entre a estação de Santa Apolónia e o Cais do Porto de Lisboa.



Fig. 58-Fotografia aérea do Bairro da Madre de Deus e zonas envolventes



Fig. 59- Bairro de barracas em Lisboa.

2.6 Percorrer o Vale de chelas: Xabregas

Ao contrário de Santa Apolónia cuja toponímia se expande ao longo dos séculos, em Xabregas este processo é contrário. No século XVI Xabregas integrou uma área maior do que a atual, o seu território compreendia a região entre a Cruz da Pedra e a fronteira de Marvila, razão pela qual até ao século XVIII o atual convento do Beato designava-se Convento de São Bento de Xabregas.¹⁰⁷

Relatos de épocas mais remotas apontam a existência de um esteiro fluvial, o seu leito foi a zona das atuais Rua Gualdim Pais e a Estrada de Chelas a subir até ao mosteiro. Este braço do Tejo tal como na Baixa Pombalina e Alcântara com as expansões urbanas desapareceu, a metamorfose ocorre ao longo de vários séculos, até a margem do Tejo tornar-se uma linha relativamente mais regular.

Os primeiros loteamentos em Xabregas datam os séculos XVII e XVIII, o processo veio possibilitar delimitar quintas e construídos palácios. Tal como é abordado nesta dissertação, o território nesta época surge como uma área rural estimulada pelas atividades dos mosteiros, palácios e quintas, conectados através de uma malha de vielas, atalhos e azinhagas.¹⁰⁸

No século XVIII este arrabalde da cidade é sítio: de residência de nobres, de romagem¹⁰⁹ e peregrinação de fé, e de agradáveis espaços verdes como o primeiro Jardim Botânico do país. Em 1886 o território fora dos limites da cidade agrega-se à cidade.¹¹⁰

A Revolução Liberal impulsiona industrialização e implantação do caminho-de-ferro em Xabregas, o crescimento desta parte da cidade é identificado percor-

107 PAULO, Jorge Ferreira; MATOS, José Sarmento de — Caminho do Oriente: Guia Histórico II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999. p. 3.
108 FURTADO, Mário, op. cit. p. 12.
109 Ver, sobre este assunto, FURTADO, Mário, op. cit. p. 75-82.
110 Ibidem, p. 11.



Fig. 60- Arcos do viaduto ferroviário de Xabregas, acesso ao largo do Marquês de Nisa.



Fig. 61- Antigo balneário Municipal, Rua Gualdim Pais.



Fig. 62- Antigo mercado de Xabregas, Rua Gualdim Pais.

rendo o Vale de Chelas:

A partir da rua de Xabregas, próximo ao viaduto da linha férrea [Fig.60], olhamos para o Palácio Marquês de Nisa, atualmente ocupado pela Casa Pia, um dos arcos do viaduto dá acesso ao Largo Marquês de Nisa, outrora encerrado por um edifício norte, um outro arco do viaduto leva-nos para a Vila Flamiano de onde podemos ver as chaminés da arruinada Fábrica da Samaritana, que estudaremos mais a frente. A frente do Largo surge a Rua Gualdim Pais que é o acesso — ou saída — para o Vale de Chelas. Após os edifícios novos que surgem à esquerda da Rua Gualdim Pais, está o Balneário Municipal [Fig.61] devoluto e à direita está o lavadouro e a seguir o mercado [Fig.62] fundado em 1956.

Mais à frente à direita aparece a Vila Emília [Fig.63] construída por volta de 1930 e a esquerda em ruínas surge a fábrica de Estamparia, alguns metros mais à frente, a fábrica Amidex e a Tintura Portugália, sobre as quais no momento adequado, estudaremos com mais detalhes, segue-se o Pátio do Zé Inglês e depois surge a interseção da Estrada de Chelas com a Rua Gualdim Pais. A estrada de chelas [Fig.64] é uma antiga azinhaga que surge após o desaparecimento do esteiro fluvial para ligar a zona ribeira ao Mosteiro de Chelas, a estrada de chelas passa a meia encosta do vale até intercetar a Rua Gualdim Pais, sítio que a estrada segue até ao mosteiro. Na estrada de chelas próximo a interseção dos dois eixos viários, aparece a calçadinha de Santo António que nos leva para o extinto Pátio Sete [Fig.65].

De volta à interseção, subindo a estrada de chelas à esquerda ergue-se a antiga

fábrica de malhas de Inácio de Magalhães Basto & Cia [Fig.66], atualmente instalação da Divisão de Imprensa Municipal, depois está a entrada da ETAR Ne-reida e a seguir a antiga propriedade dos Viscondes de Fonte Arcada [Fig.67] que atualmente pertence à Etar, por cima da propriedade passa a linha férrea em ponte, ponto que a estrada afunila em curva. Próximo do Largo de Chelas à esquerda está a Calçada do Teixeira com algumas propriedades. Seguindo surge a Ponte de Chelas [Fig.68], após a mesma à esquerda existe uma rampa que nos leva para o apeadeiro de chelas, depois da rampa surge enfim o Largo de Chelas com a sua imponente igreja e convento [Fig.69].¹¹¹

Este percurso pelo Vale de Chelas permite perceber a organização espacial do vale, bem como as características do território e eixos viários. Possibilita ainda identificar edifícios expectantes desarticulados da malha urbana, com potencial para acompanhar o crescimento urbano e alterar o paradigma do território.

111 FURTADO, Mário, op. cit. p. 17-21.



Fig. 63- Acesso a vila Emilia a partir da rua Gualdim Pais.



Fig. 64- Panorama da antiga Estrada de Chelas.



Fig. 65- Extinto Pátio Sete, vista a partir da estrada de chelas.



Fig. 66- Fachada da antiga fábrica de malhas de Inácio de Magalhães Basto & Cia.



Fig. 67- Propriedade dos Viscondes de Fonte Arcada, ao fundo o viaduto ferroviário da Concorância de Xabregas.



Fig. 68- Viaduto de Chelas, sobre a Estrada de Chelas.



Fig. 69- Fachada oeste do Convento de Chelas.

CAPÍTULO III

CASOS DE ESTUDO

- Fábrica da Samaritana
- Tinturaria Portugália
- Estudo comparativo

CASOS DE ESTUDO

Durante demasiado tempo vivemos esquecidos de Lisboa, da sua condição de cidade inteira: esquecemo-nos do oriente. Para aqui, onde outrora se desenvolviam quintas, palácios e mosteiros, convergiram nos anos deste século armazéns e indústrias, tudo mais ou menos desordenado, porque a falsa ordem que nos regeu durante cinquenta anos era feita de abandono e segregação. Lisboa foi-se esquecendo de que uma parte da sua história partiu desta metade imperfeita que se julga traçada a partir do eixo imaginário que liga o Parque Eduardo V II à Praça do Comércio.

José Sarmiento Matos e Jorge Ferreira Paulo, 1999.

A segregação do Vale Chelas, no desenho urbano de Lisboa, originou um cemitério de indústrias em ruínas, esquecidas com a história de Lisboa. A Fábrica da Samaritana e a Tinturaria Portugália [Fig. 70], heranças da indústria, olharam para um território que se transformou, mas não acompanharam as transformações, tornando-se edifícios obsoletos e arruinados.

Neste estudo abordaremos a metamorfose dos dois edifícios industriais ao longo dos séculos, bem como a importância de recuperação e preservação do tecido industrial esquecido.

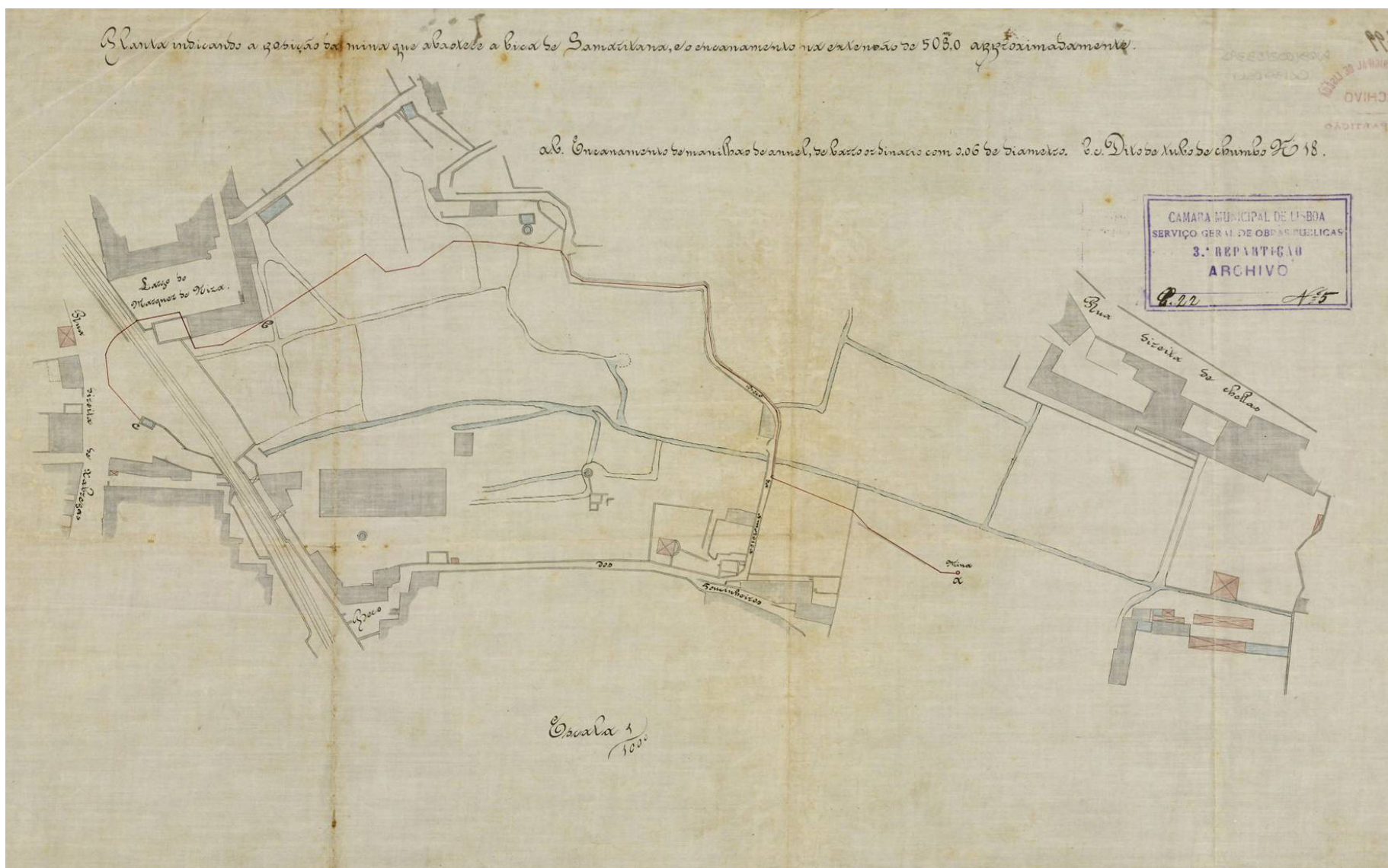


Fig. 70- Planta de encanamento em Chelas, relação da Fábrica da Samaritana e Tinturaria Portugália, inclui antigos caminhos do vale de chelas, o aqueduto do Alviela e fontes de água.

3.1 Fábrica da Samaritana

A fábrica da Samaritana, também conhecida como fábrica do Black em alusão ao engenheiro Alexandre Black, foi implantada no início do Vale de Chelas, próximo dos eixos ferroviários do Leste e Norte e da concordância de Xabregas, localizada no Beco dos Toucinheiros [Fig. 71] número 1. Foi um dos mais antigos núcleos industriais do século XIX na Zona Oriental de Lisboa, por isso coexistente com a construção da linha de caminho-de-ferro, entre Lisboa e o Carregado.¹¹²

112 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 78.



Fig. 71- Arco do Beco dos Toucinheiros.



Fig. 72- Fábrica da Samaritana vista a partir do Beco dos Toucinheiros.

Fábrica da Samaritana 1857-1858

O edifício foi mandado construir em 1854, por dois ingleses John Scoot H Wort e Alexandre Black, nos lotes do Hospital de São José. Foi inaugurado em 1857 [Fig. 72] para início das atividades laborais, nessa altura foi passado para a Companhia de Fabrico de Algodões de Xabregas. Tinha um conjunto de vários edifícios, dos quais o edifício principal era retangular, com 36m de comprimento, 21m de largura e totalizava 108 janelas nas quatro fachadas [Fig. 73]. Possuía três pisos, divididos em diferentes funções segundo o «Diário Illustrado»:

«No primeiro pavimento funcionam 72 teares mecânicos, 4 bancas de linha, 1 torno, 1 engenho de furar, 6 aspas de mão, 2 duplas de linha, 1 cardadeira, alimentados pelo motor do vapor e dirigido por 65 operários internos e externos de ambos os sexos.

No segundo pavimento, oficina de cardação, trabalhavam 18 cardas, 9 introitos, 3 troços grossos, 5 finos e um engenho de esmerilhar, dirigidos por 37 operários. No terceiro pavimento, oficina de fiação tinha em movimento 5 engenhos contínuos, 8 bancas de urdidura, 2 urdideiras, 1 encanetadeira, 5 aspas, 2 aspas duplas, 1 pransa para maços, e 1 engenho de engomar, dirigido por 60 operários.»¹¹³

Os edifícios anexos a este e a sul da fábrica ocupavam-se de atividades como tinturaria, carpintaria e serralharia. Existia também uma casa das máquinas no edifício fabril e no Beco dos Toucinheiros foi construído o Pátio do Black com residências para alugar a funcionários.¹¹⁴

O primeiro registro de implantação da fábrica surgiu nas plantas número 16 e 23 do levantamento de Filipe Folque em 1858.

113 «No primeiro pavimento funccionavam 72 teares mechanicos, 4 bancas de linha, 2 de urdidura, 1 torno, 1 engenho de furar, 6 aspas de mão, 2 duplas de linha, 1 cardadeira, alimentados pelo motor a vapor e dirigidos por 65 operarios internos e externos de ambos os sexos. No segundo pavimento officina de cardação, trabalhavam 18 cardas, 9 introitos, 3 trocos grossos, 5 finos e um engenho de esmerilhar, dirigidos por 37 operarios.

No terceiro pavimento, officina de fiação, tinham em movimento 5 engenhos continuos, 8 bancas de urdidura, 2 urdideiras, 1 encanetadeira, 5 aspas, 2 aspas duplas, 1 pransa para maços, e 1 engenho de engomar, dirigidos por 60 operarios». Fábrica da Samaritana. Diário Illustrado, Ano VI, nº 1617. Lisboa: (Agosto), 1877. p. 1. Disponível online URL: https://purl.pt/14328/1/j-1244-g_1877-08-08/j-1244-g_1877-08-08_item2/j-1244-g_1877-08-08_PDF/j-1244-g_1877-08-08_PDF_24-C-R0150/j-1244-g_1877-08-08_0000_1-4_t24-C-R0150.pdf (Consultado em 05/10/2021) (tradução livre autor).

114 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 78-79.

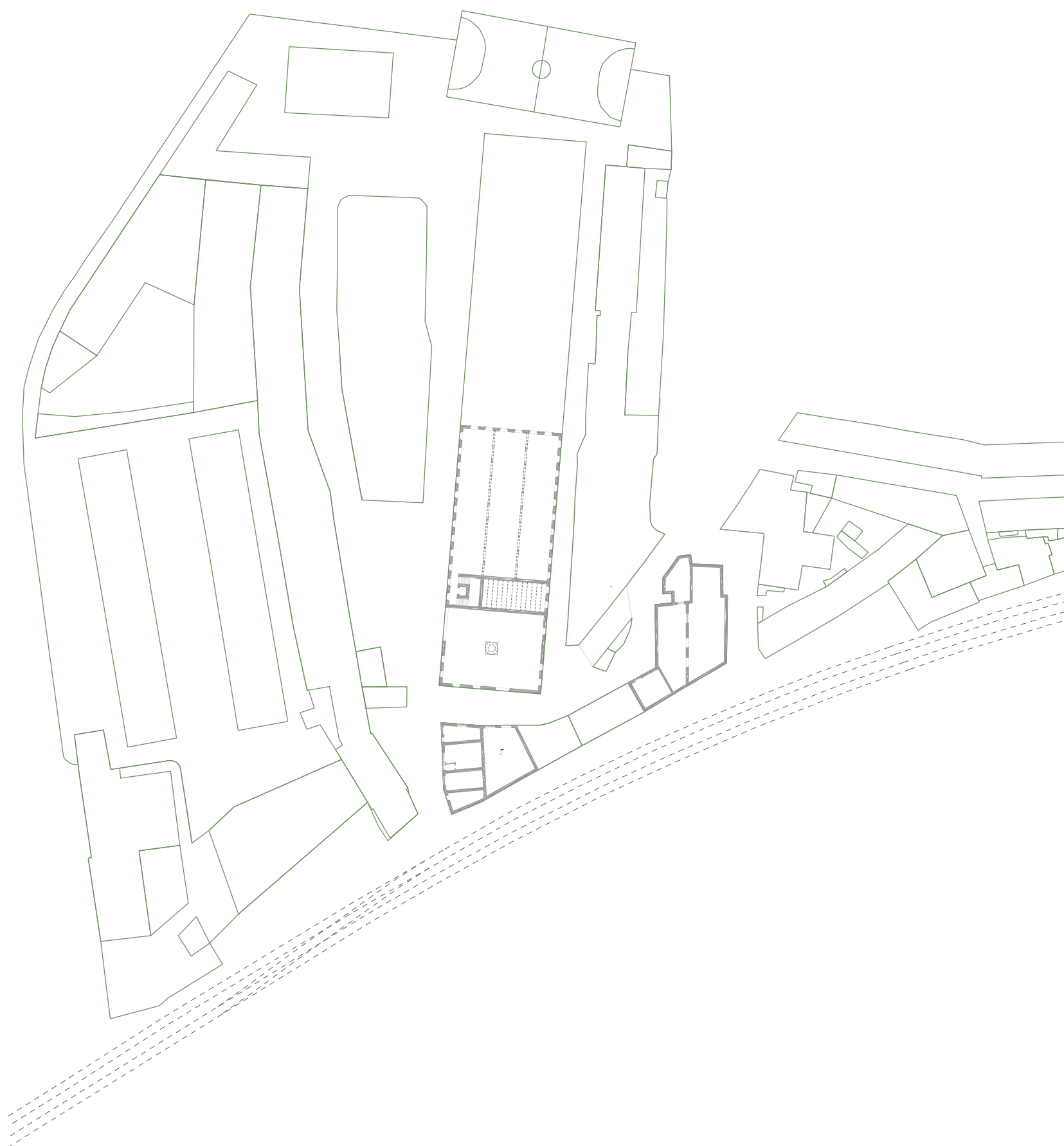


Fig. 73

- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
- 1. Fábrica da Samaritana
- 2. Oficinas
- 3. Casas para Habitação de Operários
- 4. Pátio Black

Fábrica da Samaritana 1867

Aproximadamente 10 anos após a inauguração do conjunto industrial a Companhia de Fabrico de Algodões de Xabregas solicitou a construção de diferentes casas próximo da fábrica [Fig. 74], para albergar os operários que ali trabalhavam.¹¹⁵

115 Fábrica da Samaritana. Diário Ilustrado, Ano VI, nº 1617. Lisboa: (Agosto), 1877. p. 1. Disponível online URL: https://purl.pt/14328/1/j-1244-g_1877-08-08/j-1244-g_1877-08-08_item2/j-1244-g_1877-08-08_PDF/j-1244-g_1877-08-08_PDF_24-C-R0150/j-1244-g_1877-08-08_0000_1-4_t24-C-R0150.pdf (Consultado em 06/10/2021).

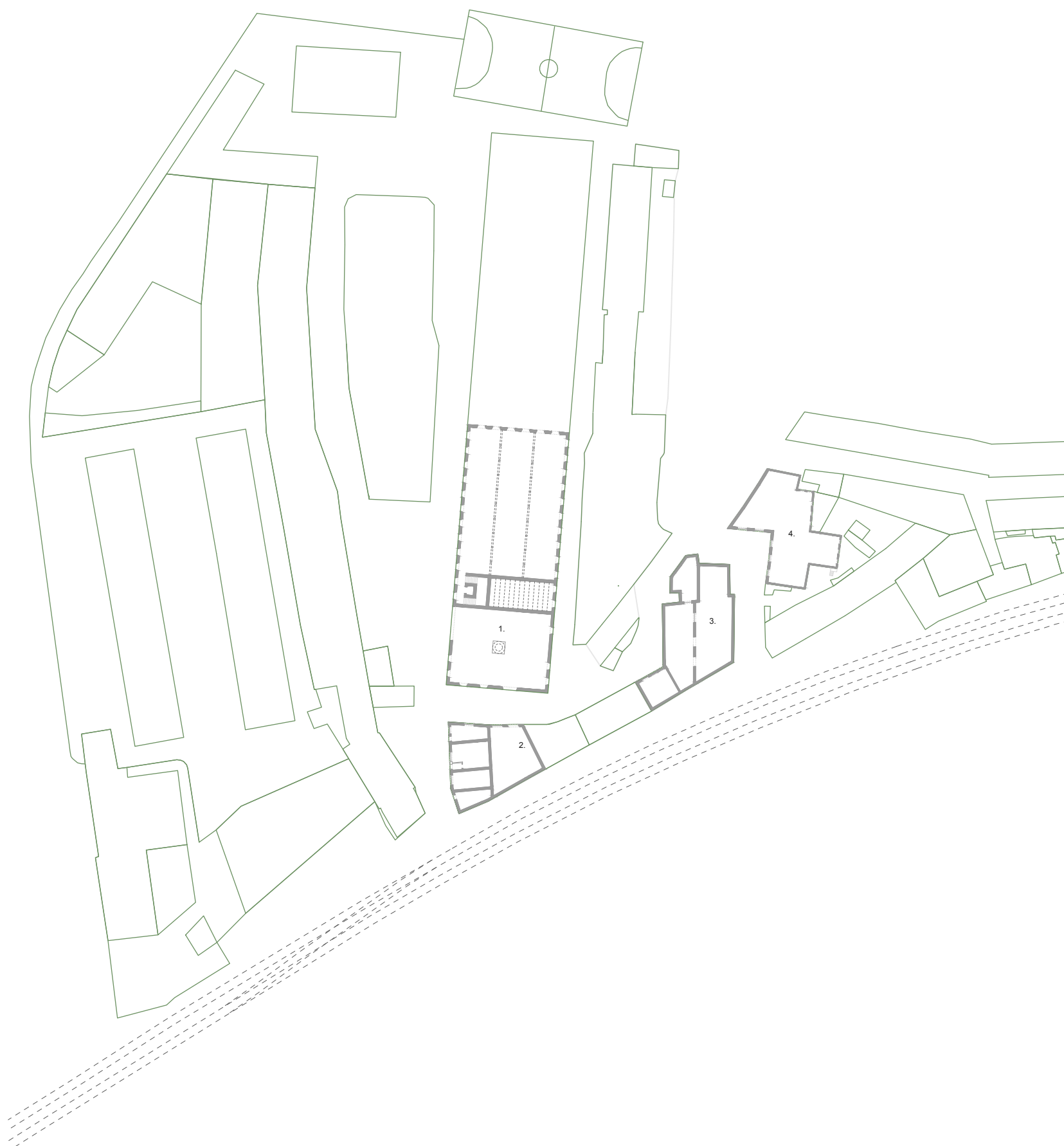


Fig. 74

- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
- 1. Fábrica da Samaritana
- 2. Oficinas
- 3. Casas para Habitação de Operários
- 4. Pátio Black

Fábrica da Samaritana 1877-1888

Em 3 de Maio de 1877, a fábrica da Samaritana foi atingida por um grande incêndio, na época a Companhia do Fabrico de Algodão de Xabregas foi reembolsada pelas companhias de seguros, consequentemente o edifício passou por uma intensa remodelação.¹¹⁶

Após ressarcimento à companhia, o edifício principal duplicou de tamanho crescendo para norte, foi construída uma nova casa de máquinas e uma nova chaminé, ficando assim um conjunto de casa das máquinas e chaminé a Sul e outro a norte.¹¹⁷ À volta da fábrica foram construções armazéns, oficinas — de serralharia, carpintaria e dobragem — casas para habitação de operários.

Entre 1887 e 1888 foi construída a Vila Flamiano¹¹⁸ a mando da Companhia do Fabrico de Algodões de Xabregas, primeira firma portuguesa a edificar casas para os seus trabalhadores. Este novo bairro operário surgiu associado ao núcleo fabril e a sua construção era contemporânea a edificação da Vila Dias¹¹⁹ no Alto dos Toucinheiros, projeto levado a cabo para solucionar o problema de habitação para operários [Fig. 75].¹²⁰

As alterações realizadas no núcleo fabril após o incêndio apareceram nos documentos na Câmara Municipal em 1902.¹²¹

116 FURTADO, Mário, op. cit. p. 101.
117 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 78.
118 Vila Flamiano, Ver, sobre este assunto, CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 73-75.
119 Vila Dias, Ver, sobre este assunto, CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 83-85.
120 Vila Dias, Ver, sobre este assunto, CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 73-84.
121 «Requerimento» in Processo de obra N.º 27400 . Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML, 1902.

Fábrica da Samaritana 1894

O primeiro registro da fábrica da Samaritana no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, surgiu em 1894 [Fig. 76]. A Companhia do Fabrico de Algodões de Xabregas propôs construir sobre a designada casa Calandra uma casa para armazenamento de algodão, intervenção realizada no interior do edifício principal.¹²²

¹²² «Requerimento» in Processo de obra N.º 27400 . Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML, 1894.



Fig. 76

- | | | | | | |
|---|-----------------------------------|-----|------------------------------------|----|---------------|
|  | Construção | 6. | Oficinas | a. | Casa Calandra |
|  | Construção Inexistente | 7. | Casa habitação do Fiscal e Armazém | | |
|  | Implantação actual | 8. | Armazém | | |
| 1. | Fábrica da Samaritana | 9. | Armazém | | |
| 2. | Oficinas | 10. | Oficina | | |
| 3. | Casas para Habitação de Operários | 11. | Armazens | | |
| 4. | Pátio Black | 12. | Oficina de carpintaria | | |
| 5. | Casas para Habitação de Operários | 13. | Casa do guarda | | |

Fábrica da Samaritana 1911

Em 1911 [Fig. 77] nas plantas I17 e J14 do levantamento coordenado por Júlio Vieira da Silva Pinto, foi registrada a implantação do núcleo fabril com todos os novos edifícios construídos após a tragédia de 1877. Neste levantamento surgiu também a concordância de Xabregas que passava por cima de algumas oficinas e armazéns da fábrica e a centímetros de distância do edifício principal em direção ao túnel nas proximidades. O viaduto ferroviário a nível do desenho urbano entrou em conflito direto com o edifício e levantava questões de segurança devido à sua proximidade.¹²³

123 COSTA, L. de Mendonça e — «Caminhos de Ferro Portugueses: A linha de cintura de Lisboa, aberta no dia 20 do corrente - Viaduto e Túnel de Xabregas». O Occidente: Revista Ilustrada de Portugal e do Estrangeiro Lisboa. Vol. XI, N° 339 (maio 1888). p. 115. Disponível online URL: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1888/N339/N339_master/N339.pdf (Consultado em 12/11/2021).

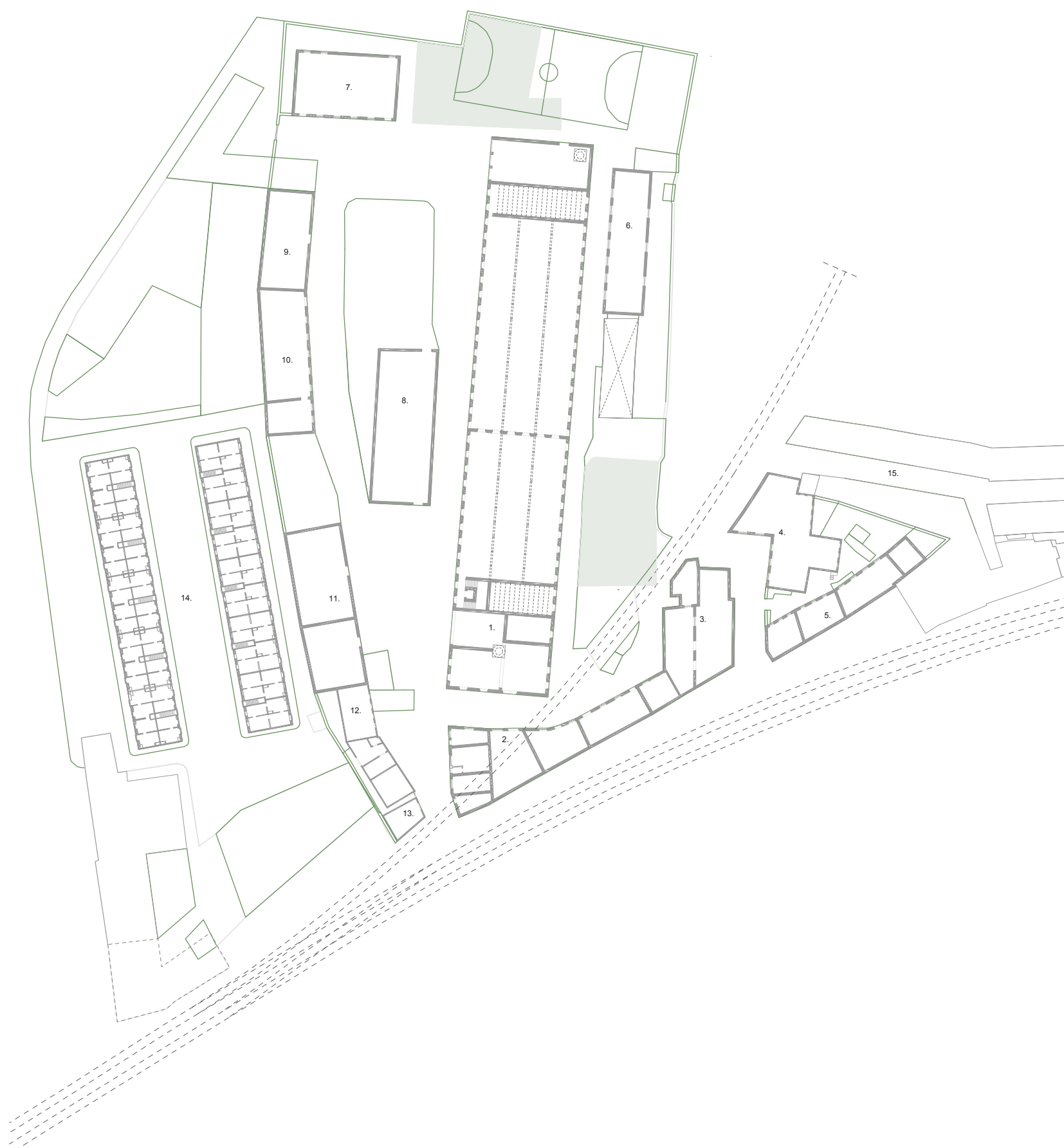


Fig. 77

- | | | | | | |
|---|-----------------------------------|-----|------------------------------------|-----|---------------|
|  | Construção | 6. | Oficinas | 14. | Vila Flamiano |
|  | Construção Inexistente | 7. | Casa habitação do Fiscal e Armazém | 15. | Vila Dias |
|  | Implantação actual | 8. | Armazém | | |
| 1. | Fábrica da Samaritana | 9. | Armazém | | |
| 2. | Oficinas | 10. | Oficina | | |
| 3. | Casas para Habitação de Operários | 11. | Armazens | | |
| 4. | Pátio Black | 12. | Oficina de carpintaria | | |
| 5. | Casas para Habitação de Operários | 13. | Casa do guarda | | |

Fábrica da Samaritana 1948-1950

Entre 1911 e 1948 foram realizadas alterações pontuais aos edifícios, foram feitos alguns requerimentos para alterações e construções em 1917, 1938 e 1942 que não foram executados, alguns destes pedidos foram negados pela Câmara Municipal.¹²⁴

Em 1934 a Sociedade Têxtil do Sul adquiriu o edifício, mas em 1948 a fábrica sofreu um último incêndio que degradou o núcleo fabril e cessou as suas atividades. Algumas firmas e pequenas empresas se estabeleceram nos edifícios após a catástrofe, mas sem preocupação com o elevado estado de degradação dos edifícios.¹²⁵

No levantamento de 1950, plantas I17 e J14, o corpo norte do edifício principal estava sem cobertura [Fig. 78], consequência do incêndio que originou o abandono do edifício.

124 Ver, sobre este assunto, Processo de obra N.º 27400 . Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML.

125 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda, op. cit. p. 79-80.



Fig. 78

- | | | | | | |
|----|-----------------------------------|-----|------------------------------------|-----|---------------|
| 1. | Fábrica da Samaritana | 6. | Oficinas | 14. | Vila Flamiano |
| 2. | Oficinas | 7. | Casa habitação do Fiscal e Armazém | 15. | Vila Dias |
| 3. | Casas para Habitação de Operários | 8. | Armazém | | |
| 4. | Pátio Black | 9. | Armazém | | |
| 5. | Casas para Habitação de Operários | 10. | Oficina | | |
| | | 11. | Armazens | | |
| | | 12. | Oficina de carpintaria | | |
| | | 13. | Casa do guarda | | |

Fábrica da Samaritana 1970

Na cartografia histórica de 1970 nas plantas I17 e J14, identificamos a presença de alguns barracões construídos no terreno da fábrica da Samaritana [Fig. 79]. Próximo a Vila Flamiano foi construído um armazém, no local que outrora existiu um Jardim que pertencia a fábrica da Samaritana.¹²⁶

126 CML — Cartografia Histórica 1970. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1970.



Fig. 79

- | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|
| ■ Construção | 6. Oficinas | 14. Vila Flamiano |
| - - - - - Construção Inexistente | 7. Casa habitação do Fiscal e Armazém | 15. Vila Dias |
| — Implantação actual | 8. Armazém | |
| 1. Fábrica da Samaritana | 9. Armazém | |
| 2. Oficinas | 10. Oficina | |
| 3. Casas para Habitação de Operários | 11. Armazens | |
| 4. Pátio Black | 12. Oficina de carpintaria | |
| 5. Casas para Habitação de Operários | 13. Casa do guarda | |

Fábrica da Samaritana 2023

Após 1970 o núcleo fabril foi progressivamente abandonado, resultando em ocupações ilegais e construções de anexos sem registo. Segundo a vistoria realizada em 2014 pela Câmara Municipal de Lisboa os armazéns do núcleo fabril estavam desocupados, em mau estado de conservação, sem coberturas e em situação de pré-ruína, foi solicitada intervenção urgente por razões de segurança pública. O edifício principal encontrava-se nas mesmas condições da envolvente, mas o responsável pela vistoria indicou que as fachadas tinham hipóteses de recuperação e o imóvel deveria ser alvo de intervenções, como demolição das paredes interiores e cobertura.

Ainda assim, após esta data não foi realizada nenhuma tentativa de recuperação do edifício, o que foi constatado na última vistoria realizada em 2020 [Fig. 80], onde se verificou que as intervenções solicitadas não foram realizadas e que o conjunto embora com algumas casas e oficinas ocupadas representa perigo à segurança pública. O esquecimento deste edifício foi o fator responsável pelo processo de degradação deste edifício industrial em ruína.¹²⁷

127 Ver, sobre este assunto, Processo de obra N.º 27400 . Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML.



Fig. 80

- | | | | | | |
|----|-----------------------------------|-----|------------------------------------|-----|---------------|
| 1. | Fábrica da Samaritana | 6. | Oficinas | 14. | Vila Flamiano |
| 2. | Oficinas | 7. | Casa habitação do Fiscal e Armazém | 15. | Vila Dias |
| 3. | Casas para Habitação de Operários | 8. | Armazém | 16. | Armazéns |
| 4. | Pátio Black | 9. | Armazém | 17. | Oficina |
| 5. | Casas para Habitação de Operários | 10. | Oficina | 18. | Armazém |
| | | 11. | Armazéns | | |
| | | 12. | Oficina de carpintaria | | |
| | | 13. | Casa do guarda | | |

3.2 Tinturaria Portugália

O complexo da Tinturaria Portugália foi implantado entre a antiga Estrada de Chelas e a Rua Gualdim Pais, próximo da encosta do cemitério do Alto de São João e da concordância de Xabregas. Não existem informações concretas sobre a data da sua construção, mas acredita-se que o edifício foi construído por volta do século XVIII.

O edifício ficou conhecido entre os populares como Tinturaria Portugália, devido a um azulejo com este nome num muro na Rua Gualdim Pais [Fig. 81], mas a tinturaria não foi a única vocação do edifício que teve vários proprietários e se ocupou da produção de diversos produtos nas diferentes fases.¹²⁸

Os documentos requeridos ao Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa indicam que o edifício passou por transformações frutos das adições e demolições realizadas neste núcleo fabril.

128 SILVA, Rita Sérvulo Correia Ferreira — Novos usos para o Património Industrial do Vale de Chelas: Antiga Tinturaria Portugália como Escola de Moda. Tese de mestrado, orientadora: Professor Doutor José Manuel Aguiar, Professor Doutor João Carlos Vassalo Santos Cabral. Universidade de Lisboa: Faculdade de Arquitetura, [S.n.], 2018. p. 97.



Fig. 81- Muro Tinturaria Portugália, Rua Gualdim Pais.

Tinturaria Portugália 1858

O primeiro registro da implantação da Tinturaria Portugália é no levantamento de Filipe Folque em 1858 [Fig. 82], na planta número 15. O edifício foi registrado próximo de algumas quintas, mas isolado sendo nessa época o único edifício deste núcleo fabril. Não se sabe ao certo as suas características nesta época por falta de registros precisos, mas percebesse o edifício diferente da sua fisionomia séculos depois.¹²⁹

129 FOLQUE, Filipe — Levantamento Topográfico de Lisboa em 1856-1858. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1858, planta nº15.

Fig. 82



- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
- 1. Tinturaria Portuguesa

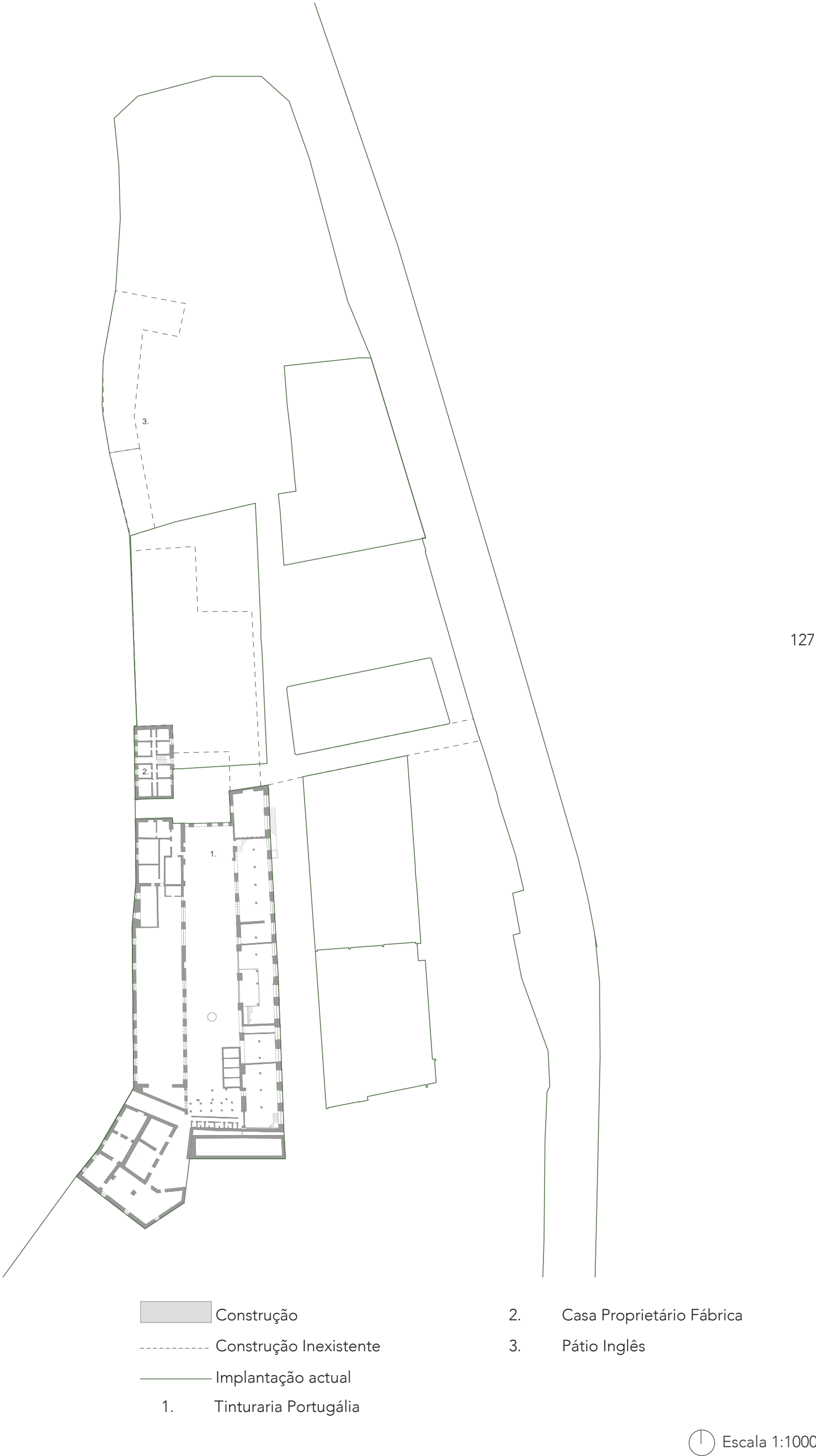
Tinturaria Portugália 1888 - 1889

A primeira intervenção da tinturaria Portugália que consta no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa ocorreu em 1888. O proprietário Francisco Garcia solicitou a construção de uma casa na Estrada de Chelas entre as portas número 45 e 46 [Fig. 83]. O projeto apresentado consistia num edifício habitacional de três pisos, mais sótão.

Um ano depois, em 1889 foi solicitada a alteração da fachada da casa número 45 da estrada de Chelas, a ampliação da casa e a adição de mais um andar, ficando assim com dois andares. Foi pedido também a transformação da porta número 45, em um portal.¹³⁰

¹³⁰ Ver, sobre este assunto, Processo de obra N.º 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML 1888.

Fig. 83



Tinturaria Portugalia 1895

Em 1895 José Pedro de Matos, proprietário da fábrica de Lanifícios, solicitou licença para construção de uma casa destinada a Cocheira e a Cavalharia [Fig. 84], a este do edifício principal deste complexo industrial.¹³¹

131 Ibidem.

Fig. 84



- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
- 1. Tinturaria Portugália

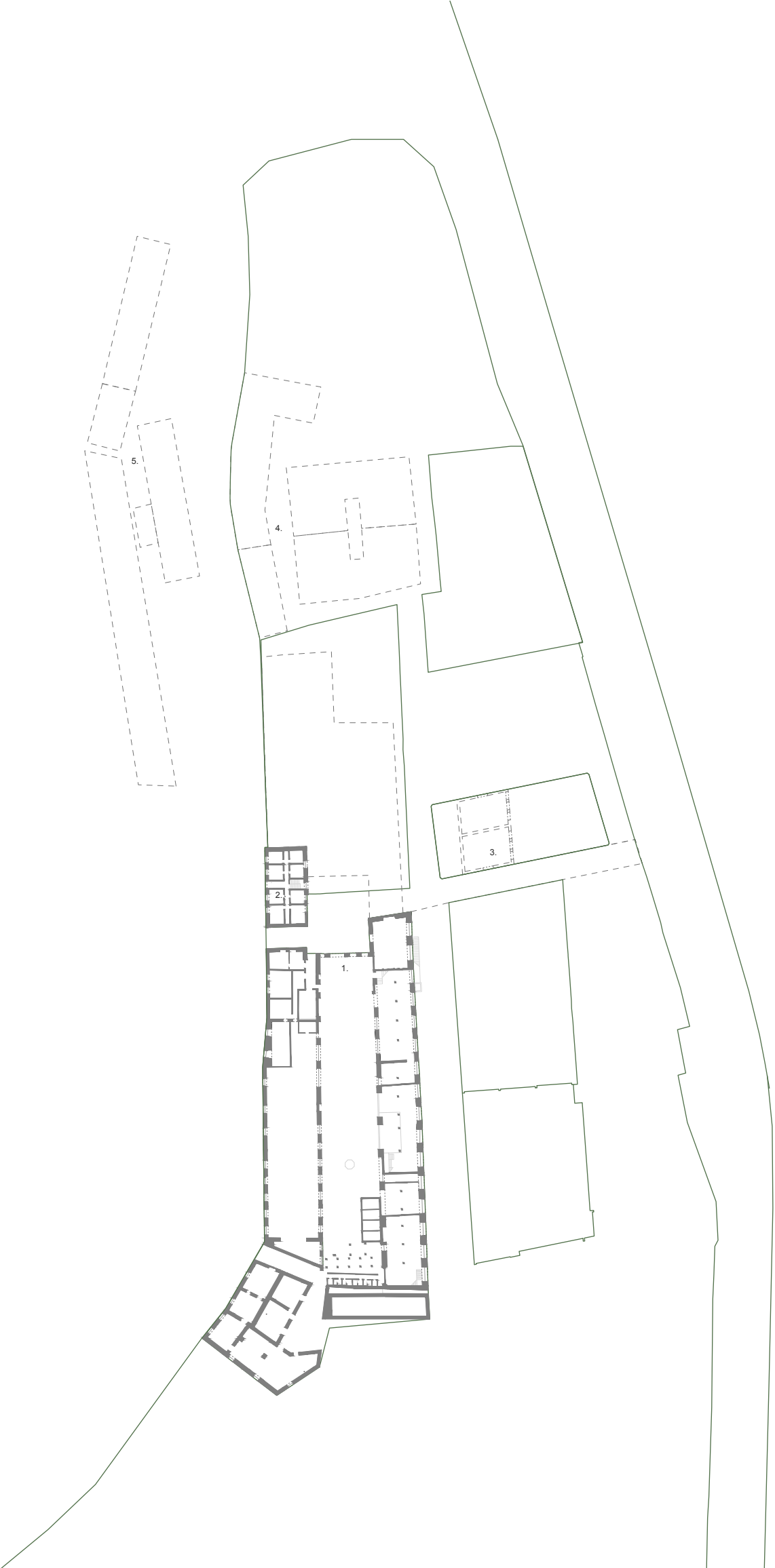
- 2. Casa Proprietário Fábrica
- 3. Casa da Cocheira e Cavalharia
- 4. Pátio Inglês

Tinturaria Portugália 1911

No levantamento de Júlio Vieira da Silva Pinto de 1911, o complexo industrial aparece na planta J13. Próximo do edifício surgiu o Pátio Firmino na encosta da quinta de Santo António de Cima e quinta da Laboeira, e o Pátio do Inglês na continuidade do edifício principal da tinturaria [Fig. 85]. Não existem informações concretas, mas acredita-se que estes dois núcleos habitacionais foram construídos para dar suporte ao complexo industrial.¹³²

132 PINTO, Júlio Vieira da Silva — Levantamento da planta de Lisboa 1904 -1911. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911, planta J13.

Fig. 85



- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
- 1. Tinturaria Portuguesa

- 2. Casa Proprietário Fábrica
- 3. Casa da Cocheira e Cavalharia
- 4. Pátio Inglês
- 5. Pátio Firmino

Tinturaria Portugália 1918

A firma José Pedro de Matos em 1918 [Fig. 86] solicitou um conjunto de várias alterações no complexo industrial descritas na Memória descritiva:

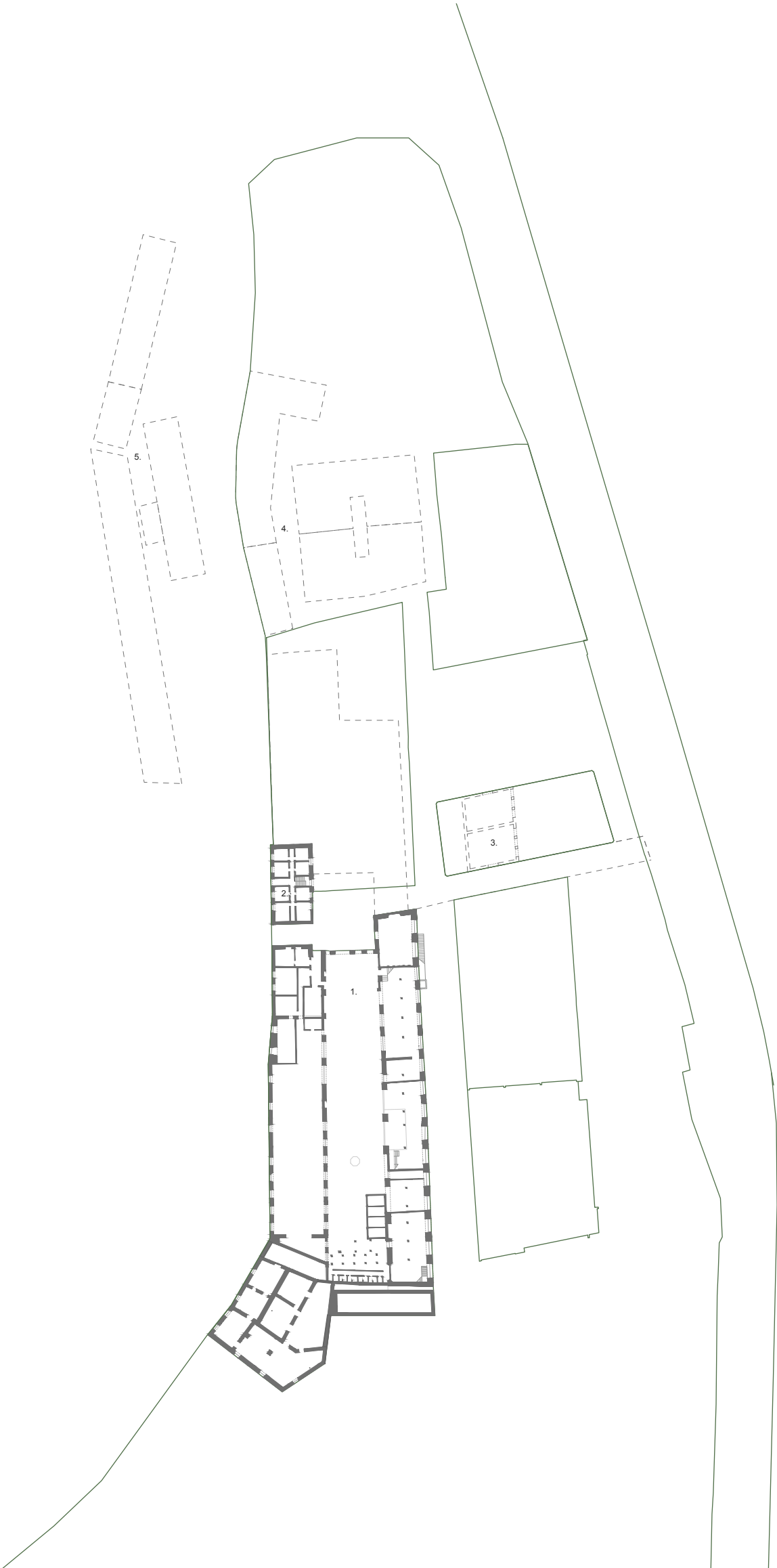
«[...] demolir uma parede interior com abóbadas por estar em ruínas, abrir argos vão em arco numa parede da oficina posterior, sendo estes arcos revestidos com 2 vezes de tijolos burro assentes em fortes pilares construídos também em tijolo burro, abrir e rasgar vários vãos exteriores, levantar a cobertura do barracão interior em prolongada, ficando estas coberturas com uma grande clara boia em vidro e madeira, construir a frente sobre o terraço e reconstruir a sobre o pátio, abaixar e ampliar os pavimentos na casa anexo de serventia para a referida estrada [...]».¹³³

As transformações no lado sul do edifício resultaram numa nave central e numa pequena galeria para o edifício principal deste complexo. Na mesma data a firma solicitou também licença para avançar o portão de entrada para alinhamento da rua e evitar inundações provocadas pelas águas das chuvas, por não haver valetas e existir uma diferença de cotas entre o edifício e a estrada.¹³⁴

133 «Memória descritiva» in Processo de obra N.º 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML, 1918.

134 Ver, sobre este assunto, Processo de obra N.º 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML 1918.

Fig. 86



- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
- 1. Tinturaria Portugália

- 2. Casa Proprietário Fábrica
- 3. Casa da Cocheira e Cavalharia
- 4. Pátio Inglês
- 5. Pátio Firmino

Tinturaria Portugália 1920

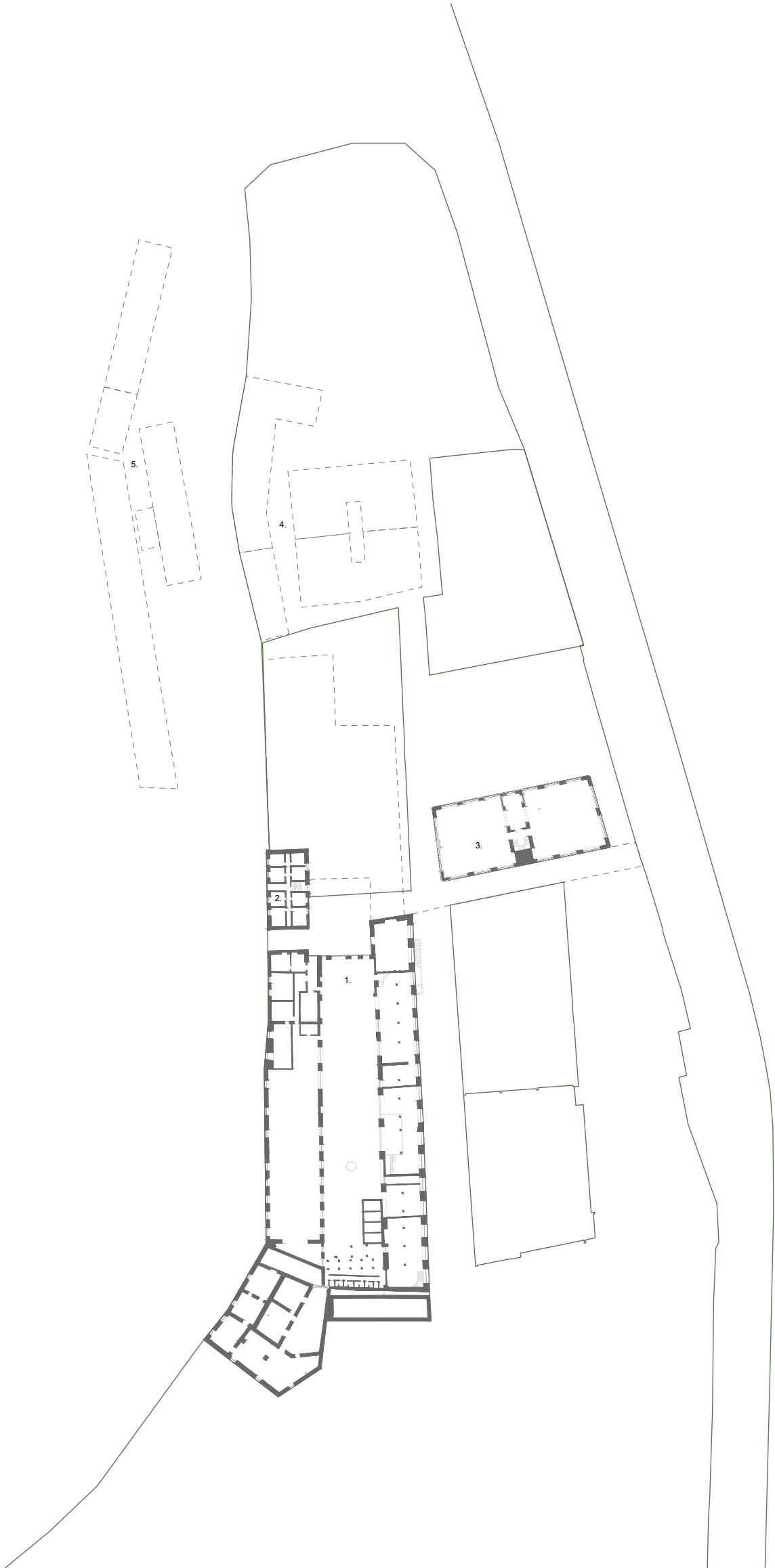
Em 1920 o complexo ainda na posse da firma José Pedro de Matos foi ampliado, a firma solicitou a autorização para construir um novo edifício das caldeiras com ligação superior em ponte com o edifício principal tal como indica a memória descritiva:

« A obra que a firma José Pedro de Matos Limitada, deseja realizar no terreno da sua fabrica de lanifícios situada na Estrada de Chelas N°84, conta um edifício destinado a novas instalações das caldeiras e que será feito da seguinte forma: os cabocos abrir-se-hão até a profundidade precisa para a estabilidade da construção, serão cheios com uma camada de um metro serão de betão de cimento e a seguir com pedra rija argamassada com cal e areia ao traço de 1 por 2, igual construção serão as paredes em elevação, sendo os arcos fechados com tijolo, bem como a chaminé. A cobertura será em terraço formado com vigas de ferro e abobadinhas de tijolo sendo por cima uma camada de betonilha envolvida em rede de arame, igual construção será a ponte por cima do arruamento da fábrica, sendo o terraço como a ponte destinados a seca dos tecidos, portanto suporta uma carga insignificante [...]». ¹³⁵

O edifício das caldeiras [Fig. 87] foi implantado no terreno entre o edifício principal e a atual Rua Gualdim Pais.

135 «Memória descritiva» in Processo de obra N° 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML, 1920.

Fig. 87



- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
- 1. Tinturaria Portugal

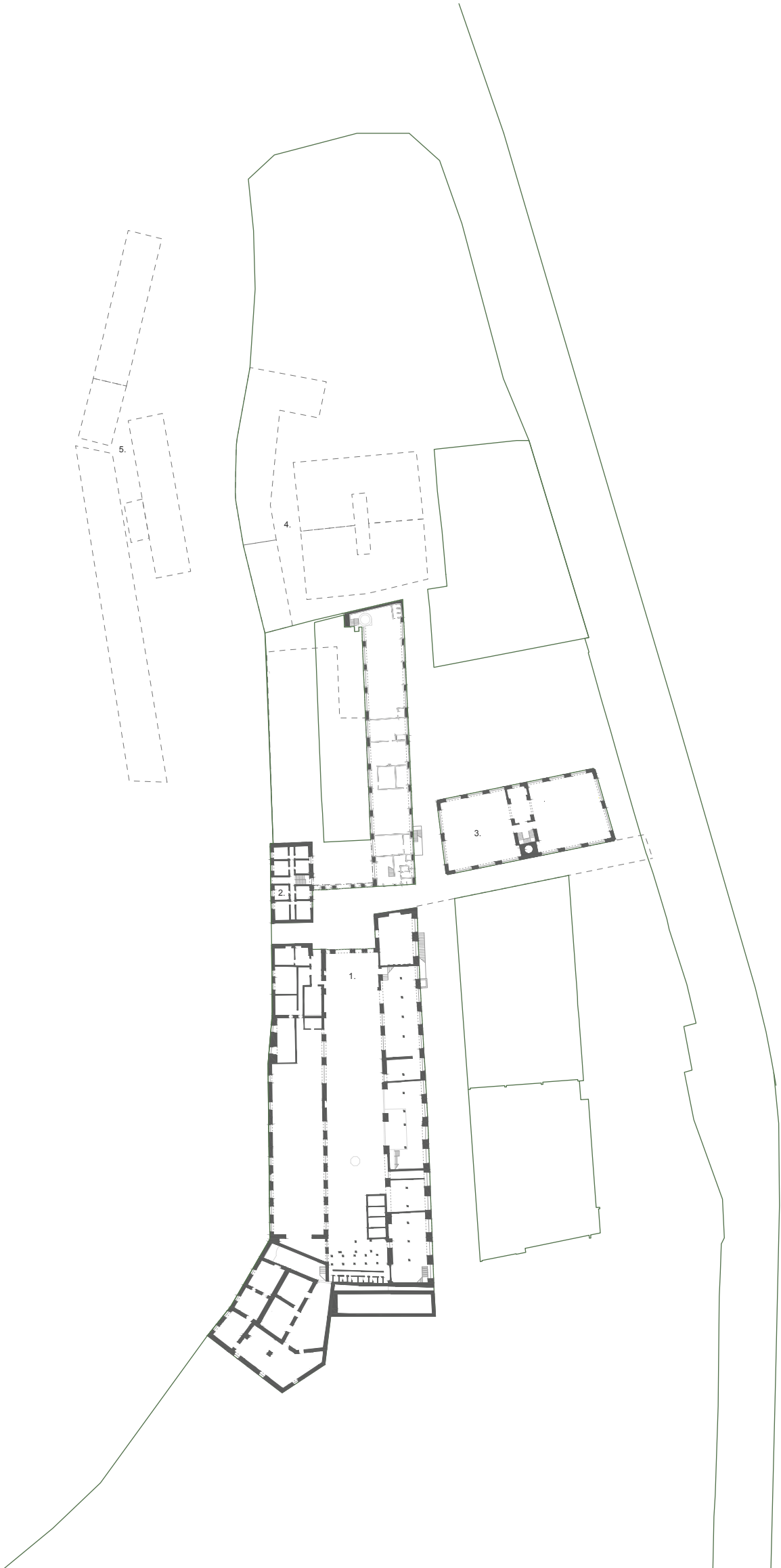
- 2. Casa Proprietário Fábrica
- 3. Edifício das caldeiras
- 4. Pátio Inglês
- 5. Pátio Firmino

Tinturaria Portugal 1923

Três anos após a construção da casa das caldeiras, a firma Barros e Santos, requereu a substituição de uma fachada do edifício principal do complexo por outra [Fig. 88]. Segundo a memória descritiva, a intenção era construir uma fachada com mais qualidade feita com argamassa de cal, pedras de boa qualidade, areia de pinhal e vigas de ferro.¹³⁶

¹³⁶ Ver, sobre este assunto, Processo de obra N.º 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML 1923.

Fig. 88



- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
- 1. Tinturaria Portugália

- 2. Casa Proprietário Fábrica
- 3. Edifício das caldeiras
- 4. Pátio Inglês
- 5. Pátio Firmino

Tinturaria Portugália 1950 - 1951

O levantamento de 1950 registrou o aparecimento da vila Emília¹³⁷ [Fig. 89] edificada em 1932, na rua Gualdim Pais número 78. Neste ano registou-se a ampliação do edifício principal e o surgimento de novos armazéns próximo ao edifício das caldeiras e do pátio do Inglês, junto ao aqueduto do Alviela foram edificados dois barracões.¹³⁸

Em 1951 foi executada a segunda fase do projeto de ampliação e construído o edifício de estampagem junto a rua Gualdim Pais.¹³⁹

137 SILVA, Margarida de Almeida Reis e, op. cit. p. 88.

138 CML — Cartografia Histórica 1950. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

139 Ver, sobre este assunto, Processo de obra N.º 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML 1951.



Fig. 89

- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
- 1. Tinturaria Portugália

- 2. Casa Proprietário Fábrica
- 3. Edifício das caldeiras
- 4. Pátio Inglês
- 5. Pátio Firmino

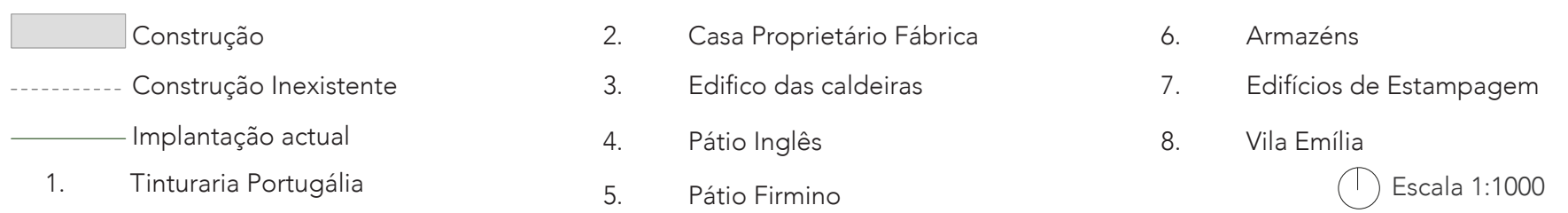
- 6. Armazéns
- 7. Edifícios de Estampagem
- 8. Vila Emília

Tinturaria Portugal 1970

Após 1950 o complexo industrial não passou por alterações significativas, os baracões próximos ao aqueduto tal como mostra o levantamento de 1970 [Fig. 90] foram demolidos.¹⁴⁰

140 CML — Cartografia Histórica 1970. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1970.

Fig. 90

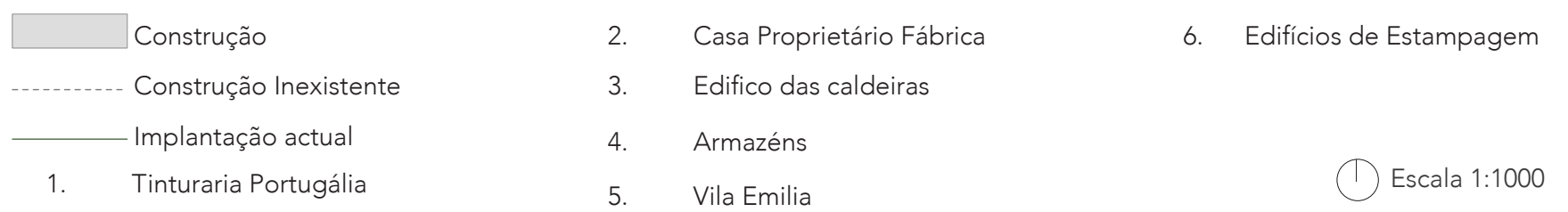


Tinturaria Portugália 2001 - 2011

Os Ortofotomapas do período entre 2001 e 2011 registraram a demolição dos armazéns entre o edifício das caldeiras e o pátio do Inglês. Em 2006 o pátio do Firmino na encosta do cemitério apareceu demolido nas fotografias aéreas desta área e o ortofotomapa de 2011 [Fig. 91] mostra que o pátio do Inglês também foi demolido.¹⁴¹

141 CML — Lisboa: Câmara Municipal, 2011.

Fig. 91



Tinturaria Portugália 2023

O edifício principal do complexo após encerramento da atividade industrial não foi ocupado ou alvo de manutenções, o que contribuiu para a progressiva degradação. O edifício atualmente está sem cobertura, existem alguns vestígios de lajes em betão armado e os caixilhos de madeira estão danificados. As paredes exteriores em alvenaria irregular, embora descuidadas, ainda estão inteiras e as chaminés ainda permanecem completas e em bom estado de conservação dada a condição de abandono às quais estão submetidas.¹⁴² Algumas estruturas do conjunto atualmente estão ocupadas por algumas oficinas [Fig. 92], mas a falta de intervenções cuidadas é um fator que contribui para contínua degradação.

142 SILVA, Rita Sérvulo Correia Ferreira, *op. cit.* p. 108.

Fig. 92

- Construção
- Construção Inexistente
- Implantação actual
1. Tinturaria Portugália

2. Casa Proprietário Fábrica
3. Edifício das caldeiras
4. Armazéns
5. Edifícios Estampagem

6. Vila Emilia

⌚ Escala 1:1000

3.3 Estudo comparativo

O estudo dedicado à evolução morfológica dos dois núcleos industriais, Fábrica da Samaritana [Fig. 93-112] e Tinturaria Portugália [Fig. 113-132] leva-nos a descobertas substâncias da metamorfose da arquitetura industrial do Vale de Chelas.

A trajetória destes dois edifícios apresenta três fases até chegar à atual condição de degradação, na primeira fase os dois núcleos surgem com dimensões mais restritas o que revela de certa forma incerteza sobre o sucesso da atividade industrial. A segunda fase é marcada pela ampliação e adição de novos edifícios para corresponder com a demanda de produção que o mercado exigia, esta fase também indica a flexibilidade dos edifícios para se adaptarem às necessidades de cada proprietário. Por fim, a terceira fase é definida pelo abandono e esquecimentos do património industrial em detrimento das indústrias nas periferias da cidade.

Esta última fase ao longo dos anos levanta questões sobre a expansão urbana heterogênea difundida no território. Visto que se defende que a maneira correta de atuar no território passa por intervir tanto na zona interior como na zona central, porque uma complementa a outra. A recuperação de áreas obsoletas possibilita melhorar o funcionamento da cidade, tal como preservar vestígios históricos e dominar os impactos ambientais evitando desperdícios.¹⁴³ José Manuel Fernandes diz em «Arquitetura Industrial em Portugal século XX»:

«Depois de 25 de Abril a “coisa industrial” vai progressivamente sofrer uma profunda mutação, por alteração da atitude perante o papel desta atividade no quadro da sociedade pós-moderna (e pós-industrial): pouco à pouco o fenómeno da

143 SALGUEIRO, Teresa Barata — A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana. Porto: Edições Afrontamento, 1992. p.386. ISBN: 972-36-0202-4.

perda de significado das indústrias tradicionais, a sua decadência e abandono provocam os fenómenos a que ainda hoje assistimos — a reconversão ou reutilização de inúmeros espaços industriais para novas funções culturais ou equipamentos; a preocupação ambiental e ecológica como dominante na criação dos novos e muitos diversos tipos de indústria. A tudo isso ainda não chamamos história, mas processos sociais, económicos e culturais em plena transformação.»¹⁴⁴

Neste contexto, a hipótese de recuperar estes complexos industriais que ao longo dos séculos refletem flexibilidade para se adaptar às novas dinâmicas, é levantada no intuito de contrariar o vazio urbano que o vale de chelas se tornou, ao longo dos anos.

¹⁴⁴ FERNANDES, José Manuel — *Arquitetura Industrial em Portugal século XX*. Lisboa: Secil, D.L, 2003. p. 14.

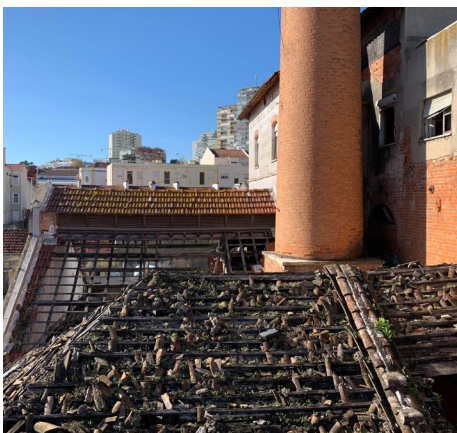
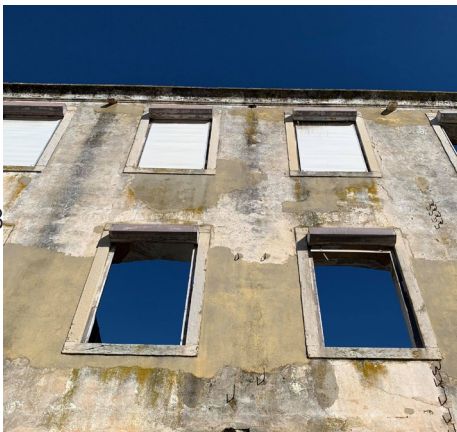
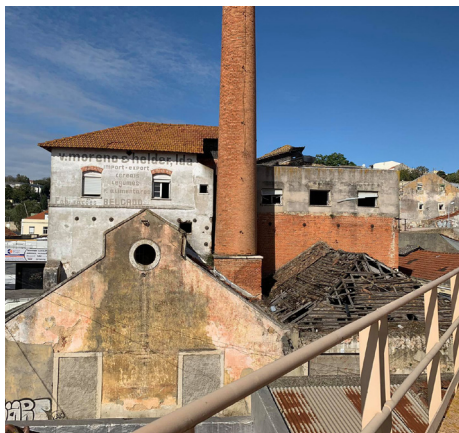


Fig. 93-112



149



Fig. 113-132

CAPÍTULO IV

RECUPERAÇÃO DO TECIDO INDUSTRIAL E INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA, DESENHO DO
ESPAÇO PÚBLICO

RECUPERAÇÃO DO TECIDO INDUSTRIAL E INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA, DESENHO DO ESPAÇO PÚBLICO

Na atualidade verificam-se novas perspectivas de urbanização de modo a evitar o aparecimento de edifícios abandonados, assim as intervenções em edifícios obsoletos, além de olharem exclusivamente para edifícios pontuais, devem contemplar todo território envolvente, para integrar áreas expectantes à malha urbana da cidade de Lisboa.

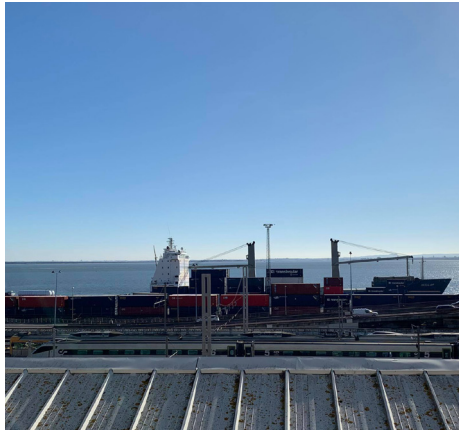
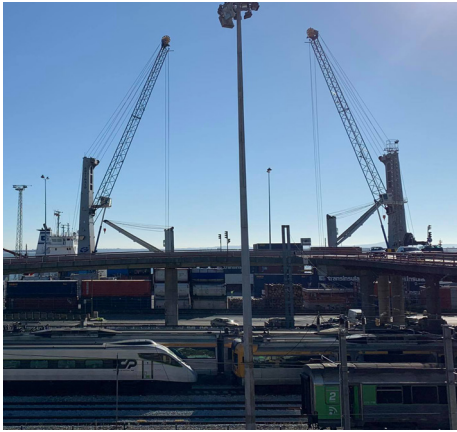
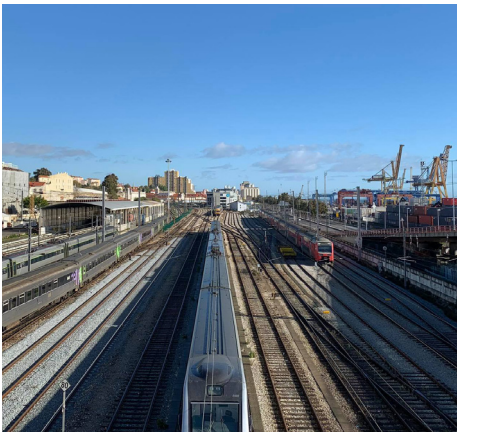
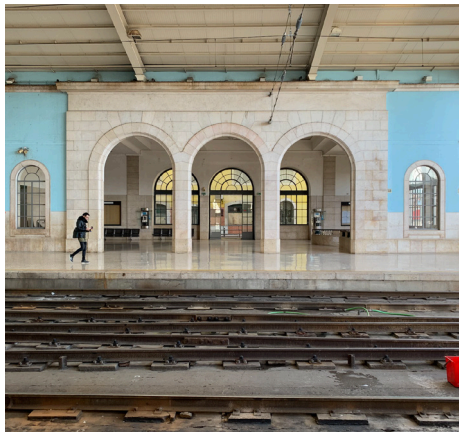
O Vale de Chelas dentro Lisboa é identificado como um território expectante, com fronteiras ambíguas, resultantes de ocupações heterogéneas. Não obstante a esta condição, existem hipóteses de regenerar este território e em simultâneo preservar a sua memória industrial. Posto isso, a regeneração do Vale de Chelas pode convertê-lo num inédito centro urbano dentro de Lisboa.

O projeto que proponho realizar para o Vale de Chelas surge de um levantamento fotográfico [Fig. 133-158] que suscitou várias questões sobre o território, assim o projeto organiza-se para responder quatro intenções — criar continuidades urbanas entre as áreas fragmentadas do Vale, gerar espaço público, reativar a linha férrea e fábricas devolutas e edificar novos elementos para complementar o sistema de articulação entre diferentes prontos. A primeira intenção do projeto — criar continuidades urbanas entre as áreas fragmentadas no Vale de Chelas — corresponde à integração do projeto ao Corredor Verde Oriental [Fig. 157] segunda maior área verde de Lisboa a seguir ao Parque Florestal de Monsanto, é uma projeto do Atelier de arquitetura paisagista NPK em parceria com o Atelier Falcão de campos, o referido projeto visa dar continuidade ao Parque da Bela-

143 SALGUEIRO, Teresa Barata — A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana. Porto: Edições Afrontamento, 1992. p.386. ISBN: 972-36-0202-4.



Fig. 133



154



Fig. 134 - 157



Fig. 158

vista, estendendo-se para o Parque do Vale da Montanha que em contrapartida conecta-se o Parque do Casal Vistosos, por meio de uma ponte pedonal.

O projeto engloba 250 hectares divididos em 185 hectares para o Parque Hospitalar Oriental a norte do vale e 65 hectares para a parte do Corredor Verde Oriental no Vale de Chelas. Para o desenvolvimento deste projeto foram definidos cinco pontos fundamentais: assegurar o curso natural do sistema hídrico e ambiental; preservar e otimizar o património cultural; conectar bairros e recuperar azinhagas e antigos eixos viários; e criação de espaços públicos, interfaces, equipamentos e hortas urbanas.¹⁴⁵

Para potencializar as hortas urbanas foi elaborado o projeto do Parque Urbano do Vale Chelas que surge como oportunidade de revolucionar e dotar áreas com potencial para desenvolvimento da agricultura urbana, atividade devolvida ao longo de vários séculos neste território de maneira desorganizada e rudimentar. O projeto tem uma área de 3 hectares, com 219 lotes agrícolas, casas de arrumos, sistemas de rega, um miradouro e um Skate Parque.¹⁴⁶ A segunda intenção — gerar espaço público — corresponde à abertura de uma praça entre o antigo mosteiro de São Francisco de Xabregas e o antigo mosteiro da Madre Deus, eliminando o aterro que existe atualmente. Consiste também na criação de um novo apeadeiro para o auxiliar ramal Ferroviário denominado Concordância de Xabregas. A terceira intenção — reativar a linha férrea e fábricas devolutas — corresponde à ativação do Ramal Ferroviário Xabregas para uso público e recuperação dos núcleos industriais da Fábrica da Samaritana e Tinturaria Portugal.

145 CML — Corredor Verde Oriental. Disponível em: <https://www.lisboa.pt/cidade/ambiente/estrutura-ecologica/oriental> (consultado em 06/02/2023).

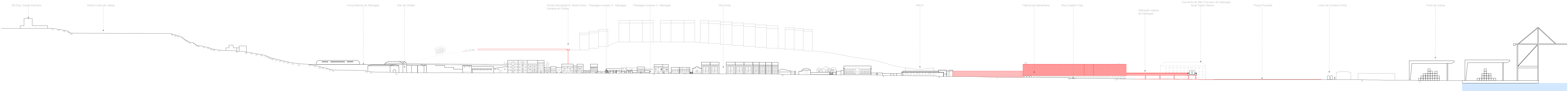
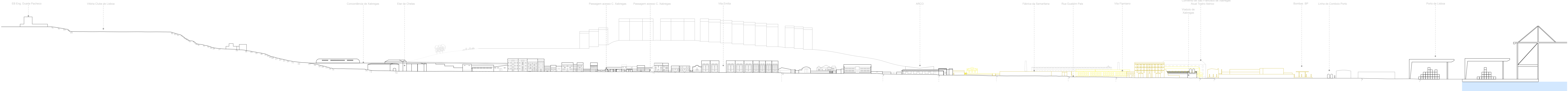
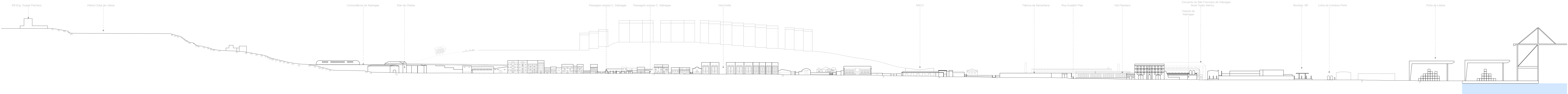
146 CML — Parque Urbano do Vale de Chelas. Disponível em: <https://informacoeseservicos.lisboa.pt/contactos/diretorio-da-cidade/parque-urbano-do-vale-de-chelas> (consultado em 06/02/2023).

A quarta intenção — edificar novos elementos para complementar o sistema de articulação entre diferentes prontos — consiste na criação de uma plataforma entre o Beco dos Toucinheiros e a Fábrica da Samaritana [Fig. 159], que promove a ligação dos dois lados do vale e permite a ligação direta a partir desta artéria ao interior da fábrica.

A proposta urbana propõe dois elementos de conexão, uma plataforma que articula o Beco dos Toucinheiros à antiga Fábricas da Samaritana ligando diferentes cotas. A norte deste primeiro acesso é proposto um outro elemento de articulação do bairro Madre Deus, na encosta do vale com a parte baixa do Vale de Chelas, junto ao complexo da Tinturaria Portugália

Relativamente ao espaço público é proposto a abertura de uma praça entre os dois mosteiros que se prolonga até ao limite da Avenida Infante Dom Henrique [Fig. 160], a abertura dessa praça exige uma operação que consiste em eliminar o aterro existente entre os dois conventos, redesenhando o viaduto. Existe também a intenção de criar um apeadeiro entre o Beco dos Toucinheiros e a Concorde de Xabregas para complementar o referido ramal ferroviário.

No que diz respeito à recuperação do património industrial devoluto, é proposto para o núcleo da Fábrica da Samaritana [Fig. 161-170] algumas demolições de edifícios consequentes de intervenções que descaracterizam a memória industrial do edifício. Devido o elevado estado de degradação do edifício é efetuada uma operação de limpeza no interior do edifício, deixando apenas as fachadas e as chaminés que estão em bom estado de conversação e não constituem risco a



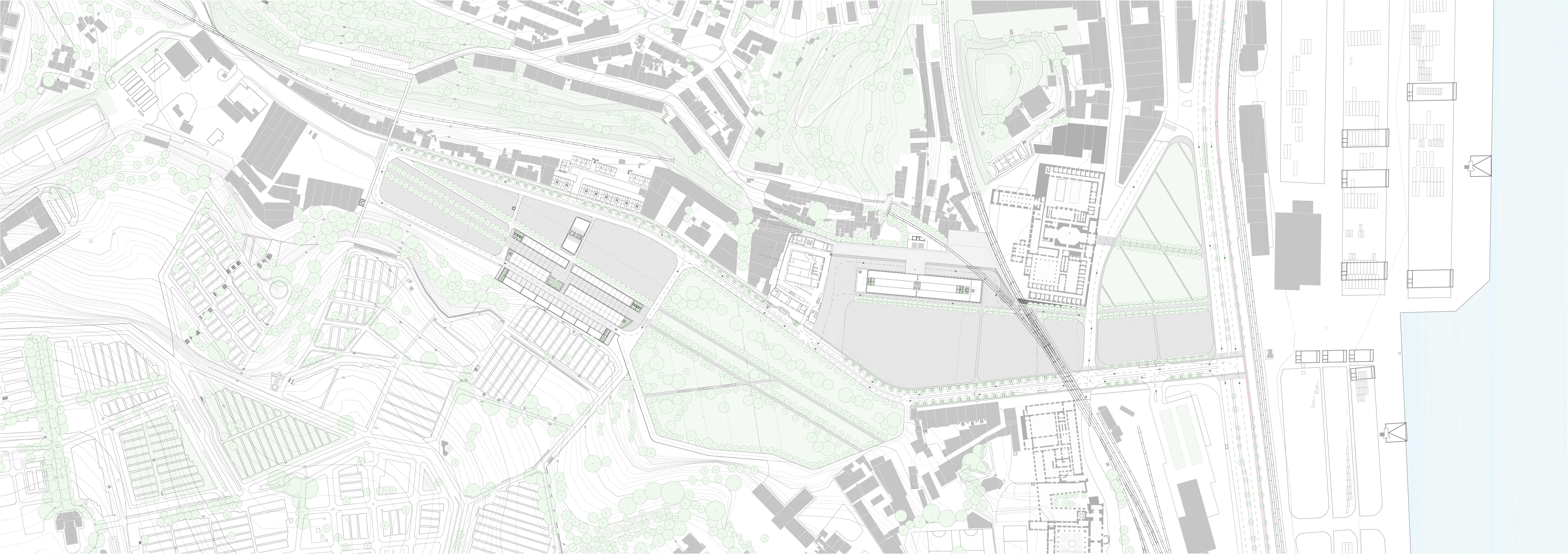
- Planta deEstratégia

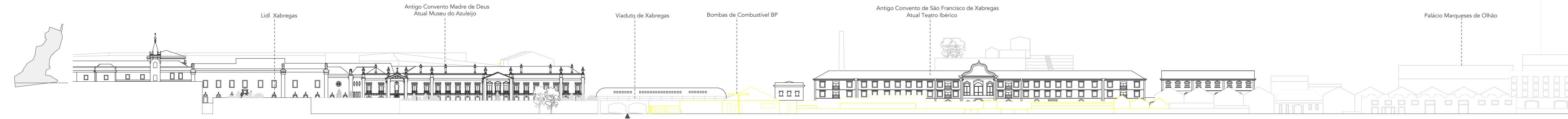
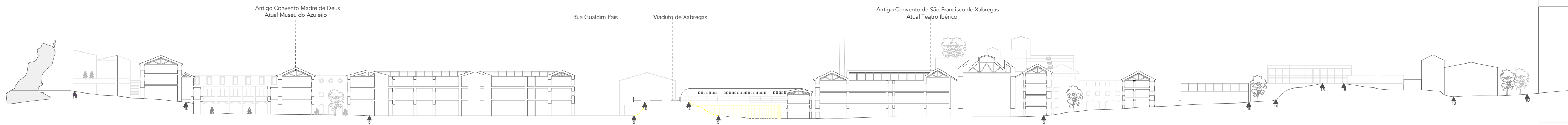
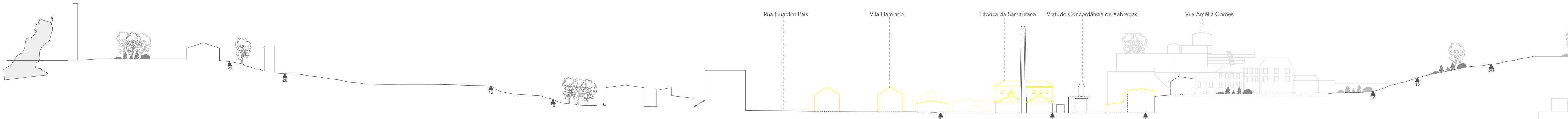
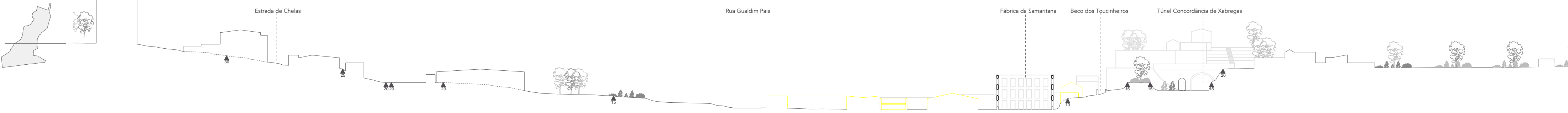
Fig. 159

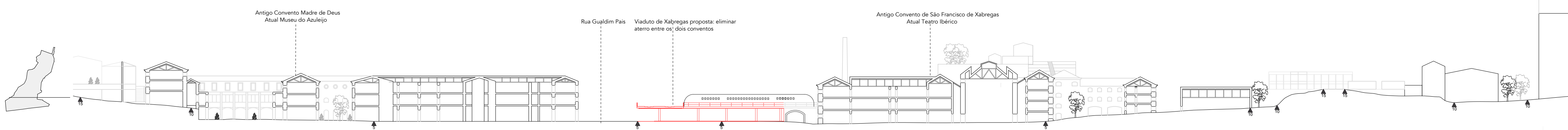
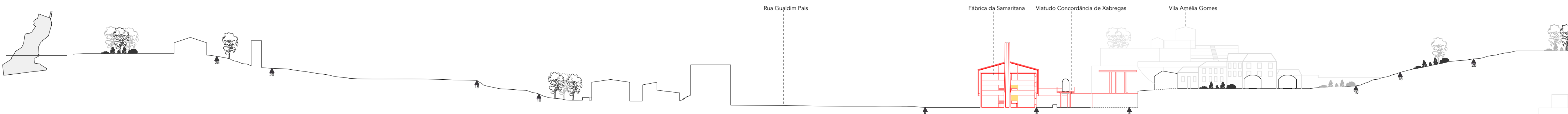
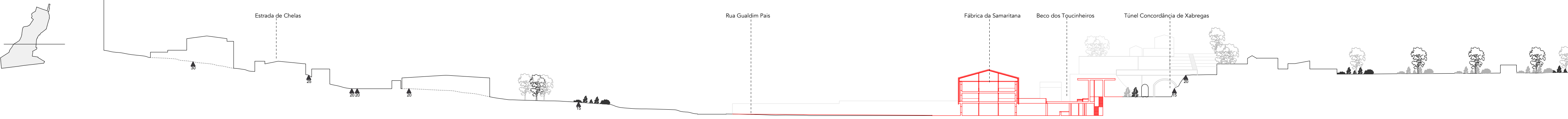
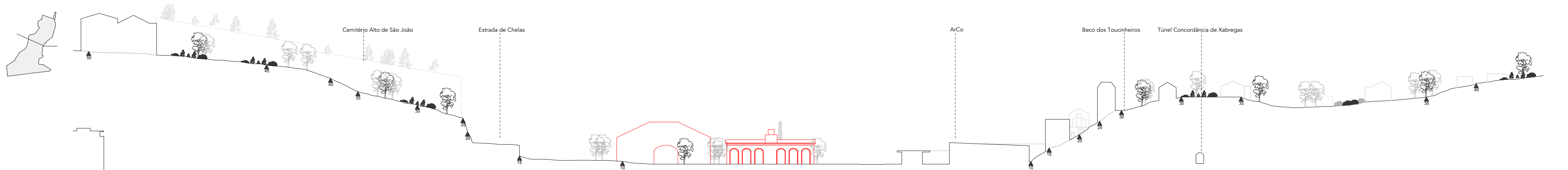
- a. Avenida Infante Dom Henrique
- b. Rua de Xabregas
- c. Rua Gualdim Pais
- d. Estrada de chelas

- 1. Zona Porto de Lisboa
- 2. Praça
- 3. Praça zonas verdes
- 4. Mosteiro da Madre de Deus
- 5. Mosteiro de São Francisco de Xabregas
- 6. Fábrica da Samaritana proposta intervenção
- 7. Plataforma
- 8. Apeadeiro
- 9. ArCo
- 10. Tinturaria Portugália proposta intervenção
- 11. Cemitério Alto de São João
- 12. Vila Emília
- 13. Estacionamento B. Madre de Deus
- 14. Ponte





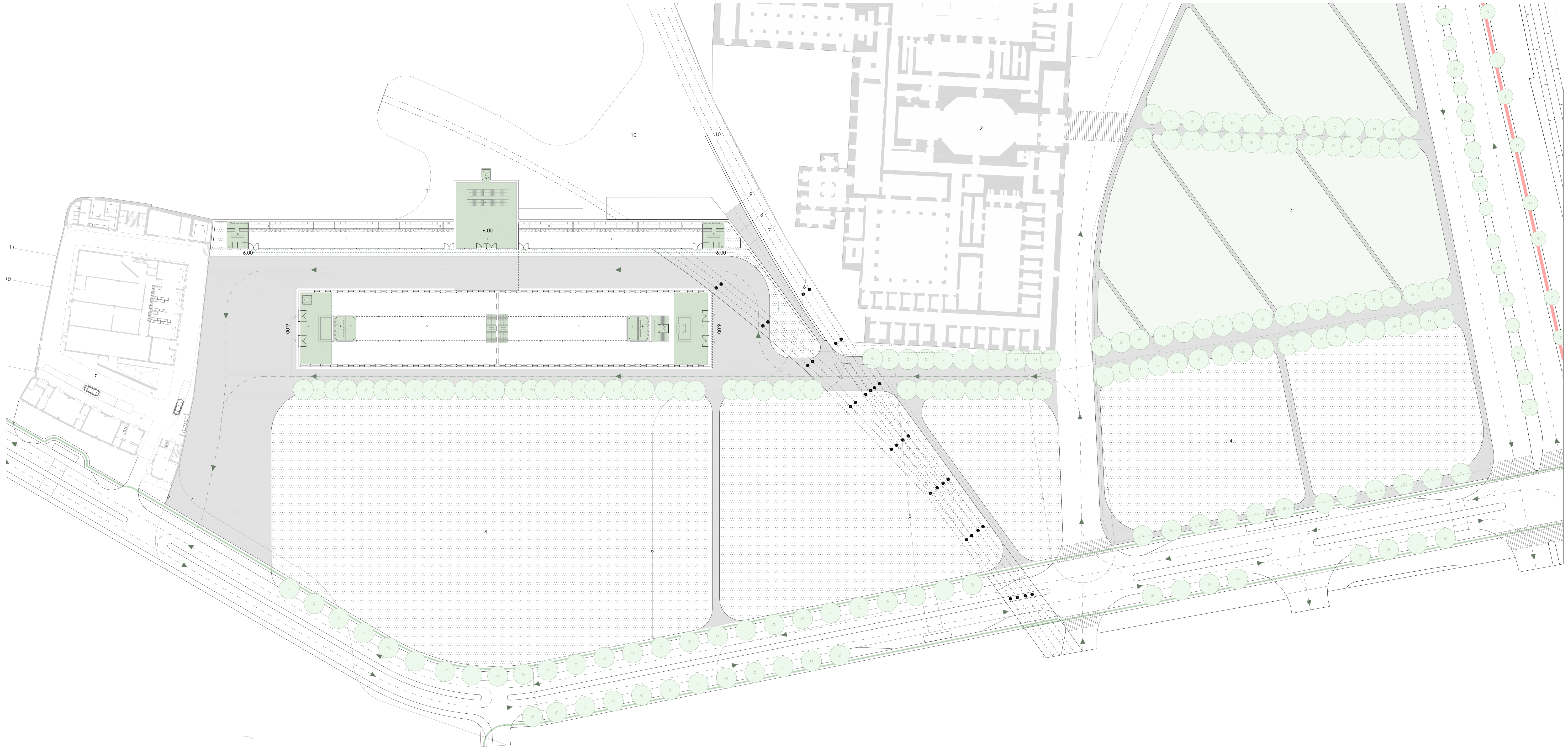




- Planta Fábrica da Samaritana. Piso 0

Fig. 171

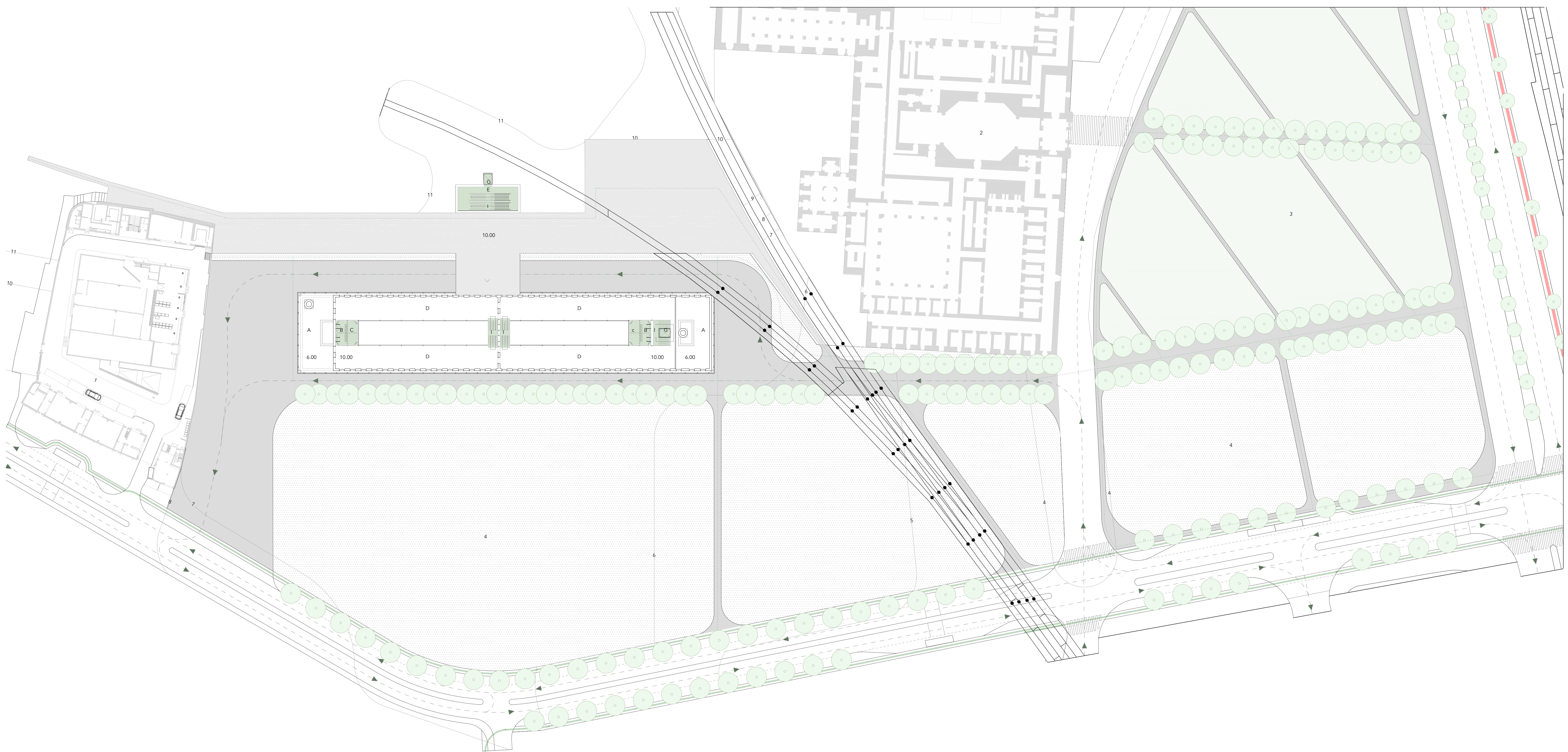
A.	Receção	H.	Apoio oficinas
B.	Instalações Sanitárias	I.	Escadas
C.	Arrumos	J.	Acesso
D.	Espaço de trabalho / Fábrica	K.	Balneário
E.	Oficinas		
F.	Acesso Apeadeiro Concordância de Xabregas		
G.	Elevador		



- Planta Fábrica da Samaritana. Piso 1

Fig. 172

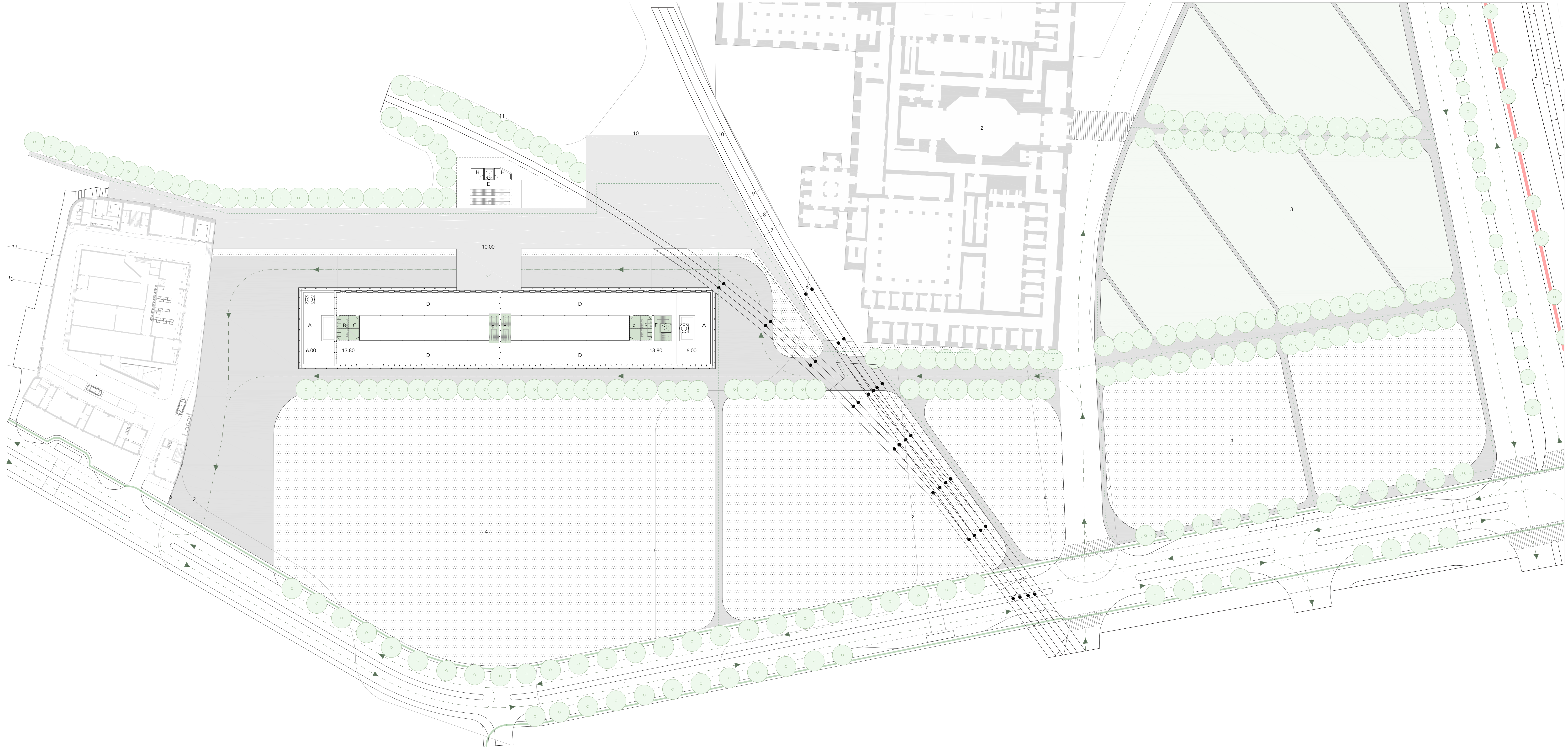
- | | | | |
|----|------------------------------|----|---|
| A. | Receção | E. | Acesso Apeadeiro Concordância de Xabregas |
| B. | Instalações Sanitárias | F. | Escadas |
| C. | Arrumos | G. | Elevador |
| D. | Espaço de trabalho / Fábrica | | |

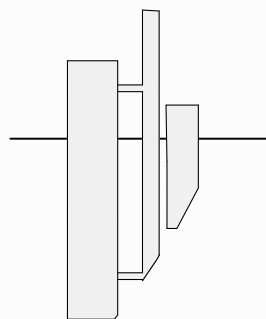


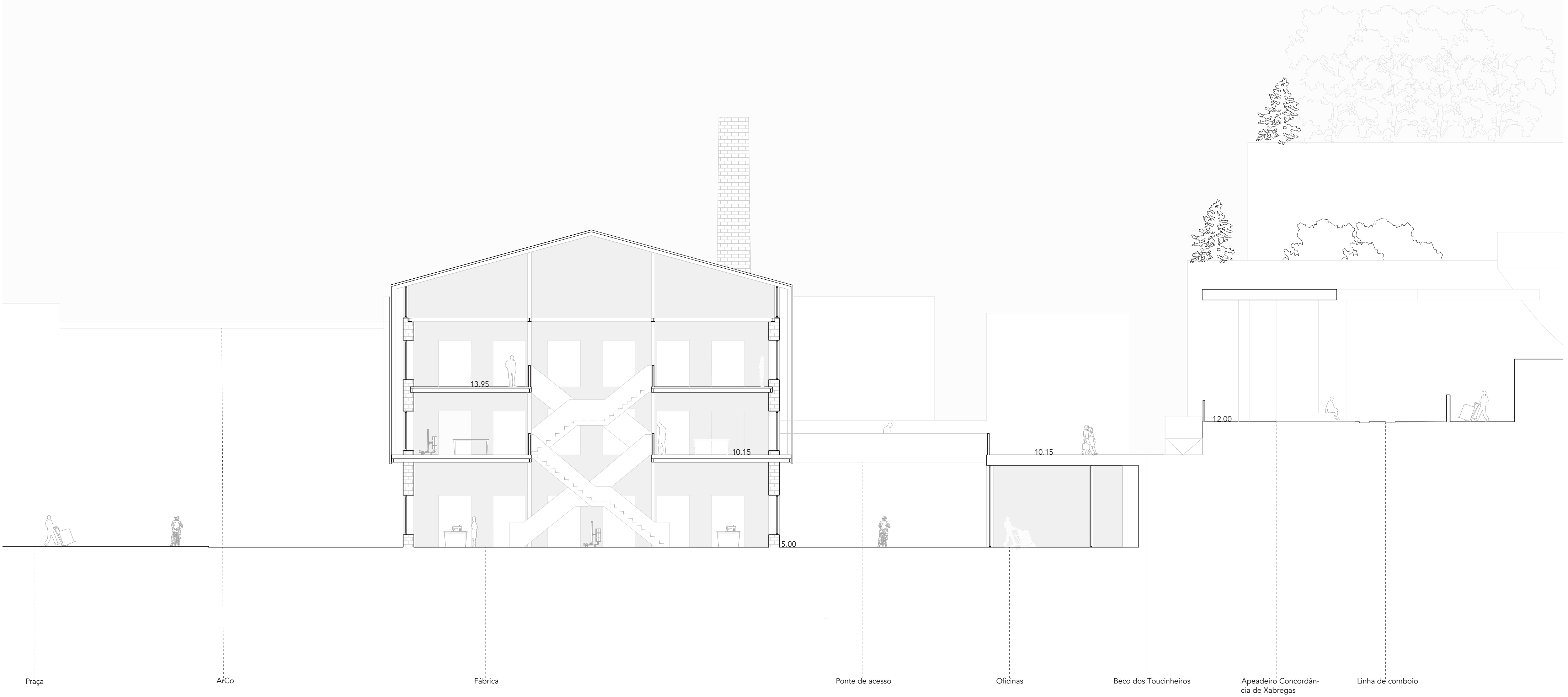
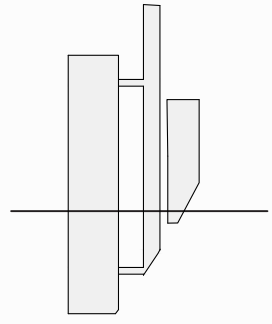
- Planta Fábrica da Samaritana. Piso 2

Fig. 173

- | | | | |
|----|---|----|-----------------|
| A. | Receção | F. | Escadas |
| B. | Instalações Sanitárias | G. | Elevador |
| C. | Arrumos | H. | Apoio Apeadeiro |
| D. | Espaço de trabalho / Fábrica | | |
| E. | Acesso Apeadeiro Concordância de Xabregas | | |







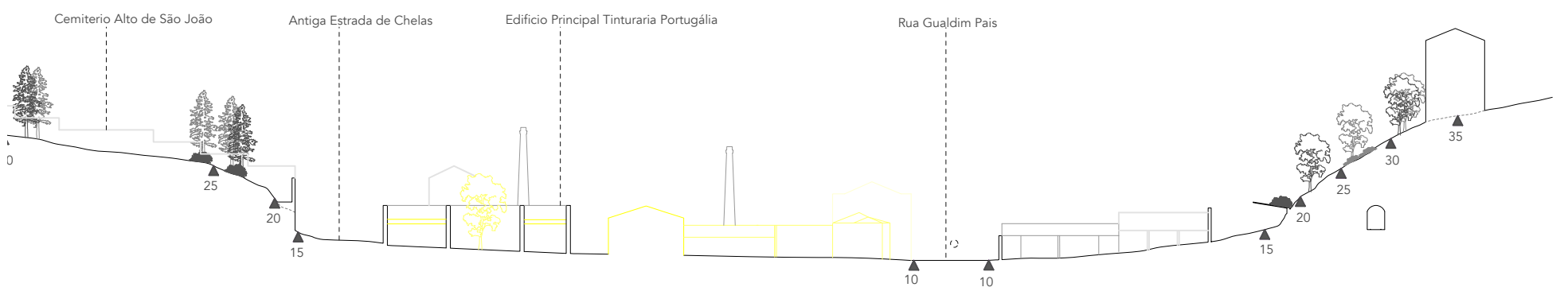
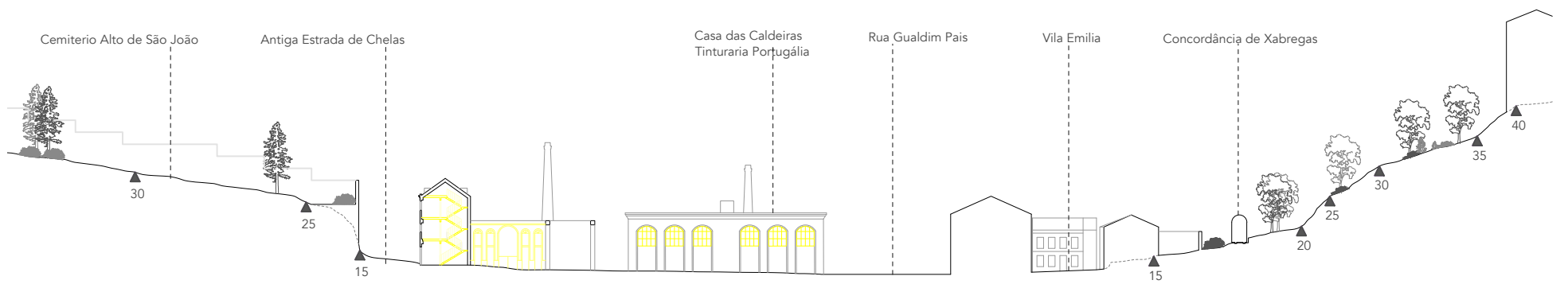
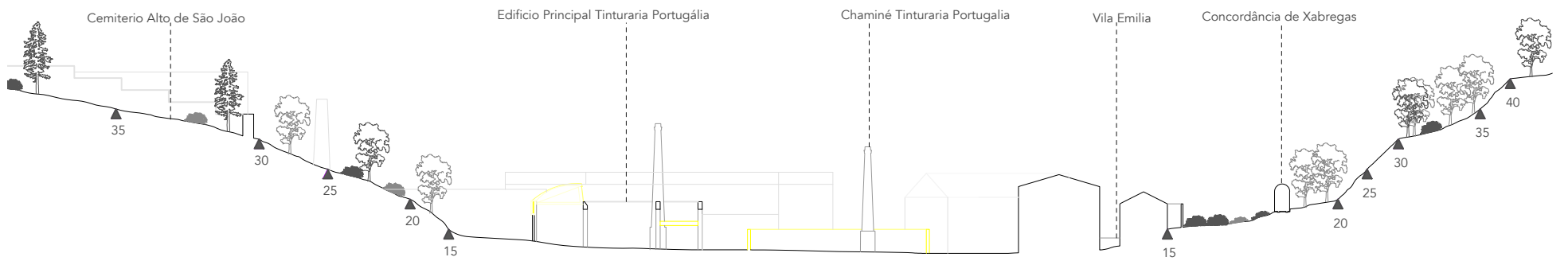
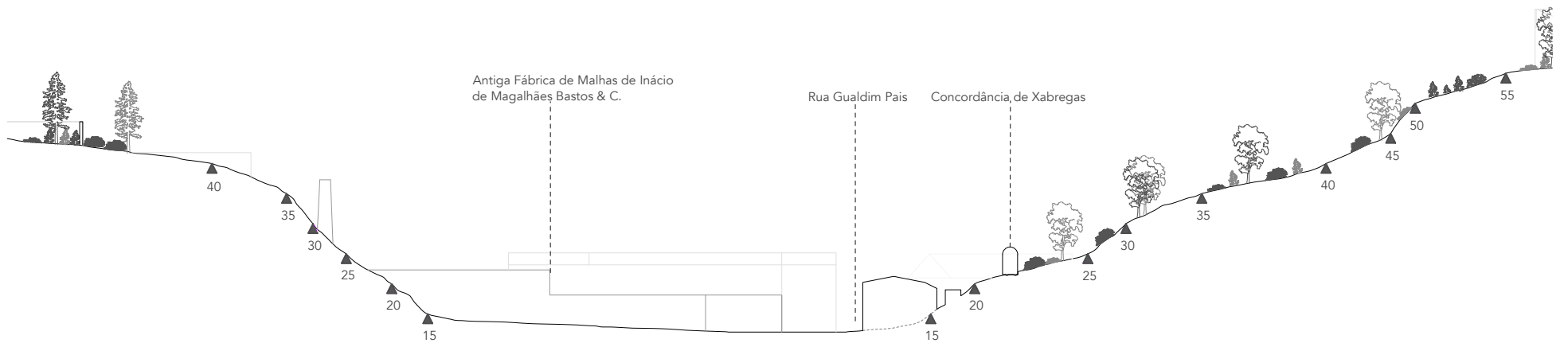
saúde pública. No interior do edifício [Fig. 171-173] pretende-se instalar uma estrutura metálica que se apoia nas paredes estruturais exteriores, a ideia é criar um edifício flexível com pé direito triplo e mezaninos, que se adapta a diversas funções embora exista um programa proposto, a nível das fachadas são mantidas as características, abertos os vãos que foram encerrados ao longo do tempo e foi criada uma “pele” que cobre o edifício desde a cobertura até ao primeiro piso [Fig. 174-175]. Para o núcleo da Tinturaria Portugália [Fig. 176-181] tendo em conta o elevado estado de degradação e risco à segurança pública que o edifício principal representa é proposta uma operação de limpeza [Fig. 182-184] semelhante ao que se propôs para fábrica da Samaritana, conservando assim as fachadas e as chaminés, no interior de edifício a ideia é criar núcleos de serviços nas extremidades do edifício e espaços de trabalho, na nave oeste do edifício o piso superior é um mezanino criando assim um espaço de trabalho com pé direito duplo, onde o primeiro piso destina-se a produção e o segundo a escritórios [Fig. 185-187].

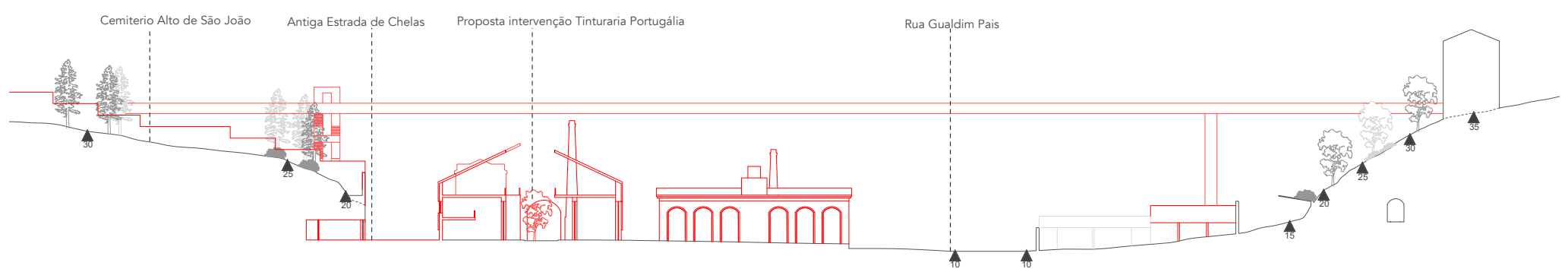
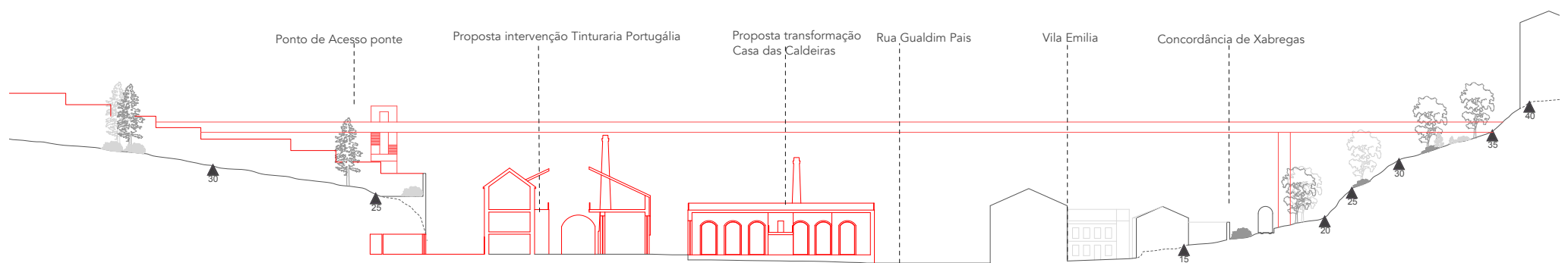
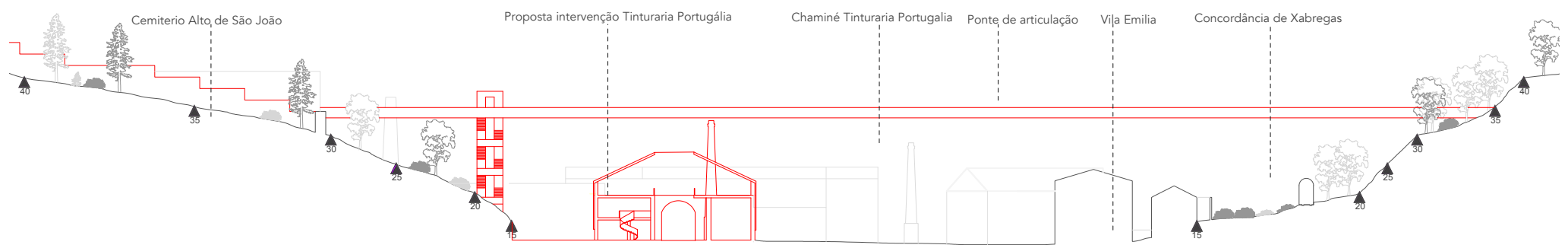
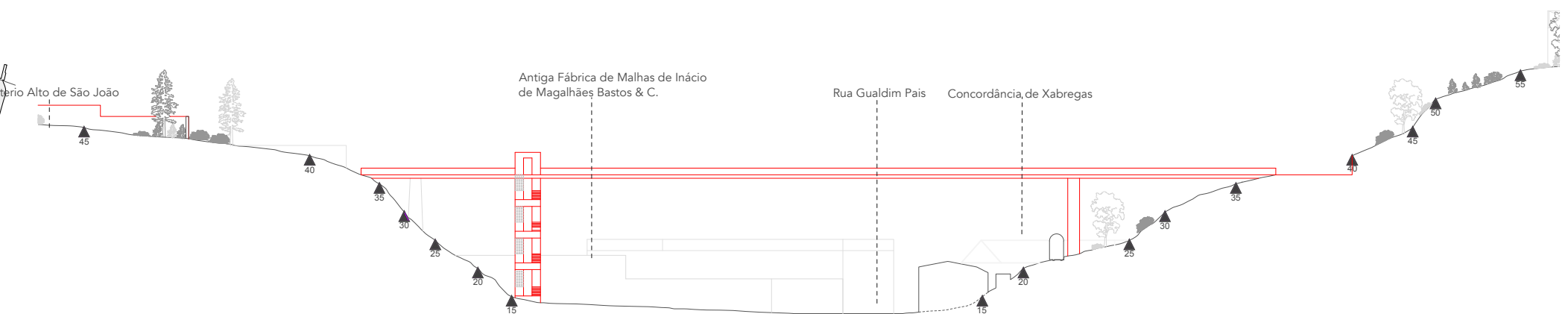
O programa proposto é induzido pela reflexão realizada no fim do primeiro capítulo da dissertação, relativamente à possibilidade dos serviços de produção artesanal e restauro se estabelecerem novamente no centro da cidade, contrariando assim a ideia de produção em grande escala que se difundiu no mundo e absorveu estes serviços. Assim, a ideia é que estes edifícios sejam ocupados por oficinas, garagens, ateliês e estúdios, associados a espaços de comércio.

Acredita-se que o conjunto de todas intervenções propostas têm potencial de alterar a fisionomia do Vale de Chelas e dinamizar esta área da cidade que com

om os novos espaços públicos e serviços proporcionam novas vivências. Bem como permitem articular esta área com a malha urbana da cidade.



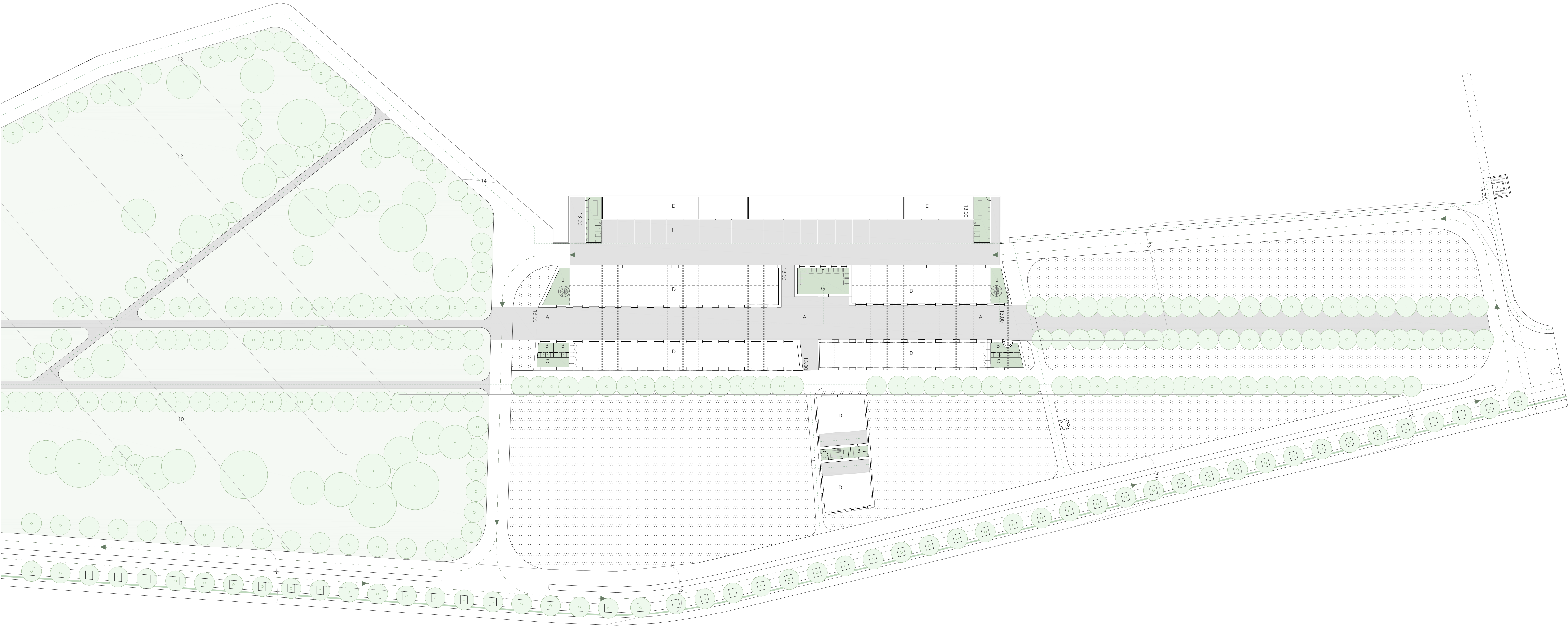




- Planta Tinturaria Portugália. Piso 0

Fig. 182

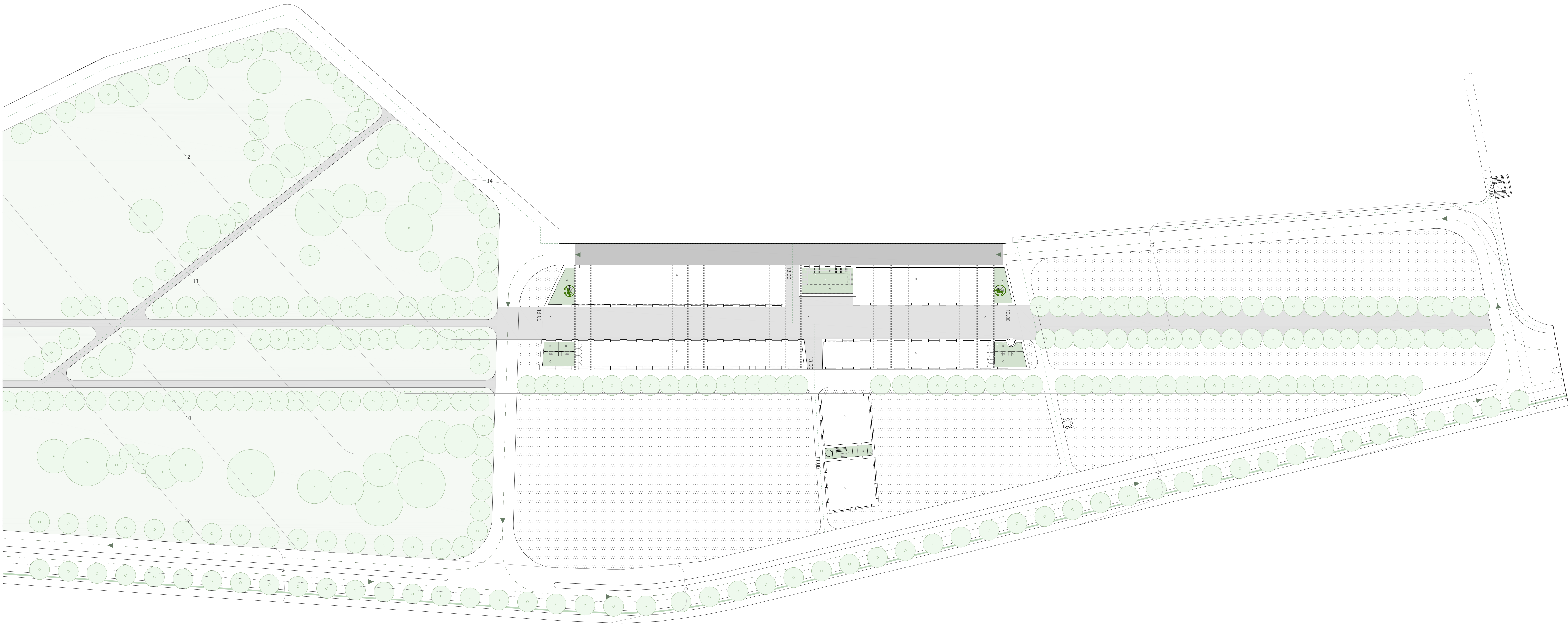
- | | | | |
|----|--------------------------|----|---|
| A. | Área de circulação | F. | Acesso mercado |
| B. | Instalações sanitárias | G. | Escadas |
| C. | Arrumos | H. | Balneários |
| D. | Espaços de trabalho | I. | Área de Cargas e Descargas / Estacionamento |
| E. | Espaços de Armazenamento | J. | Acesso Mezanino |



• Planta Fábrica da Samaritana proposta. Piso 1

Fig. 183

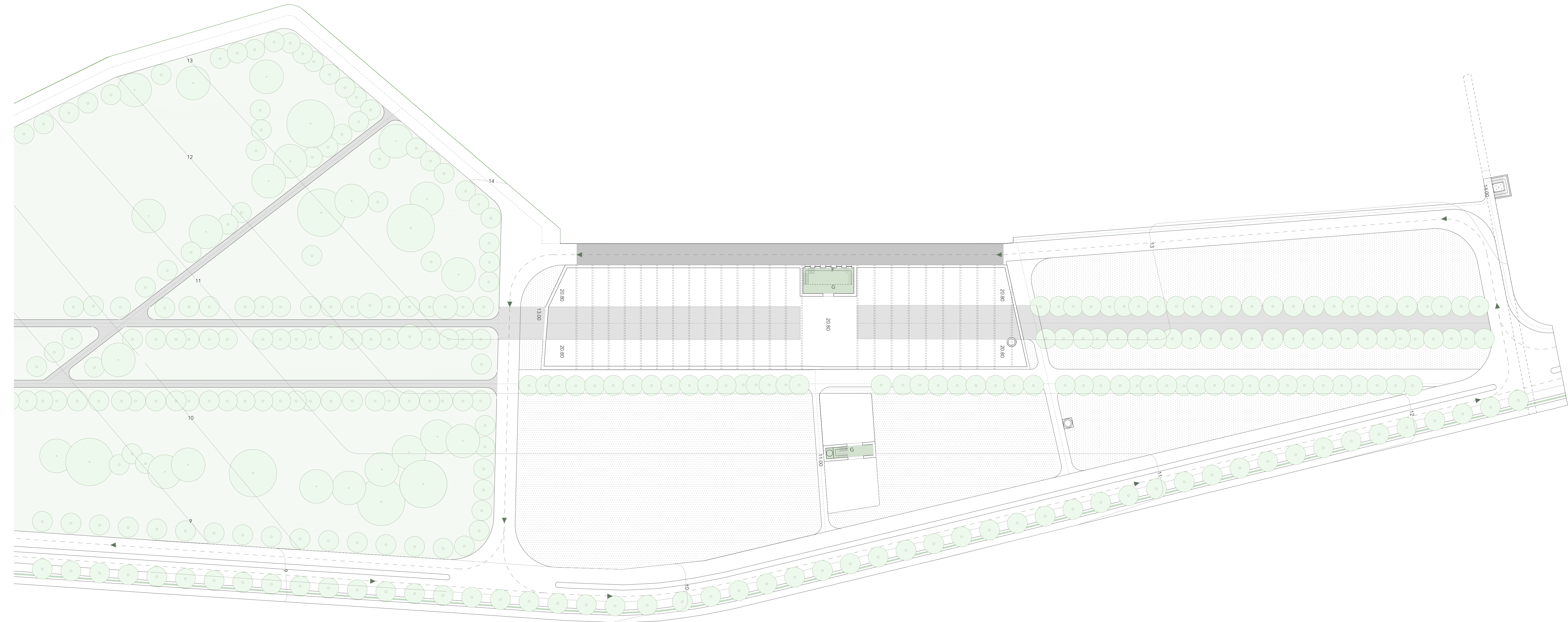
- | | | | |
|----|------------------------|----|-----------------|
| A. | Área de circulação | E. | Acesso mercado |
| B. | Instalações sanitárias | F. | Escadas |
| C. | Arrumos | G. | Acesso Mezanino |
| D. | Espaços de trabalho | | |



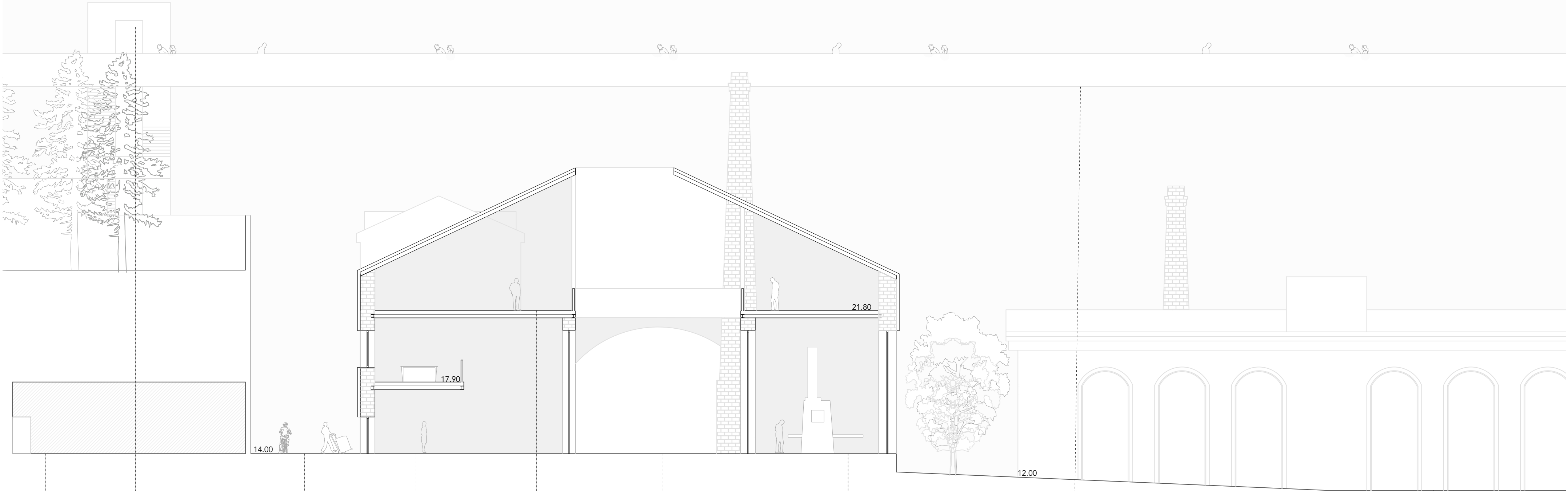
- Planta Fábrica da Samaritana proposta. Piso 2

Fig. 184

- A. Acesso mercado
- B. Escadas
- C. Mercado



Corte AA'



Acesso Balneários

Acessibilidade ponte

Estrada de Chelas

Fábrica

Mercado

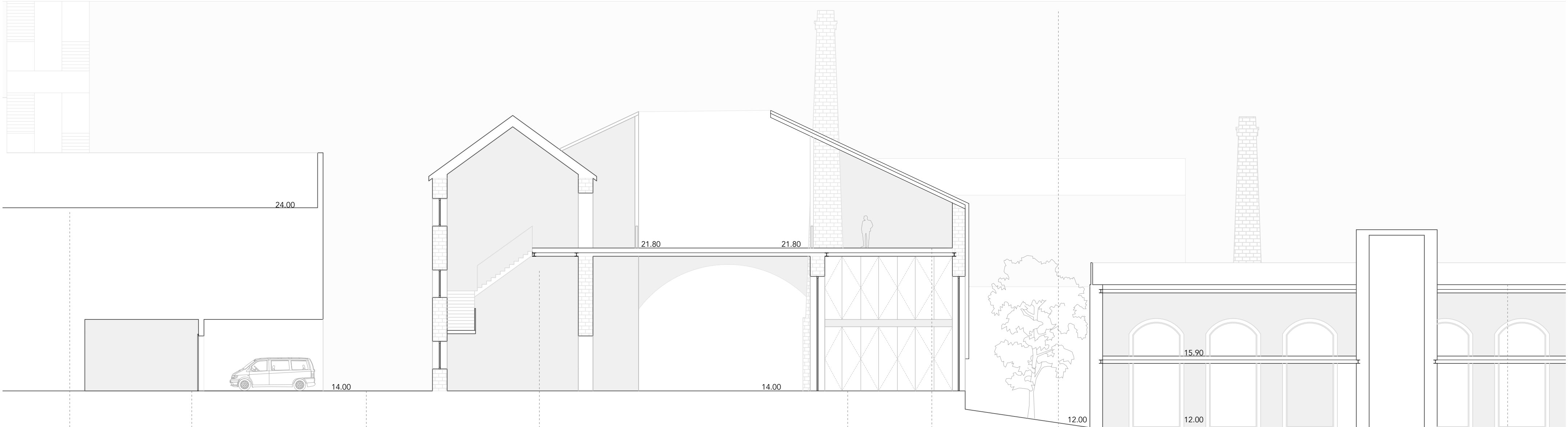
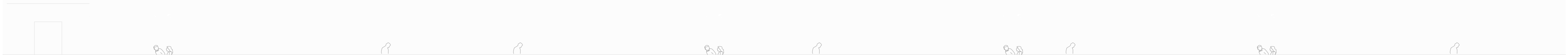
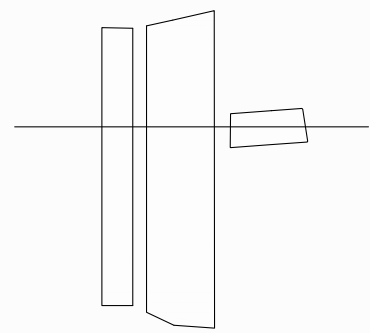
Área de Circulação

Fábrica

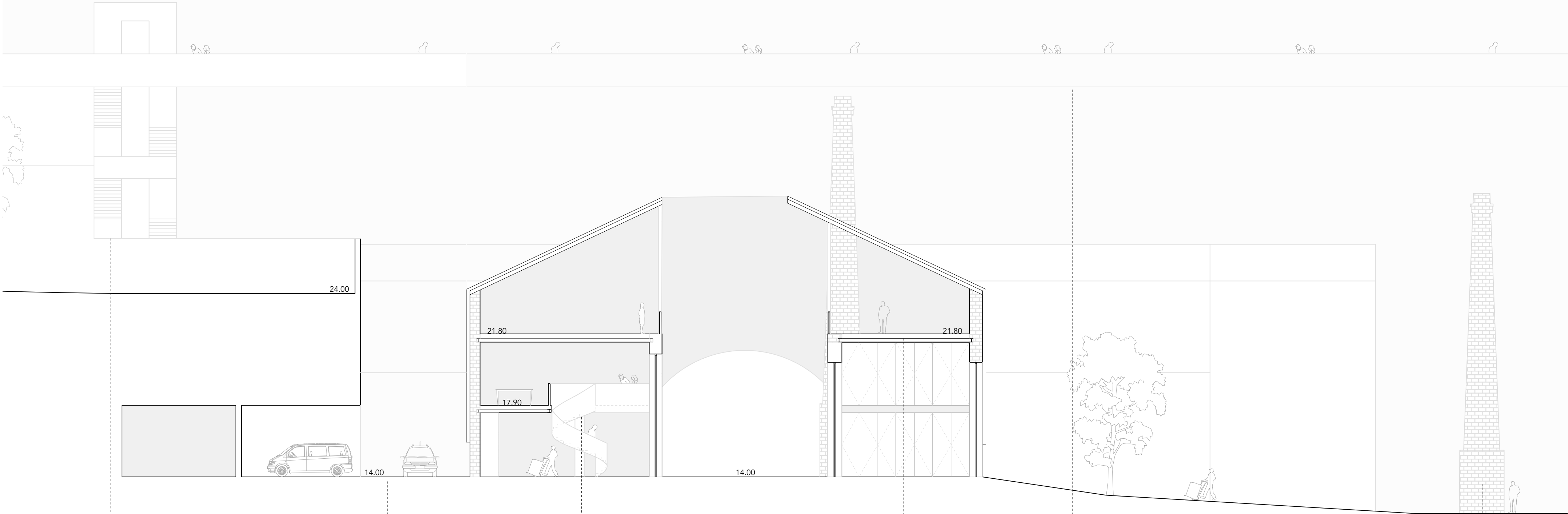
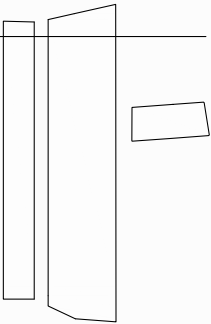
Ponte de ligação

Espaço de trabalho

Corte BB'



Cemitério Alto de São João Espaço de Armazenamento Estrada de Chelas Espaço de leitura Fábrica Espaço exterior coberto Ponte articulação Espaço de trabalho Espaço exterior cobertura



Ponto de acesso à ponte

Estrada de Chelas

Espaço de trabalho, Mezanino

Área de circulação

Espaço exterior coberto

Ponte articulação

Chaminé Industrial

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As reflexões realizadas neste estudo, contemplam que um dos problemas urbanos que as cidades enfrentam está relacionado com a existência de vários edifícios industriais devolutos, expectantes por uma nova função que os integre na dinâmica da cidade. Outra questão levantada é a maneira como, durante muitos anos, as cidades cresceram para as periferias, ignorando os territórios no centro da cidade.

As possibilidades de intervenção, lançadas neste trabalho, propõem uma nova utilização dos edifícios industriais devolutos, de acordo com as necessidades da população, recuperando pré-existências, oferecendo novas vivências e preservando a sua memória, possibilitando redescobrir parte da história industrial, hoje «adormecida», do lugar.

BIBLIOGRAFIA

AIRES, Cristóvão — Manuel da Maia e os engenheiros militares portugueses no terramoto de 1755. Lisboa: Imprensa Nacional, 1910. Vol. 1.

ALVES, Rui Manuel Vaz — Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro. Tese de Doutoramento em Arquitetura, orientador: Professor Doutor Arquitecto José António Oliveira Bandeirinha. Universidade de Coimbra: Julho, 2015. Vol. I.

ALCÂNTARA, Ana Ramos — Espaços da Lisboa Operária: Trabalho, habitação, associativismo e intervenções operárias na cidade na última década do século XIX. Tese de Doutoramento em História, orientadores: Professor Doutor Luís Nuno Espinha da Silveira. Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas: Março, 194 2019.

ARAÚJO, Norberto de — Peregrinações em Lisboa, vol. XV. Lisboa: Vega, 1992.

AZEVEDO, João Lúcio de — O marquês de Pombal e a sua época. Lisboa: Clássica Editora, 1992.

CASTILHO, Júlio — Lisboa Antiga: Bairros Orientais. 2ª edição, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1934.

CML (Câmara Municipal de Lisboa) — «Memória descritiva» in Processo de obra Nº 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML, 1918.

CML (Câmara Municipal de Lisboa) — «Memória descritiva» in Processo de obra Nº 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML, 1920.

CML (Câmara Municipal de Lisboa) — «Requerimento» in Processo de obra N.º 27400. Arquivo Municipal de Lisboa. Lisboa: CML, 1894.

COUTO, Dejanirah — História de Lisboa; trad, Carlos Vieira da Silva, 2ª ed. Lisboa: Gótica, 2003. ISBN 9789727920464.

CRUZ, João Pedro Pereiras — A cidade e o rio: Origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa. Tese de mestrado, orientada: Professora Doutora Marta Sequeira Carneiro, Pedro Maria Afonso de Matos Garmeiro. Universidade de Évora, 2016.

CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda — O Caminho do Oriente: Guia Património Industrial. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

FELICIANO, João Paulo - Xabregas City. Lisboa: Documenta, 2017.

FERNANDES, José Manuel — Arquitetura Industrial em Portugal século XX. Lisboa: Secil, D.L, 2003.

FOLGADO, Deolinda Maria da Ressurreição — A nova ordem industrial. Da fábrica ao território de Lisboa 1933-1968. Tese de Doutoramento em História, orientador: Professora Doutora Ana Cristina dos Santos Tostões; Professora Doutora Maria João Baptista Neto. Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras: 2009. Vol. I.

FURTADO, Mário — Do antigo sítio de XABREGAS. Lisboa: Vega, 1997. ISBN: 972-699-574-4.

GALVÃO, Marina Titânia Oliveira — Étienne De Gröer e o Plano de Almada. Tese de mestrado, orientador: Professor Doutor Nuno Carlos Pedroso de Moura Correia. Universidade de Coimbra, Faculdade de

Ciências e Tecnologias, 2020.

GARRETT; Almeida — Viagens na minha terra. Lisboa: Typographia da Gazeta dos Tribunaes,1846. VIII.

KONG, Mário Say — Arquitetura industrial - Uma Abordagem - Central Tejo. Tese de Mestrado em Arquitetura, orientador: Professor Doutora Marieta Dá Mesquita. Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura: Março, 2001. Vol. I.

MARTINS, Oliveira — História de Portugal, Lisboa: Livraria Bertrand, 1882. Tomo I.

MATOS, Ana Cardoso de; LOURENCETTI, Fernanda de Lima — Do Ocidente ao Oriente de Lisboa: o caminho de ferro e a indústria. Universidade de Évora.

PAULO, Jorge Ferreira; MATOS, José Sarmento de — Caminho do Oriente: Guia Histórico I. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

PAULO, Jorge Ferreira; MATOS, José Sarmento de — Caminho do Oriente: Guia Histórico II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

PINHEIRO, Magda A — Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: Os caminhos de ferro da capital. Revista Ler História, nº11, 1994.

SILVA, Margarida de Almeida Reis e — Pátios e Vilas da Zona Oriental: Materialidade, memória e recuperação urbana. Tese de mestrado, orientadora: Professora Doutora Maria Luísa Brandão Tiago de Oliveira. ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, 2013.

SILVA, Rita Sérvulo Correia Ferreira — Novos usos para o Património Industrial do Vale de Chelas: Antiga Tinturaria Portugália como Escola de Moda. Tese de mestrado, orientadora: Professor Doutor José Manuel Aguiar, Professor Doutor João Carlos Vassalo Santos Cabral. Universidade de Lisboa: Faculdade de Arquitetura, [S.n.], 2018.

SALGUEIRO, Teresa Barata — A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana. Porto: Edições Afrontamento, 1992. ISBN: 972-36-0202-4.

TORRADAS, Luís Carlos Calhau - O VALE DE CHELAS ENTRE O CONVENTO DE SÃO FÉLIX E XABREGAS uma possibilidade de interpretação, uma hipótese de intervenção. Tese de Mestrado em Arquitetura, orientadores: Professor Arquiteto Pedro Lagrifa Carvalhais de Oliveira e Professor Doutor Jorge Alberto dos Santos Croce Rivera. Universidade de Évora, Faculdade de Arquitetura: 2019.

195

ARTIGOS

BARBOSA, I. de Vilhena — «Caminho de Ferro do Norte e Leste: Estação Principal», Archivo Pittoresco: Semanario Illustrado. Lisboa. Ano IX, nº4, 1866.

COSTA, L. de Mendonça e — «Caminhos de Ferro Portugueses: A linha de cintura de Lisboa, aberta no dia 20 do corrente - Viaduto e Túnel de Xabregas». O Occidente: Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro Lisboa. Vol. XI, Nº 339 (maio 1888).

COSTA, L. de Mendonça e — «Caminhos de Ferro Portugueses: Caminho de ferro de Lisboa a Cintra». O Occidente: Revista Illustrada de Portugal e do estrangeiro. Lisboa Vol. X, Nº 301 (maio de 1887).

Fábrica da Samaritana. Diário Ilustrado, Ano VI, nº 1617. Lisboa: (Agosto), 1877.

DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

CML — Corredor Verde Oriental. Disponível em: <https://www.lisboa.pt/cidade/ambiente/estrutura-ecologica/oriental> (consultado em 06/02/2023).

SOUSA, João Figueira de; FERNANDES, André — Metamorfoses da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa. Lisboa, 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7702?gathStatIcon=true&lang=pt> (consultado em 11/11/2022).

VIDEOGRAFIA

PINHEIRO, Paula Moura — Visita Guiada Baixa Pombalina. Lisboa: RTP, 2021. Disponível em: <https://ensina.rtp.pt/artigo/baixa-pombalina-o-plano-que-reinventou-lisboa/> (consultado em 30/01/2023).

ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 1 — ROCCHINI, Francesco — Chaminés industriais em Campo de Ourique, Bairro Vermelho, Arquivo Fotográfico da C.M.L, 1883 e 1893. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ROC/000026.

Figura 2 — Panorama Largo dos Caminhos de Ferro, esta fotografia mostra a antiga praia do Algarves e o antigo arsenal do exército. Arquivo Fotográfico da C.M.L, ant. 1888. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SEX/000209.

Figura 3 — Linha de cintura, vista a partir do alto da Avenida Almirante Gago Coutinho. A linha de cintura é o eixo que conecta a linha do Leste com a linha de Sintra. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1960. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/000754.

Figura 4 — Gravura de Lisboa a partir do rio Tejo, antes do terramoto de 1755. Gravura de 1593. Autores: BRAUNIO, George; HOGENBERG, Franz: Projeto LX Conventos - Base de dados. URL: <http://patrimonio-cultural.cm-lisboa.pt/lxconventos/ficha.aspx?t=mga&id=3> (consultado em 17/02/3023).

Figura 5 — SERÔDIO, Armando Maia — Gravura Terramoto de 1755 visto a partir do rio Tejo. Arquivo Fotográfico da C.M.L., post. 1965. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SER/006610.

Figura 6 — MARDEL, Carlos; SANTOS, Eugénio — Planta topográfica de Lisboa, segundo os planos de reconstrução dos arquitetos e engenheiros Eugénio dos Santos e Carvalho e Carlos Mardel. Arquivo Histórico da C.M.L. [s.d]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PURB/003/00061/02.

Figura 7 — LIMA, Alberto Carlos — Estabelecimentos de produção e comércio no piso térreo de edifícios habitacionais. Arquivo Fotográfico da C.M.L. [s.d]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/LIM/001065.

Figura 8 — BELO, Duarte — Carris linha de caminho-de-ferro. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1995. Código de referência: PT/AMLSB/EXP/000007.

Figura 9 — SEIXAS, Henrique Maufroy — Cenário da cidade de Lisboa, inclui a indústria, o caminho-de-ferro e a ribeira de Lisboa. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1905. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SEX/000154.

Figura 10 — Indústrias, fábricas e oficinas na cidade de Lisboa em 1807. Informação cartográfica adquirida em: FAVA, Duarte — Cartografia Histórica 1807. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1807. Execução gráfica a partir da Carta de Lisboa por Inês Lobo arquitetos. Escala 1: 30 000. Desenho da autora.

Figura 11 — Joalheria e ourivesaria Sarmento, oficina de produção e comercialização no primeiro piso de um dos edifícios da Baixa Pom-balina. Lisboa: 1917/1965. Disponível em: <https://ourivesariasarmen-to.pt/a-nossa-historia/>.

Figura 12 — MACHADO, Arthur Júlio; SOUZA, José Candido d'Assumpção — Rua da Real Fábrica de Sedas, próximo ao Largo do Rato. Arquivo Fotográfico C.M.L., entre 1898 e 1908. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/003/FAN/003498.

Figura 13 — BÁRCIA, José Artur Leitão — Gravura da Fábrica de Armas do Arsenal do Exército, atual Museu Militar. Arquivo Fotográfico C.M.L., entre 1900 e 1945. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/BAR/000818.

Figura 14 — Novais, Estúdio Mário — Panorama da Real Fábrica de Sabões de Marvila. Arquivo Fotográfico Fundação Calouste Gulbenkian, Biblioteca de Arte.

Figura 15 — PORTUGAL, Eduardo — Rua da Real Fábrica da Pólvora, no vale de Alcântara, panorama industrial. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1950. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/001000.

198 Figura 16 — BASTOS, Artur Inácio — Fábrica de Lanifícios, integrada no polo industrial do Campo Grande. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1970. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AIB/002772.

Figura 17 — Industriais, fábricas, oficinas e caminho-de-ferro em Lisboa em 1858. Informação cartográfica adquirida em: FOLQUE, [Filippe] — Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1878. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:30 000. Desenho da autora.

Figura 18 — PORTUGAL, Eduardo — Quinta dos Peixinhos no Vale do Escuro, vista para o rio Tejo. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1944. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/000594.

Figura 19 — PORTUGAL, Eduardo — Antigo Mosteiro de Santa Apolónia, relação com a linha férrea, vista a partir do rio. Arquivo Fotográfico C.M.L. [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/POR/059438.

Figura 20 — GOULART, Artur João — Cais de Xabregas, vista a partir do rio Tejo. Arquivo Fotográfico C.M.L., c.1960. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/000337.

Figura 21 — Industriais, fábricas, oficinas e caminho-de-ferro em Lisboa em 1911. Informação cartográfica adquirida em: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904–1911. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:1000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:30 000. Desenho da autora.

Figura 22 — Christino, J. R. — Gravura da estação ferroviária de Alcântara Terra, ao fundo, chaminés industriais. In Caminhos de ferros Portugueses, Notícia Histórica, In Occidente, Revista Illustrada de Portugal e do Extrangeiro, Ano X - nº 301, (Maio), 1887. p.101. Disponível em: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1887/N301/N301_master/N301.pdf (consultado 09/01/2023).

Figura 23 — BÁRCIA, José Artur Leitão — Gravura da zona do aterro da Boavista: desenho de Barbosa Lima, gravura de Pedrozo. Arquivo Fotográfico C.M.L., Entre 1900 e 1945. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/BAR/000966.

Figura 24 — LIMA, Alberto Carlos — Fachada da estação elevatória dos Barbadinhos. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1906. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/LIM/001544.

Figura 25 — Industriais, fábricas, oficinas e caminho-de-ferro em Lisboa em 1950. Informação cartográfica disponibilizada pela Câmara Municipal de Lisboa. Disponível online. URL: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>. CML — Cartografia Histórica 1950. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1950. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:30 000. Desenho da autora.

Figura 26 — Industriais, fábricas, oficinas e caminho-de-ferro em Lisboa em 2021. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:30 000. Desenho da autora.

Figura 27 — CRUZ, José Chaves — Registro da chegada de uma embarcação vinda de colônias portuguesas, saída de passageiros. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1896. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/CRU/000195.

Figura 28 — PORTUGAL, Eduardo — Antigas Praias de Xabregas, ao fundo pequenas embarcações acostadas. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1940. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/001537.

Figura 29 — NUNES, Casa Fotográfica Garcia — Sistema de abastecimento de água, Quinta de Baixo, Olivais. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1968. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/NUN/002284.

Figura 30 — MORAIS, Estúdio Mário — Gravura do século XVII do Mosteiro da Madre Deus, relação do edifício com o rio Tejo. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1959. Código de referência: PT/AMLSB/CMLS-

BAH/PCSP/004/MNV/001066.

Figura 31 — GOULART, Arthur João — Terrenos agrícolas no interior do Vale de Santo António. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1961. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/001175.

Figura 32 — Evento de inauguração da obra da linha de Caminhos-de-ferro do Leste. História da CP, 1853, Comboios de Portugal. URL: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia> (Consultado em 18/01/2023).

Figura 33 — BENOLIEL, Judah — Bairro em Marvila resultado de ocupações ilegais, designado bairro Chinês. Arquivo Fotográfico C.M.L. [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/004886.

199

Figura 34 — Mosteiros, quintas e palácios na Zona Oriental de Lisboa em 1835. Carta topográfica das linhas de defesa de Lisboa 1835, CML — Cartografia Histórica 1835. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1835. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:6 000. Desenho da autora.

Figura 35 — FILMARTE — Gravura do Mosteiro das Freiras Grilas, desenho por Gonzaga Pereira. Arquivo Fotográfico C.M.L. [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/FIL/000124.

Figura 36 — GOULART, Arthur João — Pequenas embarcações no cais de Xabregas. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1961. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/001854.

200

Figura 39 - Planta com a localização das ruas e igrejas da Freguesia de Santa Engrácia, desenho de Monteiro de Carvalho. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1967. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSB AH/PCSP/004/MMM/000003.

Figura 41 — Industriais, fábricas, quintas, palácios e caminho-de-ferro na Zona Oriental de Lisboa em 1878. Informação cartográfica adquirida em: SOUZA, João Carlos Bom de — Carta Topográfica da Cidade de Lisboa. [Material Cartográfico]. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1878.

Figura 42 — MORAIS, Estúdio Mário — Estação de Santa Apolónia às margens do rio Tejo, implantação favorecida pelos aterros realizados ao longo das margens do rio na Zona Oriental de Lisboa. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1973. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/MNV/001629.

Figura 44 — Industriais, fábricas, quintas, vilas operárias, palácios e caminho-de-ferro na Zona Oriental de Lisboa entre 1904 e 1911. Informação cartográfica adquirida em: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904–1911. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:1000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:6 000. Desenho da autora.

Figura 46 — Gravura Fábrica da Samaritana. In Archivo Pittorresco, Notícia Histórica, In Diário Illustrado, Ano VI - nº 1817 (Agosto), 1877, p.1. Disponível em: https://purl.pt/14328/1/j-1244-g_1877-08-08/j-1244-g_1877-08-08_item2/j-1244-g_1877-08-08_PDF/j-

-1244-g_1877-08-08_PDF_24-C-R0150/j-1244-g_1877-08-08_0000_1-4_t24-C-R0150.pdf.

Figura 47 — GOULARD, João Hermes Cordeiro — Vila Flamiano, fachada a partir da Rua Gualdim Pais. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1967. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JHG/001061.

Figura 48 — LIMA, Alberto Carlos — Fachadas da vila Dias, vila construída para albergar operários. Arquivo Fotográfico C.M.L. [s.d]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/LIM/000884

Figura 49 — PORTUGAL, Eduardo — Cenário de Xabregas, identifica-se o convento de São Francisco de Xabregas, o Alto de São João e a Fábrica de Moagem a Vapor Aliança. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1949. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/001651.

Figura 50 — PORTUGAL, Eduardo — Túnel da Concordância de Xabregas, comboio descarrilado no ramal ferroviário. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1914. Código de referência: PT/AMLSB/EFC/000081.

Figura 51 — Gravura do viaduto e túnel de Xabregas, ao fundo a fábrica da Samaritana. In *Archivo Pittoresco*, Notícia Histórica, In *Occidente*, Ano XI - nº 399 (Maio), 1888, p.177. Disponível em: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1888/N339/N339_master/N339.pdf.

Figura 52 — Gravura de Nogueira da Silva, trincheira de Xabregas, ao fundo, chaminés industriais. In *Archivo Pittoresco*, Notícia Histórica, In *Semanario Illustrado*, Tomo I - nº 34 (Fevereiro), 1858, p.265. Disponível em: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/ArquivoP/1858/Tomol/N34/N34_item1/index.html.

Figura 53 — Industriais, fábricas, vilas operárias, quintas, novos bairros e caminho-de-ferro na Zona Oriental de Lisboa em 1950. Informação cartográfica disponibilizada pela Câmara Municipal de Lisboa. Disponível online. URL: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>. CML — Cartografia Histórica 1950. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1950. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:6 000. Desenho da autora.

Figura 54 — GOULARD, João Hermes Cordeiro — Rua Gualdim Pais, moradia. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1968. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JHG/001589.

Figura 55 — GOULARD, Artur João — Guindastes na zona portuária Oriental em desenvolvimento. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1961. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/001852.

201

Figura 56 — BELONIEL, Judah — Abertura da Avenida Infante Dom Henrique. Arquivo Fotográfico C.M.L., anterior à 1957. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/004402.

Figura 57 — BELONIEL, Judah — Linha férrea entre a estação de Santa Apolónia e o Cais do Porto de Lisboa. Arquivo Fotográfico C.M.L. [s.d]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/004687 .

Figura 58 — OLIVEIRA, Mário de — Fotografia aérea do Bairro da Madre de Deus e zonas envolventes. Arquivo Fotográfico C.M.L. [s.d]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/MAO/000475.

Figura 59 — BELONIEL, Judah — Bairro de barracas em Lisboa. Arquivo Fotográfico C.M.L. [s.d]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/001338.

Figura 60 — POZAL, Fernando Martinez — Arcos do viaduto ferroviário de Xabregas, acesso ao largo do Marquês de Nisa. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1954. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/POZ/000168.

Figura 61 — OLIVEIRA, Mário de — Antigo balneário Municipal, Rua Gualdim Pais. Arquivo Fotográfico C.M.L. [s.d]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/MAO/000193.

Figura 62 — SERÔDIO, Armando Maia — Antigo mercado de Xabregas, Rua Gualdim Pais. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1956. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SER/001167.

Figura 63 — MADUREIRA, Arnaldo — Acesso a vila Emília a partir da rua Gualdim Pais. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1968. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ARM/006123.

Figura 64 — GOULART, Artur João — Panorama da antiga Estrada de Chelas. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1961. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/001417.

Figura 65 — GOULART, Artur João — Extinto Pátio Sete, vista a partir da estrada de chelas. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1961. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/001418.

Figura 66 — FIGUEREIDO, Vasco Gouveia de — Fachada da antiga fábrica de malhas de Inácio de Magalhães Basto & Cia. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1972-06. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/VGF/001927.

Figura 67 — GOULART, Artur João — Propriedade dos Viscondes

de Fonte Arcada, ao fundo o viaduto ferroviário da Concordância de Xabregas. Arquivo Fotográfico C.M.L., 1963-05. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/004749.

Figura 68 — BELONIEL, Judah — Viaduto de Chelas, sobre a Estrada de Chelas. Arquivo Fotográfico C.M.L. [s.d]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/000278.

Figura 69 — VICENTE, José — Fachada oeste do Convento de Chelas. Arquivo Fotográfico C.M.L., 2018. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/LPC/053/002694.

Figura 70 — Planta de encanamento em Chelas, relação da Fábrica da Samaritana e Tinturaria Portugália, inclui antigos caminhos do vale de chelas, o aqueduto do Alviela e fontes de água. Arquivo Histórico da C.M.L., 1893-09. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PURB/002/03395.

Figura 71 — GOULART, Artur João — Arcos do Beco dos Toucinheiros. Arquivo Fotográfico da C.M.L. [s.d]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/003993.

Figura 72 — PORTUGAL, Eduardo — Fábrica da Samaritana vista a partir do Beco dos Toucinheiros. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1938. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/001268.

Figura 73 — Planta Fábrica da Samaritana entre 1857 e 1858. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.º 27400. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 74 — Planta Fábrica da Samaritana em 1867. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.º 27400. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 75 — Planta Fábrica da Samaritana entre 1877 e 1888. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.º 27400. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 76 — Planta Fábrica da Samaritana em 1894. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.º 27400. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 77 — Planta Fábrica da Samaritana em 1911. Informação cartográfica adquirida em: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904–1911. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:1000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 78 — Planta Fábrica da Samaritana em 1950. Informação cartográfica disponibilizada pela Câmara Municipal de Lisboa. Disponível online. URL: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>. CML — Cartografia Histórica 1950. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1950. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 79 — Planta Fábrica da Samaritana em 1970. Informação cartográfica disponibilizada pela Câmara Municipal de Lisboa. Disponível online. URL: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>. CML — Cartografia Histórica 1970. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1970. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal,

[s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 80 — Planta Fábrica da Samaritana em 2023. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 81 — FIGUEIREDO, Vasco Gouveia de — Muro Tinturaria Portugal, Rua Gualdim Pais. Arquivo Fotográfico da C.M.L. [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/VGF/001092.

Figura 82 — Planta Tinturaria Portugal em 1858. Informação cartográfica adquirida em: FOLQUE, [Filippe] — Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1858. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, 203 [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 83 — Planta Tinturaria Portugal entre 1888 e 1889. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.º 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 84 — Planta Tinturaria Portugal em 1895. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.º 12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 85 — Planta Tinturaria Portugal em 1911. Informação cartográfica adquirida em: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904–1911. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:1000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc.

DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 86 — Planta Tinturaria Portugal ia em 1918. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.  12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 87 — Planta Tinturaria Portugal ia em 1920. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.  12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 88 — Planta Tinturaria Portugal ia em 1923. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.  12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 89 — Planta Tinturaria Portugal ia em 1950. Reelaboração gráfica a partir do processo de obra n.  12751. Arquivo Municipal de Lisboa. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 90 — Planta Tinturaria Portugal ia em 1970. Informação cartográfica disponibilizada pela Câmara Municipal de Lisboa. Disponível online. URL: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>. CML — Cartografia Histórica 1970. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1970. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 91 — Planta Tinturaria Portugal ia entre 2001 e 2011. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 92 — Planta Tinturaria Portugal ia em 2023. Execução gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc.

DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figuras 93 - 112 — Fábrica da Samaritana, estado atual. Fotografias da autora.

Figuras 113 - 132 — Tinturaria Portugal ia, estado atual. Fotografias da autora.

Figuras 133 - 158 — Levantamento fotográfico do Patrim nio Industrial e linha férrea, entre Santa Apolónia e o Vale de Chelas. Fotografias da autora.

Figura 159 — Planta estratégia. Escala 1:1200. Desenho da autora.

Figura 160 — Perfil da rua Gualdim Pais e da Estrada de Chelas, proposta. Escala 1:1500. Desenho da autora.

Figura 161- 170 — Cortes territ riaes. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 171-173 —Planta Fábrica da Samaritana e plataforma pisos 1, 2 e 3. Escala 1:500. Desenho da autora.

Figura 174-175 —Cortes Transversais Fábrica da Samaritana. Escala 1:150. Desenho da autora.

Figura 176 -181 — Cortes territ riaes. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 182-184 —Planta Tinturaria Portugal ia pisos 1, 2 e 3. Escala 1:500. Desenho da autora.

Figura 185 -187 —Cortes Transversais Tinturaria Portugália. Escala 1:150. Desenho da autora.