

Plano de Urbanização de Chelas

Rodrigo Lino Gaspar

rodrigolinogaspar@gmail.com

Arquiteto, Doutorando no Departamento de Arquitectura da Universidade Autónoma de Lisboa (DA/UAL), Portugal

Para citação: GASPAR, Rodrigo Lino – Plano de Urbanização de Chelas. **Estudo Prévio** 20. Lisboa: CEACT/UAL - Centro de Estudos de Arquitectura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa, 2021, p. 123-133. ISSN: 2182-4339 [Disponível em: www.estudoprevio.net]. DOI: <https://doi.org/10.26619/2182-4339/20.01>

Recensão recebida a 29 de maio de 2022 e aceite para publicação a 9 de junho de 2022.

Creative Commons, licence CC BY-4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

O Plano de Urbanização de Chelas surge como o maior plano de urbanização da Câmara Municipal de Lisboa (510ha), na estratégia de expansão da cidade, na sequência do planeamento de grande escala de Alvalade, Olivais Norte (40ha), e Olivais Sul (186ha). Os seus limites são bem definidos pela Avenida Marechal Gomes da Costa a norte, pela Avenida Infante D. Henrique e pela linha ferroviária a nascente, pela linha-férrea de Cintura Interna, a sul, e pela escarpa ao longo da Av. Gago Coutinho, a poente.

Chelas manteve-se no tempo como um território de ocupação muito baixa, pelas suas condições naturais; trata-se de uma das zonas topograficamente mais acidentadas da cidade. O vale central de orientação N-S e os seus vales secundários correspondem a bacias hidrográficas que conduzem grandes linhas de água do sistema geomorfológico da cidade. Esta área da cidade, na década de 1960 era ocupada por vastos terrenos agrícolas, organizados em torno de conventos e quintas, áreas de cultivo e de lazer, enquanto a margem ribeirinha oriental, servida por rio e pela linha-férrea, daria lugar à indústria, atraindo nova população para trabalhar nas fábricas.

A saturação da cidade consolidada, da disponibilidade do solo, da capacidade habitacional e dos órgãos de equipamento existentes anunciavam a necessidade de crescimento de Lisboa. A expansão da cidade para oriente, prevista no Plano de Gröer (1948)¹, era dividida em duas partes, uma zona industrial para Este e uma zona habitacional de baixa densidade, separadas por uma zona verde. O Gabinete de Estudos de Urbanismo (GEU) da Câmara Municipal de Lisboa, entre 1954 e 1958,

elabora uma alteração ao plano na zona oriental: as áreas industriais eram reduzidas, a zona habitacional seria aumentada com densidades mais altas, era criado um centro de equipamento e um parque verde na área de servidão do aeroporto.



Figura 1 – Vista Aérea da Zona Nascente de Chelas. Fonte: **Revista Arquitectura**, jan/fev. 1967, p. 7.

O inquérito do GEU em 1955, revelou uma população de 2801 famílias a viver em Chelas, juntamente com um predomínio das atividades industriais (Fábrica de Gás da Matinha, Petroquímica Sacor, Sociedade Nacional de Sabões, entre algumas) que contribuíam para a produção exagerada de ruído, cheiros, fumos e poeiras. Concluiu-se a necessidade de *“salvaguarda da salubridade da zona por intermédio de um planeamento adequado”*².

A 18 de Agosto de 1959 é publicado o Decreto-Lei que define as “condições indispensáveis para a expansão ordenada da cidade” (DL 42 454), com o objetivo de promover a habitação, o principal problema de Lisboa na década de 50. Para o efeito, é criado o Gabinete Técnico da Habitação (GTH) ao qual competia estabelecer a estratégia dos programas e a conceção das habitações. Os 737ha da zona oriental atribuídos ao GTH, são divididos em duas grandes zonas, Olivais e Chelas, sendo a primeira subdividida em Olivais Norte e Olivais Sul.



Figura 2 – Bairro de lata em Lisboa. Autor: Fernando Mariano Cardeira. Disponível em: <https://www.vortexmag.net/>

Estudos preliminares

Um conjunto de inquéritos e estudos preparatórios foram realizados para a elaboração do Plano de Urbanização de Chelas. O “Inquérito habitacional aos bairros de lata e construções abarracadas existentes na área administrativa de Lisboa” elaborado no GTH, coordenado pelo arquiteto João Reis Machado em 1960, inquiriu 711 barracas onde viviam sensivelmente 806 famílias, 3034 habitantes, em condições desadequadas e concluía a necessidade de as realojar.

Os dados indicavam que 50% da população inquirida morava na área de Chelas em 1955; uma maioria da população jovem, 47%, compreendia idades entre os 0 e 14 anos; 44% era iletrada; 48% dos chefes de agregado trabalhava na construção civil e na indústria; e, finalmente, dados específicos sobre as condições das construções precárias, indicavam que 1% tinha cozinha e sanitário; 38% com cozinha, mas sem sanitário; 61% sem cozinha nem sanitário. Em suma, 30% da população de Marvila residia nestas construções precárias, na época.

O “Estudo de ocupação da encosta na cidade de Lisboa”, realizado pelos arquitetos Alves Mendes e Silva Dias, analisa casos de estudo para o desenho do Plano de Chelas. Alfama é exemplo de grande densidade populacional e de adaptação espontânea às condições topográficas; as vias principais, procurando linhas de menor pendente, limitam grandes áreas cruzadas por escadinhas e becos: o sistema automóvel é independente e intersetado pelo sistema pedonal.

Outros estudos realizados: no Património, identificam o portal e a galilé do Convento de Chelas, classificados como Monumentos Nacionais³, e edifícios não-classificados,

o Palácio da Quinta do Marquês de Abrantes, a Quinta da Bela Vista e a Quinta das Salgadas. Em relação ao sistema de azinhagas que servia o contexto rural, foi considerado desadequado para as necessidades da altura. As extensas áreas de cultura hortícola e arbórea eram, em plano, previstas serem mantidas e cultivadas pelos futuros habitantes e, poderiam, em alguns casos, tornar-se jardins públicos.



Figura 3 – Zonamento Geral do Plano de Urbanização de Chelas. Fonte: GTH - Gabinete Técnico da Habitação da Câmara Municipal de Lisboa Plano de Urbanização de Chelas. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1965, p.31.

Plano-Base

A equipa do Gabinete Técnico de Habitação (GTH) organizada pelo arquiteto José Rafael Botelho inicia, em 1960, os estudos para a área de Chelas, com a participação dos arquitetos Francisco Silva Dias, João Reis Machado, Alfredo Silva Gomes, Luís Vassalo Rosa e Carlos Worm e os engenheiros José Simões Coelho e Gonçalo Malheiro de Araújo. A primeira versão do Plano-Base de Urbanização de Chelas tinha como objetivo incrementar uma estrutura urbana plurifuncional e socialmente diversificada, integrada no conjunto da cidade. É proposto um conjunto de núcleos habitacionais de alta densidade e um núcleo principal de equipamento e atividades mistas de interesse local e generalizado à cidade. A estrutura morfológica destes núcleos baseava-se nesta fase na distribuição celular e hierarquizada do território. A

questão da valorização dos acidentes naturais do terreno surge nas várias propostas como uma mais valia no interesse paisagístico. Mas as maiores alterações ao plano do GEU foram a densificação da ocupação da zona habitacional, a ampliação dos espaços verdes e sobretudo a alteração do esquema de estrutura viária; duas largas vias intersectam-se no centro geométrico da área, correspondendo ao núcleo de equipamento.

O plano é revisto em 1963 pela mesma equipa, mantendo-se os objetivos prioritários e alterando os conceitos urbanos: abandona-se a estrutura celular a favor de uma estrutura linear, que permite criar as chamadas zonas de “vida urbana intensa”, que deveriam constituir-se como as linhas mestras da estruturação urbana. Este fator permitiria associar diversas atividades urbanas e estabelecer uma coincidência entre zona habitacional e zonas de vida urbana intensa. A vitalização dos percursos urbanos pela reabilitação do conceito de rua e a separação do tráfego automóvel e do pedonal foi um dos conceitos mais explorados na fase de planeamento.

As “faixas de vida urbana intensa”⁴ misturavam vários programas, tendo a habitação de categoria elevada maior destaque. Estes eixos acompanhados de comércio ligavam pontos de equipamento cultural, escolar, desportivo, polos de vida noturna (cafés, cinemas, ...) e fontes de trabalho de serviços (bancos e serviços públicos).

As características topográficas de Chelas condicionaram os planos e assim separaram a ocupação em dois grandes eixos paralelos ao vale central, a partir dos quais se desenvolveram eixos secundários que estruturam cinco zonas habitacionais (I, J, L, M e N). O núcleo principal de equipamento (zona O) teria uma posição estratégica no centro da malha urbana, de modo a estabelecer a ligação entre os dois grandes eixos a nascente e poente.

O Plano de Urbanização de Chelas foi apresentado em maio de 1964 no Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), para ser submetido a aprovação. Costa Lobo, relator do parecer advertiu para uma série de pontos que poderiam ser revistos. O principal problema era tornar o PUC convergente com o Plano Diretor da CML em preparação. Mas uma particularidade que C. Lobo refere para a viabilidade da proposta é a necessidade de “tirar partido da fixação da população com forte poder de compra”. A 22 de Maio do mesmo ano, o plano é aprovado pelo CSOP.

Sistema Viário

A rede viária principal apoia-se no traçado de duas diagonais de sentido NE/SO e NO/SE correspondem aos eixos de longa distância que ligam, no primeiro caso, Moscavide e Areeiro, no segundo, a Baixa à 2ª Circular. O cruzamento destas, encontra-se no centro da malha, onde se instalaria o núcleo central de equipamento e serviços. A rede viária local desenvolvia-se paralelamente à via central com alguns pontos de contacto. A circulação da rede local seria mista (automóvel e pedonal) em circuito fechado, ou seja, limitando as várias zonas.

Zonas Habitacionais

Os edifícios de habitação ocupam as encostas menos inclinadas, em densidades de ocupação máximas, recuperando o conceito de rua como elemento de união e o do enquadramento edificado permitindo uma paisagem urbana compacta de ambiente

meridional da cidade antiga. Em 11 500 fogos repartidos em 5 categorias, quatro segundo o DL nº 42 454 e realojamento, estavam previstos cerca de 55 300 habitantes. Estas zonas, no total de 318ha repartiam-se em 44% exclusivamente para habitação, 5% para arruamentos, 29% para espaços livres, 13% para estabelecimentos de ensino e serviços e 9% para sector terciário.

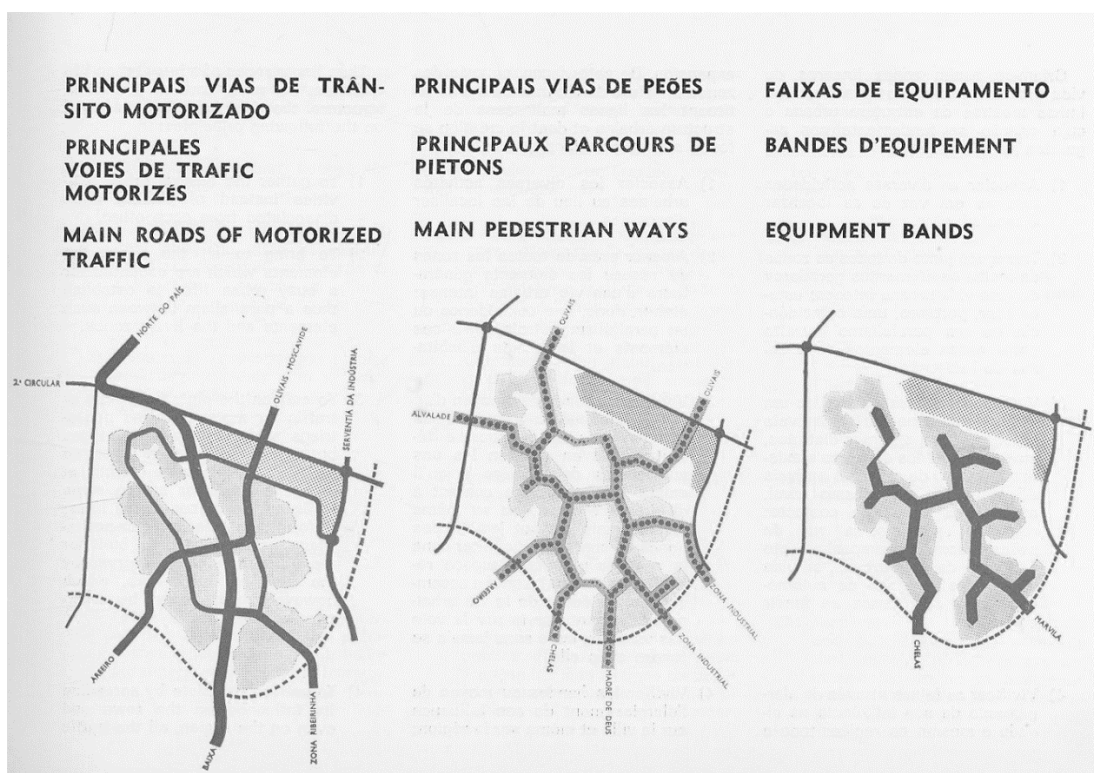


Figura 4 – Diagramas de Estrutura Urbana Proposta. Fonte: GTH - Gabinete Técnico da Habitação da Câmara Municipal de Lisboa GTH - Realizações e Planos. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1972, p. 43.

Zonas Habitacionais

Os edifícios de habitação ocupam as encostas menos inclinadas, em densidades de ocupação máximas, recuperando o conceito de rua como elemento de união e o do enquadramento edificado permitindo uma paisagem urbana compacta de ambiente meridional da cidade antiga. Em 11 500 fogos repartidos em 5 categorias, quatro segundo o DL nº 42 454 e realojamento, estavam previstos cerca de 55 300 habitantes. Estas zonas, no total de 318ha repartiam-se em 44% exclusivamente para habitação, 5% para arruamentos, 29% para espaços livres, 13% para estabelecimentos de ensino e serviços e 9% para sector terciário.

Estrutura Verde

O estado rural da zona, criou na época uma reserva de ar não poluído que balançava a propagação de fumos industriais da zona ribeirinha. Com a expansão da cidade, a equipa do GTH tem a consciência da necessidade em manter o equilíbrio: as zonas

verdes tomam várias funções. De um total de cerca de 160ha, seriam plantadas as faixas de proteção da rede viária principal, as áreas de desporto e recreio nas zonas habitacionais e seriam propostos dois parques: um parque oriental da cidade (Parque da Bela Vista) a poente situado numa área condicionada pela servidão do aeroporto da Portela; o Parque do Vale Fundão, simétrico ao anterior a nascente que servia de barreira contra os fumos e poeiras da zona ribeirinha.

Zonas Industriais

A principal zona industrial prevista, encontra-se ao longo da Av. Marechal Gomes da Costa, como se previa no plano do Gabinete de Estudos de Urbanização (GEU). Outra zona estaria destinada às fábricas, entre o caminho de ferro e o Bairro da Madre de Deus, garantindo o prolongamento da Avenida Principal e o acesso à “2ª ponte sobre o Tejo”.

Equipamento

A distribuição do equipamento na malha de Chelas está estruturada pela integração das intenções num quadro teórico, que servia as atividades económicas, culturais, recreativas e sociais da população, constituindo uma sequência de polos de interesse do centro local do bairro habitacional (necessidades diárias) ao centro principal (de conjunto com a cidade). Os tipos de equipamento foram divididos em quatro escalões segundo a frequência de utilização e o raio de influência.

O 1º escalão engloba equipamento diário, integrado nas zonas habitacionais como por exemplo escolas primárias, lojas de comércio diário e espaços de recreio infantil.

O 2º escalão trata uma utilização diária ou eventual como escolas secundárias, lojas de comércio diário ou semanal, estabelecimentos assistenciais e polos de vida noturna (cafés, clubes, ...).

O 3º escalão é geral e de utilização ocasional, ligando pontos estratégicos, como sedes de atividades terciárias, igrejas, mercados, restaurantes, cinemas.

O 4º escalão de uso geral e regional, sobretudo integrado no istmo de ligação da zona O, junta sedes de atividades terciárias (serviços), comércio de luxo, hotéis, cinemas, restaurantes e cafés noturnos.

Transporte Público

À época, encontrava-se a concluir a linha de metropolitano Rossio - Areeiro (1966). O traçado previsto que serviria Chelas, ligava o Rossio aos Olivais, via Madre de Deus. O GTH propõe um novo traçado que ligue o Areeiro ao centro de Chelas, e, sucessivamente, ao centro Olivais Sul e centro Olivais Norte.

A rede urbana de autocarros, terminava na periferia de Chelas. A intenção era prolongar as linhas existentes do Areeiro ao centro de Chelas, e criar novas carreiras que percorreriam a Via Central, Olivais Sul, Encarnação e Olivais Norte e igualmente a criação de carreiras internas pelos diferentes bairros.

A linha de caminho-de-ferro existente do centro a Vila Franca era suficiente, com dois apeadeiros, Chelas e Marvila e estação no Braço de Prata. Era apenas necessário construir ligações rodoviárias e pedonais aos apeadeiros existentes.

Quanto à rede de camionagem suburbana antecipava-se a sobrecarga da estação de camionagem do Areeiro e propunha-se uma nova no centro de Chelas ligando à rede viária nacional.

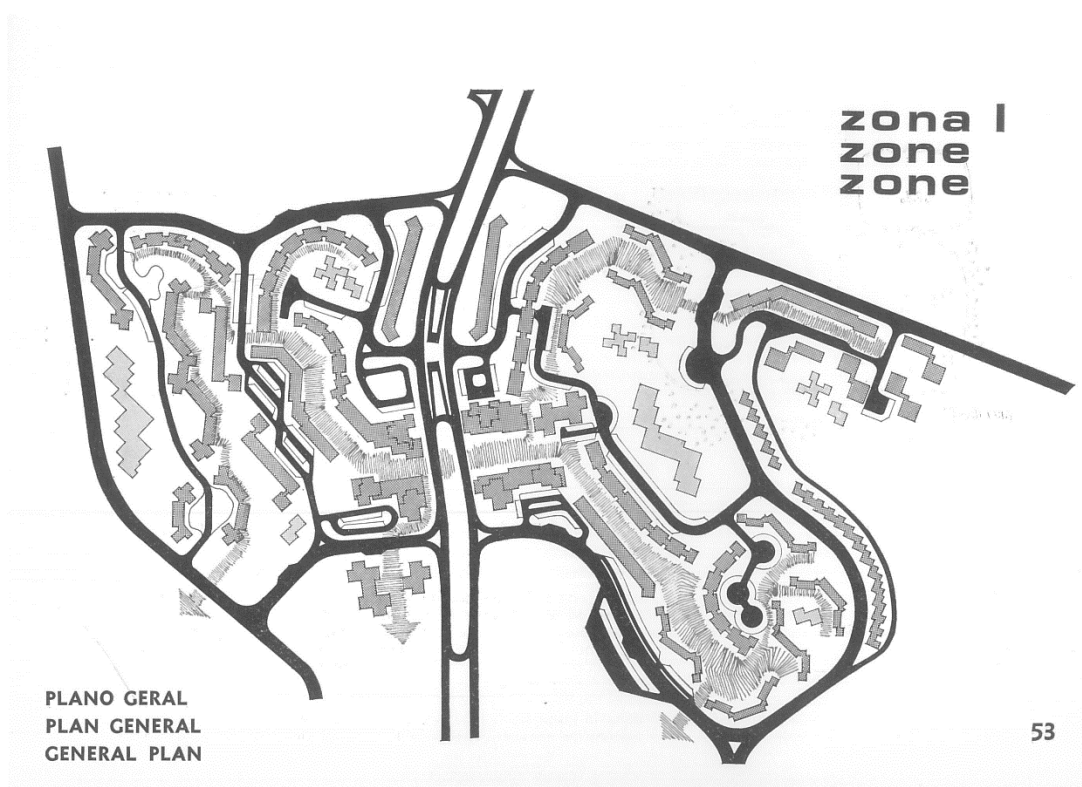


Figura 5 – Plano Geral da Zona I. Fonte: GTH - Gabinete Técnico da Habitação da Câmara Municipal de Lisboa GTH - Realizações e Planos. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1972, p. 53.

Olhar hoje para o espaço de Chelas

Ao contrário dos Olivais, o território de Chelas era detido na sua maioria por proprietários particulares. A Câmara Municipal de Lisboa levou a cabo a aquisição de terrenos por “expropriação rápida e urgente” com a classificação de “utilidade pública”, demorando mais de uma década e levando a indemnizações aos proprietários dos terrenos que comprometiam a realização do plano segundo o Decreto-Lei nº 42 454.

O Plano de Urbanização de Chelas pretendia implementar uma malha coesa com uma forte imagem urbana integrada nas áreas envolventes, assumindo-se como uma contestação à prática racionalista do movimento moderno. A concentração da

habitação em zonas de alta densidade lineares alternadas com zonas livres e equipamento é resultado de uma crítica sobre os planos anteriores (Olivais Norte e Sul) com referências claras a Toulouse-le-Mirail (George Candilis, Alexis Josic e Shadrach Woods) e Park Hill/Sheffield (Jack Lynn e Ivor Smith).

Porém, na metodologia da execução, o conceito pragmático e “moderno” do zonamento em células de letras prevaleceu. O faseamento em planos de pormenor das zonas, realizados em momentos distintos, comprometeu o plano original de células contínuas linearmente, resultando num espaço de zonas de alta densidade confrontadas com vazios urbanos.

As “faixas de vida urbana intensa”, ruas pedonais de comércio, equipamento e habitação foram subvertidas pela dificuldade de atração de comércio. Os pisos térreos passaram a conter mais habitação, tornando a faixa num simples logradouro dos residentes, um corredor estranho e sem identidade, comprometendo a estratégia global de caminhos pedonais e de faixas urbanas.

O Plano destinava-se a uma grande diversidade populacional, mas ao longo do processo, foi destinado sobretudo a realojamento e a alojamento de pessoas com fraco poder de compra, de modo a dar resposta urgente à exigência de “habitação para todos”⁵, proveniente do contexto político-social do 25 de Abril. A prioridade concedida à construção de habitação prevaleceu sobre a infraestrutura social de equipamento, de postos de trabalho ou de espaços verdes planeados, contribuindo para o isolamento da zona em termos físicos e sociais.

Mas a principal crítica, e talvez a que reúna mais consenso, foi o arrastamento do processo ao longo de décadas, que hoje encontramos inacabado e a sucessiva falta de vontade política de aqui construir cidade. O modelo inicial de cidade linear foi desvirtuado com modificações feitas sobretudo ao nível dos edifícios. Chelas é hoje uma cidade dispersa de peças soltas entre espaços intersticiais e vazios com a necessidade urgente de assumir uma identidade e um lugar no conjunto de Lisboa.



Figura 6 – Vale de Chelas / Bairro do Condado. Autor: Rodrigo Lino Gaspar, 2009.

Bibliografia

- ALARCÃO, Jorge de – Lisboa romana e visigótica. In **Lisboa subterrânea**. Lisboa: Lisboa 94, 1994, p. 58–63.
- BOTELHO, J. Rafael et al – Plano de Chelas: estrutura urbana proposta: tipologia de família: elementos relativos à população que habita em barracas. **Boletim do Gabinete Técnico de Habitação da Câmara Municipal de Lisboa** vol. 1, nº 5/6/8/9, 1965.
- BOTELHO, J. Rafael, e outros – O Plano de Chelas. **Revista Arquitectura** n.º 95, Jan-Fev 1967, p. 6-15.
- Câmara Municipal de Lisboa – Plano de Urbanização de Chelas. In **Habitação social na cidade de Lisboa, 1959-1966**. Lisboa: Gabinete Técnico de Habitação, 1967, pp. 69–73.
- CONSIGLIERI, Vítor; DUARTE, Rui Barreiros – A concepção dos espaços urbanos como acto político, entrevista a Francisco Silva Dias. **Arquitectura e Vida** nº 32, Novembro 2002, pp. 36–43.
- GABINETE TÉCNICO DE HABITAÇÃO - **Plano de Urbanização de Chelas**. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1965.
- GABINETE TÉCNICO DE HABITAÇÃO - **GTH: realizações e planos**. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1972.
- HEITOR, Teresa Valsassina – **A vulnerabilidade do espaço em Chelas, uma abordagem sintáctica**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2001.

- HEITOR, Teresa Valsassina – A expansão da cidade para oriente: os planos de urbanização de Olivais e Chelas. In **Lisboa, conhecer, pensar, fazer cidade**. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, Urbanismo, Direcção Municipal de Planeamento e Gestão Urbanística. Departamento de Informação Urbana, 2001, pp. 72–85.
- MATOS, José Sarmiento de et al – **Lisboa, um passeio a Oriente**. Lisboa: Parque Expo e Metropolitano de Lisboa, 1998.

¹ Plano de Gröer - Plano Director de Urbanização de Lisboa, iniciado em 1938, que definiu as grandes linhas orientadoras do desenvolvimento da cidade, concluído e aprovado em 1948, elaborado pelo arquiteto-urbanista Étienne de Gröer, professor no *Institut d'urbanisme de l'Université de Paris*, que se fixou em Lisboa a partir de 1938, por ocasião do convite do presidente da Câmara Municipal de Lisboa, eng. Duarte Pacheco.

² BOTELHO, J. Rafael, e outros – O Plano de Chelas. **Revista Arquitectura** n.º 95, jan-fev 1967, p. 8.

³ Monumento Nacional, classificado pelo Decreto nº17 954, DG, Iª série, n.º 34, de 11-02-1930 / Decreto de 16-06-1910, DG n.º 136, de 23-06-1910.

⁴ GABINETE TÉCNICO DE HABITAÇÃO - **Plano de Urbanização de Chelas**. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1965 p. 44-45.

⁵ Referência ao Artigo 65 da Constituição Portuguesa - Habitação e Urbanismo “Todos têm direito, para si e para a sua família, a uma habitação de dimensão adequada, em condições de higiene e conforto e que preserve a intimidade pessoal e a privacidade familiar.