

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Estação das Rolas

João Pedro Lima Toste de Carvalho

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadora:

Professora Maria Rosália da Palma Guerreiro, Professora Auxiliar,
Iscte - Instituto Universitário de Lisboa

Orientador:

Professor José Luís Possolo de Saldanha, Professor Associado,
Iscte - Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2025

iscte

TECNOLOGIAS
E ARQUITETURA

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Estação das Rolas

João Pedro Lima Toste de Carvalho

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadora:

Professora Maria Rosália da Palma Guerreiro, Professora Auxiliar,
Iscte - Instituto Universitário de Lisboa

Orientador:

Professor José Luís Possolo de Saldanha, Professor Associado,
Iscte - Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2025

ESTACÃO DAS ROLAS

João Pedro Lima Toste de Carvalho

Outubro, 2025

Orientadores: Professora Rosália Guerreiro e Professor José Luís Saldanha

ISCTE-IUL - Instituto Universitário de Lisboa

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Agradecimentos

Ao meu amigo, Arquiteto Miguel Falcão Silva, que ao longo destes anos soube manter acesa a chama da paixão que partilhamos, a Arquitetura.

Obrigado por tudo

Resumo

A Célula E foi a zona menos desenvolvida de todo o Plano de Urbanização do Bairro do Olivais. Este trabalho tem o objetivo de reabilitar as zonas abandonadas da antiga Indústria nas células E, assim como a área adjacente. Fazem parte desta proposta uma ligação através de um corredor verde entre a zona Norte da cidade e o Vale Fundão em Chelas, a reabilitação da Fábrica Barros num Centro Cívico e Mercado, a requalificação e aumento da zona desportiva dos Olivais e a reconfiguração da Avenida Infante Dom Henrique passando a funcionar em túnel abaixo da cota atual da mesma. Também é proposto o parque da Centieira na zona nascente à Avenida Infante Dom Henrique, estabelecendo a ligação com o parque das Nações através de uma ponte pedonal e ciclável apoiada pela construção da Estação de Comboio das Rolas.

Palavras chave: Olivais Sul, reabilitação, estação de comboio.

Abstract

Cell E was the least developed area of the entire

Urbanization Plan of the Olivais District.

This project aims to rehabilitate the abandoned areas of the former industrial zone in Cell E, as well as the adjacent area.

This proposal includes a connection through a green corridor between the northern area of the city and Vale Fundão in Chelas, the rehabilitation of the Barros Factory into a Civic Center and Market, the requalification and expansion of the Olivais sports area, and the reconfiguration of Avenida Infante Dom Henrique, which now functions as a tunnel below its current level.

The proposal also includes the Centieira Park in the eastern area along Avenida Infante Dom Henrique, establishing a connection with Parque das Nações through a pedestrian and cycling bridge supported by the construction of Rolas Train Station.

Keywords: Olivais Sul, rehabilitation, train station.

INDICE

Agradecimentos

Resumo **VII**

Abstract **IX**

Enquadramento Histórico **15**

Análise do Lugar **23**

Área de Intervenção **31**

Estação das Rolas **37**

Conclusão **43**

Referências Bibliográficas **45**

Índice de Figuras **49**

Enquadramento Histórico

O crescimento territorial da cidade de Lisboa foi marcado por várias fases e processos de expansão, inicialmente com a fixação da população nas encostas, a sucessiva construção do Castelo de São Jorge e da Cerca Moura formaram um perímetro de traçado irregular. A cidade foi crescendo fora das muralhas especialmente no vale da cidade baixa e nas proximidades do Rio Tejo.

No século XIV após a guerra com Castela, o rei D. Fernando mandou construir uma nova linha de defesa, cerca de seis vezes maior que a Cerca Moura esta nova linha de foi apelidada de Cerca Nova ou Cerca Fernandina¹ (ver Figura 1).

Esta nova fase, associada a uma nova política comercial de desenvolvimento e expansão marítima consolidou a cidade de Lisboa como um importante centro comercial que se expandia para além das muralhas através de novas infraestruturas que facilitavam a ligação entre a cidade e as áreas periféricas.

A configuração territorial da cidade voltou a ser alterada durante o século XVII através de uma nova linha de defesa que seguia o traçado da antiga estrada da circunvalação. Dentro desta nova delimitação surgia a conexão entre azinhagas, ruas, quintas e novas edificações que resultavam numa indefinição clara dos limites da cidade.

No entanto nos finais do século XVIII, após o terramoto de 1755, surgem as primeiras implantações no território de um traçado geométrico iniciadas com o Bairro Alto e a

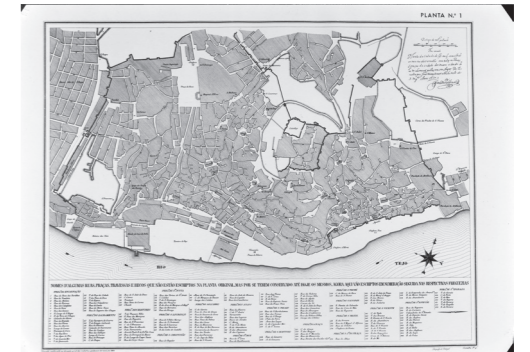


Figura 1 - Mapa de Lisboa, 1650. Autor João Tinoco²

¹ FERREIRA, João Barros Alves – *Evolução das zonas verdes do Bairro de Olivais Sul*. [Relatório final de curso]. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa – Instituto Superior de Agronomia, 1984.

² Mapa de Lisboa, autor João Tinoco 1650. CAMARA MUNICIPAL DE LISBOA, WebSIG - Sistema de Informação Geográfica do Município de Lisboa, Lisboa, CML, s.d., disponível em : <https://websig.cm-lisboa.pt/>.



Figura 2 - Mapa de Lisboa. Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal

Baixa da cidade de onde surgem longas vias que ocupando áreas destruídas ou ruralizadas ligavam a baixa da cidade à periferia criando assim, novos núcleos urbanos. Até então poucos dados estavam disponíveis sobre a zona dos Olivais, representados nos mapas apenas como *Oliveas* (ver Figura 2).

No século XVIII a construção Pombalina baseada num modelo de habitação coletiva marcou a reconstrução da cidade de Lisboa pós-terramoto que perdurou até inícios do século XX. Devido à sua implementação racionalista e estandardizada debruçou-se sobre a problemática da arquitetura doméstica da casa unifamiliar dando pouca importância às questões da habitação coletiva.

Associados a uma burguesia emergente, os prédios de rendimento surgem em Lisboa no século XIX através da especulação imobiliária³. O desenho destes edifícios preocupa-se principalmente com as fachadas e os espaços de entrada onde se impõem as novas concepções modernas.

Enquanto o resto da Europa vivia a Revolução Industrial onde surgiam vários problemas habitacionais associados ao grande crescimento das áreas urbanas criando por vezes as chamadas Cidades Industriais, Portugal vivia um atraso industrial no início século XIX, mas o fluxo e concentração de pessoas perto das cidades nomeadamente Lisboa originaram uma crise na habitação, na higiene e condição de vida das pessoas e que se prolongou por mais de um século. O número de bairros de barracas aumentou nos subúrbios da cidade. Na tentativa de resolução deste crescimento desordenado surge no início do século XX o primeiro plano de expansão da cidade de Lisboa. Sobre a alçada do governo do Estado Novo e tentando afirmar a Lisboa como capital moderna europeia, o Governo em colaboração com o

3 GONÇALVES, F. – *Edifícios modernos de habitação colectiva. 1948/61: desenho e standard na arquitectura portuguesa*. [Tese de doutoramento]. Barcelona: Universidad Politécnica de Catalunya, 2007.

arquiteto e urbanista francês Alfred Agache, desenvolvem um plano de expansão urbana baseada em princípios de ordenamento e crescimento da cidade, incluindo a criação de eixos viários, a melhoria da mobilidade; o zonamento funcional e a criação de espaços verdes. Destacam-se no projeto de Agache a ampliação da Avenida da Liberdade, a integração de transportes públicos (autocarro e elétrico) assim como, a necessidade de um transporte subterrâneo. A sua estrutura central e consequente expansão radial afirmam a localização no mapa dos terrenos que delimitariam a construção do Aeroporto de Lisboa, do Parque de Monsanto e do bairro de Alvalade. No entanto devido aos altos custos do projeto e à instabilidade política, o seu plano não foi totalmente implementado.

Sobre novas diretrizes do Estado Novo e tendo como Ministro das Obras Públicas Duarte Pacheco, outras ideias foram priorizadas para desenvolvimento e expansão da cidade, nomeadamente o Plano Diretor de Urbanização de Lisboa⁴ (1938/1948) (ver Figura 3), elaborado por Étienne de Gröer e a consequente expropriação de terrenos na periferia da cidade apoiada pelo decreto de lei n.º 28797 de 1 de julho de 1938⁵ que posteriormente deram lugar à construção dos bairros de Olivais e Chelas.

O estudo iniciado em 1938, apenas ficará completo em 1948, no entanto, mesmo não sendo aprovado em Assembleia Nacional, as suas diretrizes servirão como elementos condutores do desenvolvimento da cidade de Lisboa. Este projeto de estrutura simples, influenciado pelas cidades jardins, distancia-se das mesmas pela sua adaptação à

4 CUNHA, Ana Raquel Fernandes Gomes - *Os planos de urbanização dos bairros da Encarnação e Olivais. o modernismo, a expansão da cidade de Lisboa e arquitetura paisagista*. [Dissertação de mestrado]. Lisboa. Universidade de Lisboa - Instituto Superior de Agronomia, 2014.

5 Decreto-Lei n.º 28797, 1 de julho 1938, Diário do Governo, n.º 150/1938, Série I, pp. 1044-1045.



Figura 3 - Plano de Urbanização de Lisboa 1948. Étienne de Gröer



Figura 4 - Fotografia aérea do Bairro de Alvalade 1953. Fotografia de Abreu Nunes, Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.

morfologia e topografia do terreno através do desenho de uma rede viária radiocêntrica e de uma tentativa de organização das densidades populacionais. Destacam-se no seu projeto a zona industrial já iniciada na zona nascente da cidade assim como, a implantação das propostas iniciadas por Agache do Aeroporto Internacional de Lisboa na zona da Portela e do Parque de Monsanto. Definidas também estavam as zonas de Alvalade, Encarnação, Olivais Norte e Olivais Sul que seriam áreas maioritariamente para habitação. É de destacar também no seu projeto a proposta de uma travessia do Tejo através de uma ponte que ligaria o Poço do Bispo ao Montijo.

Um dos primeiros projetos urbanísticos mais importantes que sucederam o Plano de Urbanização de Lisboa foi o do Bairro de Alvalade (ver Figura 4), tendo como principal responsável o Arquiteto e Urbanista João Faria da Costa que através de uma iniciativa pública em terrenos livres de construção pertencentes à Câmara Municipal de Lisboa pretendeu instalar os habitantes de várias categorias sociais em edifícios coletivos de habitação social, nomeadamente casas unifamiliares com logradouro onde os princípios de unidade de vizinhança e de zonamento eram apoiados por vários equipamentos sociais como lojas, o Mercado Municipal e a Igreja delineando o início da implementação dos ideais Modernistas.

Destaca-se no bairro de Alvalade a construção do Bairro das Estacas (ver Figura 5), dos arquitetos Rut Athouguia e Sebastião Formozinho Sanchez onde pela primeira vez em Portugal são aplicados princípios da Carta de Atenas de 1933 dos CIAM. Nos blocos paralelos de habitação com a base em pilotis esta dupla de arquitetos segue um ideal racionalista onde a importância das questões solares e das zonas verdes públicas se afirmam como resposta fundamental ao programa e ao projeto conceptual.

Outra intervenção importante foi a construção do Bairro da Encarnação (ver Figuras 6 e 7), da autoria do arquiteto Paulino Montês que se iniciou em 1938 e foi inaugurado



Figura 5 - Fotografia aérea do Bairro de Alvalade, da Avenida Estados Unidos da América e do Bairro das Estacas, 1953. Fotografia de Abreu Nunes, Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.



Figura 6 - Construção do Bairro da Encarnação. s.d. Arquivo Municipal de Lisboa, ref. PT-AMLSB-CMLSBAH-PCSP-004-JBN-005101.

em 1944. Pretendendo albergar famílias com menos rendimentos ou de funcionários públicos, ocupou uma área de cerca de 47 hectares em terrenos maioritariamente expropriados seguiu o conceito de zonamento funcional já iniciado em Alvalade, com zonas de comércio, equipamentos e uma rede viária hierarquizada. As áreas verdes do bairro foram desenhadas pelos arquitetos Gonçalo Ribeiro Telles e Edgar Sampaio Fontes que tentaram fazer um desenho em equilíbrio e harmonia com o lugar. Numa tentativa de reproduzir um modelo de aldeia portuguesa ao mesmo tempo influenciada pelas “cidade jardim” de Ebenezer Howard o bairro apresentava um desenho de traçado geométrico e unitário assumindo um carácter fechado entre si com pouca relação com a cidade envolvente, no entanto apresenta um zonamento funcional com zonas separadas, habitação, comércio e equipamentos de desporto.

Com intenção de impor as obrigações do Decreto de Lei nº 42 454⁶ o Gabinete Técnico da Habitação finaliza em 1959 o plano dos Olivais iniciado em 1955 no Gabinete de Estudos Urbanos. O Bairro do Olivais Norte (ver Figura 8), surge então como um propulsor de desenvolvimento, entendido como um laboratório de experimentação das ideologias Modernistas já iniciadas no Bairro de Alvalade, mas com uma malha mais livre e menos densa, onde o espaço livre entre os blocos ou Torres é privilegiado. Opostamente aos planos anteriores, nos Olivais Norte a circulação viária e pedonal funcionam independentes entre si e os blocos das edificações pontuam o terreno seguindo as boas regras de iluminação integrando-se nas áreas verdes constituindo em conjunto uma malha urbana mais orgânica onde o espaço público verde é o conector.

Paralelamente, o Plano de Urbanização da Zona de Olivais Sul (ver Figura 9), desenvolvido no Gabinete Técnico da Habitação em 1959, seguiu também os princípios Mod-

⁶ Decreto-Lei n.º 42454, de 18 de agosto de 1959. Diário do Governo, I Série, n.º 194, 18 ago. 1959, pp.



Figura 7 - Construção do Bairro da Encarnação. s.d. Arquivo Municipal de Lisboa.

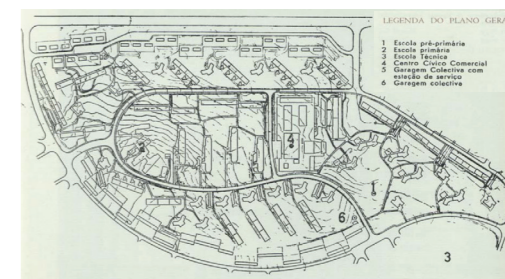


Figura 8 - Plano Geral do Olivais Norte. Revista Municipal, Ano XXIV, n.º 98, 3.º trimestre de 1963.

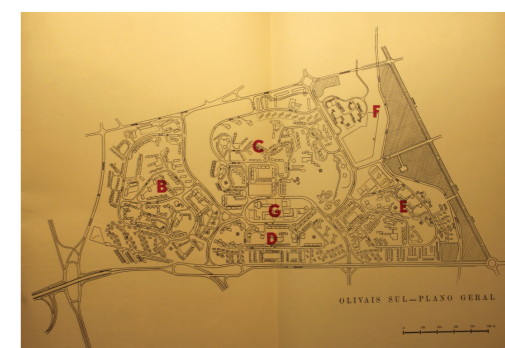


Figura 9 - Plano Geral do Olivais Sul. Boletim do Gabinete Técnico da Habitação, v.1, nº1, Jul/Ago. 1964.



Figura 10 - Vista panorâmica do complexo industrial da Refinaria de Cabo Ruivo, 1947. Fotografia de Mario Novais. Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian



Figura 11 - Vista sobre a Refinaria de Cabo Ruivo, 1947. Fotografia de Mario Novais. Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian



Figura 12 - Reservatórios exteriores da Refinaria de Cabo Ruivo, 1947. Fotografia de Mario Novais. Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian

ernistas da Carta de Atenas de 1933, mas registando algumas alterações. Na tentativa de apresentar Lisboa como uma Cidade Moderna, os Olivais Sul surgem não com uma implantação do edificado em quarteirão, mas sim, de espaços livres sem continuidade da malha urbana do resto da cidade tentando-se criar a chamada Cidade Satélite formada por um conjunto de novas urbanizações com edifícios em bloco isolados no espaço verde extenso e sem limites, dando oportunidade a uma organização espacial muito mais variada. Assim como o Bairro dos Olivais Norte, o espaço público é elemento principal de conexão entre rede pedonal, edifícios, equipamentos e zonas de lazer.

Não só em área de implantação se diferenciam os Olivais Sul de Olivais Norte, enquanto o primeiro se impõem num terreno sem grandes condicionantes, o segundo tem de se relacionar com pré-existências como Quintas, edificações já existentes na atual Avenida marechal Gomes da Costa e sobretudo uma zona industrial a Nascente onde proliferava desde o início do século XX a grande Indústria Portuguesa como por exemplo, a Fábrica da SACOR, empresa pioneira em Portugal na área da refinação, importação, transporte e distribuição de produtos petrolíferos (ver Figuras 10, 11 e 12).

Análise do Lugar

Localização

A localização, análise, estudo e proposta deste exercício situa-se na Freguesia de Olivais Sul, na zona oriental da cidade de Lisboa, entre o Aeroporto de Lisboa a poente e o Parque das Nações a nascente. A norte o Bairro da Encarnação, o Concelho de Loures e a Sul a zona de Chelas e Bela Vista.

Possuindo uma área de cerca de 808.8 hectares e cerca de 32.179 habitantes⁷, a zona dos Olivais Sul está delimitada por vias relativamente importantes. A Norte a Avenida de Berlim, a Este a Avenida Infante Dom Henrique, a Sul a Avenida Marechal Gomes da Costa e a Oeste a Avenida Cidade do Porto.

Contexo Natutral

A zona de estudo delimitada pelo Bairro do Olivais Sul situa-se na vertente de um vale largo com declives reduzidos direcionados maioritariamente a NE. A topografia local desta zona caracteriza-se pela marcação de uma linha de talvegue a norte, onde se situa a Avenida de Berlim e a Sul por uma linha festo principal e uma zona de cabeço onde se situa a Avenida Marechal Gomes da Costa. A área interior do bairro é caracterizada por uma linha de festo secundária e um cabeço com vertentes intercaladas por diferentes linhas de água secundárias. O Bairro dos Olivais Sul apresenta uma diversidade de áreas ecológicas que advém da complexidade do terreno e das suas condicionantes naturais como o relevo, vertentes, declive, exposição solar, ventos ou tipos de solo.

Através do estudo dos Mapas de Hipsometria⁸ e Declives⁹ conclui-se que o Bairro dos Olivais Sul apresenta

⁷ INE - Instituto Nacional de Estatística, População residente (N.º) por Local de residência à data dos Censos [2021] (NUTS - 2013), Sexo e Grupo etário (Por ciclos de vida). Censos 2021. Disponível em: <https://tabulador.ine.pt/indicador/?id=0011609>

⁸ WebSIG - Sistema de Informação Geopográfica da Câmara

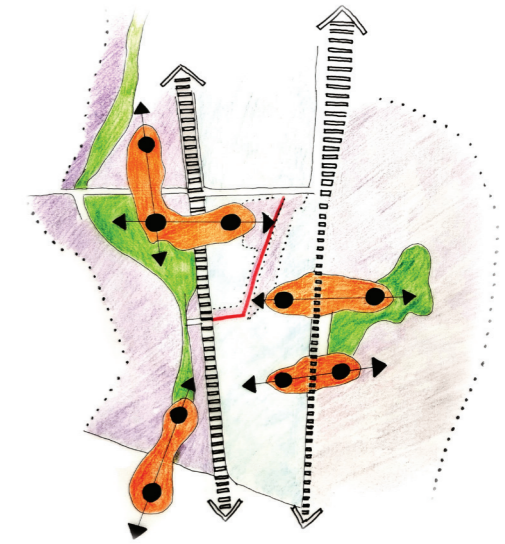


Figura 13. Barreiras e Intenções



14. Declive Célula E

uma variação gradual de altitude dividida entre uma zona de planalto situada a Poente onde se encontra a cota mais elevada variando entre os 90 metros e os 105 metros de altitude e uma zona de vertente com orientação SO-NE que sofre uma variação entre os 75 metros e os 10 metros coincidente com a linha da talvegue marcada pela Avenida de Berlim.

Constata-se também a existência maioritariamente de zonas de declive inferiores a 12% em quase todo o Bairro com exceção nas áreas do Vale do Silêncio, na zona poente adjacente à Avenida Cidade de Luanda e no Miradouro de Olivais Sul situado na Célula E onde os declives são superiores a 18%, (ver Figura 14).

Devido à inclinação e orientação do terreno (SO-NE), a exposição solar predominante situa-se entre Norte e Este existindo apenas algumas zonas de planalto com exposição a Oeste e Sudoeste, mas nunca a Sul.

Quanto ao tipo de solo a delimitação a norte pela linha de talvegue apresenta um tipo de solo aluvial, a nascente um solo arenoso por consequente correlação com o Rio Tejo e sucessivos aterros. A área central do Bairro é constituída por solos do tipo calcareníticos, arenosos e basálticos.

Coincidente com o tipo de solos está o comportamento sísmico do terreno em que a vulnerabilidade mais elevada se situa na zona de talvegue, atual avenida de Berlim e em toda a frente ribeirinha do Parque das Nações assim como, na área com orientação NE-SO desde a estação do Oriente até à zona da antiga Fábrica Barros e Zona desportiva.

Foram também analisadas para este estudo as plantas de ruído e ruído rodoviário em que se constatou que os valores mais elevados se situam sempre nas vias mais movimentadas que delimitam o Bairro dos Olivais assim como

Municipal de Lisboa, Mapa de Hipsometria de Lisboa.

9 WebSIG - Sistema de Informação Geográfica da Câmara Municipal de Lisboa, Mapa de Declives de Lisboa

na zona entre a Rua da Centeira e o Parque do Cabeço das Rolas onde se situam a linha de comboio. As artérias principais do bairro também apresentam uns valores elevados de ruído por servirem de ligação entre as vias principais e funcionarem também como vias de distribuição internas. O plano de circulação pedonal é autónomo em relação à circulação viária de automóveis e pretende diminuir distâncias nas deslocações assim como garantir a segurança dos peões.

Morfologia Urbana

A constituição da rede viária do Bairro dos Olivais Sul pode ser encarada por três tipos de vias. Primeiro as delimitadoras que com um carácter à escala da Cidade de Lisboa, apresentam uma elevada densidade de tráfego automóvel, a Avenida de Berlim a Norte, a Avenida Infante Dom Henrique a Este, a Avenida Marechal Gomes da Costa a Sul e a Avenida Cidade do Porto e 2ª Circular a Oeste. Como secundárias, de atravessamento ou distribuição para as células poderão ser encaradas as Avenidas Cidade de Lourenço Marques e Cidade de Luanda assim como a Avenida de Pádua que proporciona uma ligação direta com a zona do Parque das Nações. Por sua vez as terciárias serão as de ligação interna das células com dimensões à escala do Bairro possibilitando o acesso a unidades habitacionais coletivas e unifamiliares ou zonas de espaço público.

Problemática

O canal do Alviela (ver Figura 15), que tem o seu início no Município de Alcanena, Distrito de Santarém foi durante muitos anos um dos principais canais de abastecimento de água potável da cidade de Lisboa¹⁰. Na tentativa de responder à insuficiente capacidade de aprovisionamento de água pelo Aqueduto das Águas Livres, empreitada do Rei Dom João V, a Câmara Municipal de Lisboa através da

10 TV MINDE - O Alviela, o Concelho de Alcanena e o PNSAC [Vídeo]. Youtube, 05 nov. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=H8WlrBrBQTM>.



Figura 15. Linhas de Abastecimento de Água da Cidade de Lisboa



Figura 16. Travessa do Buracos, Olivais Velho

Companhia das Águas de Lisboa em meados do século XIX decide criar uma alternativa. O canal do Alviela surge então entre 1871-1880 com as suas águas provenientes das Serras de Aire, captadas na nascente dos Olhos de Água percorriam 114 quilómetros sobre ação gravítica, uma extensão maioritariamente de zonas de trincheira, mas também por tuneis, arcaria e sifões até à Estação elevatória do Barbadinhos na zona de Santa Apolónia. Com o crescimento da cidade e aumento da população, esta canal tornou-se insuficiente por isso foram construídos o aqueduto do Tejo em 1940 e o subsistema de Castelo de Bode em 1987 resolvendo assim os problemas de abastecimento de água a Lisboa e dos concelhos vizinhos de Loures, Odivelas, Cascais e Sintra.

Para além da importância do canal do Alviela na criação e desenvolvimento da indústria têxtil de Alcalena assim como, o aprovisionamento de água para a Cidade de Lisboa, a sua importância prevalece também na marcação e delimitação do território do Bairro do Olivais Sul, sobretudo nas células E e F que embora pertencentes às mesmas, apresenta-se como zona de fronteira entre a zona habitacional, a zona Industrial e a zona económica. O canal do Alviela esta delimitado na zona dos Olivais entre a área de Olivais Velho na zona adjacente à Praça da Viscondessa dos Olivais, (ver Figura 16) e a Avenida Marechal Gomes da Costa, caracteriza-se atualmente por uma área de ocupação clandestina de Hortas, (ver Figura 17).

Toda a área económica situada na Célula E entre o Canal do Alviela e a Avenida Infante Dom Henrique encontra-se ocupada por edifícios e as suas áreas adjacentes, maioritariamente de estacionamento ou circulação automóvel que comprometem a permeabilidade urbana e a circulação pedonal. No cruzamento entra a Avenida Marechal Gomes da Costa temos um edifício de compra e venda de automóveis, um edifício comercial da Staples, seguindo para norte pela Avenida Infante Dom Henrique temos um Lidl, ambos ocupando uma grande área e com parque de



Figura 17. Ligação entre o Canal do Alviela e a Avenida Marechal Gomes da Costa

estacionamento e outros espaço comerciais de venda de produtos.

Adjacente a este edifício encontram-se vários volumes indústrias destacando-se o edifício da Fábrica Barros, tendo o seu anteprojeto (1947-1952) sido realizado pelo arquiteto Cottinelli Telmo, sofreu posteriores alterações formais por parte do Arquiteto António Veloso, mas respeitando a lógica inicial proposta por Cottinelli. A Fabrica Barros fez parte de uma lógica de Industrialização da zona oriental de Lisboa e impõem-se atualmente pela sua grande dimensão, mas sobretudo pelo seu elevado estado de degradação.

Adaptando-se à morfologia do terreno e assumindo uma posição de gaveto entre a Avenida de Pádua e a Avenida Infante Dom Henrique este antigo complexo industrial ligado à indústria têxtil é marcado por uma horizontalidade na sua forma com fachadas quebradas pelo ritmo dos vãos sobre as Avenidas. O seu carácter unitário resulta da articulação dos vários volumes que se ligam entre si numa logica de funcionamento racional e uma linearidade horizontal acentuada pelas platibandas das janelas. A luz é um elemento fundamental neste edifício comprovado pelo elevado número de vãos abertos nas fachadas e nos vãos em forma de dente de serra em quase toda a totalidade da cobertura, direcionados a norte valorizando a criação de ambientes de luz indireta.

A zona desportiva dos Olivais (ver Figura 18), situa-se também numa zona de gaveto entre a Avenida de Pádua a norte e a Avenida Cidade de Luanda a poente, que apresenta uma variação de cota elevada em relação à Rua Almada Negreiros a nascente. De elevada importância para os habitantes do bairro para a prática de desporto e afirmação de identidade local, o clube Sport Lisboa e Olivais desenvolve as suas atividades no Estadio Branca Lucas onde se se encontram outros equipamentos ligados à patinagem, boxe e kick-boxing. Todas estas estruturas apresentam sinais evidentes de desgaste e degradação, carecendo de uma reabilitação nomeadamente, bancadas, balneário,



18. Complexo Desportivo dos Olivais Sul



19. Zona desportiva junto ao Canal do Alviela



20. Zona desportiva interior da Célula E



Figura 21. Mercado Municipal Olvais Sul



Figura 22. Interior Mercado Municipal Olvais Sul

pavilhões, iluminação, pavimentos, aceso e vedações. A zona desportiva dos Olivais é muito importante na vida quotidiana do bairro onde convivem diferentes gerações e associações locais. A reabilitação desta zona permitirá revitalizar a vida comunitária e reforçar o sentimento de bairro e de comunidade assim como, permitir hábitos de vida saudáveis aos habitantes locais e os visitantes.

Os espaços, equipamentos desportivos e lúdicos que existem na célula E, encontram-se alguns também em estado de degradação e desgaste. A sua reabilitação permitirá o seu uso, promovendo hábitos saudáveis de vida com impacto na vida e bem estar da população local (ver Figuras 19 e 20).

A instalação do Mercado Municipal de Olivais Sul na Célula E foi inaugurado em 1968¹¹ e preserva até aos dias de hoje a sua configuração original. Assim como nos mercados instalados nas outras células, os Mercados Municipais funcionam como locais de referência no tecido urbano e tem como principal função servir a população local através da promoção do comércio local e de proximidade e também preservar tradições e práticas comerciais históricas, que reforçam a Identidade do Bairro através do encontro e convivência entre a população local.

Localizado entre a Rua Almada Negreiros, a Rua de Chibuto e a Rua de Manhiça, atualmente este espaço comercial e de convivência encontra-se em estado de degradação e não responde às dinâmicas atuais da comunidade comprometendo assim, a sua atratividade e utilização (ver Figuras 21 e 22).

Todas as linhas de comboio são barreiras físicas necessárias à vida de qualquer território, são indispensáveis por questões de economias e de mobilidade. O troço da

¹¹ RTP - Rádio e Televisão de Portugal - Inauguração do Mercado dos Olivais [Vídeo]. Arquivo RTP, 19 out. 1965. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-do-mercado-dos-olivais/>.

linha de comboio que divide a célula E do Parque das Nações é uma das mais importantes do país, onde convergem as linhas do Norte, Azambuja, a de Cintura e a do Sado (ver Figura 23). Inevitavelmente e como na maioria dos casos, as linhas de comboio surgem principalmente para transporte de bens e mercadorias, o transporte de passageiros poderá ser considerado secundário, mas necessário. Ainda antes da construção do Bairro dos Olivais esta linha integrava o sistema de transportes e mercadorias do Porto de Lisboa e apoiava uma das mais importantes empresas portuguesas do século XX, a SACOR. De tal maneira que existia mesmo uma ligação ferroviária dentro da fábrica (ver Figuras 24 e 25). Nestas fotos é possível ver a importância e escala do complexo industrial, que outrora se localizou na então periferia da cidade de Lisboa. Também de salientar que existiu uma ligação em forma de viaduto sobre a linha de comboio, ligando a zona nascente do complexo com a zona de ponte onde se encontrava os escritórios, oficinas e a cantina.



Figura 24. Vista parcial do exterior da fábrica da SACOR 1947. Mário Novais



Figura 25. Vista aérea sobre o complexo industrial da SACOR, SD NI



Figura 23. Linha de Comboio - Barreira

Área de Intervenção

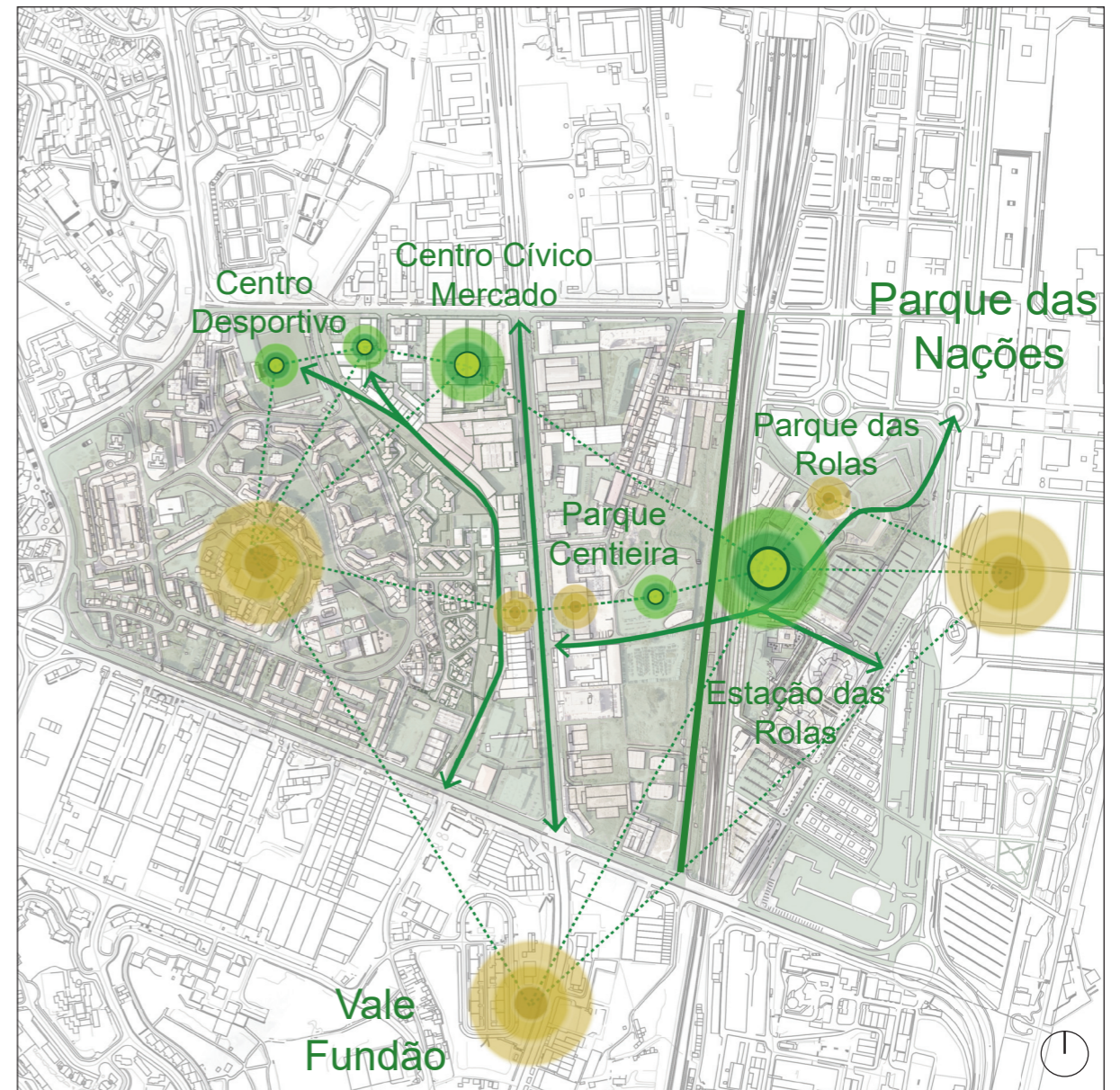


Figura 26. Planta de Fluxos e Intervenções

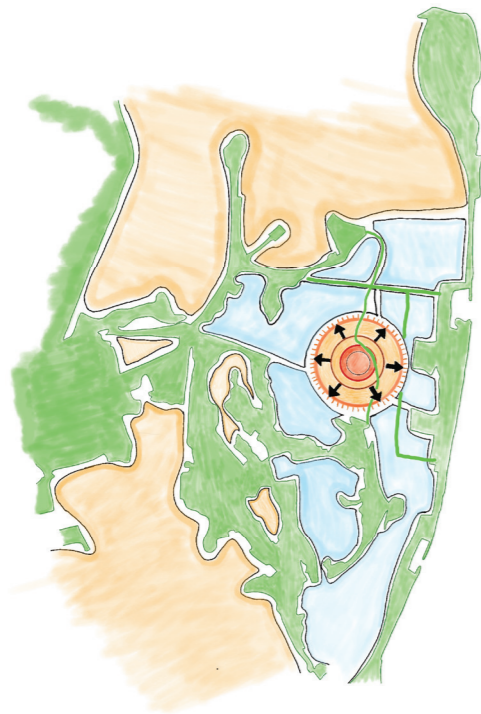


Figura 27. Olivais como Centro Polarizador

Com o objetivo principal de tornar a Célula E dos Olivais Sul como o Centro Polarizador da envolvente (ver Figura 27 e 28), é necessário intervir a vários níveis. Apoiando-se nos problemas expostos na análise do lugar, o processo de revitalização da Célula E tem como objetivo tornar os mesmos problemas em soluções. Numa tentativa de revalorizar o Património Histórico, no Canal do Alviela é projetado um novo percurso urbano apoiado por ciclovias e hortas urbanas. O objetivo principal é apoiar-se numa infraestrutura já existente e fazer a ligação norte-sul que ligará a Quinta Conde dos Arcos até ao Vale Fundão fazendo também a ligação entre o Corredor Verde Oriental e o Corredor Verde dos Olivais, juntos poderão ligar-se em vários momentos ao Corredor Verde Ribeirinho. Esta ligação permitirá aos utentes uma possibilidade de deslocação alternativa, ecológica e livre de trânsito na maioria do seu percurso.

Na mesma ótica de revalorização, mas do Património Histórico Industrial, pretende-se que a zona onde se encontra a Fábrica Barros possa albergar novas funções e equipamentos. Um novo Mercado dos Olivais em conformidade com as exigências atuais poderia ocupar a zona da antiga Fábrica juntamente com um Centro Cívico (que foi projetado no Plano de Urbanização do Olivais Sul) e outros equipamentos de restauração, serviços e lúdicos. Este novo centro seria um polo atrativo apoiado pela estação de Metro do Cabo Ruivo que poderia estar interligado através de novos acessos. Apoiado nesta intervenção estaria a nascente um novo Centro Desportivo dos Olivais. Para tal seria necessário recorrer à expropriação dos terrenos a nascente do novo Centro Cívico e Mercado onde se encontram atualmente uma empresa de serviços de logística. Esta iniciativa daria mais área ao novo projeto que englobaria vários tipos de desporto, aumentando o número de campos de jogos e pavilhões, assim como uma construção de uma piscina coberta. Todas estas intervenções seriam apoiadas e suportadas por caminhos pedonais assim como por zonas de lazer.

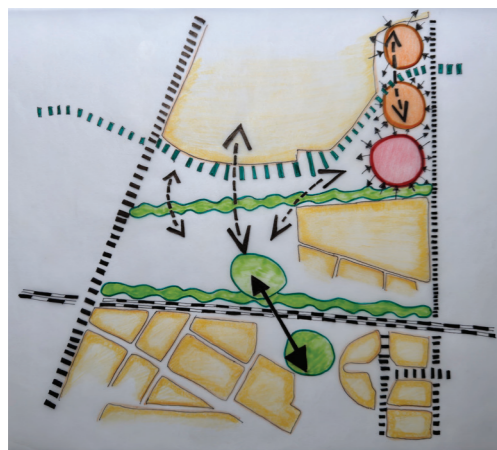


Figura 28. Objetivos

Dando continuidade à valorização e revitalização da zona Industrial, o grande fluxo de automóveis e veículos pesados na Avenida Infante Dom Henrique passaria a circular por um túnel a baixo da cota do terreno, que se iniciaria como já acontece antes da Avenida Marechal Gomes da Costa e terminaria junto à Rotunda de Moscavide. Existiriam várias saídas e entradas a nascente em direção ao Parque das Nações e a Poente para acesso e serviço ao Bairro dos Olivais e Encarnação. Com a transferência do trânsito para este novo túnel a Avenida Infante Dom Henrique daria privilégio ao uso pedonal e ciclável, promovendo a permanência e o uso coletivo do espaço urbano (ver Figura 29).

Continuando para nascente, na área desativada da antiga fábrica e escritórios da Sacor, que se encontra num estado devoluto e subutilizado propõem-se a criação do Parque da Centieira, nome da atual e mais antiga rua que dá acesso a este espaço. Este novo parque urbano apoiar-se-ia num edifício preexistente que é a antiga cantina dos funcionários da Sacor (ver Figura 30).

Pretende-se a recuperação deste edifício não mudando a sua função e apoiando-se na estrutura interior existente de transformação e confeção de alimentos, pretende-se adaptar o edifício às atuais normas e regras higiene e acessibilidade propondo uma cantina que poderá servir as a população dos Olivais, do Parque das Nações como também servir de apoio ao Hospital da CUF. Para reforçar a atratividade deste novo espaço propõem-se a construção de um restaurante no Piso superior com vista para o Parque



Figura 30. Antiga Cantina da SACOR



Figura 29. Proposta Avenida Infante Dom Henrique

da Centieira, linha de comboio e Parque das Rolas. Para potenciar ainda mais esta zona é proposto neste trabalho a construção de uma ponte e uma estação de comboio que fará a ligação entre os Olivais e o Parque das Nações. Esta nova forma de conexão irá reforçar o uso e deslocação pedonal e ciclável das pessoas entre duas áreas que se encontram afastadas desde demolição da ponte antiga. Apoiado nesta ponte e aproveitando a existência da barreira que são todas as linhas de comboio, surge a Estação das Rolas. Estação com um cais único, acessível pela ponte através de um elevador e um bloco de escadas. O edifício da estação surge do lado nascente à linha de comboio tomando partido da cota alta em que se encontra o Parque das Rolas. Conclui-se que este conjunto de intervenções irá requalificar áreas degradadas, valorizar o património histórico e Industrial da zona e servirá de estímulo á diversidade de usos e atividades da população, preservando a identidade do local e inseridas num Plano Geral de Requalificação da Célula E.

Estação das Rolas

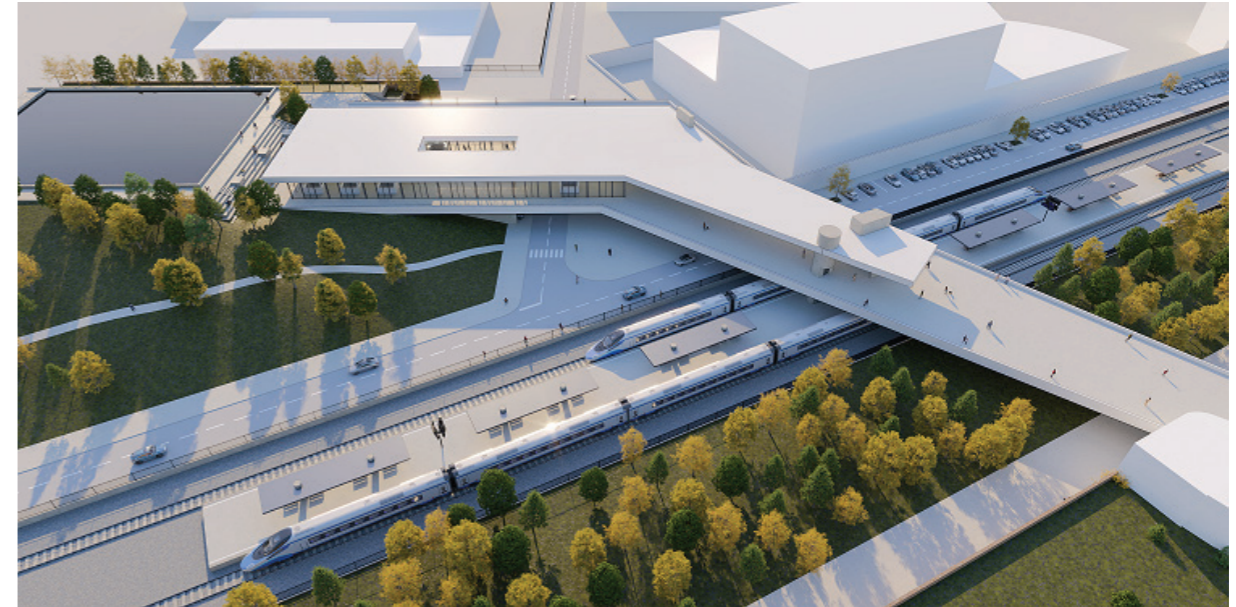


Figura 31. Vista aérea sobre a estação

A Estação das Rolas segue a ideia principal do Plano Geral de Urbanização, trabalhar com as dificuldades e obstáculos do território e transformando-os em oportunidades motoras de desenvolvimento desta zona oriental do Bairro do Olivais que há muitos anos carece de uma intervenção geral e unificadora.

Numa ótica de desenvolvimento sustentável, a apropriação ou uso de infraestruturas existentes faz todo o sentido. É este o ponto de partida da Estação das Rolas, tentando resolver o problema da acessibilidade e proximidade entre os Olivais Sul e o Parque das Nações assim como, abrir portas a uma nova possibilidade de deslocação de e para esta zona. Se realizado o Plano Geral de Requalificação da Célula E, as zonas adjacentes à linha de comboio irão beneficiar de melhores condições de uso e permanência, por isso a apropriação de uma linha de comboio faz todo o sentido.

A edifício da estação é projetado na zona a nascente da linha de comboio, sobre orientação de dois eixos principais, o primeiro dado pela orientação e forma do tanque de água situado no Parque das Rolas e o segundo pela orientação dada pela fachada sul do edifício da antiga canti-

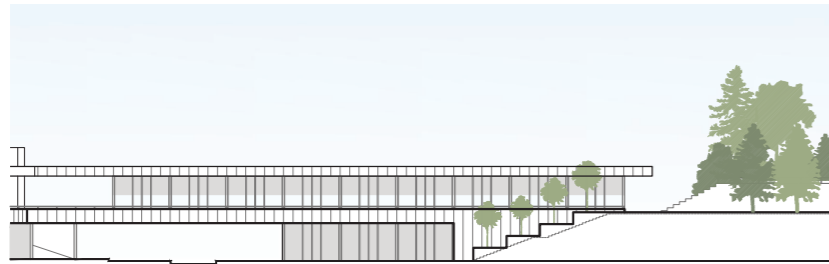


Figura 32. Alçado Nascente escala 1.1000

na da SACOR, situada a nascente da linha de comboio no cabeço mais alto do futuro Parque da Centieira. Aproveitando os 27 metros de cota em que a fachada sul da cantina se encontra, é projetada uma ponte que se desenvolve até à cota 27 metros do Parque das Rolas. Esta altura permitirá deixar cerca de 5.5 metros a 6 metros entre a parte inferior da ponte e a cota 20 metros onde se encontra a linha de comboio. O edifício desenvolve-se no lado oposto à cantina na tentativa de equilíbrio entre formas e volumes, curvos a nascente e retos a poente.

A estação desenvolve-se em dois volumes retangulares sobrepostos, o inferior segue a orientação da Rua Corsário das Ilhas, retomando o mesmo caminho que outrora a linha de comboio que servia a zona industrial utilizava, sobre a cota 20 metros. O volume superior segue a orientação NE-SW dada pelo tanque de água do parque.

O acesso à estação é feito a nascente pela Rua Corsário das Ilhas tendo 3 acessos, um direto, pela rampa que segue em direção à ponte, outro pelo piso de entrada e o último através de escadaria que dá acesso ao parque ou ao piso superior exterior em terraço.

No piso de entrada existe uma zona de receção, acolhimento e informação assumindo uma forma quadrangular no centro e proporcionada em relação ao edifício. Existe também um acesso ao parque de estacionamento e uma zona técnica por baixo das escadas que juntamente com dois elevadores conduzem ao andar superior. Neste último situa-se a zona principal do edifício onde se propõe a construção de bancas modulares que seguem a proporção do



Figura 33. Corte da ponte com vista para o cais Escala 1.1000

restante edifício, estes módulos poderão ser ocupados por vários tipos de comércio, privilegiando-se a restauração ou a venda de produtos alimentares. O edifício, no piso superior, dispõe de acessos em todas as fachadas, privilegiando o acesso SW para o cais de embarque, situado a meio da ponte e o acesso NE que liga à escadaria e plateia que conduzem ao tanque de água do Cabeço das Rolas.

O acesso ao cais de embarque encontra-se a meio da ponte, protegido pela cobertura em pala que se prolonga a partir do edifício. A ligação vertical é assegurada por um bloco de escadas rolantes, escadas fixas e um elevador em forma circular. O bloco de escadas juntamente com o bloco de elevador circular e o bloco que ajuda a sustentar a pala na zona da rampa de acesso, assumem não só uma intenção estrutural, mas também estética ao romper com a horizontalidade da estrutura.

Quanto à construção do edifício, com exceção da zona de estacionamento que fica parcialmente enterrado e construído em betão cofrado. É projetada uma grande laje aligeirada nervurada de 50 cm de espessura que delimitará a área de implantação, servirá de ponte, terraço para o piso 1 e cobertura para o piso 0. Apoiado na laje surge o volume do edifício da estação construído com perfis verticais metálicos HBE 260 em aço S275JR e perfis horizontais HBE 220 em aço S275JR. As fachadas são envidraçadas com vãos de 5 metros de altura em caixilharia de alumínio no piso inferior e superior, diferenciando-se o último por ter uma cobertura em painéis sandwich Trimoterm de 1.25m de largura e 10 cm de espessura na fachada e 15cm na cobertura. Os painéis de fachada são colocados na vertical,

com um remate inferior e superior em aço galvanizado lacado de 0.6mm. Em ambos os pisos o teto é falso, em placas de gesso cartonado de 1cm de espessura com recortes que permitem a instalação de uma banda LED embutida num perfil de alumínio, para iluminação indireta.



Figura 34. Vista sobre a ponte e o cais de embarque

Conclusão

A implantação de uma estratégia, que integre diferentes eixos de intervenção é fundamental para a revalorização do Bairro dos Olivais Sul. A possibilidade de ter uma avenida que priorize peões e meios de transporte alternativos, interligado com um polo de atração urbana como um centro cívico e mercado, assim como, uma vasta zona desportiva serão sem dúvida uma mais-valia para o bairro como para a cidade. A ligação tão desejada entre a zona poente do bairro e o a zona do Parque das nações, será possível através de uma ligação muito pontual apoiada em dois extremos, o atual Parque das Rolas e o futuro Parque da Centieira. Em conjunto funcionaram como polos atrativos de lazer aliados à rede de transportes públicos da área metropolitana de Lisboa.

Bibliografia

ARQUIVO FOTOGRÁFICO DE LISBOA - Fotografia aérea do Bairro de Alvalade, 1953. Fotografia de Abreu Nunes. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

ARQUIVO FOTOGRÁFICO DE LISBOA - Fotografia aérea do Bairro de Alvalade, da Avenida Estados Unidos da América e do Bairro das Estacas, 1953. Fotografia de Abreu Nunes. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL – Mapa de Lisboa, 1650. [Documento cartográfico]. Lisboa: BNP.

BOLETIM DO GABINETE TÉCNICO DA HABITAÇÃO - v. 1, n.º 1, Jul/Ago. 1964. Lisboa: Gabinete Técnico da Habitação.

Construção do Bairro da Encarnação. s.d. Arquivo Municipal de Lisboa, ref. PT-AMLSB-CMLSBAH-PCSP-004-JBN-005101. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

Decreto-Lei n.º 28797, 1 de julho 1938, Diário do Governo, n.º 150/1938, Série I, pp. 1044-1045. Disponível em <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/28797-364940>.

Decreto-Lei n.º 42454, de 18 de agosto de 1959. Diário do Governo, I Série, n.º 194, 18 ago. 1959. [Recurso eletrónico]. Disponível em: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/42454-432236>.

FERREIRA, João Barros Alves – *Evolução das zonas verdes do Bairro de Olivais Sul*. [Relatório final de curso]. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa – Instituto Superior de Agronomia, 1984.

GONÇALVES, F. – *Edifícios modernos de habitação colectiva. 1948/61: desenho e standard na arquitectura portuguesa*. [Tese de doutoramento]. Barcelona: Universidad Politècnica de Catalunya, 2007.

GULBENKIAN, Fundação Calouste - Fotografias de Mário Novais sobre a Refinaria de Cabo Ruivo, 1947. Lisboa: Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian.

IINE – Instituto Nacional de Estatística – População residente (N.º) por Local de residência à data dos Censos [2021] (NUTS – 2013), sexo e grupo etário (Por ciclos de

vida). Censos 2021. [Recurso eletrónico]. Lisboa: INE, 2022-11-23. Disponível em: <https://tabulador.ine.pt/indicador/?id=0011609>.

Mapa de Lisboa, autor João Tinoco 1650. CAMARA MUNICIPAL DE LISBOA, WebSIG - Sistema de Informação Geográfica do Município de Lisboa, Lisboa, CML, s.d., disponível em : <https://websig.cm-lisboa.pt/>.

RTP - Rádio e Televisão de Portugal - Inauguração do Mercado dos Olivais [Vídeo]. Arquivo RTP, 19 out. 1965. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-do-mercado-dos-olivais/>.

REVISTA MUNICIPAL - Ano XXIV, n.º 98, 3.º trimestre de 1963. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

TV MINDE - O Alviela, o Concelho de Alcalena e o PNSAC [Vídeo]. Youtube, 05 nov. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=H8WlrBrBQTM>.

Índice de Figuras

Figura 1. Mapa de Lisboa, 1650. Autor João Tinoco, Biblioteca Nacional de Portugal.

Figura 2. Mapa de Lisboa. Biblioteca Nacional de Portugal.

Figura 3. Plano de Urbanização de Lisboa, 1948. Étienne de Gröer.

Figura 4. Fotografia aérea do Bairro de Alvalade 1953. Fotografia de Abreu Nunes, Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.

Figura 5. Fotografia aérea do Bairro de Alvalade, da Avenida Estados Unidos da América e do Bairro das Estacas, 1953. Fotografia de Abreu Nunes, Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.

Figura 6. Construção do Bairro da Encarnação. s.d. Arquivo Municipal de Lisboa, ref. PT-AMLSB-CMLSBAH-PC-SP-004-JBN-005101.

Figura 7. Construção do Bairro da Encarnação. s.d. Arquivo Municipal de Lisboa.

Figura 8. Plano Geral do Olivais Norte. Revista Municipal, Ano XXIV, n.º 98, 3.º trimestre de 1963.

Figura 9. Plano Geral do Olivais Sul. Boletim do Gabinete Técnico da Habitação, v.1, nº1, Jul/Ago. 1964.

Figura 10. Vista panorâmica do complexo industrial da Refinaria de Cabo Ruivo, 1947. Fotografia de Mario Novais. Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian.

Figura 11. Vista sobre a Refinaria de Cabo Ruivo, 1947. Fotografia de Mario Novais. Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian

Figura 12. Reservatórios exteriores da Refinaria de Cabo Ruivo, 1947. Fotografia de Mario Novais. Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian.

Figura 13. Barreira e Intenções. Desenho do autor

Figura 14. Desenho declives na Célula E. Desenho do autor.

Figura 15. Linhas de Abastecimento de água da cidade de Lisboa. Desenho do autor.

Figura 16. Travessa do Buracos. Fotografia do autor.

Figura 17. Canal do Alviela. Fotografia do autor.

Figura 18. Complexo Desportivo dos Olivais. Foto do autor.

Figura 19. Zona desportiva junto ao Canal do Alviela. Foto do autor.

Figura 20. Zona desportiva no interior da célula E

Figura 21. Mercado Municipal. Foto do autor.

Figura 22. Interior do Mercado Municipal dos Olivais. Foto do autor.

Figura 23. Linha de comboio. Foto do autor

Figura 24. Vista Parcial da fábrica da SACOR, 1947. Mário Novais, Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian

Figura 25. Vista aérea do complexo industrial da SACOR, s.d., s.i. <https://restosdecoleccion.blogspot.com/search/label/Sacor>

Figura 26 Planta de Fluxos e Intervenções Desenho do autor

Figura 27. Olivais como Centro Polarizador. Desenho do autor

Figura 28. Objetivos. Desenho do autor

Figura 29. Corte Avenida Infante Dom Henrique. Desenho do autor

Figura 30 Antiga Cantina da SACOR. Foto do autor

Figura 31 Vista aérea sobre a estação. Imagem do autor

Figura 32. Alçado nascente. desenho do autor

Figura 33. Corte daponte com vista para o cais

Figura 34. Vista sobre a ponte e cais de embarque. Imagem do autor

