

**As transformações urbanas e o papel das  
grandes infra-estruturas/polos industriais na  
evolução da cidade de Luanda**





**Instituto Universitário de Lisboa**

Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Yara Cristina Nunes de Andrade

Trabalho teórico submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura

Vertente I Parte Teórica

**As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas/polos industriais na evolução da cidade de Luanda**

Orientador(a):

Professora Doutora Ana Vaz Milheiro, Professora Auxiliar, ISCTE-IUL

Vertente II parte pratica

**Sines\_ Habitar o percurso: Centro de estágio para apoio desportivo**

Tutor(a)

Professor Doutor Pedro Pinto, Professor Auxiliar, ISCTE-IUL

Setembro 2016



Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Yara Cristina Nunes de Andrade

Trabalho teórico submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre  
em Arquitectura

Vertente I Parte Teórica

**As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas/polos  
industriais na evolução da cidade de Luanda**

Orientador(a):

Professora Doutora Ana Vaz Milheiro, Professora Auxiliar, ISCTE-IUL





# Índice Geral

## Parte I Vertente teórica

### As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas/polos industriais na evolução da cidade de Luanda

1. Introdução .....	22
2. Contextualização .....	29
3. Caminho-de-ferro de Luanda-Malanje.....	43
4. Porto de Luanda .....	59
5. Aeroporto.....	75
6. Rodoviário .....	88
7. Conclusão.....	99
8. Bibliografia .....	103

## Parte II Vertente Prática

### Sines\_Habitatar o percurso: Centro de estágio para apoio desportivo

1. Introdução.....	124
2. Análise urbana da cidade de Sines.....	128
3. Proposta de grupo.....	148
4. Proposta individual.....	163



## **Agradecimentos**

À minha orientadora, pela excelente sugestão de tema.

Ao meu orientador Pedro Pinto, pela paciência, e dedicação.

A minha Mãe por todo amor incondicional, e por nunca me ter faltado.

Ao mano, por ser mano.

A arquitecta Maria Alice Correia, pelo seu apoio, incentivo, pelas suas intervenções sempre pertinente, e sobretudo por estar presente sempre que a solicitei.

A todos amigos que fui ganhando ao longo do curso, tanto da universidade Lusófona (em especial o Daniel, Hegel, Edgar, e Admilsom), como os do ISCTE (em especial a Malema, Moche, e a Rachel) sem vocês nada disso seria possível.

Aos amigos da vida, os antigos e os mais recentes, vocês também são os meus pilares.

A minha prima, Soraya pelo apoio, e pela paciência nessa ultima fase do curso.

Aos meus sobrinhos, e a minha sobrinha que tanto amo.

Aos tios, tias, primos e familiares no geral.

E por ultimo mas não menos importante, a Deus pai todo-poderoso por nunca me ter abandonado.

Muito obrigada!



## Resumo

Ao longo da história do crescimento das cidades, factores impulsionadores de desenvolvimento, como a indústria, a implementação de redes ferroviárias e viárias, a localização de estruturas como portos e aeroportos, entre outros, condicionam essa mesma evolução.

Luanda não foge à regra, sendo uma cidade portuária, voltada para o mar e com ligação para terra. Desde cedo foi alvo de cobiça e conquista dos colonizadores. Desenvolveu-se sobre a sua orla marítima, e teve desde sempre o comércio e o mar como forma de atractivo, que levou a que logo cedo ganhasse uma estrutura urbana. Nessa estrutura era clara a divisão entre a cidade alta (mais organizada da cidade) e cidade baixa (área em que dominavam as actividades económicas).

A cidade crescia, assim como os seus problemas. Tornava-se urgente a sua modernização, pois com a independência do Brasil, Angola passaria a principal colónia Portuguesa. Neste quadro, acções associadas a ideias de progresso começam a ter forma. Actividades comerciais ligadas à importação e exportação de produtos, necessidades em transportar a população com maior rapidez, etc., reflectem-se na introdução de meios de transporte, caso Expressivo dos caminhos-de-ferro, que numa primeira fase circulava apenas por Luanda, e posteriormente chegou a província de Malanje.

A indústria também acompanhou este processo, conseqüentemente a cidade crescia, e a afluência de pessoas era cada vez maior. O que potencializava o crescimento de

bairros com poucas condições de habitabilidade, agravando de uma maneira geral a imagem e a estrutura da cidade, e colocando em causa o crescimento urbano de Luanda sobre bases sólidas.

Sobre a mesma surgiu o porto, o aeroporto, e vias estruturantes que asseguravam a ligação da cidade a outros pontos do país.

Era a modernidade que chegava pelos desígnios da indústria. Porém, com a indústria não chegou apenas modernidade, chegaram também formas de instalação mais precárias como os musseques que marcavam o outro quadro que a cidade vivia. Uma realidade não tão bela, nem tão aprazível, Era a realidade de Luanda que se escondia atrás de prédios altos, de bairros luxuosos, e acoplando, de forma quase iníqua, as grandes infra-estruturas que aqui estudamos.

E viu-se ao longo do tempo o crescer e o prolongar desses musseques, acompanhando a linha férrea, as principais vias a cidade, junto ao porto e ao aeroporto da cidade. É a presença destas infra-estruturas em ambiente urbano que propomos aqui analisar.

**Palavras-chave:** Luanda; portos; aeroportos; vias de comunicação; ferrovia; rodovias.

### **Abstract**

Throughout cities' growth history, factors enhancing the development, such as industry, the implementation of railroads, the location of structures such as ports and airports, among others, affect the same evolution.

Luanda is no exception, being a port city, facing the sea and connected to earth. Soon became attention and target for the achievement of colonizer . Developed on its waterfront and has always had the trade and the sea as a way of attraction, which led to early gain of an urban structure. In this structure it was clear the division between the upper city (more organized city) and lower city (area where most of economic activities took place).

The city grew along with its problems. It became urgent to modernize the city, due to Brazilian independence, Angola would become the main Portuguese colony. In this context, actions related to progress ideas begin to take place. Business related to import and export of goods, needs to transport the people faster, etc., are reflected in the introduction of means of transportation as an example railroad, which initially only circulated in Luanda city and later came to the province of Malanje.

The industry was also a part of this process, consequently the city grew, and the influx of people also increased. This allowed the neighborhoods to grow without meeting conditions of habitability, which worsened the general image and structure of the city, and also placed into question the urban growth of Luanda on solid foundations.

In the city appeared the port, the airport, and structural passages that ensured the connection between the city and other parts of the country. It was modernism which arrived according to the designs of the industry. However, with the industry not only came modernism but also more precarious instalations such as *musseques* (name given to rural areas in Africa) which made up the other side of how the city lived. A not-so-beautiful reality, which is also unpleasant, was the reality of Luanda which lurked

behind tall buildings, luxurious neighborhoods, and engaging, almost in a wicked way, the large infrastructure that we study here.

As the time went by installation of slums arose, following the railroad, the main roads to the city, near the port and the city's airport. It is the presence of these urban environment and infrastructure we propose to analyze.

**Keywords:** Luanda, seaport, airport, railway lines, main roads

## Índice e créditos das imagens

Figura 1. Troço do caminho-de-ferro de Luanda-Malanje, e sua zona de influência. Fonte: Arquivo Historico ultramarino .....	47
Figura 2 mapa de Luanda, ano 1862, Fonte: (Ilídio do Amaral,1968, p.56) redesenho: autora .....	50
Figura 3. Mapa de Luanda, ano 189...?Fonte:(Fernandes, Silva. Janeiro, Maria. Ano 2006) redesenho: autora.....	51
Figura 4. Mapa de Luanda, ano 191..? Fonte: Fonte:(Fernandes, Silva. Janeiro, Maria. Ano 2006). redesenho: autora .....	52
Figura 5.Mapa de Luanda, Ano 1926. Fonte: Amaral, Ilidio. Ano 1968, p. 58.....	54
Figura 6. Mapa de Luanda, ano 1939. Site; redesenho: autora.....	55
Figura 7. Mapa indicativo das portas do mar, Fonte: <a href="http://4cce.org/4cce-luanda.html">http://4cce.org/4cce-luanda.html</a> . redesenho: autora.....	61
Figura 8. Imagem indicativa da porta do mar, Fonte: <a href="http://4cce.org/4cce-luanda.html">http://4cce.org/4cce-luanda.html</a> , redesenho: autora.....	62
Figura 9. Imagem do largo Diogo Caõ, ao fundo porto de Luanda, 1963. Fonte: <a href="http://www.tpissarro.com/fotos1.htm">http://www.tpissarro.com/fotos1.htm</a> .....	67
Figura 10. Mapa de Luanda, ano 1940, Fonte: redesenho: autora.....	68
Figura 11. Imagem da cidade de Luanda, ano 1950, Fonte: <a href="http://retrovisor.blogs.sapo.pt/tag/traje">http://retrovisor.blogs.sapo.pt/tag/traje</a> .....	71
Figura12 imagem da baia de Luanda,.....	73
Figura 13 imagem do aeroporto de Luanda, ano 1965, Fonte: Castro. E, Angola portos e transportes.....	77
Figura 14 Mapa Luanda, ano 1960, Fonte: Amaral, Ilidio 1968, pag. 86 .....	80
Figura 15 quadro indicativo da população de Luanda. Fonte: Ilídio, Amaral. pag. 64..	81

Figura 16	Bairro prenda unidade de vizinhança, ano 1963-1965. Fonte: <a href="http://acrimararquitectura.blogspot.pt/20150301archive.html">http://acrimararquitectura.blogspot.pt/20150301archive.html</a> .....	83
Figura 17	imagem de um musseque em Luanda. Fonte: <a href="http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/Luanda70_20.htm">http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/Luanda70_20.htm</a> .....	85
Figura 18	imagem da baia de Luanda. Fonte: <a href="http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/luanda02.htm">http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/luanda02.htm</a> .....	86
Figura 19	Plano urbanístico da cidade de Luanda, 1942, arq. Etienne de Groer. Redesenho: autora .....	90

## Índice

<b>1</b>	<b>Introdução</b>	<b>21</b>
1.1	Introdução	22
1.2	Objectivo	24
1.3	Metodologia	25
<b>2</b>	<b>Contextualização</b>	<b>29</b>
2.1	Breve Enquadramento histórico de Luanda	30
2.2	As cidades coloniais	34
2.3	Luanda, o progresso, e o século XX	38
<b>3</b>	<b>Caminho-de-ferro de Luanda-Malange</b>	<b>43</b>
3.1	Início	44
3.2	Consequências	46
3.3	Análise gráfica e cronológica	49
<b>4</b>	<b>Porto de Luanda</b>	<b>59</b>
4.1	Início	60
4.2	O porto e a cidade	65
4.3	Análise gráfica e cronológica	68
<b>5</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>75</b>
5.1	Início	76
5.2	O aeroporto na cidade	78
5.3	Análise gráfica e cronológica	80
<b>6</b>	<b>Rodoviário</b>	<b>88</b>
6.1	Infra-estrutura rodoviária e a importância para o desenvolvimento de Luanda	89

6.2 Bairros sob influência das grandes infra-estruturas .....	93
<b>8. Conclusão .....</b>	<b>99</b>
<b>9. Bibliografia .....</b>	<b>103</b>



# 1 Introdução

## 1.1 Introdução

As cidades desde sempre e ao longo dos tempos têm sido resultados de actos humanos simples ou complexos, individuais ou colectivos, que quando influenciados por elementos naturais, culturais, e políticos, determinam a forma de ocupação e da evolução urbana das cidades.

Sobre esse pensamento as realidades africanas, para além desses elementos que são comuns ao crescimento das cidades de uma maneira geral, tiveram a colonização como factor extra de transformação e criação de novas cidades. Se numa primeira fase a colonização veio contrapor e ao mesmo tempo trazer a cidade branca para dentro da cidade africana, a indústria e o desenvolvimento das infra-estruturas posteriormente vieram ajudar a consolidar essas cidades, trazendo com isso o desenvolvimento, progresso e uma concentração maior de população dentro das cidades.

A cidade de Luanda, e o seu desenvolvimento urbano, são os temas centrais deste trabalho, em que a indústria, interpretada também como uma grande infra-estrutura, toma protagonismo no crescimento e evolução da mesma. Luanda enquanto objecto de estudo é analisada cronologicamente através de mapas e cartas, que denuncia o seu crescimento através de uma linha cronológica que nos liga e nos mostra os vários processos de evolução urbana pelos quais passou ao longo dos tempos.

O período de estudo em que incide esta dissertação encontra-se marcado pelos seus traços e pela sua história, que tem como início o final do séc. XIX, com a chegada dos caminhos-de-ferro, e atravessa o séc. XX até 1975, com o principal enfoco na implementação do porto, do aeroporto, e a consolidação das principais vias de acesso rápido a cidade. Nesta

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

narrativa, o progresso e as infra-estruturas tomam o principal destaque na composição desse tema, pois nos será possível perceber e compreender como se deu Luanda após a chegada dessas infra-estruturas.

Esta dissertação é realizada no âmbito do projecto de investigação "Coast to Coast – Late Portuguese Infrastructural Development in Continental Africa (Angola and Mozambique): Critical and Historical Analysis and Postcolonial Assessment" financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia, e inscrito na linha de investigação "Ways of Living, Society and Architectural Culture", do DINÂMIA'CET - Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconómica e o Território, do ISCTE-IUL.

## 1.2 Objectivo

É objectivo principal deste trabalho caracterizar o crescimento, e a evolução urbana da cidade de Luanda a partir das grandes infra-estruturas como por exemplo: o porto, o aeroporto, as linhas ferroviárias, e implantação das principais vias de acesso a cidade, assim como também conhecer a nível urbano como foi se desenvolvendo Luanda e seus arredores, à medida que foram surgindo essas mesmas infra-estruturas. Ao se relacionar a implantação destas com o crescimento industrial da cidade, procura-se deste modo perceber que tipo de influência, seja positiva ou negativa, a indústria trouxe à cidade.

Com esses pressupostos pretende-se, sobre esses vários pensamentos e estudos feitos a partir de uma base cartográfica de várias décadas da cidade de Luanda, perceber sobre a génese do seu desenho, e das suas influências, como uma cidade de origem colonial, ganha caracter de cidade industrial e se desenvolve a partir desses pressuposto, e torna-se ao longo do tempo numa cidade consolidada, e com estrutura de uma cidade moderna.

é sobre essa análise e pesquisa que se pretende adquirir um conhecimento sólido e estruturado sobre as várias ocupações do território de como se foi desenhando a paisagem e a estrutura urbana da cidade de Luanda.

### **1.3 Metodologia**

Para a realização desse trabalho, e no âmbito da dissertação de mestrado foi feita uma pesquisa na base de dados do instituto IPGUL em Luanda, onde durante um mês e meio fui estagiaria da mesma instituição, tendo-me sido possível adquirir e recolher algum material bibliográfico, e entrevistar alguns profissionais arquitectos. Para o estudo também fora feito algumas revisões bibliográficas, consultas, e análises das plantas da cidade de Luanda. A minha pesquisa passou também pelo Arquivo Histórico ultramarino de Lisboa, onde consultei material histórico sobre a Angola, e mais propriamente sobre a cidade de Luanda, tendo analisado alguns projectos de infra-estruturas, tais como: do Porto de Luanda, e dos caminhos-de-ferro, assim como também as suas memórias descritivas, e estudos sobre o crescimento do número de passageiros, e da economia gerada e referente a esse crescimento.

Como forma de realização deste trabalho foram identificadas as infra-estruturas de grande porte, principais vias rodoviárias de acesso e saída da cidade. Esse mesmo estudo foi feito através da sobreposição e do estudo das várias plantas, de várias épocas, sendo assim possível perceber a evolução da cidade.

As dificuldades encontradas a nível de pesquisa para a realização dessa dissertação, prenderam-se a escassez de material de cartográfico das varias décadas da cidade de Luanda, tanto do séc. XIX, como do séc. XX. Assim como também alguns textos referentes a época de estudos que marca e explica a nível urbano as transformações que a cidade sofreu nas referidas épocas.

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

Por fim, são apresentadas as considerações finais sobre o estudo, e as conclusões feitas sobre o entendimento do que é uma cidade, a partir das várias análises que o tema nos propõem.

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

## **2.Contextualização**

## 2.1 Breve Enquadramento histórico de Luanda

Angola é um país da costa ocidental Africana, com uma área total de 1.246,700km e aproximadamente 24.383.301 habitantes. Foi uma colónia portuguesa por um período de aproximadamente 500 anos. A sua cidade capital é Luanda, e foi fundada no séc. XVI no ano de 1576 pelo governador e capitão-general da conquista do reino de Angola, Paulo Dias de Novais, pois foi nessa altura que o rei do N´dongo, permite ao mesmo ocupar o morro de São Miguel e fundar a vila de São Paulo de Loanda. Inicialmente numa primeira fase, Loanda funcionava como ponto de partida para expansão e ocupação do território Angolano, pois fazer dela uma cidade não era prioridade ou vontade do rei. Por esse mesmo motivo e a mando do rei, Luanda passa apenas a categoria de vila<sup>1</sup>. A vila cresceu quase de forma desordenada. O aglomerado de casas á volta do morro, e do forte aumentava, o comércio progredia, e na baía cresciam as embarcações que os mercadores de São Paulo preparavam para ir traficar ao longo da costa, até ao sul. Deste modo, devido ao crescimento acentuado, a vila começa a ganhar foros de cidade em 1605, no primeiro governo de Manuel Cerveira Pereira.<sup>2</sup>

O seu crescimento dá-se de forma espontânea e em dois planos: A cidade Alta que se situa a uma cota mais elevada em relação á ilha do cabo e à baía, é onde se encontrava o pólo militar administrativo e religioso que parte da fortaleza e vai até ao sul pelo planalto. A mesma desenvolve-se em planta linear ao longo de um eixo que parte da fortaleza

---

<sup>1</sup> Ana Magalhães e Inês Gonçalves: Moderno tropical (arquitectura em Angola e Moçambique 1948-1975) P. 30-31

<sup>2</sup> José Almeida Santos: Luanda d´outros tempos, pág. 67- 84

ate ao convento de São José. eixo este que em 1647 é a única rua da cidade e onde se construíram os edifícios tanto administrativos como os religiosos e civis. Por outro lado a cidade Baixa é caracterizada por ser uma zona comercial, pois encontra-se próxima ao porto, a ligação entre as duas cidades era feita por caminhos tortuosos.<sup>3</sup>

A cidade de Luanda vivia essencialmente do comércio, e do porto, pois a sua intensa actividade portuária, era facilitada pelo excelente ancoradouro natural o que permitiu a permanência e o crescimento da cidade. O tráfico de escravos estava no centro desse monopólio sendo este o motor da economia e do crescimento urbano. A cidade crescia sem plano ou qualquer tipo de controlo, os seus habitantes construíam suas habitações onde bem entendiam, o que resultou num crescimento desordenado e sem alinhamento, o que permitiu o surgimento de novos bairros. Como por exemplo o Bairro dos Coqueiros que surge como primeiro assentamento Português na baixa, que se desenvolve e se torna ao longo do séc. XVII a zona mais populosa da cidade.<sup>4</sup>

No séc. XVIII, a urbanização de Luanda começa a ser pensada como um todo, e ganha com isso alicerces de uma verdadeira colonização, foi o momento em que o governante Sousa Coutinho, percebe as colónias como um local de permanência e não apenas de passagem, por essa mesma razão nesse período começa-se, e de uma maneira mais real a implantar-se as cidades Europeias para dentro das cidades Africanas. Levando a cabo uma reforma estrutural de todo o território com o propósito no seu desenvolvimento através de uma

---

<sup>3</sup> Ana Magalhães e Inês Gonçalves: Moderno tropical (arquitectura em Angola e Moçambique 1948-1975) P. 30-31

<sup>4</sup> Joana Venâncio: O bairro prenda em Luanda: entre o formal e o informal, p.41-43

descentralização administrativa.<sup>5</sup> No final do séc. XVIII, a composição da cidade já tinha parte da estrutura que se mantém até aos dias de hoje. A parte alta da cidade era a parte nobre, estava rodeada por várias casas particulares de alvenaria, e era onde se situavam os edifícios do palácio do governo, do bispo, a igrejas dos jesuítas, a misericórdia e o respectivo hospital. Na parte baixa, por detrás da igreja dos Remédios, localizava-se, e localiza-se até aos dias de hoje, a praça do Pelourinho.<sup>6</sup> Foram também construídos edifícios públicos ligados ao comércio, como é o caso do edifício da Alfândega

(1770), e do Terreiro Público (1765), assim como também a construção do Passeio Público (1771) que surge em função das modificações da vida social, que passa a ter um novo espaço de passeio, reunião, e diversão. É nessa altura também que surge o Bairro da Maianga, e a seguir o Bairro do Samba.<sup>7</sup> No séc. XIX, com a independência do Brasil, e a abolição da escravatura, a crise económica agrava-se, o que obriga a uma reestruturação da política colonial. Novos núcleos urbanos são criados, com o objectivo de tornar Angola numa colónia de fixação, no que resulta o aumento da população Europeia <sup>8</sup>. Em 1848, são tomadas medidas de saneamento, ruas são limpas, as portas numeradas e era publicado a toponímia da cidade.

---

5 José Almeida Santos: Luanda d´outros tempos, pág. 67- 84

6 Idem

7 Joana Venâncio: O bairro prenda em Luanda: entre o formal e o informal, p.45

8 Joana Venâncio: O bairro prenda em Luanda: entre o formal e o informal, p.45

Em 1885 após a conferência de Berlim, que obrigou a efectiva ocupação do território e investimentos que fixassem os colonos, desse modo é investido na cidade: iluminação a petróleo, é instalado o serviço de telefones urbanos, o cabo submarino, é construído o caminho-de-ferro de Luanda, e construída a rede de fornecimento de água vinda do Bengo.<sup>9</sup> No séc. XX, na década de 40, verifica-se um grande crescimento económico, com a subida da cotação do café, e com o impulso da construção civil, com isso trás nova prosperidade e atrai populações tanto da metrópole como do interior de Angola<sup>10</sup>

Já na década de 50, a cidade assistiu a um grande crescimento demográfico, o que levou a um aumento significativo da construção e da consolidação urbana. Acontecimento que levou o gabinete de urbanização colonial a fazer um planeamento que assegurava o crescimento da cidade. O planeamento consistia em retirar o caminho-de-ferro da cidade, e reduzir o comprimento das ruas o que veio depois reflectir-se no tráfico da cidade.<sup>11</sup> Após a descolonização, o crescimento demográfico acentuado manteve-se, e o movimento migratório justificado pela guerra civil, acentuou-se durante 30 anos, o que tornou Luanda numa cidade bastante densa, sobrelotada e caótica. Com o final da guerra civil em 2002, deu-se um crescente investimento quer nas infra-estruturas quer nas transformações urbanas de Luanda, essencialmente assente na expansão da cidade para sul.<sup>12</sup>

---

9 Idem, p.47

10 Idem, p.51

11 Ana Magalhães e Inês Gonçalves: *Moderno tropical (arquitectura em Angola e Moçambique 1948-1975)* P. 31

12 Ana Magalhães e Inês Gonçalves: *Moderno tropical (arquitectura em Angola e Moçambique 1948-1975)* P. 31

## 2.2 As cidades coloniais

O processo de transformação das comunidades africanas para as cidades coloniais é dado em dois momentos: no primeiro momento temos a cidade pré-colonial que surge na segunda metade do séc. XIX, que assinala a efectiva ocupação territorial por parte das estruturas coloniais. Nesta fase as cidades africanas conhecem uma complexa metamorfose que atinge todos os planos da sua estrutura.<sup>13</sup> Os europeus começam a ocupar e habitar as terras originalmente ocupadas pelas populações africanas, e com isso impõe uma nova dinâmica e um ritmo diferente ao estilo de vida das cidades africanas. O comércio, as habitações, as microcidades criadas dentro das cidades africanas e as novas estruturas comerciais, levaram a que se assistisse, segundo Egídio Sousa Santos, aos primeiros surtos demográficos nessas cidades. O comércio era a base de toda a movimentação pois as vagas populacionais que se davam nas cidades, agora meio africanas, e meio europeias eram temporárias e ditadas na sua maioria pelo ritmo da actividade comercial<sup>14</sup>.

Com o desenvolvimento das cidades, e como forma de colonização permanente é trazido para essas cidades um segundo aspecto que complexifica esse processo de mudança, as religiões monoteístas, e conseqüentemente a criação de lugares de culto igrejas e templos. Momento esse que numa primeira fase ajudou na aproximação dos povos e nas trocas comerciais, mas, que mais tarde entra em conflito com a religião africana<sup>15</sup>. O segundo momento é dado no final do séc. XIX pelas emergentes cidades coloniais. Foi nessa altura

---

<sup>13</sup> Egídio Sousa Santos: Acidade de Malange na história de Angola, pp. 31-33

<sup>14</sup> Egídio Sousa Santos: Acidade de Malange na história de Angola, pp. 31-33

<sup>15</sup> Idem, p. 33

que se deram as verdadeiras transformações urbanas. A nova estrutura urbana africana é materializada pelo bairro europeu, que não é mais do que uma reprodução de uma pequena cidade europeia transportada para África, assumindo deste modo o dinamismo e os mecanismos que a cidade europeia possui, desde os sectores do comércio, da indústria e da administração.<sup>16</sup>

A indústria como motor de desenvolvimento de algumas cidades, é um dos impulsionadores e principais motivadores para que se surgisse novas cidades. A exemplo de comunidades africanas que foram elevadas a grau de vilas e depois cidades coloniais, ou que se desenvolveram com a chegada da indústria, ou planos urbanos temos: Malanje fundada em 1852, em pleno planalto interior a leste da capital, desenvolveu-se a entre o primeiro e o segundo quartel do séc. XX. O elemento principal que levou ao seu desenvolvimento foi caminho-de-ferro que ligava Luanda a Malange, mais tarde com recursos a planos modernos do tipo cidade jardim levaram a que a cidade crescesse e tomasse posições importantes dentro da colónia portuguesa<sup>17</sup>. Huambo criada entre 1912/1913, aumentou de forma significativa na década de 1930. É também apontada como uma das províncias da colónia portuguesa que viu a sua cidade se desenvolver com a chegada do caminho-de-ferro, que tinha como ponto de partida na cidade de Benguela município do Lobito e passava pela cidade do Huambo.<sup>18</sup> Em função disso a sua estrutura urbana sofreu alterações, e para cidade foi pensado um novo plano de urbanização em que, o seu sistema

---

16 Idem, p. 33

17 Egídio Sousa Santos: *Acidade de Malange na história de Angola*, p. 42

18 José Manuel Fernandes: *Traços Comuns do património de Origem Portuguesa*.

de avenidas rectilíneas articuladas com a vasta rotunda central, assegurava um processo de expansão estruturado e moderno<sup>19</sup>. Benguela, cidade antiga da época filipina, fundada a 1617, viu o seu crescimento lento ao longo do séc. XX, com perda gradual de importância face ao município do Lobito no litoral, pois a ferrovia que ligava a costa à fronteira tinha o seu terminal comercial na proximidade de Lobito, o que levava o tráfego na sua maioria para essa zona. Lobito situava-se a norte de Benguela sobre uma faixa de areia litorânea, e nasce em função do seu porto, construído entre 1912/1928 e ampliado em 1957.<sup>20</sup> Em 1912, é elevada a grau de cidade, pois o seu núcleo começava a adquirir potencialidades urbanas. O seu crescimento e expansão nas décadas de 40/50 reflectiam-se nos cerca de 50.000 habitantes, nesse aspecto a Companhia dos Caminhos-de-ferro de Benguela ajudou imenso pois edificou bairros com equipamentos de utilidade social na cidade, assim como nas pequenas povoações que surgiram ao longo da ferrovia. Em função disso este gesto funciona como um eixo urbanizador de penetração territorial, com características microlineares<sup>21</sup>.

E ao longo de toda a Angola outras povoações foram sendo elevadas a grau de cidades. Cidades como: N'Dalatando, no Kwanza-Norte, Carmona/Uíge e Cabinda em 1956, General Machado/Camacupa, no Bié, Cubal e Mariano Machado/Ganda, em Benguela em 1969, Negaje, Santa Comba e Caála, no Huambo em 1970, entre outras povoações que a medida

---

19 Idem

20 Idem

21 Idem

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

que o desenvolvimento, o comércio, e a indústria se fizeram presente se desenvolveram, transformando assim a constituição do país que é hoje Angola<sup>22</sup>

---

22 Idem

### **2.3 Luanda, o progresso, e o século XX**

Os primeiros passos sobre o progresso de Angola e em particular de Luanda começam a ser dados um pouco tarde, e analisando temporal e cronologicamente percebemos que: em meados do séc. XVIII, o traçado principal do núcleo histórico urbano de Luanda já se encontrava definido, e com características comuns as cidades portuguesas de expansão. No início do séc. XIX percebemos que Luanda enquanto cidade encontrava-se em desenvolvimento a nível urbano, e periurbano, e encontrava-se dividida em duas partes: a cidade baixa, e a cidade alta. A parte baixa, pela sua função comercial era a mais importante, e a mais desenvolvida. Por outro lado a parte alta da cidade, encontrava-se pouco desenvolvida, contava apenas com um pequeno núcleo composto: por um hospital, algumas tipologias religiosas tais como: as igrejas dos jesuítas, a misericórdia, a igreja de S. João dos Militares. O palácio do governo do governo, e algumas casas particulares de alvenaria.<sup>23</sup>

A cidade de Luanda vivia sobre um cenário de pouco investimento, porque até então para a metrópole Angola era apenas a fonte de mão-de-obra escrava, e depósito penal para exilados da metrópole, e do Brasil. Esse quadro muda com a independência do Brasil 1825, e a abolição da escravatura em 1836<sup>24</sup>.

Numa primeira fase, os reflexos sobre esses acontecimentos são negativos, pois acarreta com ela a crise económica, construção de baixa qualidade e desordenada, lixo e descarga

---

23 Jose.A Santos: Luanda doutros tempos, p.67-84

24 Gonçalo Guimarães: Luanda a metrópole do séc. XXI? Pp. 45-47

de esgoto na praia etc... No final do séc. XIX, a metrópole decide transformar Angola numa colónia de fixação. Com isso surgem novos núcleos urbanos e aposta-se no progresso, e no desenvolvimento da cidade a nível de infra-estruturas urbanas, tais como: rede telefónica, rede de abastecimento de água, sistema de iluminação pública a gás, e caminhos-de-ferro.

25

O séc. XX traz consigo muito mais progresso e desenvolvimento. Na sua primeira década é desde logo marcado com o fim da monarquia, e o início da primeira república. A década seguinte chega decisiva para o desenvolvimento de Angola, e de Luanda, os velhos sobrados existentes dão lugar a novos edifícios. Na década de 40 a cidade foi-se expandido, criando ligações aos musseques e crescendo cada vez mais para fora dos limites originais. A esse crescimento dá-se muito em parte ao surgimento do porto de Luanda, pois com ele surge o Bairro Operário que servia muito directamente aos funcionários do

porto, e dos caminhos-de-ferro, a urbanização da Maianga, e a abertura do largo do Kinaxixe.<sup>26</sup>

Até então a cidade crescia de forma desordenada. As grandes infra-estruturas tomavam corpo, e com elas os bairros ganhavam a cidade. Mas tornava-se necessário ter algum controlo sobre a mesma. Em 1942 a Câmara Municipal de Luanda convida os arquitectos

---

25 Andreia Bettencourt: os musseques de Luanda, pp. 40-41

26 Manuela Fontes: urbanismo e arquitectura em Angola (de Norton de Matos a revolução), pp. 178-179

Étienne De Groer e David Moreira da Silva para elaborarem o primeiro plano de urbanização da cidade, que acabaria por não ser executado.<sup>27</sup>

A par deste outros foram realizados, em 1950 pelo arquitecto João António Aguiar, que realizou um plano sobre Luanda, em que potencializava as áreas novas para a expansão urbana da cidade. Em 1957 foi desenhado um novo plano, cujo principal objectivo seria de controlar o crescimento da cidade, e em 1961 pelo arquitecto Fernão Lopes Simões de Carvalho, do qual apenas uma parte teria sido implementado<sup>28</sup>. Todos estes estudos são feitos sobre a mesma base de trabalho que é Luanda, só acontece porque a cidade se encontrava em franco crescimento, tendo como a linha férrea, o porto, o aeroporto, e as

Principais vias de acesso a cidade, o ponto de engrenagem e de aparecimento de vários musseques, assim como também algum desenvolvimento urbano a cidade<sup>29</sup>

---

27 Manuela Fontes: urbanismo e arquitectura em Angola (de Norton de Matos a revolução), pp.182-184

28 Manuela Fontes: urbanismo e arquitectura em Angola (de Norton de Matos a revolução), pp.182-184

29 Idem

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

### **3.Caminho-de-ferro de Luanda-Malange**

### 3.1 Início

No século XIX, o mundo enfrenta uma mudança de paradigma, as máquinas tomam lugar importante dentro da sociedade e das vidas das populações. O crescimento urbano e a necessidade de ligação entre as várias cidades de uma forma eficaz, rápida e segura transportou para o mundo a necessidade de modernização, e da utilização da máquina como meio de transporte e de bens de primeira necessidade. Luanda capital de umas das colónias ultramarinas de Portugal, diante do crescimento que se vivia na época sentiu a necessidade de se ligar aos vários pontos do país. Deste modo surge a primeira intenção de construir-se uma linha férrea, que ligava a cidade de Luanda a Calumbo uma pequena aldeia nos arredores da cidade. Decorria o ano de 1848, e pela primeira vez é feito o primeiro esboço do caminho-de-ferro de Luanda, pelas mãos de Arsénio Pompílio de Carpo um empresário Português<sup>30</sup>. Mas é sobre o governo de Guilherme Capelo, em 1886, que se começa a construção da linha férrea, e em 1888 é inaugurada o percurso de 45km entre Luanda e a Funda, sob designação de caminho-de-ferro de Ambaca. Em 1899, o troço atingia a margem direita do rio Lucala num percurso de 364km, e a 1 de Setembro de 1909 chega definitivamente a Malanje, término do percurso.<sup>31</sup>

Em 1918, o troço Luanda-Lucala, entrou para administração do Estado, e desse modo passou a constituir o caminho-de-ferro de Luanda. No ano de 1925 começou a exploração de mais um troço de 30km, entre o km 21 da linha geral (Luanda-Malange). Viana e a

---

30 Arquivo Histórico Ultramarino

31 Arquivo Histórico Ultramarino: plano de empreendimento para o caminho-de-ferro de Luanda (memoria descritiva), p.1

margem directa do rio Kwanza, designado como ramal de Calumbo, esse troço entre os anos de 1942 a 1945, representou um papel fundamental no transporte de materiais para o porto de Luanda. Em 1944, fez-se a inauguração dos últimos 26km do traçado do ramal do Dondo, entre Cassoalala e o Dondo.

E no ano de 1957, é determinado pela portaria do governo-geral que o ramal de Calumbo fosse desactivado por insuficiência do trajecto. A ligação do caminho-de-ferro Luanda-Malange, e os ramais do Dondo e Calungo Alto, são as principais vias de comunicação dos planaltos, do Kwanza-Norte, e parte do Kwanza-Sul. O seu traçado e o percurso da linha férrea foi pensado de maneira a atravessar regiões de razoável densidade populacional, de forte produção agrícola, e de prometedora riqueza de subsolo. O que contribuiu de forma bastante significativa no crescimento da economia e na evolução da cidade e dos seus habitantes.<sup>32</sup>

---

32 Idem, p.2

### **3.2 Consequências**

O crescimento e o progresso de Luanda no final do séc. XIX começavam a tomar proporções de grande escala. A implantação da linha férrea traz para a cidade mais comércio, mais economia, o que levou não só a que a cidade ganhasse uma nova dinâmica, mas, como também que regiões próximas se desenvolvessem. A ligação do percurso do caminho-de-ferro de Luanda-Malange nos mostra isso, pois o seu percurso era rico em recursos minerais o que permitiu na altura da sua implantação e posteriormente um rápido crescimento das zonas de influência a linha férrea de Luanda e da própria cidade de Luanda. <sup>33</sup> Com as ligações dessas duas cidades fig.1, as vias de penetração na hinterland cresciam de dia para dia, o que levou a que a cidade de Luanda crescesse. O desenvolvimento e o progresso começava a ser uma realidade na cidade, e com a melhoria da exportação, e conseqüentemente do comércio trouxe para a mesma uma nova realidade em todos os aspectos.

---

<sup>33</sup> Arquivo Histórico Ultramarino: plano de empreendimento para o caminho-de-ferro de Luanda (memoria descritiva), p.3-4

## Percurso Luanda a Malanje



Figura 1. Troço do caminho-de-ferro de Luanda-Malanje, e sua zona de influência. Fonte: Arquivo Histórico ultramarino

A nível social houve um aumento da mão-de-obra, e de uma procura cada vez maior de pessoas em busca de melhores condições de vida. Dentre essas populações que se encontravam na busca de uma vida melhor em Luanda, encontravam-se pessoas que abandonavam as suas plantações, ou simplesmente fazendeiros que transportavam produtos agrícolas e montavam casa em Luanda, assim como também gente da metrópole que cada vez mais escolhiam as colónias para

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

assim como também gente da metrópole que cada vez mais escolhiam as colónias para viverem. Esse aumento e crescimento significativo da população da cidade, levou a que houvesse um aumento dos bairros e musseques dentro da cidade.<sup>34</sup>

---

34 Maria Alice Correia: O património do movimento moderno em Luanda (1950-1970), p. 65

### **3.3 Análise gráfica e cronológica**

Para entender a evolução da cidade de Luanda a partir das grandes infra-estruturas, e nesse caso específico como ponto de partida do estudo, a linha de caminho-de-ferro, é importante perceber e conhecer primeiro a história anterior à sua implementação no território. Por esse mesmo motivo, nessa análise gráfica e cronológica aos mapas da cidade, começa a ser feita antes da implantação da primeira linha férrea dentro da cidade. O mapa da fig. 2 é datado do ano de 1862 séc. XIX, numa altura em que a cidade de Luanda já se encontrava em crescimento, a cidade Baixa e a cidade Alta já se encontravam definidas, assim como algumas artérias da cidade. E é sobre este panorama composto por uma cidade que se desenvolvia de forma mais urbana, e uma outra que ainda trazia marcas da sua identidade mais profunda, que se vê crescer Luanda. Entre os musseques que sempre foram uma realidade, e o desenvolvimento que se anunciava.

Luanda 1862



Figura 2 mapa de Luanda, ano 1862, Fonte: (Ilídio do Amaral,1968, p.56) redesenho: autora

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

Após a implantação da linha férrea em Luanda, percebe-se através da evolução dos mapas, que começa a haver uma preocupação maior de controlo sobre o crescimento da cidade.

### Luanda 189..?

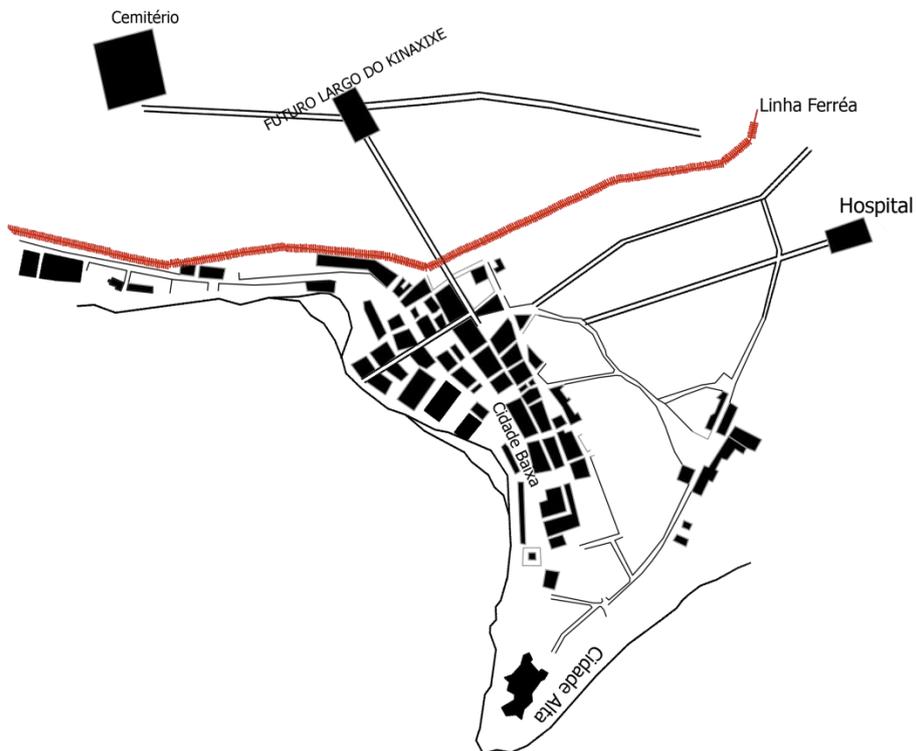


Figura 3. Mapa de Luanda, ano 189...?Fonte:(Fernandes, Silva. Janeiro, Maria. Ano 2006) redesenho: autora

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

No mapa da fig.3, que é datada do final do séc. XIX, mostra numa primeira fase a quando da implantação da linha férrea, como as vias principais, e a própria linha de comboio ajudam a definir/construir a cidade. Sendo que os limites

Imposto pelo caminho-de-ferro, trazem não só para a cidade um novo desenho urbano, como também ajudam a definir anos posteriormente novos bairros.

Luanda

191...?

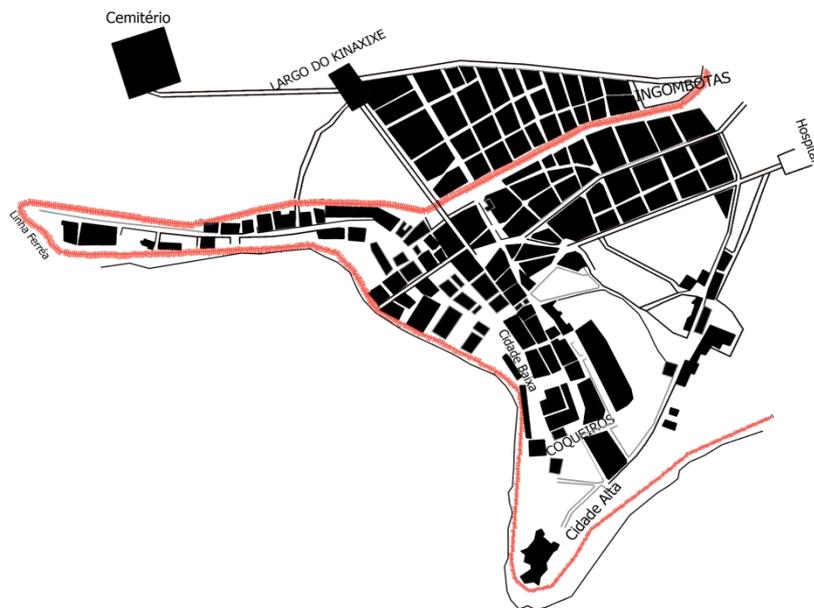


Figura 4. Mapa de Luanda, ano 191..? Fonte: Fonte:(Fernandes, Silva. Janeiro, Maria. Ano 2006). redesenho: autora

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

No início do séc. XX, fig.4, o principal alvo de construção foi a cidade alta, com intervenções urbanas que davam um controlo ao espaço rural existente, onde inclusive já se identificavam alguns musseques, e algumas casas de recreio que pertencia a populações com algumas posses. Dessas intervenções surgem os bairros das Ingombotas, Kinaxixe, e Maculusso. O que leva deste modo a primeira grande expansão no perímetro urbano da cidade.<sup>35</sup>

---

35 Gonçalo Guimarães: Luanda a metrópole do séc. XXI? Pp.47

## Luanda 1926

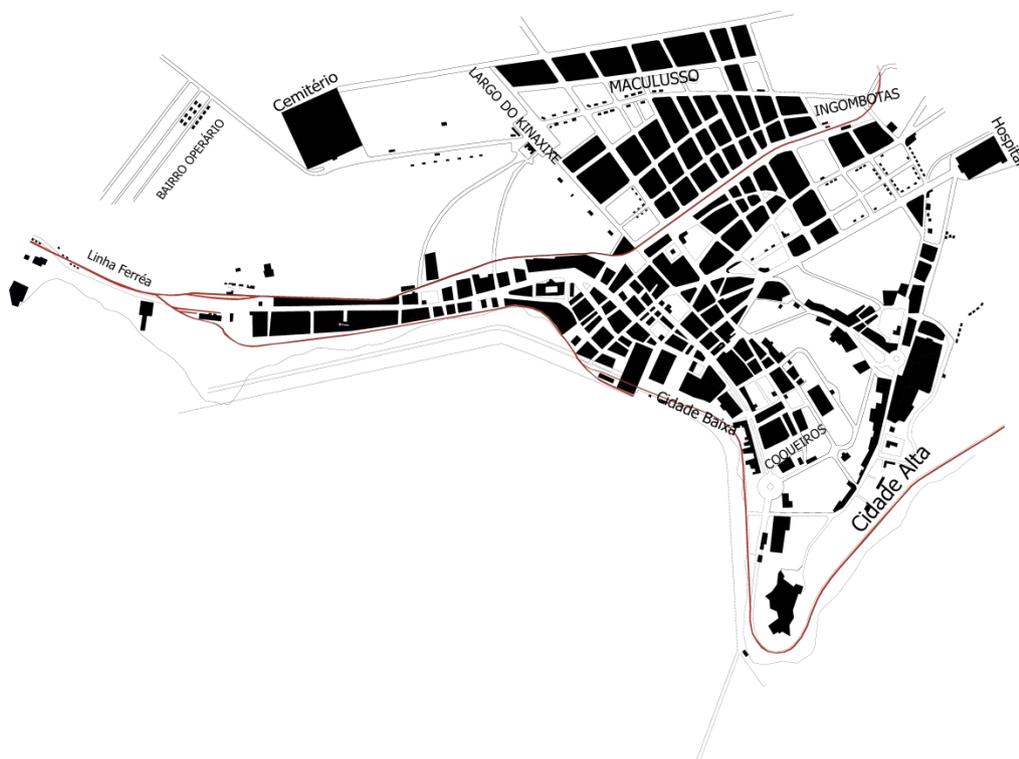


Figura  
5. Mapa de  
Luanda, Ano  
1926. Fonte:  
Amaral,  
Ilídio. Ano  
1968, p. 58

A cidade passou a contar com duas linhas de comboio (Fig. 4 e 5) uma que cruzava a cidade consolidando desse modo as duas cotas da mesma, e uma outra que passava pela frente marítima que dava apoio ao comércio<sup>36</sup>

---

36 Idem, p.47

Luanda 1939

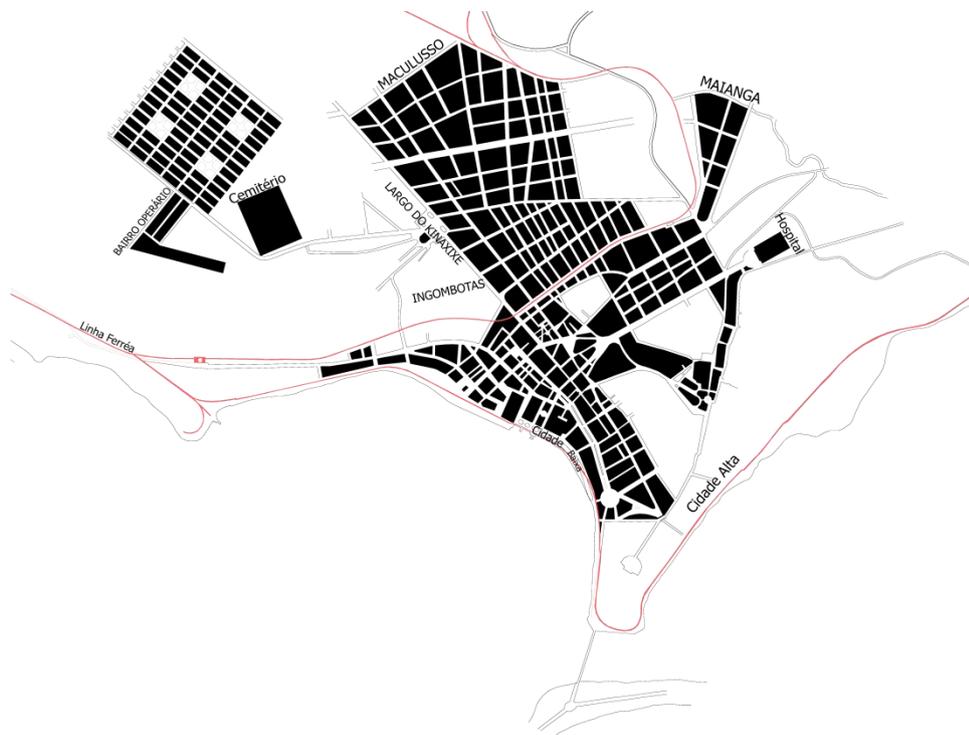


Figura 6. Mapa de Luanda, ano 1939. Site; redesenho: autora

A paisagem urbana começa a ser um aspecto importante para a cidade e para quem a habita, pois é visível ao observarmos os mapas, que existe intenção de criar varias praças, criando assim um ambiente de maior urbanidade para os seus habitantes.<sup>37</sup>

O quanto a cidade crescia era visível, e na década de 30, fig.6, percebe-se que bairros como, Ingombotas, Maculusso, e o Bairro Operário, já tinham ganho alguma forma física na composição da cidade. Os limites da cidade deixam de ser o hospital e o cemitério para dar lugar aos novos bairro que começavam a surgir como a Maianga e o Bairro Operário. A linha de comboio marca claramente essa fronteira do limite do surgimento dos novos bairros.

---

37 Idem, p.49

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

## **4. Porto de Luanda**

#### **4.1 Início**

Os portos sempre tiveram uma grande importância para o desenvolvimento urbano das cidades, a sua economia e actividades comerciais, reflectindo-se na organização e no seu crescimento.

No caso de Luanda, a sua relação com o porto na figura de ligação mais próxima com o mar, já data de algum tempo, pois foi à partir do mar que tudo se deu. Desde os descobrimentos, as chegadas e saídas das embarcações com bens, produtos, e escravos, ate aos tempos mais modernos, em que se sentiu a necessidade de se melhorar as condições do porto.

O porto de Luanda na figura de um embarcadouro, abre as suas portas ao comércio estrangeiro no ano de 1844, mas foi somente duas dezenas de anos depois, sobre o governo de Calheiros e Menezes (1862) que sofreu a sua primeira obra. Junto ao local conhecido como Portas do Mar (fig.7,8) é construído um pequeno cais para lanchas, local que outrora era utilizado para o embarque e desembarque dos passageiros dos navios que por lá apartavam.

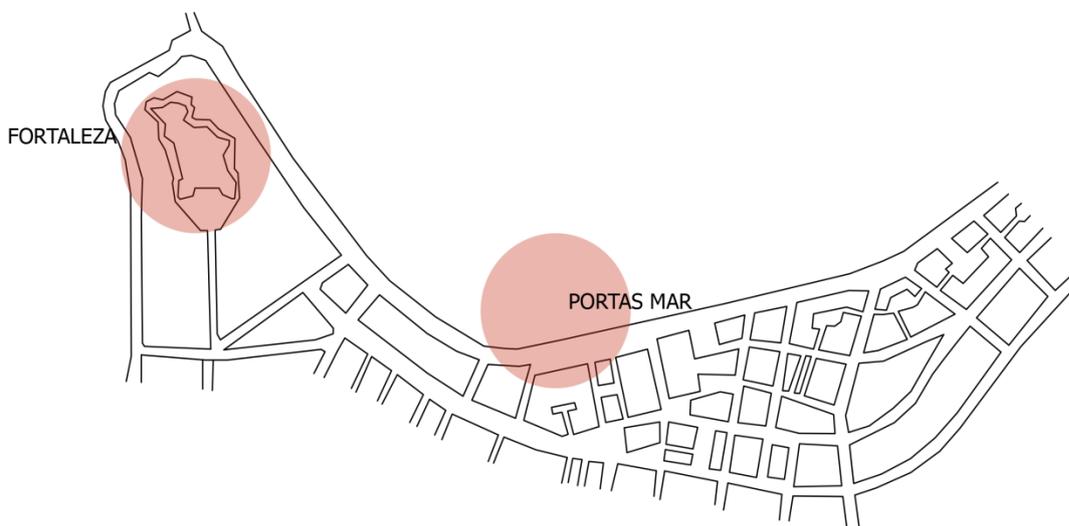


Figura 7. Mapa indicativo das portas do mar, Fonte:<http://4cce.org/4cce-luanda.html> . redesenho: autora

No ano de 1888, aquando da construção do caminho-de-ferro de Ambaca, foi considerada a hipótese de se fazer obras marítimas para uma mais eficiente exploração desse caminho-de-ferro. Sobre o porto foram feitos vários planos para as obras do mesmo, mas sem qualquer tipo de realização.<sup>38</sup>

---

38 Eduardo de Albuquerque e Castro: Angola portos e transportes, p.4

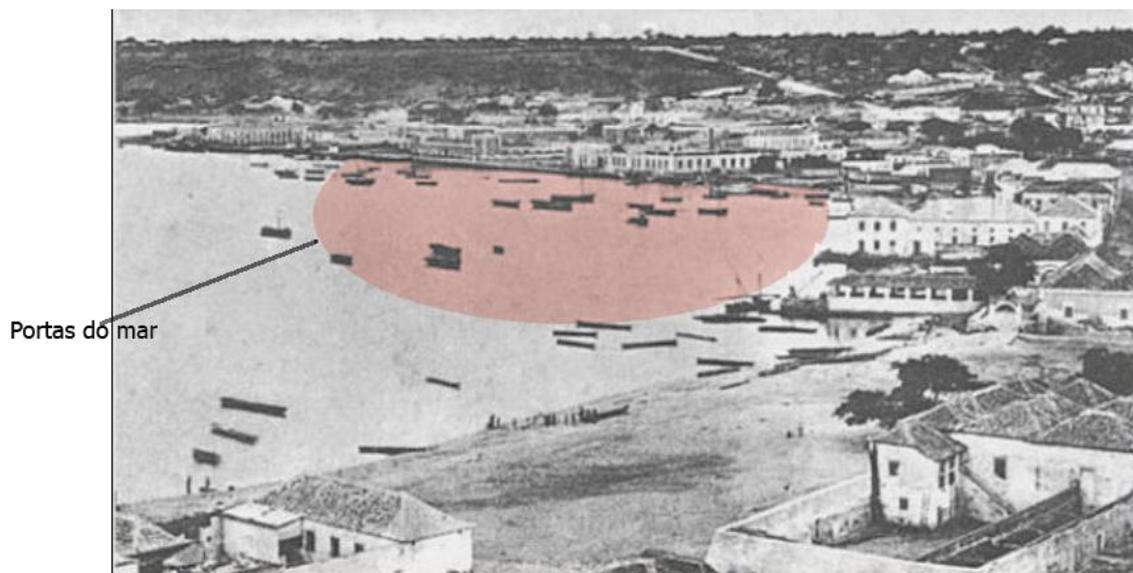


Figura 8. Imagem indicativa da porta do mar, Fonte: <http://4cce.org/4cce-luanda.html> , redesenho: autora

Em 1910, é criado um fundo especial destinado a construção do porto, e em 1913 iniciam-se as obras que consistiam na construção de um pequeno troço de muro-cais que tinham como finalidade substituir a ponte cais existente em frente a alfândega. No ano de 1921, sob o governo do general Norton de Matos, é reconhecido a necessidade de se fazer obras ao porto de Luanda para o seu devido aproveitamento, desse modo é contratada uma firma inglesa a Norton Griffiths para a execução de um plano de obra previamente elaborado,

de um muro-cais na ilha para navios de grande porte, assim como a regularização da margem, e a construção de um cais de cabotagem em frente da cidade, bem como o equipamento e o apetrechamento do porto, compreendendo um armazéns, guindaste, e linhas férreas.<sup>39</sup>

Sendo que no ano de 1925, as obras foram suspensas, pois a situação financeira da colónia não era muito favorável, o que obrigou a rescisão do contrato com a empreiteira que tinha apenas construído um pequeno troço de muro-cais, o prolongamento do cais da alfândega.<sup>40</sup>

Com o aumento e desenvolvimento do tráfego do porto, devido a extensão do caminho-de-ferro até à província de Malanje, sendo este seu principal contribuinte de mercadorias, levou a que Luanda e o seu porto reclamassem por serviços portuários mais adequados a sua nova situação.

O cais da Alfândega, onde eram descarregadas as mercadorias para depois serem levadas em batelões até aos navios fundeados à grande distância, torna-se, com o passar do tempo, incapaz de cumprir com a demanda de navios e mercadorias, o que implicava perdas de tempo e aumentos de fretes que veio prejudicar a economia do mesmo, e consequentemente do país.<sup>41</sup>

---

39 Idem

40 Idem

41 Porto de Luanda E.P/ Historial

Esse aumento e por sequência a perda da economia dada pela fraca resposta do actual cais de alfândega levou a que houvesse uma rápida solução em relação a construção de um porto com condições aceitáveis para receber o volume de mercadoria que se fazia cada vez maior.<sup>42</sup>

No ano de 1939, sob o governo de ministro das Colónias Vieira Machado, foi criada uma missão para o estudo das obras a realizar no porto de Luanda, ficando a cargo do engenheiro Afonso Mello Cid Perestrelo e que em Março de 1940 apresentou um projecto que foi aprovado. Para a execução do mesmo foi aberto um concurso. As obras ficaram a cargo da firma Anglo Dutch Engineering and Harbour works C.<sup>o</sup> Ltd.e em julho desse mesmo ano começou o trabalho preparatório para a construção do porto. Do plano geral do porto elaborado para essa missão, a 1º fase foi inaugurada em Junho de 1945, durante a visita a Angola do então ministro das Colónias Marcelo José das Neves Alves Caetano. Desde então, o porto de Luanda já realizou varias obras sempre visando a sua expansão e forma de adequação às necessidades da economia Angolana<sup>43</sup>.

---

42 Eduardo de Albuquerque e Castro: Angola portos e transportes

## 4.2 O porto e a cidade

De uma maneira geral as zonas industriais situam-se em locais estratégicos, como nas proximidades de caminhos-de-ferro, estradas, vias fluviais de transportes, portos marítimos, e aeroportos, assim como também de jazidas de matéria-prima, e da produção de mercadoria.<sup>43</sup> Luanda não foge a regra, e é sobre esse potencial da indústria que as grandes infra-estruturas tomam alguma dianteira sobre o desenvolvimento de Luanda, o porto e o caminho-de-ferro como pioneiros na estrutura e composição da cidade, abrem caminho para o crescimento e consolidação da mesma.

Pensar na relação do porto com a cidade é também pensar no impacto social, ambiental e histórico-cultural, que o mesmo traz para a cidade.

Para Luanda não foi diferente, pois vivia uma época de expansão e crescimento causado com a chegada do porto e do caminho-de-ferro, que trouxeram consigo não só o progresso para a cidade, como também aumentou a economia do país, a migração, e a emigração. Diante dessa nova realidade e sobre a estrutura urbana já delineada e traçada sobre a linha do caminho-de-ferro, Luanda cresce agregando para si novos bairros, e novas periferias.

Sobre o crescimento da cidade de Luanda, o geógrafo Ilídio do Amaral mostra-nos através de análises estatísticas e demográficas como Luanda foi crescendo a nível populacional ao longo do tempo. Numa relação cronológica entre o final do séc. XIX, altura em que se construiu as linhas férreas até a década de 40 do séc. XX, na altura da construção do porto, o aumento foi

---

43 Le Corbusier: maneira de pensar o urbanismo, pp. 96-97

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

de 47 mil habitantes, sendo que no final do séc. XIX havia em Luanda 14 mil habitantes, e na década de 40 do séc., eram 61 mil habitantes.<sup>44</sup>

A construção do porto numa primeira fase termina em 1945, mas com a crescente demanda de volume produtos, ao longo do tempo, foi sendo ampliado. Viu-se também a necessidade de se desenhar a estrutura da chegada ao porto, projectando-se a praça do Porto, também conhecida (durante o período colonial) como largo Diogo cão (fig. 9), pelas mãos do arquitecto Paulo Cunha que veio trazer ao espaço uma nova relação cidade/porto/espço de lazer.

---

<sup>44</sup> Ilídio do Amaral: Luanda estudo de geografia urbana, p.62

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas



Figura 9. Imagem do largo Diogo Cão, ao fundo porto de Luanda, 1963. Fonte: <http://www.tpissarro.com/fotos1.htm>

### 4.3 Análise gráfica e cronológica

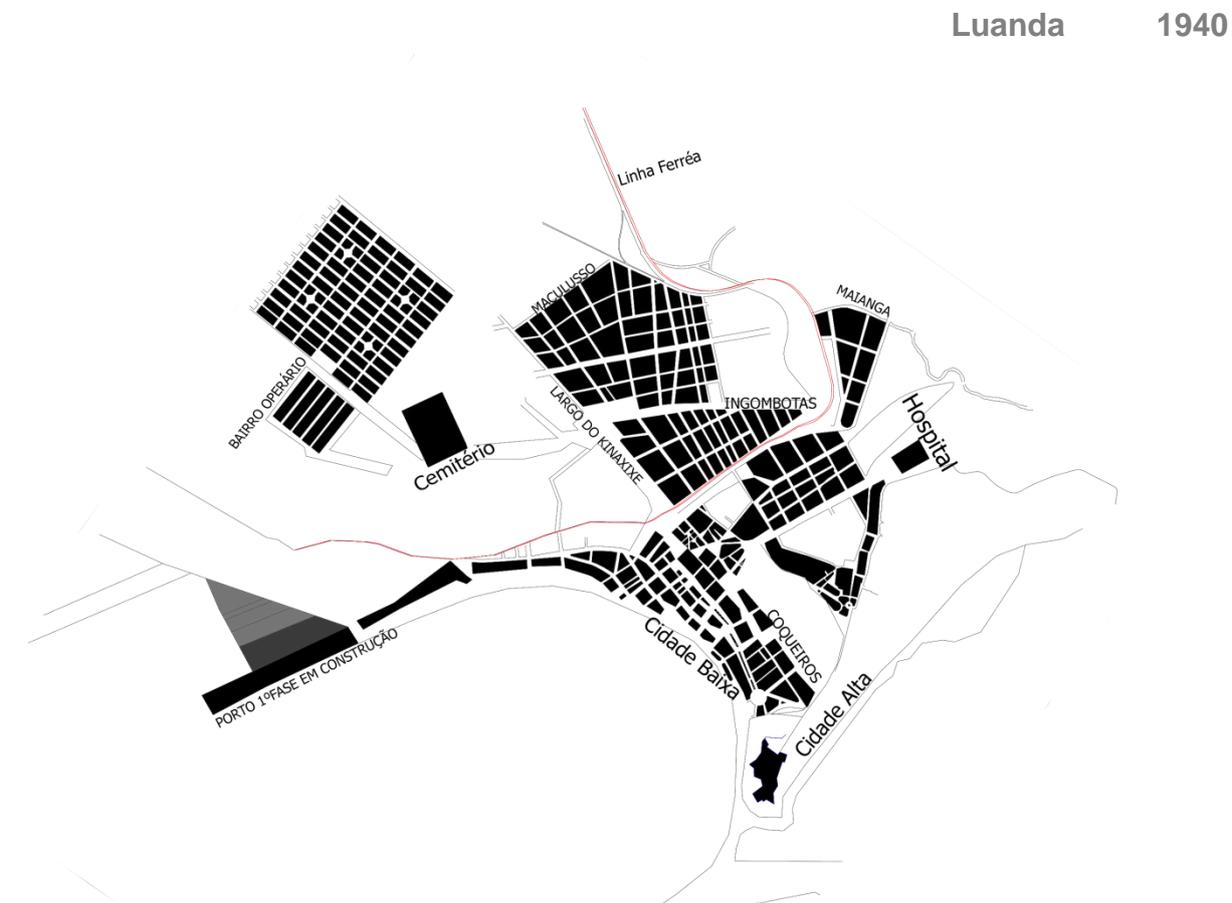


Figura 10. Mapa de Luanda, ano 1940, Fonte: redesenho: autora

Urbanização é o resultado da transferência de pessoas do meio rural, para o meio urbano. E Luanda desde o final do século XIX, no período da implantação dos caminhos-de-ferro, tem vindo a vivenciar esse fenómeno, com a vinda cada vez mais emergente de pessoas do campo para a cidade. O que a nível social, e urbano traduz-se em um número maior de mão-de-obra, e de carência de habitação.

Se com a chegada dos caminhos-de-ferro a Luanda trouxe alguma lógica na estrutura urbana da cidade, a chegada do porto, veio consolidar essa estrutura. É verdade que Luanda crescia sem alguma regra por detrás do seu desenho, e que durante anos se fizeram estudos sobre o seu traçado, e nenhum foi levado adiante. Mas ainda assim Luanda crescia sobre formas livres, nas curvas das ruas que a mesma se propunha sobre a rigidez da linha de comboio, e das vias principais que ligavam por estrada Luanda ao resto do país. Os mapas que aqui apresento desde a década de 60 do séc. XIX mostram uma cidade que se desenvolve e cresce a medida que a indústria sobre a forma de infra-estrutura se vai apoderando da mesma. Percebe-se que os limites da cidade a cada década que passa se redefinem, e que os bairros e os musseques crescem sem qualquer constrangimento sobre o percorrer da linha férrea, e posteriormente agregado ao grande pólo industrial, que é o porto de Luanda.

O mapa de 1940 (fig.10) é um mapa que de alguma forma imprime, assim como os mapas anteriores, o crescimento constante da cidade de Luanda. Com a particularidade de marcar um momento importante para o desenvolvimento da cidade, a construção do porto. Em 1940, o porto encontrava-se em construção, e a cidade em expansão, e pelos mapas percebe-se que a área que se encontra em crescimento em relação aos dois mapas anteriores seria a correspondente aos bairros do Maculusso, e o Bairro Operário. Esse

último surge em função do momento que a cidade vivia, pois era um bairro que maioritariamente era habitado pelos operários que trabalhavam na construção do porto e do caminho-de-ferro.

Com a construção do porto, a cidade ganha uma grande importância pois o mesmo passa a ser o elo de ligação entre o interior e o exterior de Angola. Dado esse factor, inicia-se um novo ciclo sobre o investimento da construção civil em Luanda.<sup>45</sup>

---

45 Jéssica Marques Bonito: Arquitectura moderna na africa Lusófona p.57

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas



Figura 11. Imagem da cidade de Luanda, ano 1950, Fonte: <http://retrovisor.blogs.sapo.pt/tag/traje>

Esse investimento reflecte-se na década de 50, em que o desenvolvimento urbano sobre a cidade ganha proporções enormes devido ao interesse do sector privado no investimento urbanístico. Dado que Luanda vivia um momento de expansão, e de estudos sobre o seu território fez com que arquitectos recém-chegados à cidade, tirassem partido dessa

situação, o que levou a que Luanda desenvolva-se uma linguagem arquitectónica inovadora, e que transforma Luanda numa cidade moderna.<sup>46</sup>

Sobre a metrópole emergiam edifícios cada vez mais modernos, que imprimem sobre a cidade uma nova composição e uma nova imagem. As preocupações urbanísticas e consequentes resoluções passaram a ser mais evidenciadas no tratamento e no novo traçado que nascia das intenções arquitectónicas trazidas para a mesma. A fig.11 mostra a cidade de Luanda numa imagem em que se percebe o seu momento de expansão, com edifícios que transmitem alguma presença e se impõe sobre uma cidade que ansiava por momentos de modernidade, e sobre os seus próprios traços consolidar-se enquanto cidade moderna. E nesse sentido a década de 50 do séc. XX teve uma enorme contribuição, pois foi nessa época que se viu grandes transformações, e a construção de vários edifícios que marcam de uma maneira pujante a paisagem da cidade de Luanda.

Algumas das transformações significativas que se assistiu na época foi a alteração da marginal onde é possível encontrar obras de diversos arquitectos, e alguns edifícios icónicos construídos para a cidade de Luanda, tais como, o edifício do arquitecto Januário Godinho<sup>47</sup> com o projecto do Banco Comercial de Angola, em que teve o seu estudo preliminar no ano de 1954, e foi inaugurado em 1967. Arquitecto Vieira da Costa também tido como precursor do Movimento Moderno em Angola, com as obras do mercado do Kinaxixe entre 1950-1952, o edifício do Anangola na década de 50, e o bloco da Mutamba

---

46 Idem

47 Idem

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

na década de 60.<sup>48</sup> Sendo que o mesmo arquitecto na altura funcionário da Câmara Municipal de Luanda, propôs um plano para a baía, onde propunha a continuação de uma frente continua de edifícios, com essa proposta o mesmo pretendia consolidar a organização urbana da cidade, e por sequencia criar um novo *skyline* para a cidade.<sup>49</sup>



Figura12 imagem da baía de Luanda, Fonte: <http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/Angola/Luanda/luand756.jpg>

<sup>48</sup> Maria Alice Correia: O património do movimento moderno em Luanda (1950-1970), p. 147,177

<sup>49</sup> Diogo Cruz: Memórias de um mercado tropical. Pág. 60-61

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

## **5. Aeroporto**

## 5.1 Início

O aeroporto, no capítulo Luanda e seu desenvolvimento, também teve a sua contribuição. Surge na década de 50, do séc. XX, numa altura em que a cidade encontrava-se em franco desenvolvimento e a necessidade de ligar Luanda, e Angola, ao resto do mundo com maior brevidade possível, era uma realidade e uma necessidade cada vez mais urgente para quem via nas colónias um meio de negócio, investimento, lazer, e de vida.

A primeira referência que nos chega relacionada com a construção de um aeródromo na cidade de Luanda, é referente ao ano de 1918, de acordo com os dados da empresa nacional de exploração de aeroportos e navegação aérea (ENANA, EP). O aeródromo foi baptizado com o nome de Emílio de Carvalho, em homenagem ao piloto aviador tenente da cavalaria, com o mesmo nome.<sup>50</sup> O aeródromo da cidade encontrava-se localizado no actual largo da independência sito na rua Deolinda Rodrigues, anteriormente conhecida como estrada de Catete a 3km do sul da cidade. Actualmente, o local é ocupado por empresas e habitação, é onde também se encontra localizado o principal quartel dos bombeiros. O aeródromo nessa altura servia apenas a aviões de pequeno porte.<sup>51</sup>

Dado a necessidade de se dar resposta ao crescimento do tráfego aéreo, em Setembro de 1938 é criado sob a sigla de DTA, a Divisão dos Transportes Aéreos, que funcionava na dependência da Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos-de-ferro e Transportes de

---

<sup>50</sup> Sandra da Silva: o desenvolvimento das infra-estruturas aeroportuárias em Angola: o caso do aeroporto “4 de Fevereiro” em Luanda. P. 46

<sup>51</sup> Idem

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

Angola. Mas é somente no ano de 1940 que a mesma inicia verdadeiramente as suas actividades com aviões de médio porte. E desse modo é assim activada as primeiras linhas regulares entre Luanda e Moçâmedes, e os primeiros voos internacionais<sup>52</sup>

No ano de 1951, teve início a construção do aeroporto internacional de Luanda, construído em uma nova localidade e com capacidade de albergar um número maior de passageiros, assim como de aviões de grande porte. Em 1954, são concluídas as obras de construção do aeroporto, e inaugurado no mesmo ano pelo então presidente da república de Portugal, general Craveiro Lopes. O mesmo nome que o aeroporto numa primeira fase ficou conhecido (fig13)<sup>53</sup>.



Figura 13 imagem do aeroporto de Luanda, ano 1965, Fonte: Castro. E, Angola portos e transportes.

---

52 Eduardo de Albuquerque e Castro: Angola portos e transportes.

53 Idem

## 5.2 O aeroporto na cidade

Nessa nova Luanda que emergia, e surgia sobre o novo paradigma da modernidade, imprimia sobre o seu desenho urbano novos limites, em que o aeroporto da cidade encontrava-se fora do mesmo. Decorria a década de 60, do séc. XX, E o processo de transformação urbana de Luanda colonial para uma cidade moderna próxima da imagem da Carta de Atenas, decorria sobre o punho do arquitecto urbanista Fernão Simões de Carvalho, já citado, dirigente do Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal de Luanda, que realizou vários planos de urbanização, para a mesma.<sup>54</sup>

O aeroporto nessa composição da estrutura da nova cidade e do crescimento sobre a mesma, surge não só para suprir as várias necessidades que a cidade apresentava, mas como também para impor algum limite e presença sobre o seu território. Pois, Luanda não era só a metrópole em desenvolvimento, era também a cidade dos becos e dos musseques que se impunham diante do crescimento moderno que a mesma se propunha.

Assim como a própria cidade de Luanda ao longo do seu crescimento nos mostrou medida que foram surgindo novos empreendimentos, ou infra-estruturas ligados a indústria, um acoplar de musseques ao seu redor. Com o aeroporto de Luanda não foi diferente. Pois o crescimento populacional na cidade era cada vez maior, e diante do momento em que a cidade vivia, surge uma necessidade urgente de habitação para os recém-chegados, o que leva ao aparecimento de novos bairros, e musseques sem qualquer planeamento urbano, nem saneamento básico,

---

54 Diogo Cruz: Memórias de um mercado tropical. Pág. 62-63

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

electricidade, ou água potável. Fazendo com que desse modo os limites da cidade passam a ser outros, sendo que os musseques de uma maneira geral tomam parte desse limite.

### 5.3 Análise gráfica e cronológica

Luanda 1960



Figura 14 Mapa Luanda, ano 1960, Fonte: Amaral, Ilidio 1968, pag. 86

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

Comparativamente com o mapa de 1926, percebe-se que Luanda cresceu o dobro do sua estrutura, e isso revela-se não só pelos desenhos que aqui se apresentam, mas, como também pelos dados que o geógrafo Ilídio do Amaral nos apresenta no seu livro “Luanda, estudo de geografia urbana”, em que nos mostra como Luanda foi crescendo. Assim nos diz que<sup>55</sup>:

Décadas	30	40	50	60
Total população	50,588	61,028	141,647	224,540

Figura 15 quadro indicativo da população de Luanda. Fonte: Ilídio, Amaral. pag. 64

Esses dados fig.15, representam claramente, o crescimento que Luanda viveu sobre o seu território ao longo dessas três décadas. <sup>56</sup>

Desse modo era urgente que fosse elaborado um Plano Director sobre a cidade como forma de controlar o seu crescimento. Assim sendo é realizado um plano director para Luanda, já mencionado antes, pelo arquitecto urbanista Fernão Simões de Carvalho, em que se definia uma hierarquia viária dos grandes eixos viários até aos percursos pedonais. Onde não deveria existir zonamento por funções, como tivera sido defendido anteriormente, mas sim um sistema baseado em Unidades de Vizinhança em que a função de habitar e de trabalhar eram

---

<sup>56</sup> Ilídio do Amaral: Luanda estudo de geografia urbana, p.64

agrupadas no mesmo núcleo.<sup>57</sup> Esses novos eixos viários tinham também como finalidade transformar a zona da baixa da cidade, onde já existiam problemas de circulação, que seriam resolvidos através da construção de um plano viário que continha dois grandes eixos de penetração, um no sentido norte-sul, e outro este-oeste, ligando deste modo o centro da cidade, ao interior de Angola.<sup>58</sup> Apesar do estudo detalhado e de uma proposta convincente, o plano não foi executado, mas foi o ponto de partida para a implementação dos eixos, Estruturantes da cidade, e para a concretização de dois planos de unidades de vizinhanças para o bairro Prenda (fig. 16).<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup>Património de influência Portuguesa: Blocos Residenciais da Precol Unidade de Vizinhança n.º 1 (Bairro Prenda), Fonte: <http://www.hpip.org/def/pt/Homepage/Obra?a=2000>

<sup>58</sup> Idem

<sup>59</sup> Idem

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

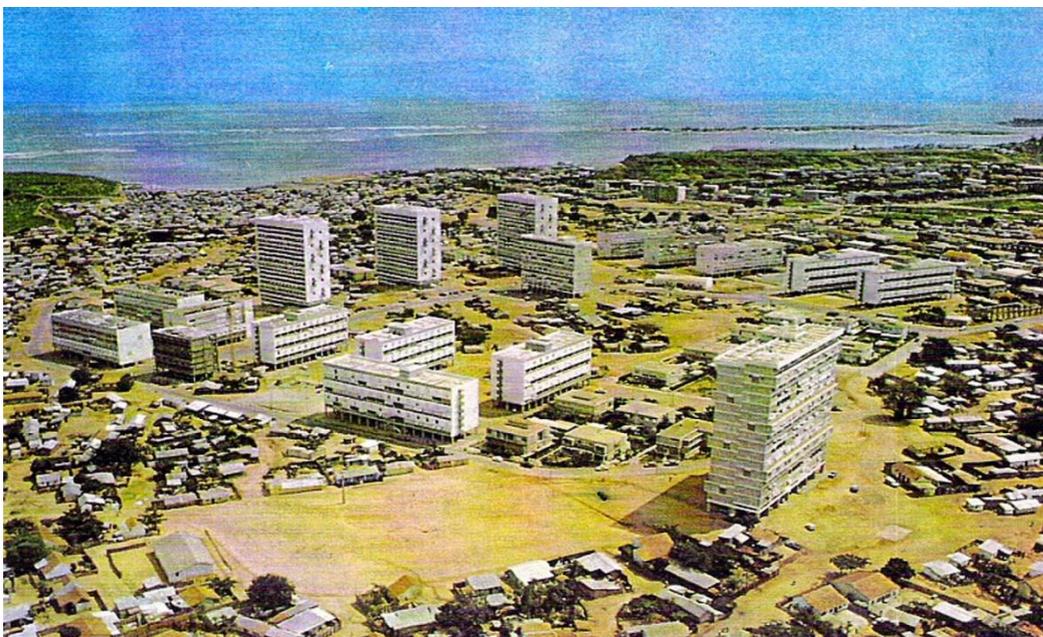


Figura 16 Bairro prenda unidade de vizinhança, ano 1963-1965. Fonte: <http://acrimararquitectura.blogspot.pt/20150301archive.html>

A semelhança do plano de urbanização do bairro do prenda, foram feitos outros, um pouco por toda a Luanda. Agregados a estes bairros estavam quase sempre e de uma maneira geral, os bairros menos favorecidos. Essa realidade era o reflexo de uma modernidade disfarçada pela imagem harmoniosa que a marginal nos oferecia, junto dos edifícios icónicos, e dos bairros urbanizados que muito timidamente teimavam em aparecer. Luanda entre outras coisas era também cidade e era musseque; era moderna e era precária; era linda para que passeava pela sua baía, mas irreconhecível para quem circulasse para lá dos muros invisíveis da modernidade; tinha locais de lazer, ruas arborizadas, esplanadas a

beira-mar, e tinha também falta de saneamento básico, falta energia eléctrica, e água canalizada aos bairros que a circundavam. Luanda crescia sim, e de duas maneiras, se por um lado a cidade se consolidava com a sua presença muito forte e muito bem marcada das suas ruas estruturantes, dos seus quarteirões bem definidos, largos, e edifícios icónicos, por outro a cidade se distanciava da realidade e dos princípios básicos que regia qualquer pressuposto de construção, condição mínima de saúde, higiene, segurança e bem-estar.

As imagens das fig. 18 e 19, mostram claramente o contraste que a paisagem da cidade de Luanda ia adquirindo. Por um lado, o musseque vincado nos limites de onde começa e onde termina a cidade propriamente dita. Pela imagem percebemos o contraste entre o musseque e a cidade planeada. Já na imagem referente a baía, vê-se uma Luanda diferente, uma cidade que respira, que tem luz própria, que sorri para o mar, e se fecha para o degredo. Que sorri para o mar, e se para o degredo.

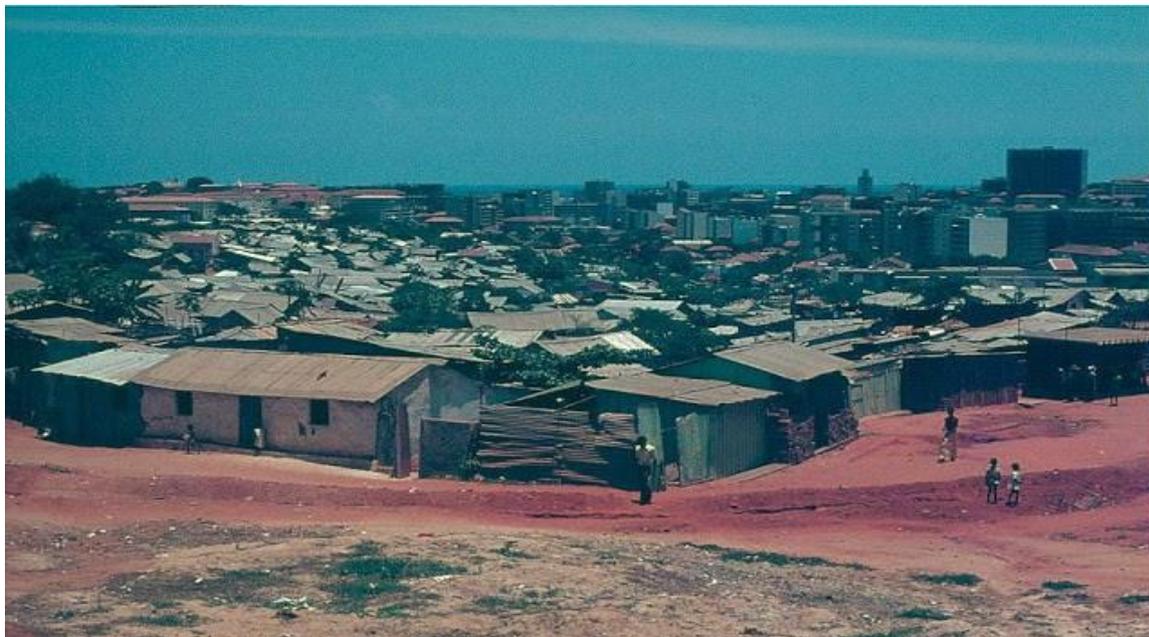


Figura 17 imagem de um musseque em Luanda. Fonte: [http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/Luanda70\\_20.htm](http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/Luanda70_20.htm)



Figura 18 imagem da baía de Luanda. Fonte: <http://www.prof2000.pt/users/secjeste/arkidigi/luanda02.htm>

Se os anos 50 e final dos anos 60, trouxeram o desenvolvimento, o crescimento, o progresso, e a imagem de uma nova cidade. Os últimos anos da década de 60 e os anos 70, com a guerra colonial, veio por cobro a todo esse desenvolvimento. Angola desde essa altura até a primeira década do séc. XXI viveu um período marcado por dois momentos de guerra, o primeiro a guerra colonial e a busca pela libertação nacional, e um segundo após a independência de Angola, uma guerra civil que durou quase 30 anos.

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

## **6. Rodoviário**

### **6.1 Infra-estrutura rodoviária e a importância para o desenvolvimento de Luanda**

Luanda enquanto cidade começou a erguer-se durante a urbanização colonial, cidade de esquema radial, e ruas sinuosas, viu desde sempre a questão dos transportes associada ao seu desenvolvimento. Pelo simples facto de se encontrarem associada a locomoção de pessoas e bens de um local para o outro. O fenómeno do desenvolvimento urbano foi muito presente em Luanda, as estradas, o caminhos-de-ferro, o porto, e o aeroporto, surgiram não só como forma de desenvolvimento, mas também como forma de crescimento urbano da cidade.

A questão das redes viárias, dos eixos estruturantes, e principais vias de penetração no perímetro urbano que ligam Luanda ao interior do país sempre foi uma situação que interessava resolver, tanto ao gabinete de urbanização, como para a si própria. A par disso são feitos vários planos de urbanização da cidade em que os planos viários da cidade eram privilegiados. A exemplo disso temos, o planeamento urbano realizado pelos arquitectos Étienne De Groer e David Moreira da Silva, no ano de 1942, a convite da Câmara Municipal de Luanda, referidos antes. Os mesmos elaboram a proposta de uma cidade satélite, com o objectivo de criar cinco novas cidades, transferindo desse modo a população para essas mesmas cidades, fazendo delas cidades dormitórios<sup>60</sup>

---

60 Maria Alice Correia: O património do movimento moderno em Luanda (1950-1970), p. 60

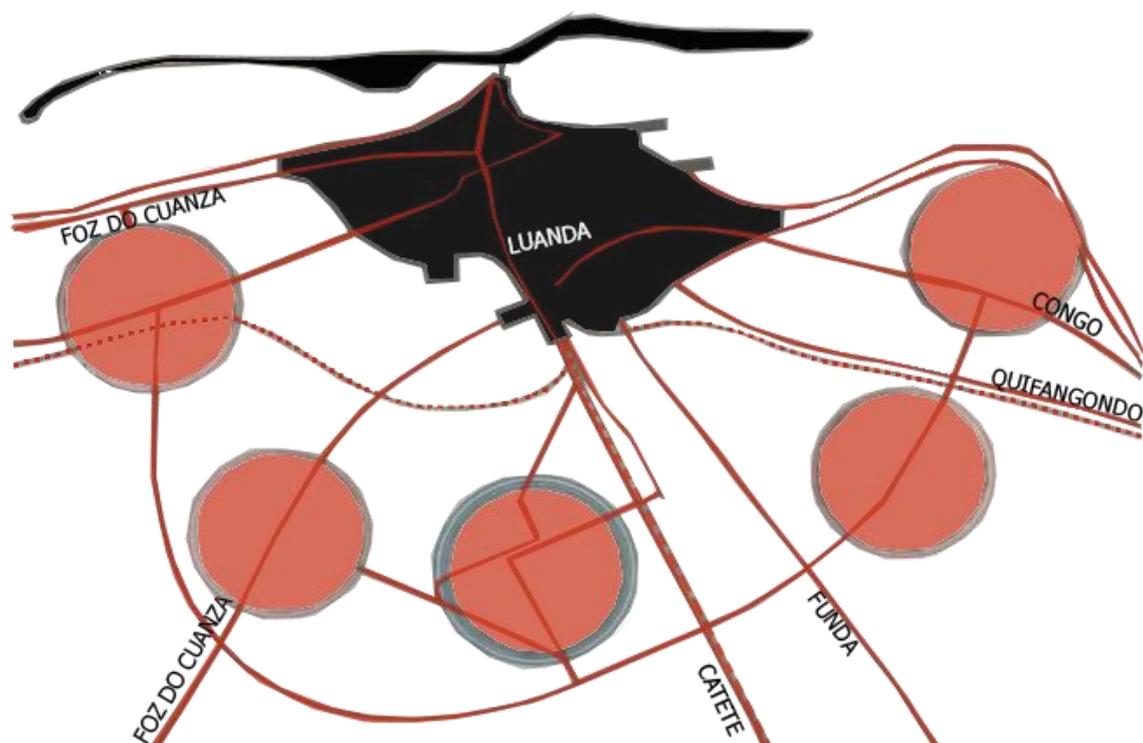


Figura 19 Plano urbanístico da cidade de Luanda, 1942, arq. Etienne de Groer. Redesenho: autora

Uma das ideias centrais de estudo do plano urbanístico De Groer/Moreira da Silva (fig. 18) era de controlar o crescimento urbano, e de dar uma solução melhor, e outras alternativas de ligação dentro e fora da própria cidade. Nesse sentido, fora dos limites de Luanda são propostas cidades satélites. Desse modo era importante que houvesse ligações directas e vias de acesso fácil e rápido que ligavam as várias cidades.

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

Entre 1960-1962, é feito outro estudo para um novo plano urbanístico, desta feita a cargo do arquitecto urbanista Fernão Simões de Carvalho, e sobre esse plano foi pensado e estudado – como antes se descreveu – uma hierarquia viária com objectivo de introduzir uma lógica de funcionamento hierárquico para os eixos viários. Era objectivo também deste estudo transformar a Baixa da cidade, resolvendo desse modo os problemas de circulação rodoviária existente.

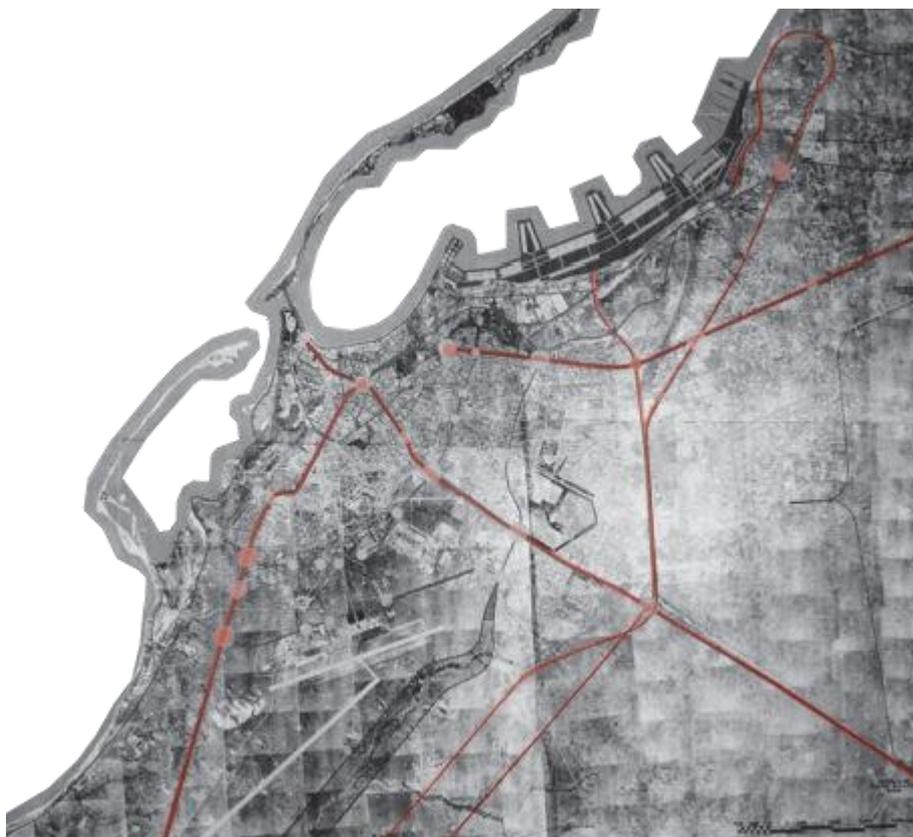


Figura.19. Plano urbanístico da cidade de Luanda, 1960-62, (Correia, Alice, ano 2012. Pag. 213) Redesenho: autora

Sobre esse vasto crescimento no desenvolvimento urbano de Luanda, percebe-se pelos vários esquemas aqui apresentados que o transporte, as vias principais, e os acessos a cidade, sempre foram visivelmente marcadas, e conseqüentemente temas de vários estudos. Conseqüentemente, Luanda cresceu muito em função desse traçado imposto por essas vias. A medida que surgiam novos eixos viários ao longo da mesma era recorrente que aparecessem acopladas habitações, e bairros com poucas condições de acesso. Era assim Luanda, sobre as suas ruas, percursos de caminhos-de-ferro, infra-estruturas, bairros urbanizados, ou qualquer outro resquício de modernidade, que o factor suburbano no papel dos musseques era rapidamente integrado ou apareciam a partir desses momentos da cidade.

## 6.2 Bairros sob influência das grandes infra-estruturas

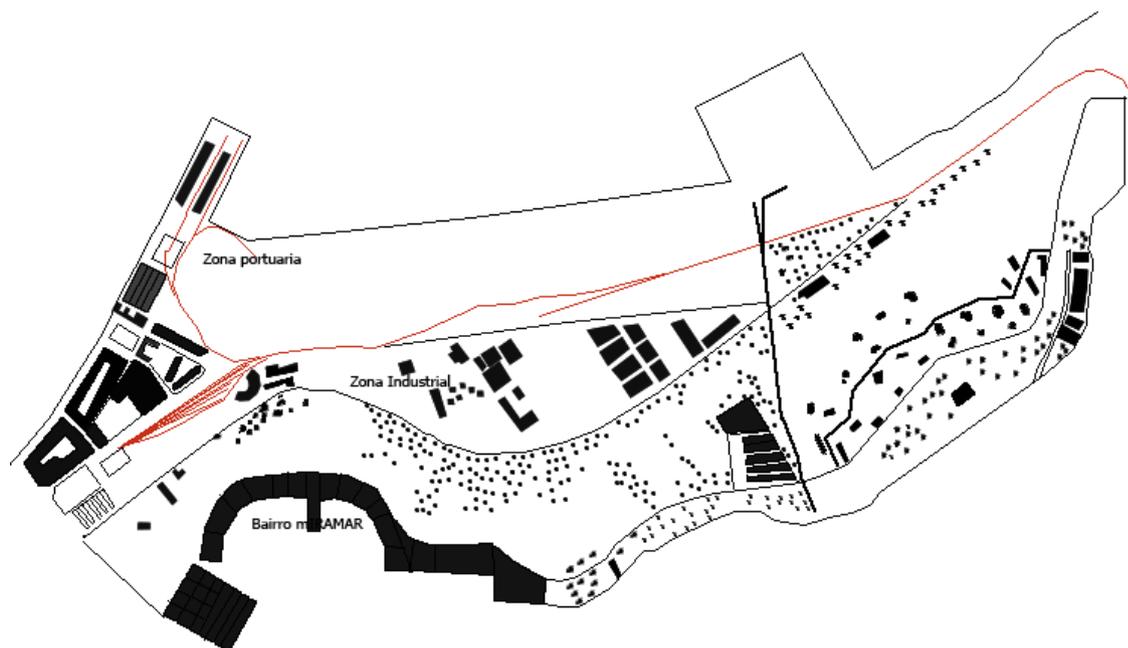


Figura 20. Mapa de uma pequena parcela de Luanda, sobre o crescimento de bairros sob a influência das infra-estruturas, Fonte: [http://webrails.tv/tv/wp-content/uploads/2013/04/3\\_big.jpg](http://webrails.tv/tv/wp-content/uploads/2013/04/3_big.jpg), redesenho: autora

Ao longo do crescimento urbano de Luanda como aqui já foi referido, Foram muitos os bairros que tiveram o seu desenvolvimento como ponto de partidas as grandes infra-estrutura. A exemplo dessa crescente habitacional, trago aqui alguns exemplos da cidade de Luanda dessa mesma realidade. A Fig. 20 mostra-nos a forma como os musseques foram se apropriando do território a medida que a cidade ia crescendo.

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas



Figura 21 imagem do porto de Luanda, e o bairro que cresce ao seu redor. Fonte: [http://angola-oil.blogspot.pt/2013\\_08\\_01\\_archive.html](http://angola-oil.blogspot.pt/2013_08_01_archive.html)

Em sequência do mapa anterior, percebemos pela imagem da Fig.21 que a barreira entre as infra-estruturas e os musseques que vão surgindo a sua volta, é quase nenhuma, encontra-se quase no limite da construção do edifício, e do início das casas dos musseques, fazendo com que a passagem de um momento para o outro seja quase nula.

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas



Figura 22 Bairros em torno das infra-estruturas, Fonte: [http://photos.wikimapia.org/p/00/00/55/16/87\\_big.jpg](http://photos.wikimapia.org/p/00/00/55/16/87_big.jpg)

Sob a cidade são vários os momentos em que se percebe o surgimento desses bairros. Na imagem da fig. 22 é visível a quantidade de bairros que surgem acoplados a via rápida, a linha do caminho-de-ferro, e a zona industrial ali existente. Sendo que os limites da via rápida e do caminho-de-ferro, são os mesmos que definem e separam a estrutura urbana da cidade.

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas



Figura 23 aeroporto de Luanda, bairros que cresceram a sua volta, Fonte: [http://angola-oil.blogspot.pt/2013\\_08\\_01\\_archive.html](http://angola-oil.blogspot.pt/2013_08_01_archive.html)

Com a área circundante ao aeroporto não foi diferente, após a construção do aeroporto de Luanda, e com a expansão da cidade cada vez maior, não demorou muito para começar a aparecer casas em torno do mesmo. E é Sob essa imagem de crescimento furtivo sobre Luanda, que se faz a cidade, cheia de ruas e ruelas, que caracterizam o território, e marcam a sua identidade sobre a mesma.

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

## **8. Conclusão**

## **Conclusão**

Não foi o musseque que surgiu na cidade, foi a cidade que se impôs sobre o musseque. Luanda não era moderna, nem Europeia, Luanda era do mato, das ruas empoeiradas, do povo do pé descalço, do pescador da baía, do agricultor do fundo do quintal. Luanda não era esbelta com prédios enormes, era cubata, era savana, era reunião em noites de luar sobre ruas inexistentes. Luanda não era progresso, nem industria, era a riqueza de um povo humilde, de uma cidade acolhedora, de um comércio de boa vizinhança. Luanda não era, asfalto, não tinha electricidade, nem água abundante. Era terra batida, era tambores uivantes, e caçadores andantes. Era de dia que se vivia, e nas noites que se imbuíam.

Não foi o musseque que surgiu na cidade, foi Luanda que se deu a Luanda. Pois o passado do seu povo, das suas raízes, do seu modo de viver, embora em alguns casos erróneo, que nunca se perdeu ao longo do tempo, entre a industria, entre a urbanização, entre edifícios modernos que se escancaravam sobre a moldura composta de uma cidade que se anunciava.

E Luanda cresceu, linda sobre o mar, com grandes avenidas, e as grandes infra-estruturas marcada sobre a mesma, era o progresso que se anunciava, entre um edifício novo, e a construção de uma nova estrada.

Assim se anuncia a nova Luanda, sobre as suas novas formas, para trás ficou as memórias do que um dia foi, e sobre esse futuro que se mostrava, uma nova realidade, uma quase nova cultura, e um povo que já não era só oriundo da terra de que foi Luanda, mas

um povo que agora a habita a nova terra que se formou, é uma mistura do que foi, do que é, e do que poderá ser.

Pois essa era a nova Luanda que se apresentava na época. Uma cidade que se viu crescer com a implantação das infra-estruturas, com a chegada cada vez maior da população, com o comércio cada vez mais crescente, e com a vontade do homem de tornar a cidade cada vez mais cidade.

O percurso histórico retratado nesse trabalho, sobre a sobreposição de plantas, análises de varias fotografias, e alguns estudos de planos de urbanização da cidade de Luanda, nos mostra sobre várias análises, num espaço temporal de quase cem anos, (década de 80 do séc. XIX, a década de 70 do séc. XX) o quanto Luanda cresceu, e como cresceu. Foi possível perceber que o crescimento da mesma sempre foi agregado a existência de um factor que a levava a desenvolver. E esse tipo de acontecimento era comum aos dois tipo de crescimento a que Luanda viu sobre o seu território. O primeiro, o de uma cidade que se pretendia moderna, e acolhedora para os seus. E uma segunda que crescia a espreita dessa nova cidade que mostrava o rosto de Luanda.

Para este estudo foi importante perceber, assim como as varias outras cidades do mundo como se da uma cidade a partir dos pólos que agregam a mesma. E como se comportam as mesmas diante delas, num crescimento exponencial que potencializam todo o local em que se encontra inserido.

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

## **9. Bibliografia**

## Bibliografia

- Amaral, d. I. (1968). *Luanda estudo de geografia urbana*. Lisboa: Atlantida Editora.
- Bettencourt, A. C. Qualificação e reabilitação de áreas urbanas críticas. *Dissertação de mestrado*. Faculdade de arquitectura de Lisboa, Lisboa.
- Bonito, J. M. Arquitectura moderna na África lusófona. *Dissertação tese de mestrado*. Instituto Superior Tecnico, Lisboa.
- Castro, E. G. (1970). *Angola portos e transportes*. Luanda: Oficinas graficas ABC.
- Correia, M. A. O patrimonio do movimento moderno em Luanda (1950-1970). *Dissertação de mestrado*. Universidade de São paulo, São Paulo.
- Cruz, D. memórias de um mercado tropical. *Dissertação em mestrado*. Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra.
- Fernandes, J. M., & Janeiro, M. L. (2006). *Angola no século XIX cidades, territorios, e arquitectura*. Lisboa: Printer Portuguesa.
- Fonte, M. M. (2013). *Urbanismo e arquitectura em Angola*. Lisboa: Caledoscopio.
- Guimarães, G. Luanda a metrópole do séc, XXI? *Dissertação de mestrado*. Universidade autonima de Lisboa, Lisboa.
- Magalhaes, A. e. (2009). *Moderno tropical( arquitectura portuguesa em Angola e Moçambique*. Lisboa: tinta-da-china.
- Santos, J. d. (1970). *Luanda d'outros tempos*. Luanda: Centro de Informação e Turismo de Angola.

## As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

Santos, S. E. (2006). *A cidade de Malanje na historia de Angola( dos finais do sec.XIX ate 1975)*. Luanda: Nzila,Lda.

Silva, S. M. O desenvolvimento das infra-estruturas aeroportuarias em Angola: caso de estudo aeroporto 4 de fevereiro em Luanda. *Dissertação de mestrado*. Universidade lusófona de humanidades e tecnologias, Lisboa.

ultramarino, a. h. (1972). *Memoria descritiva: plano de empreendimento para o caminho-de-ferro*. Lisboa.

venancio, j. O bairro prenda em Luanda: entre o formal e o informal. *Dissertação de mestrado*. Faculdade de Arquitectura de Lisboa, Lisboa.

### **Webgrafia**

([online] [consult. 10 de Outubro 2016.] disponível em <http://portoluanda.idea-factory.pt/menu/index.php?x=176>. Site: *Porto de Luanda. E.P.*

([online] [consult. 10 de Outubro 2016.] disponível em <http://www.hpip.org/def/pt/Homepage/Obra?a=2000>. Site: *Fundação Cauloste Glubenkian*.

([online] [consult. 10 de Outubro 2016.] disponível em <http://www.hpip.org/Default/pt/Conteudos/Contextos/AfricaSubsaariana/EnquadramentoGera> I Site: *Património de influência portuguesa*.

As transformações urbanas e o papel das grandes infra-estruturas

# **Parte II**

**Vertente prática**

**Sines\_ Habitar o percurso:  
Centro de estágio para apoio desportivo**

Habitar o percurso



Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Yara Cristina Nunes de Andrade

Trabalho teórico submetido como requisito parcial para obtenção do grau de  
Mestre em Arquitectura

**Sines\_ Habitar o percurso: Centro de estágio para apoio desportivo**

Orientador:

Professor Doutor Pedro Luz Pinto, Professor Auxiliar, ISCTE-IUL

Setembro 2016



## Índice

<b>1.Introdução .....</b>	<b>124</b>
<b>2. Análise Urbana da cidade de Sines .....</b>	<b>128</b>
2.1 Historia .....	129
2.2 Evolução urbana da cidade de Sines .....	131
2.3Espaços verdes.....	136
2.4 Plano de urbanização de Sines .....	137
2.6P.D.M.....	143
2.7 Estrutura ambiental Flora e Fauna .....	144
<b>3 Proposta de grupo .....</b>	<b>148</b>
3.1 Ideias da proposta de grupo .....	152
<b>4. Proposta individual.....</b>	<b>163</b>



Sines é cidade, mas também é campo.

É cidade entre os ruídos do avanço da metrópole, pela força das máquinas, e da indústria.

E campo no recanto do sossego e do ruído mais que emocionante do cantar dos pássaros.

Sines é cidade, mas também é praia, luz, sombra, e sol, pois pelo alcatrão a cidade nos chama de volta. Mas é pelas areias brancas, os palmares ao longo das ruas as aves, e os cheiros me transportam para momentos longe da cidade.

Sines também é cidade, mas também é vilarejo,

Cidades de edifícios altos e robustos, e vilarejo de pessoas andantes que se atravessam e se cruzam entre o desporto e o caminhar da cidade.

Yara Andrade

21.02.2016



## **1.Introdução**

## **Introdução**

O trabalho que se apresenta no âmbito da componente prática da unidade curricular de projecto final de arquitectura, é sobre as bases da cidade de Sines. E teve como objectivo principal uma intervenção sobre o território de Sines em que o tema indústria estava em vogue. Era necessário criar para cidade, ou trazer de volta a cidade vários aspectos que se perderam a medida que as infra-estruturas tomavam conta da mesma.

Desta feita numa primeira fase é feito um estudo mais detalhado da cidade de Sines, e posteriormente com base nesses estudos, é apresentado uma proposta de grupo em que as várias questões sobre Sines, e a indústria foram postas a prova, e sobre as mesmas apresentadas uma solução.

Numa fase posterior a de grupo, em que existe uma proposta apresentada pelo colectivo sobre a extensão do território de Sines. E é sobre essa mesma intervenção, e agora numa escala menor que surge a proposta individual cada um dos intervenientes do grupo. A ideia apesar de particular surge muito em função do que propomos enquanto colectivo, pois um não vive sem o outro.

E é sobre essas premissas lançadas sobre o território de Sines que se vai desenvolver todo projecto que visa uma melhoria na relação cidade, industria, e colectivo urbano.

Habitar o percurso

Habitar o percurso

## **2. Analise Urbana da cidade de Sines**

## 2.1 Historia

Para melhor se perceber o a que aconteceu com Sines ao longo do tempo, e o que possui actualmente, fizemos enquanto grupo um levantamento da história, dos mapas evolutivos da cidade, do tipo de solo existente, sobre as reservas naturais, e os percursos que passam, ou se atravessam pela cidade.

Quanto a história de Sines, o breve retrato que trago sobre ela, é a partir do século XX. No ano de 1914 é feita uma restauração do município, a indústria da cortiça, a pesca e alguma agricultura são as bases da vida de Sines. O desenvolvimento da vila de Sines é interrompido entre a II Guerra Mundial e a década de 70. O que levou que durante esse período a indústria corticeira ganha novos concorrentes para o fabrico de materiais idênticos, o porto e as acessibilidades não sofrem obras de monta. E Sines torna-se então a praia de banhos do Alentejo.

Com a chegada da década de 70, a vida em Sines sofre alterações a todos os níveis. O governo de Marcello Caetano resolve criar um grande complexo portuário e industrial, com a intenção de dotar Portugal de autonomia em sectores de grande importância como a energia e a transformação de matérias-primas. Sines é a localização escolhida, sobretudo devido às águas profundas que detinha, ideais para a atracagem de barcos de grande calado.

Gerido pelo Gabinete da Área de Sines (criado em 1971 e extinto em 1988), o complexo é abalado com a crise do petróleo de 1973 e outros acontecimentos (como a destruição do porto de abrigo, em 1978) fazem com que não se consiga afirmar na escala prevista.

A instalação do complexo muda a paisagem humana do concelho. Entre os anos 1972 e 1981, a população da área de Sines cresce 92 por cento, recebendo famílias de toda a parte

do país e de portugueses regressados das ex-colónias de África. A cidade sofre intensa pressão urbanística e sobre as infra-estruturas, que o poder local democrático enfrenta a partir de 1976. O nível médio de rendimentos cresce significativamente, mas os pescadores (pela pressão ambiental sobre os recursos marinhos) e pequenos e médios proprietários agrícolas (pelas expropriações) são prejudicados. Vários episódios de poluição industrial mobilizam a população. Em 1982, Sines realiza a primeira "Greve Verde" do país, na sequência de descargas de efluentes na costa norte de Sines. Desde o final dos anos 90 e início do século XXI assiste-se a um relançamento do complexo, em especial, na componente portuária, fase que ainda hoje se vive, marcada pelo crescimento do Porto de Sines na sua componente comercial.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Camara Municipal de Sines, Fonte: <http://www.sines.pt/frontoffice/pages/311>

## 2.2 Evolução urbana da cidade de Sines

Sines 1790

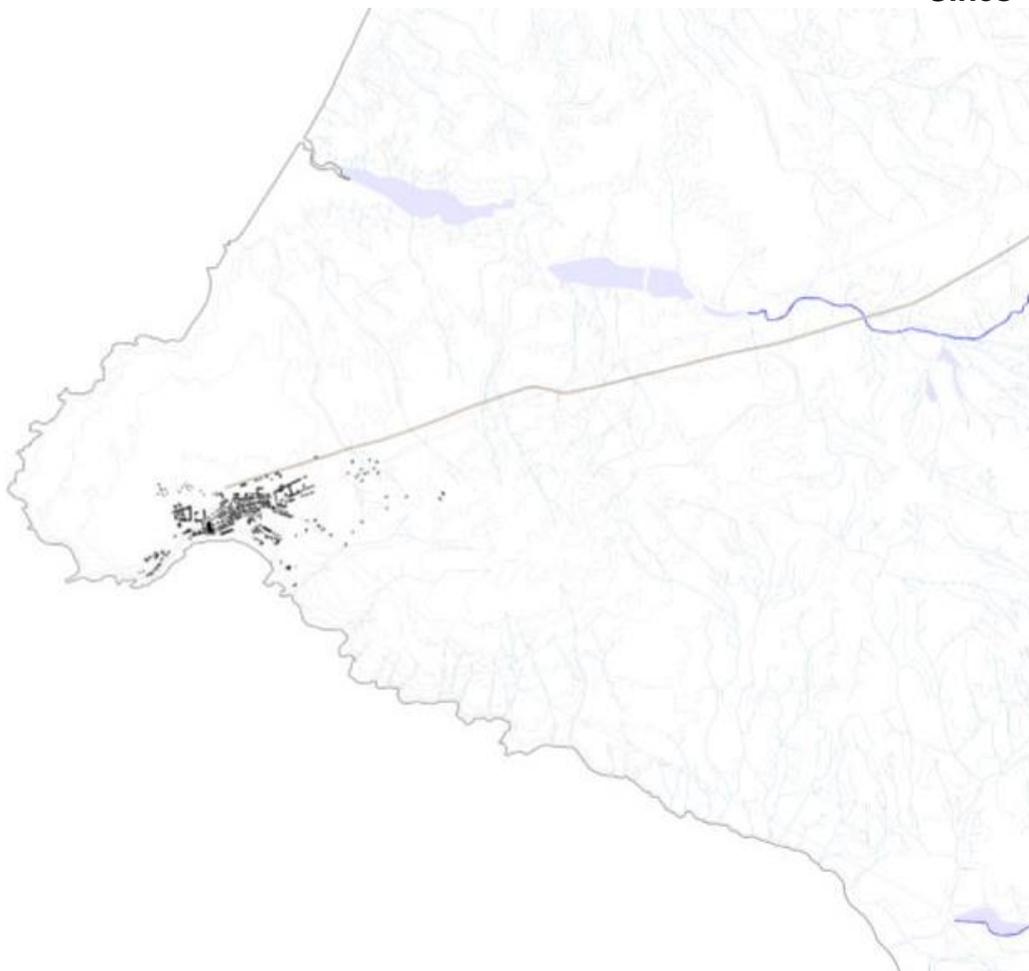


Figura1 mapa de Sines

**Sines 1960**

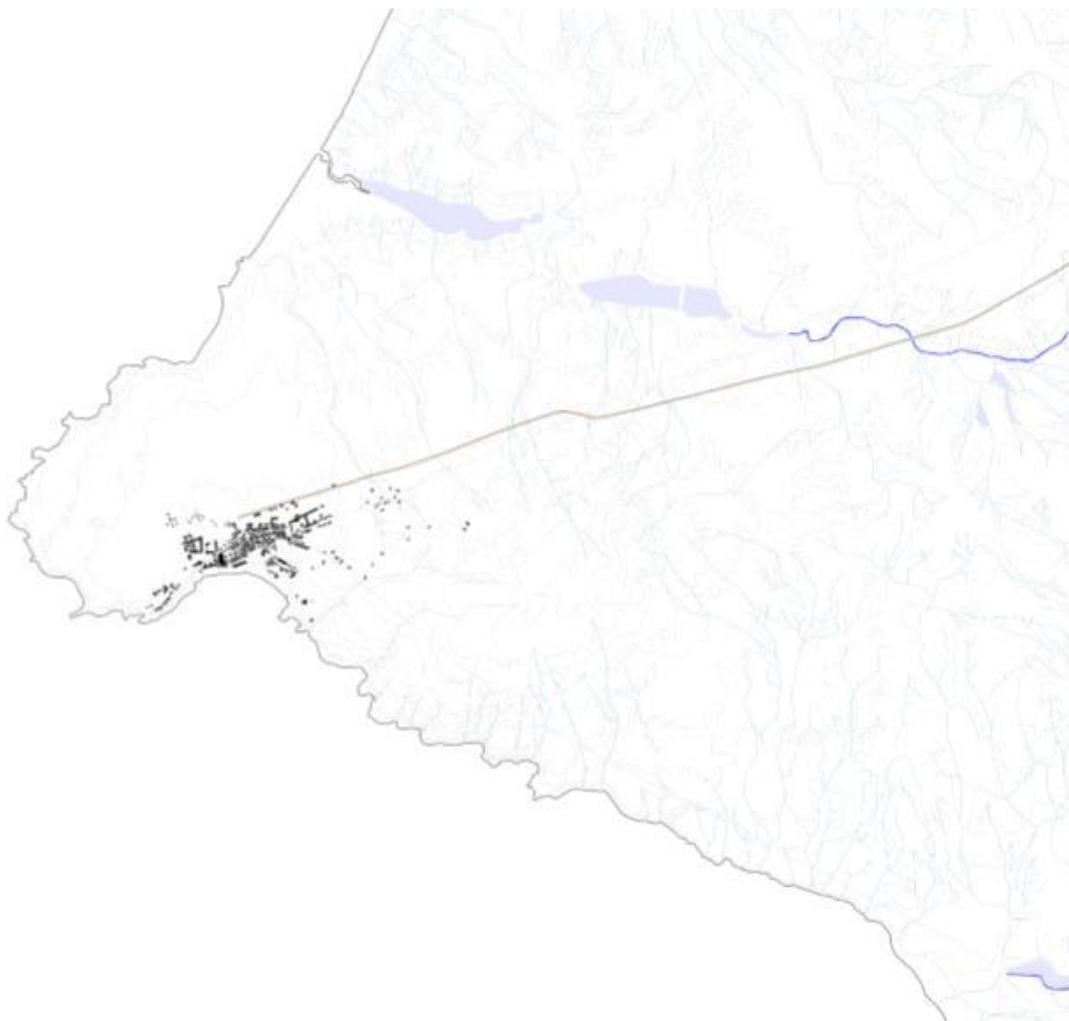


Figura2 mapa de Sines

**Sines 1988**



**Figura3** mapa de Sines

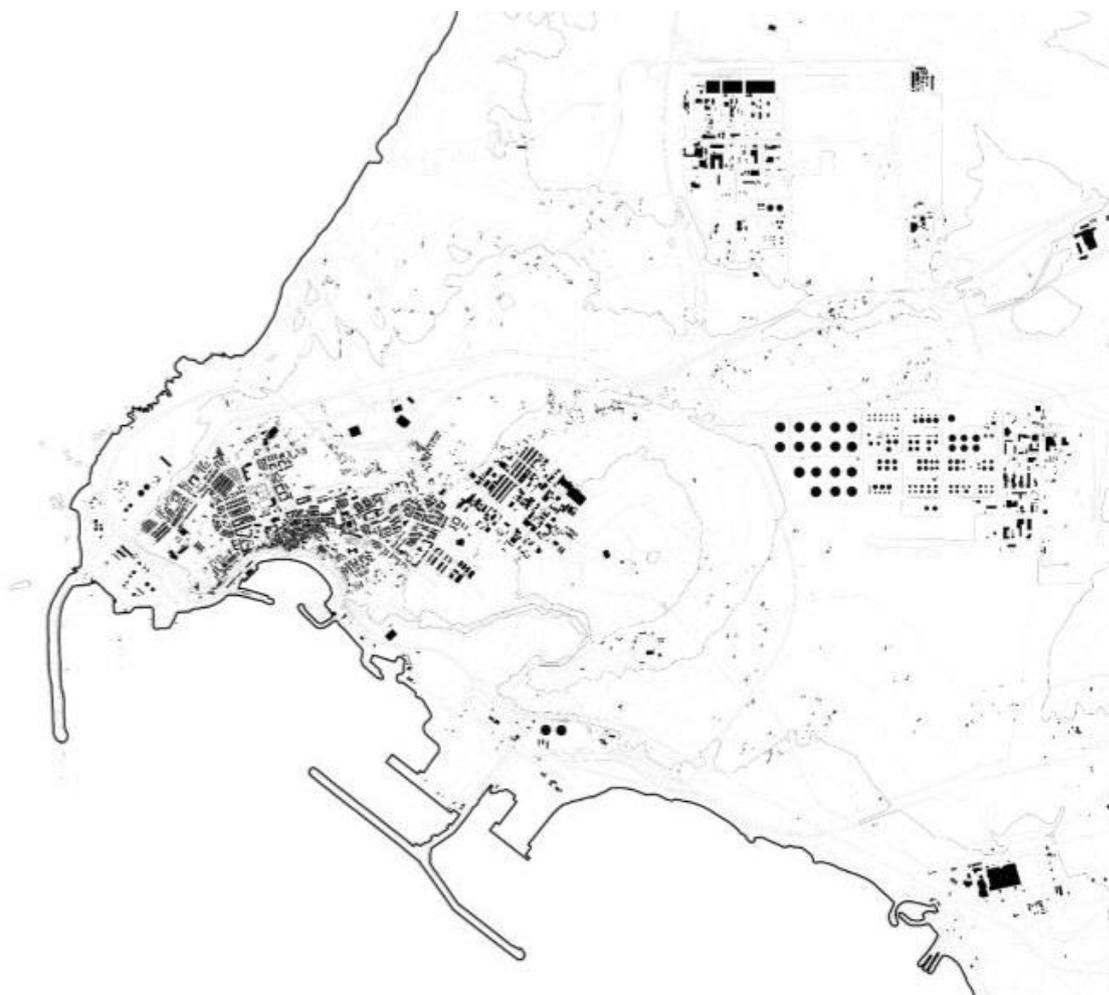


Figura4 mapa de Sines

## 2.3 Espaços verdes



Figura5 espaços verdes e lazer

## 2.4 Plano de urbanização de Sines

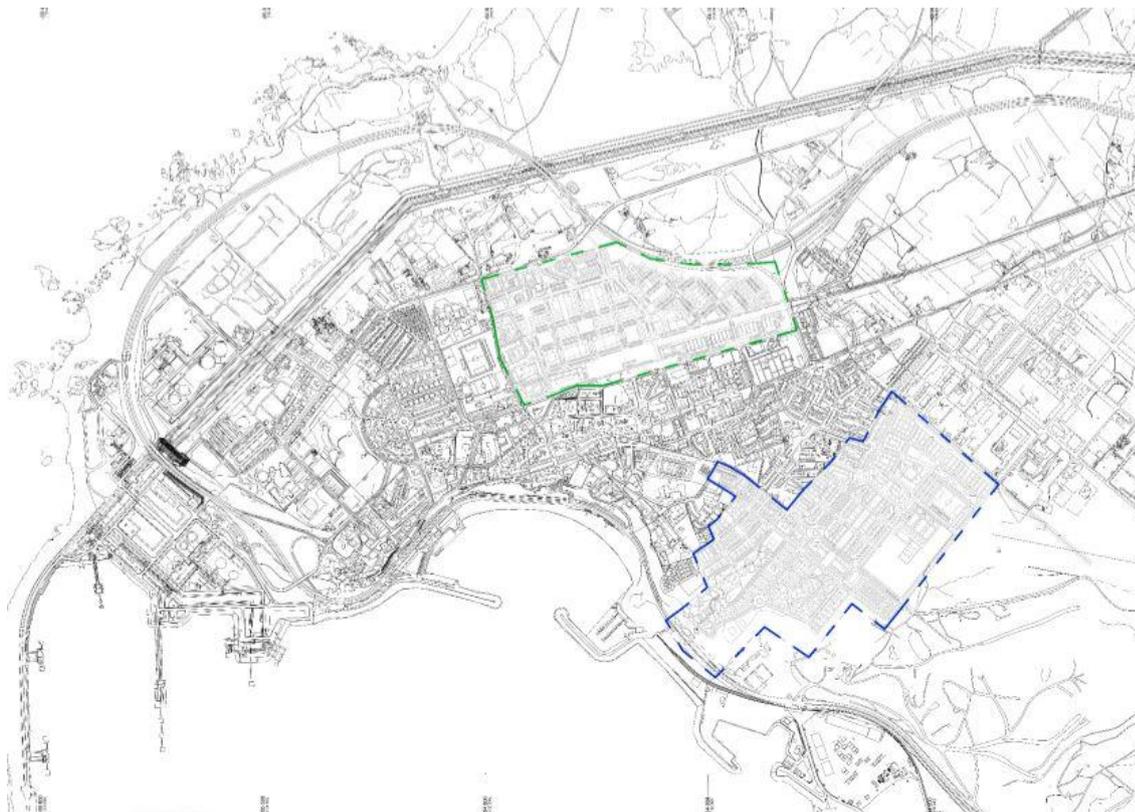


Figura6 espaços indicativo de propostas de planos de urbanização

P.U. Zona Norte 

P.U. Zona Nascente 

**P.U. Zona Norte**



Figura: 7 plano urbano da zona Norte de Sines

## Habitar o percurso

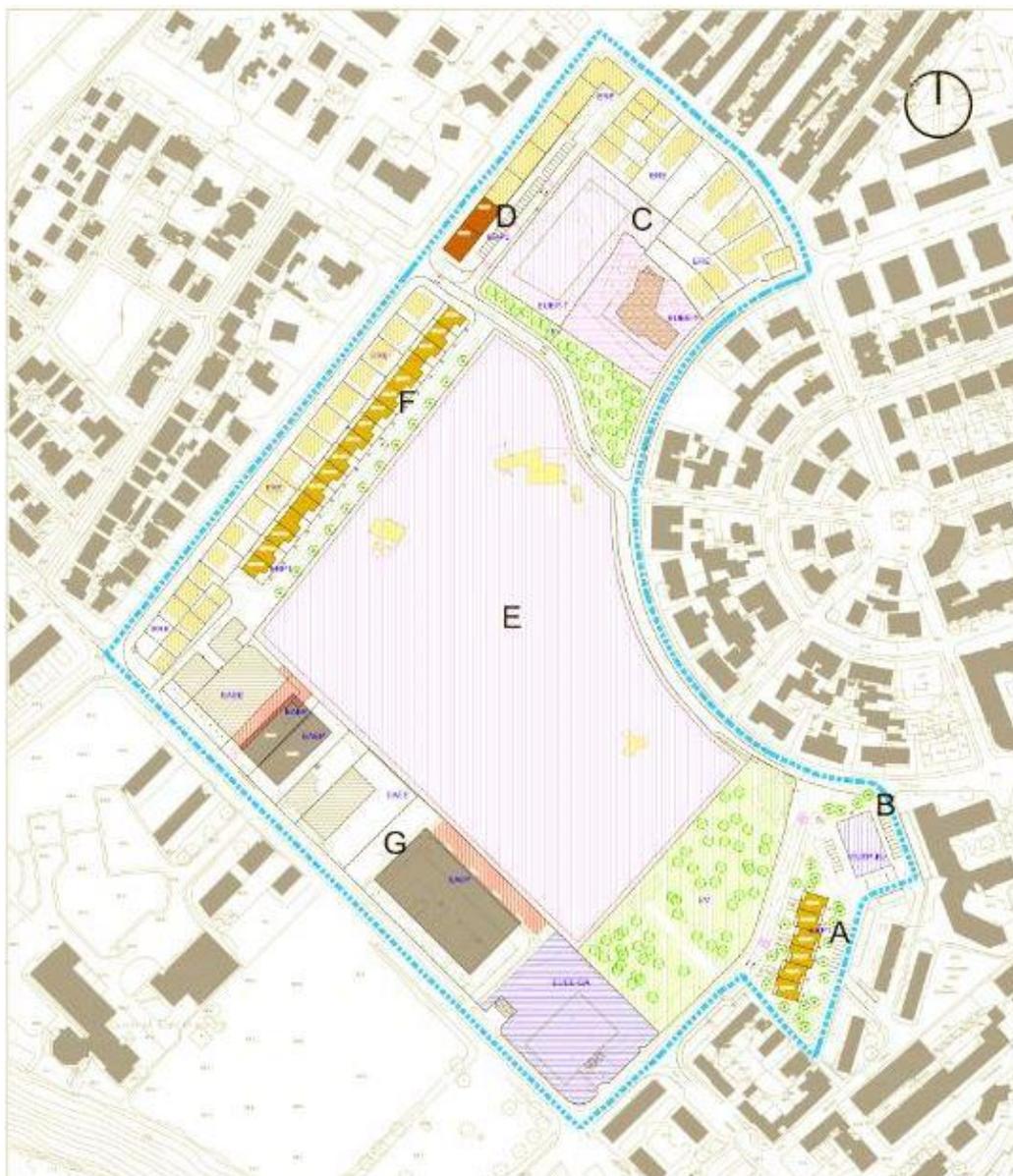


Figura: 8 plano urbano da zona poente de Sines

## Habitar o percurso

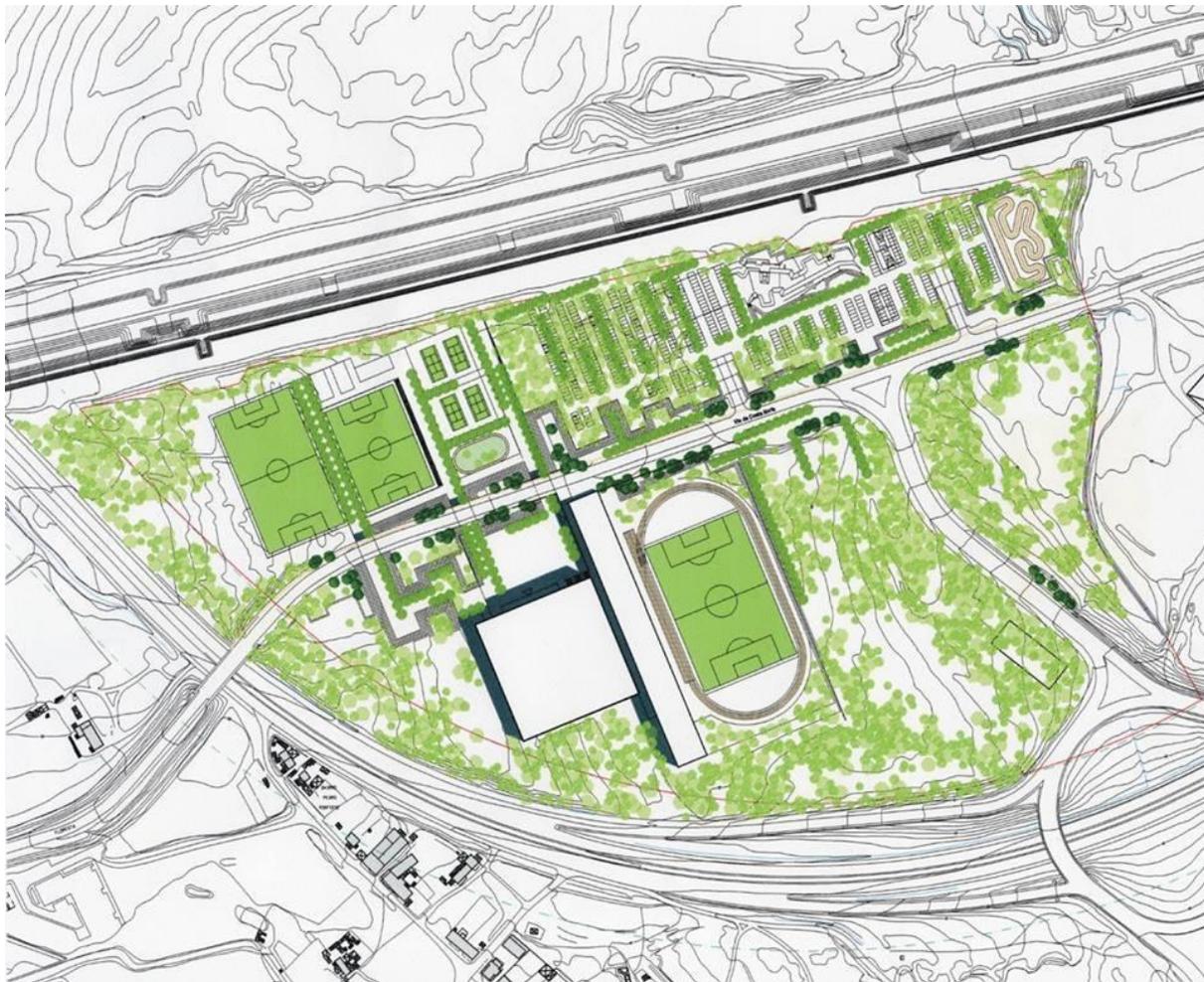


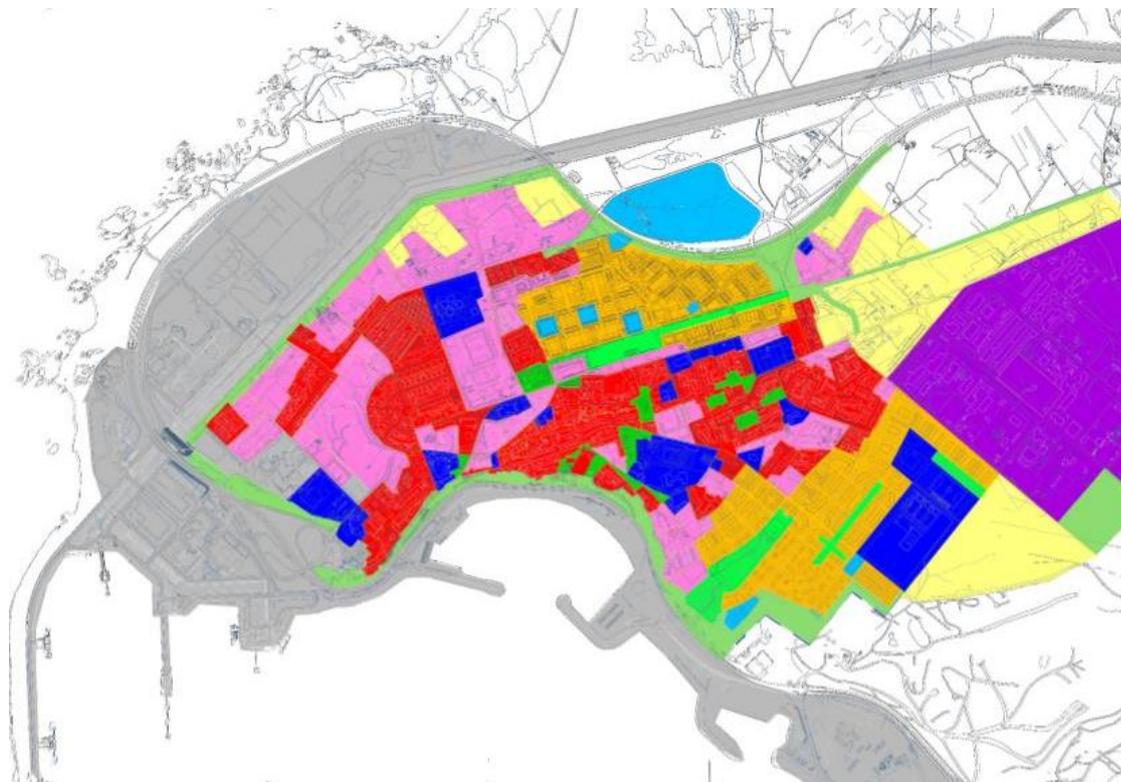
Figura: 9 plano urbano da zona desportiva de Sines

## 2.5 Eixos viários mais importantes



Figura: 10 plano urbano da zona desportiva de Sines

## 2.6 Zonamento



## Habitar o percurso

Figura11 estudo urbano dos principais espaços, e equipamentos em Sines

### 2.7P.D.M

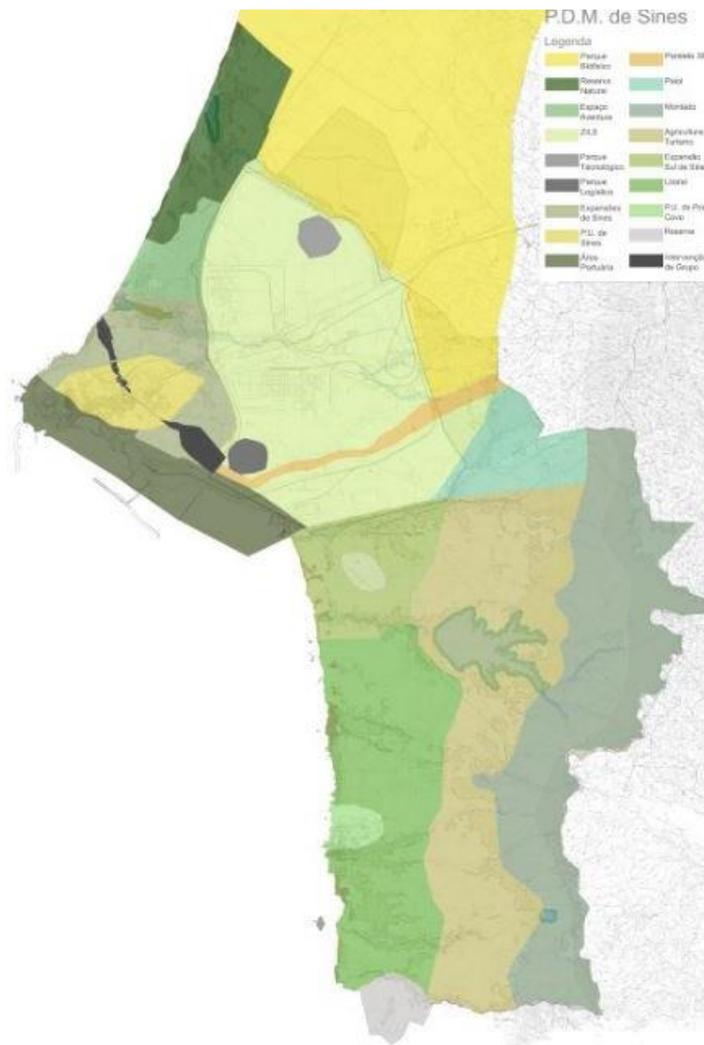


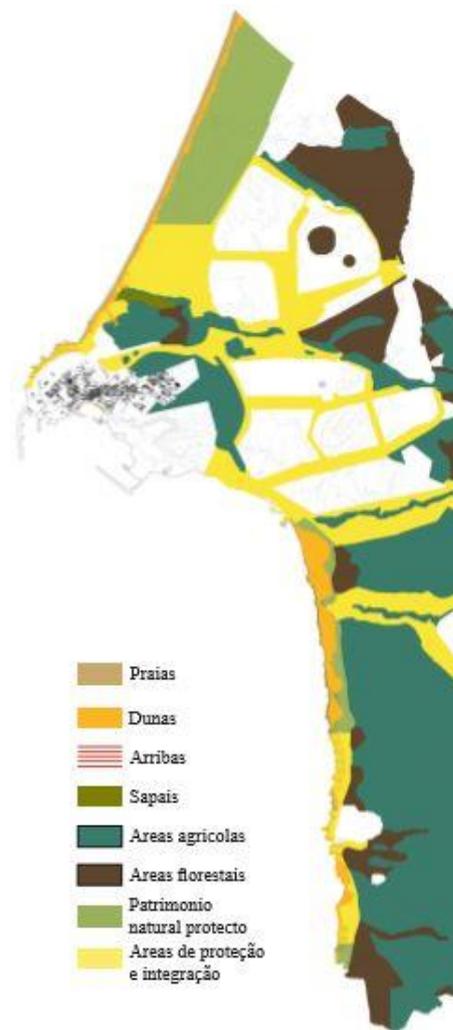
Figura12 estudo sobre o que podemos encontrar em Sines

## 2.8 Estrutura ambiental Flora e Fauna

### PLANTAS COMUMS



### PLANTAS DUNARES



**Figura13 estudo sobre a flora local**

## Habitar o percurso



### PLANTAS NOS SISTEMAS HUMIDOS



### PLANTAS RARAS



### PLANTAS ENDEMICAS



Figura14 estudo sobre a fauna local

Habitar o percurso

### **3 Proposta de grupo**

## Habitar o percurso

Após análise ao território de Sines e termos constatado que: A industrialização trouxe para a cidade não só o progresso, como também afectou a qualidade de vida das pessoas e da cidade enquanto crescimento urbanístico. Porém a indústria não trouxe apenas aspectos negativos para a cidade, pois a mesma constitui a principal fonte de rendimento da população residente.

Com a expansão das indústrias sobre o território de Sines a morfologia da mesma ficou fortemente afectada, pois a sua expansão sobre a cidade criou barreiras e limites à mesma, fragmentando-a desse modo, impedindo as ligações da parte norte a parte sul da cidade. O que levou a que estas infra-estruturas desenhasses a paisagem urbana da cidade, com formas pouco convidativas e descontínuas, que quebram as regras de um bom funcionamento e do fluxo da cidade e dos seus habitantes.

Foram vários os factores que influenciaram a que Sines fosse uma cidade de poucos habitantes, e pouca afluência turística. A poluição da água do mar, e do ar, são um desses factores. Pois próximo à cidade existem instalações indústrias de grandes dimensões, que criam riscos de poluição atmosférica a cidade. Já a nível do mar, a praia de Vasco da Gama, viu sobre o seu território, perder qualidade espacial, identidade piscatória, e zona balnear, e deixou de ser um ponto fulcral na vida da cidade, devido a construção do porto naquela zona costeira. Com a construção do porto, foi necessário a extracção de pedra para criar os pontões, o que levou à origem da pedreira em Sines, pegada marcante no território.

Apesar de todos os aspectos que abonam contra Sines e seu território, é importante referir que o território de Sines apresenta importantes características biofísicas. Este território é objecto de estudos pela presença de numerosas espécies vegetais endémicas e pela riqueza da fauna. No território da costa portuguesa, encontra-se a norte de Sines a reserva

## Habitar o percurso

natural das lagoas de Santo André e da Sancha, e a sul o Parque Natural do Sudoeste Alentejano e costa vicentina.

Constatamos também que o concelho de Sines a nível da sua morfologia, divide-se em três grandes unidades: a planície, a escarpa oriental, e o relevo residual do maciço vulcânico de Sines. Porém é também de salientar e apontar a relevância que tem a sua costa arenosa norte, o cabo de Sines e a costa rochosa sul, parques protegidos e importantes para esta região.

É essa composição de acontecimentos que fazem de Sines a cidade que é, e é sobre todo esse conteúdo de conhecimento que nasce a nossa proposta de grupo que surge da necessidade de resolver uma falta de ligação, causada pela imposição da indústria sobre a cidade.

A ligação proposta por nós enquanto grupo seria de ligar por um percurso pedonal, e clicável, e um outro alternativo por estrada, a cidade e a zona Periférica de Sines, ou seja a zona norte e sul. Mas a intenção de percurso é muito profunda pois é também a partir dessa ligação que se pretende ligar Sines aos parques naturais existente na zona, e trazer as pessoas que fazem o percurso da rota vicentina para dentro de Sines de uma maneira mais natural, rápida e segura. O percurso proposto pelo grupo, percorre sobre o terreno e na sua maioria junto a linha de água, que nos a destacamos e tratamos como parte do percurso. O percurso atravessa a cidade e a sul é percorrido por um campo de trigo e estaleiro da pedreira; sendo que na zona central e urbana de Sines os percursos unem-se criando uma “rambla” onde o percurso pedonal se faz entre as vias rodoviárias, que separam a zona urbana de habitação da zona ZIL (zona industrial ligeira) de Sines.

## Habitar o percurso

Com esta proposta pretende-se facilitar as ligações entre o ambiente urbano, e os vários percursos que por eles se atravessam, tanto por quem os percorre como para os moradores de Sines. Nesta proposta de habitar o percurso surgem 5 diferentes intervenções. A norte, junto à praia do Norte, encontram-se duas propostas de escola de surf e alojamentos, e um aparthotel um pouco mais no interior junto à linha de água; mais centrado e junto à rotunda que permite o principal acesso à cidade, onde o percurso pedonal é remetido por uma ponte, um centro de estágio de apoio ao pavilhão desportivo; e mais a sul, junto ao percurso pedonal e encastrado no topo da pedreira, uma pousada da juventude. Estas propostas visam fortalecer cinco pontos no percurso e melhorar as suas vivências, criando novos alojamentos e promovendo o desporto na cidade de Sines.

### 3.1 Ideias da proposta de grupo



## Habitar o percurso

Figura 15 Percurso que atravessa o território de Sines, com intenção de ligar a parte sul com a do norte

# Habitar o percurso

## Levantamento panorâmico



Figura: 16 Levantamento fotográfico sobre alguns pontos da cidade

## Habitar o percurso



Figura17: Corte esquemático sobre o que seria a proposta



Figura18: Planta e apontamento de cortes pelo percurso proposto



Figura19: Corte esquemático sobre o que seria a proposta

## Habitar o percurso

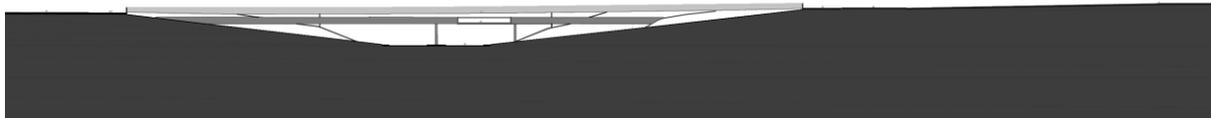


Figura20: Corte com proposta pela retunda, e pelas gasodutos (pipelines)



Figura21: Planta e apontamento de cortes pelo percurso proposto



Figura22: Corte com proposta pela retunda, e pelas gasodutos (pipelines)

## Habitar o percurso



Figura23.Fotomontagem de ideia do percurso



Figura26.Fotomontagem atravessamento pedonal e rodoviario sobre o oleoduto



Figura24.Fotomontagem da ideia da rambla sobre a rua



Figura27.Fotomontagem a ponte sobre a rotunda



Figura25.Fotomontagem percurso e proposta de urbanização



Figura28.Fotomontagem a ponte sobre a rotunda

## Habitar o percurso

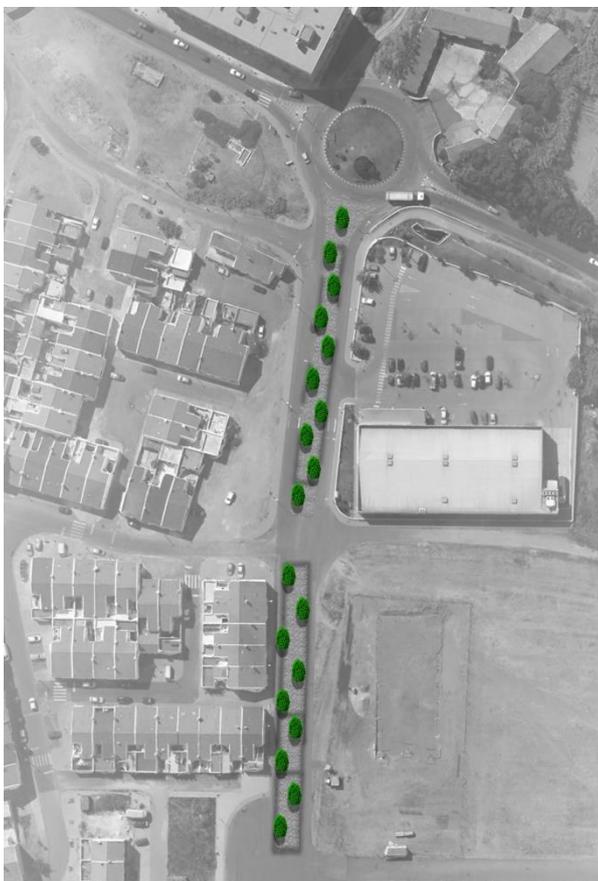


Figura29.Fotomontagem proposta da Rambla



Figura30.Fotomontagem ciclovias



Figura31.Fotomontagem percurso junto a linha de agua

## Habitar o percurso



Figura32: Fotomontagem da rambla e percurso proposto



Figura33: Fotomontagem  
Percurso e linha da água.



Figura34: Fotomontagem ciclovia percurso proposto

## Habitar o percurso

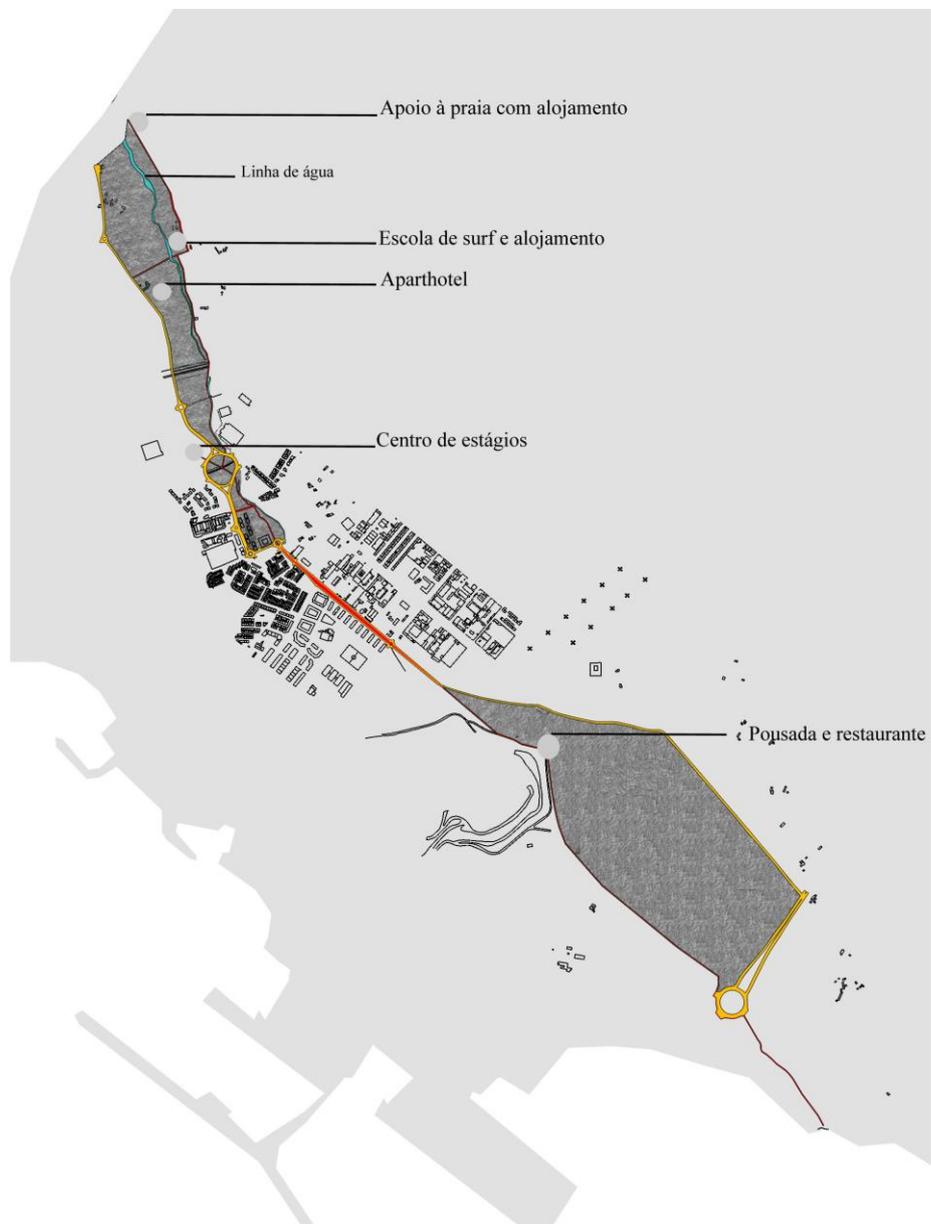


Figura35. Fotomontagem propostas de cada integrante do grupo

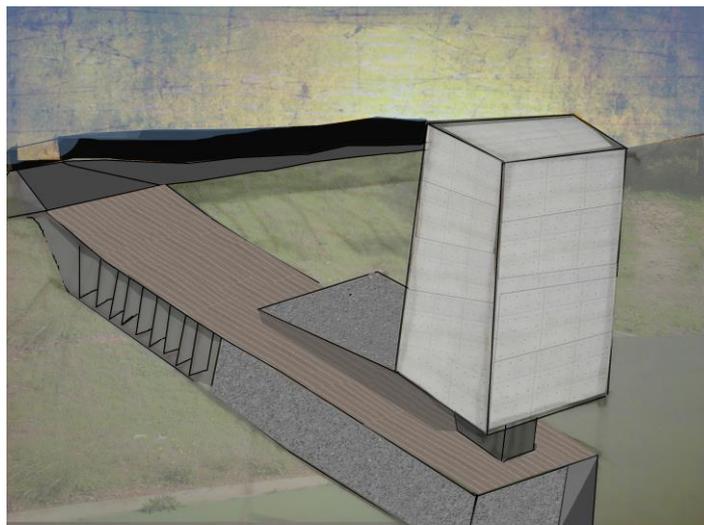
## Habitar o percurso

Como já foi referido anteriormente as 5 diferentes intervenções sobre o percurso surgem: a norte, junto à praia do Norte, duas propostas de escola de surf e alojamentos, e um aparthotel um pouco mais no interior junto à linha de água; mais centrado e junto à rotunda que permite o principal acesso à cidade, onde o percurso pedonal é remetido por uma ponte, um centro de estágio de apoio ao pavilhão desportivo; e mais a sul, junto ao percurso pedonal e encastrado no topo da pedreira, uma pousada da juventude. Estas propostas visam fortalecer cinco pontos no percurso e melhorar as suas vivências, criando novos alojamentos e promovendo o desporto na cidade de Sines.

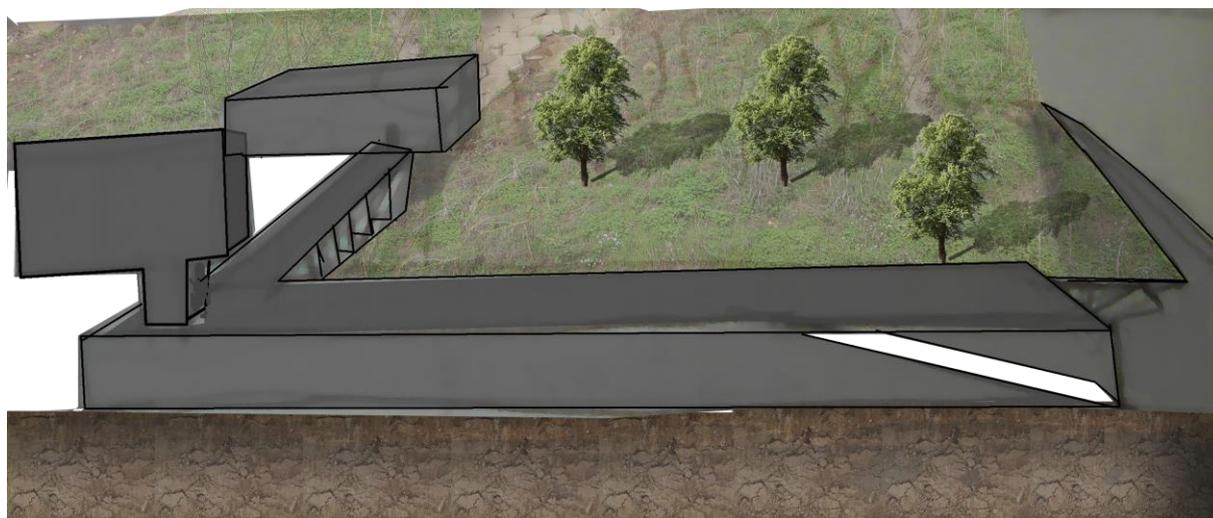
Habitar o percurso

## **4. Proposta individual**

## 4.1 Ideias iniciais/evolução da ideia

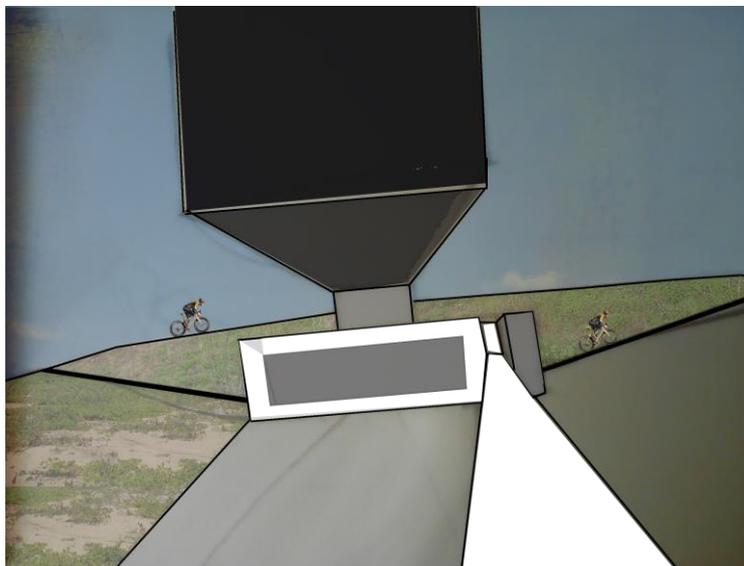


1. Esquízo primeiras ideias

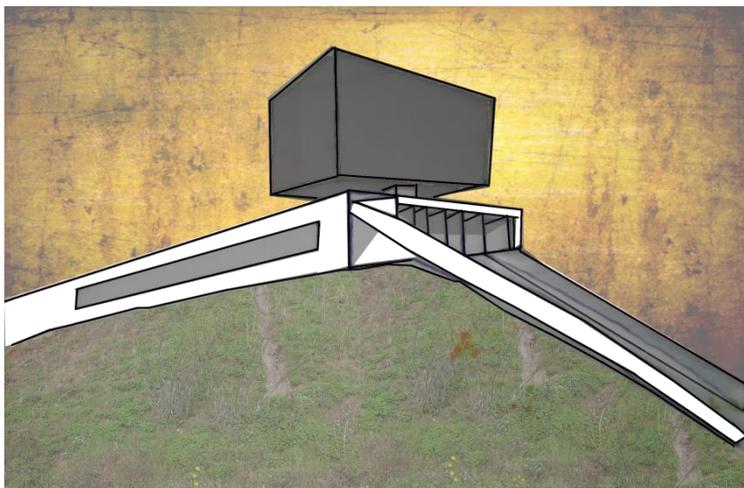


2. Esquízo primeiras ideias

## Habitar o percurso

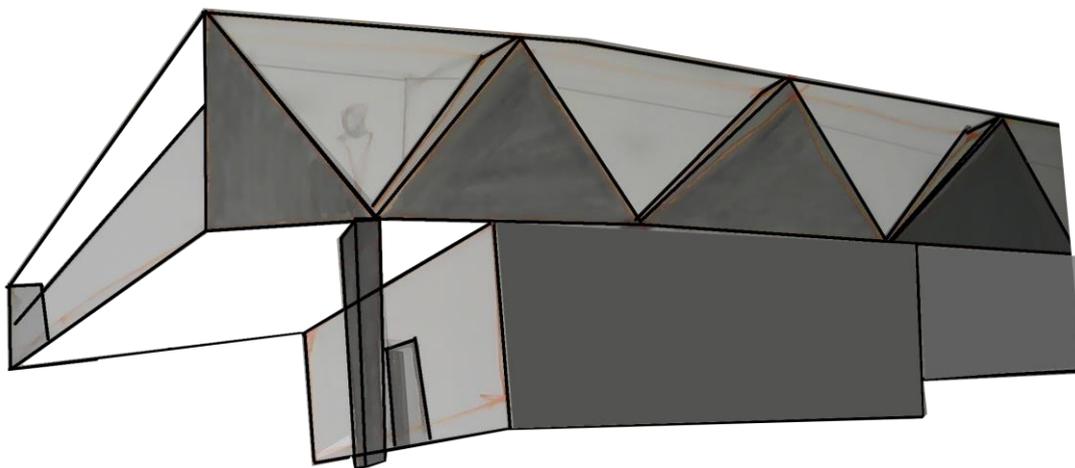


3. Esquízo primeiras ideias

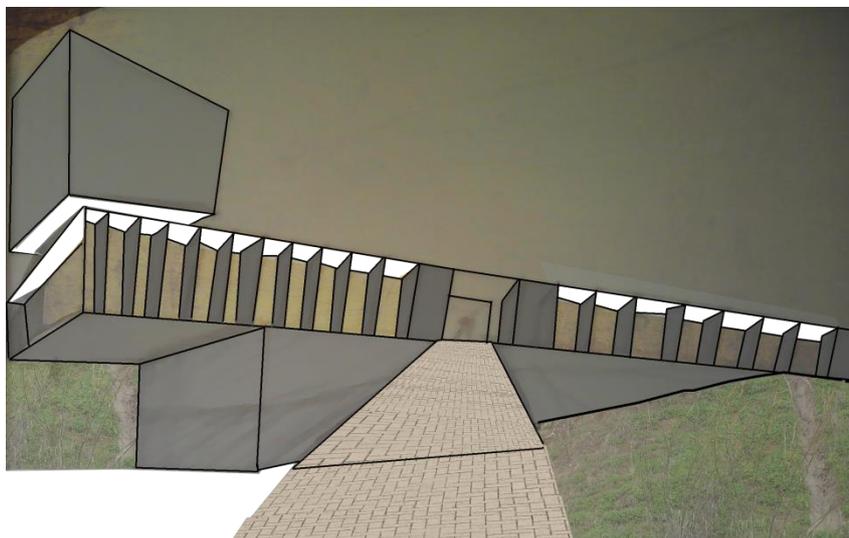


4. Esquízo primeiras ideias

Habitar o percurso



5..Esquiço primeiras ideias



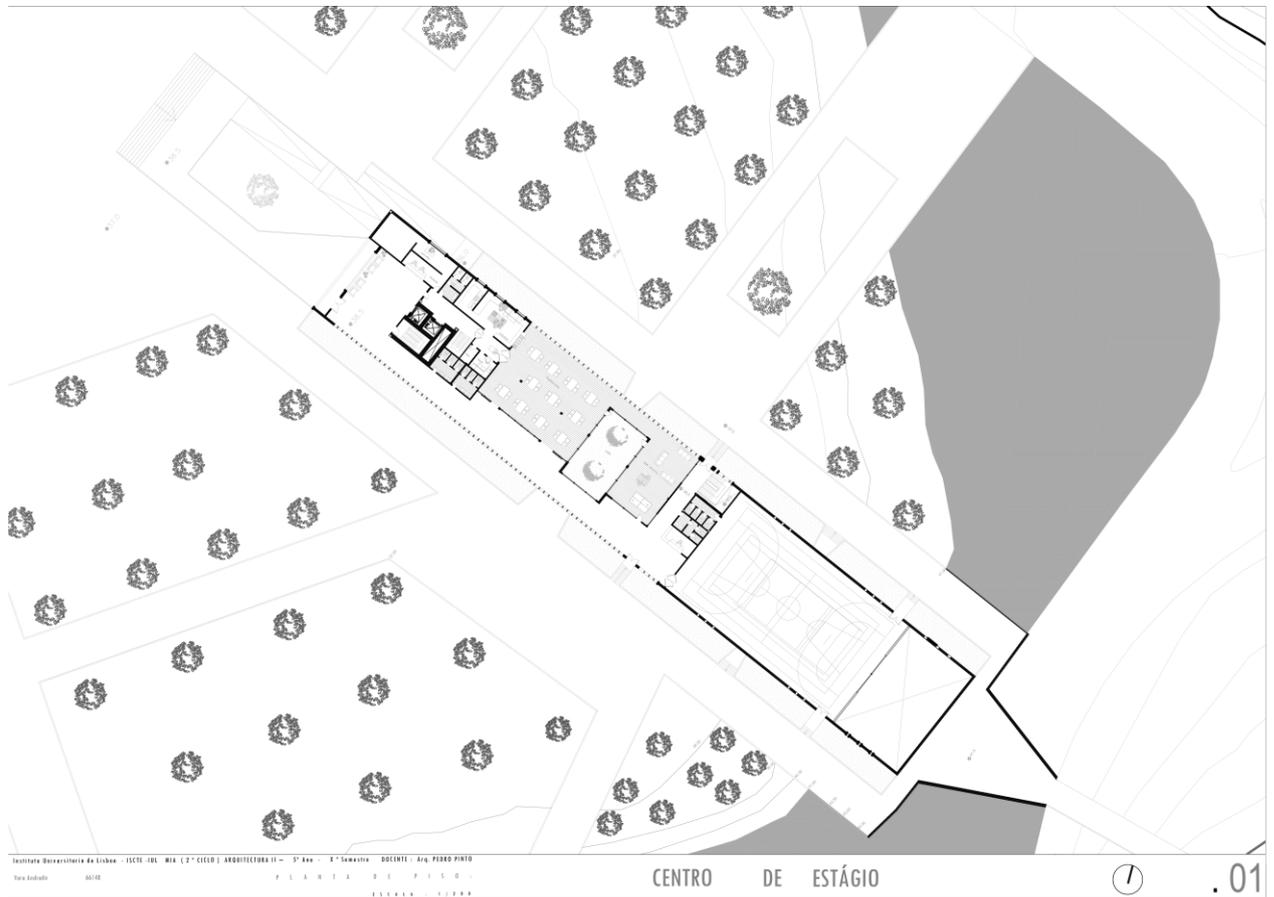
6..Esquiço primeiras ideias

## 4.2 Planta de projecto/evolução



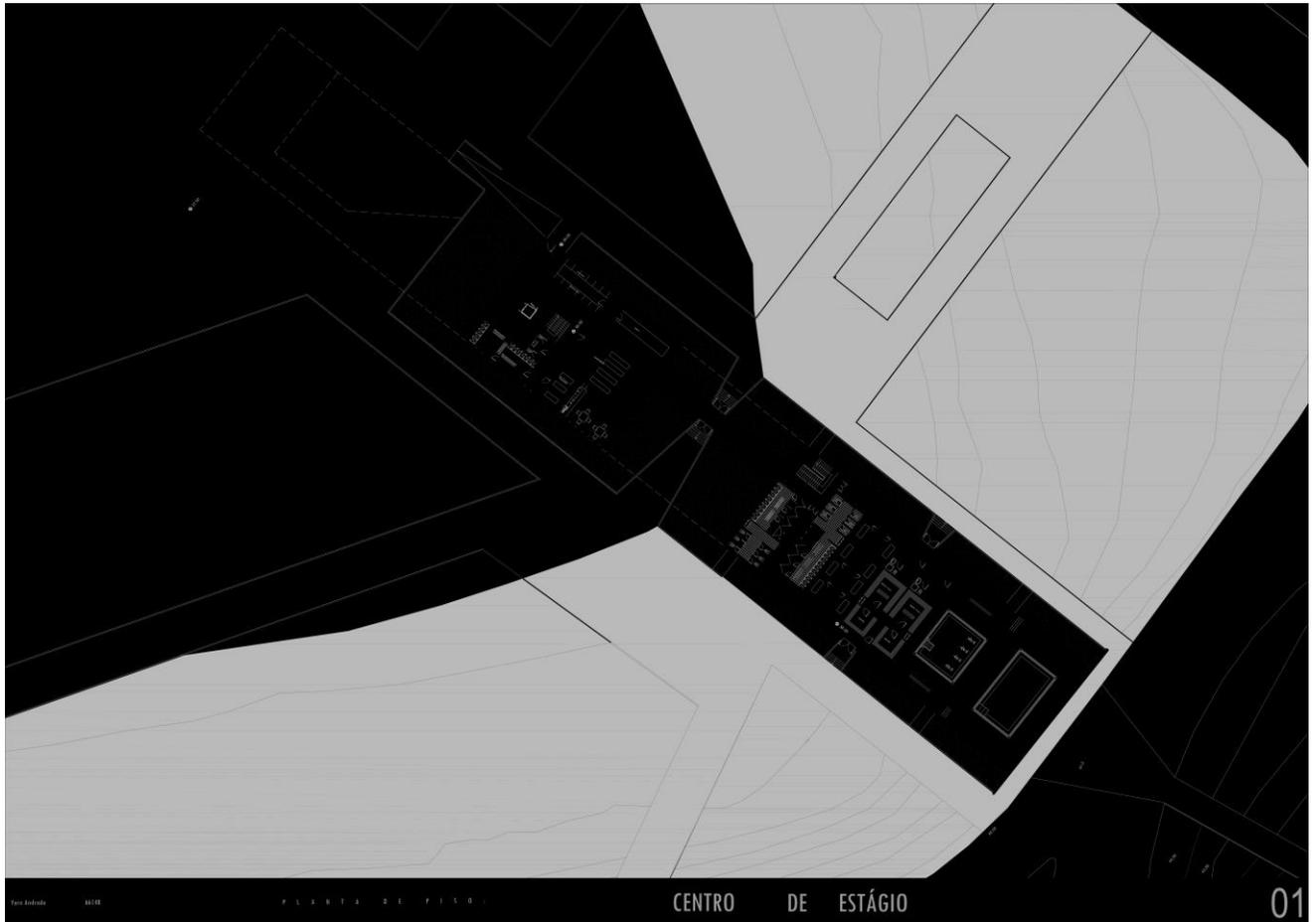
Planta/proposta

# Habitar o percurso



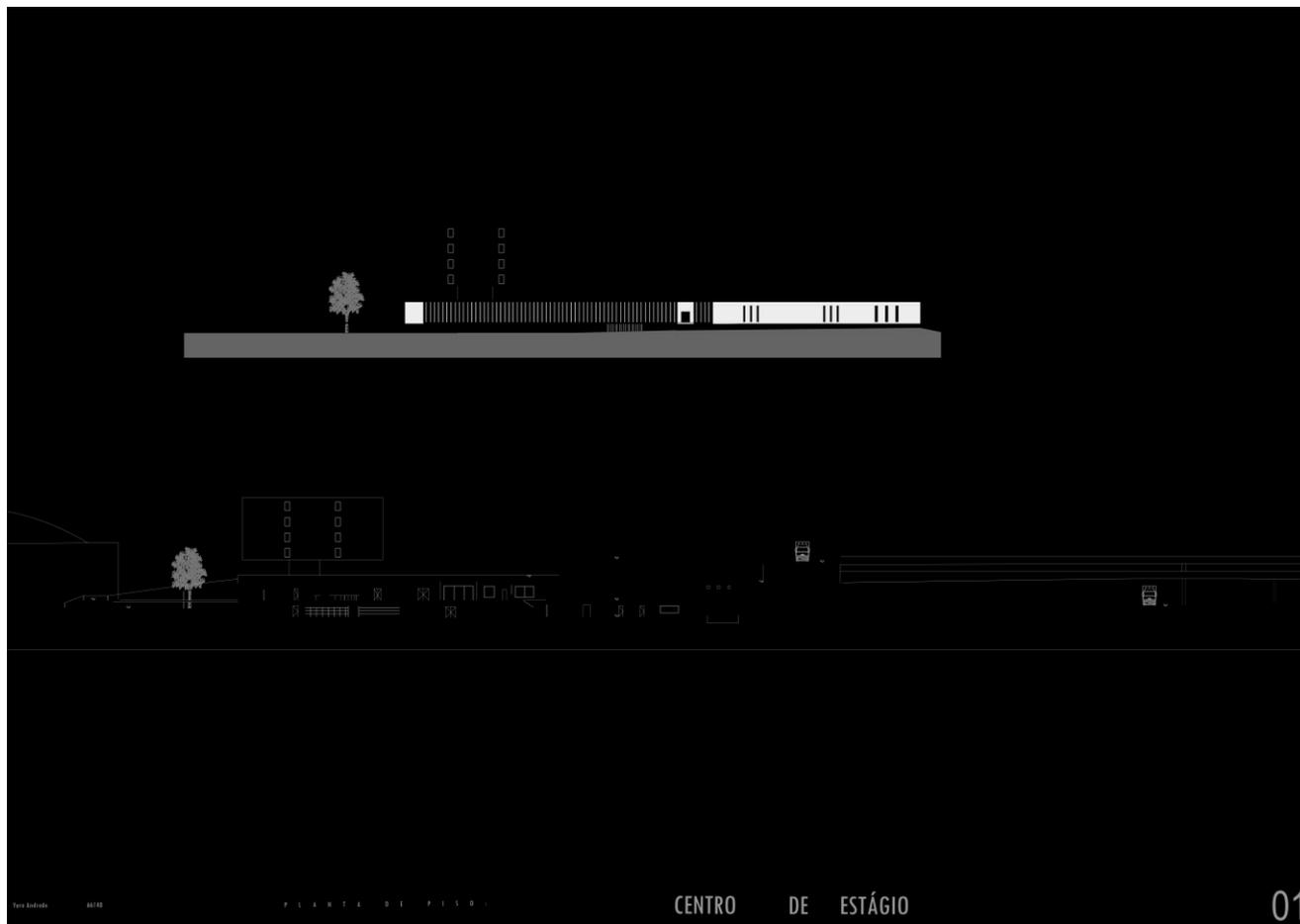
Planta/proposta

# Habitar o percurso



Planta/proposta

# Habitar o percurso

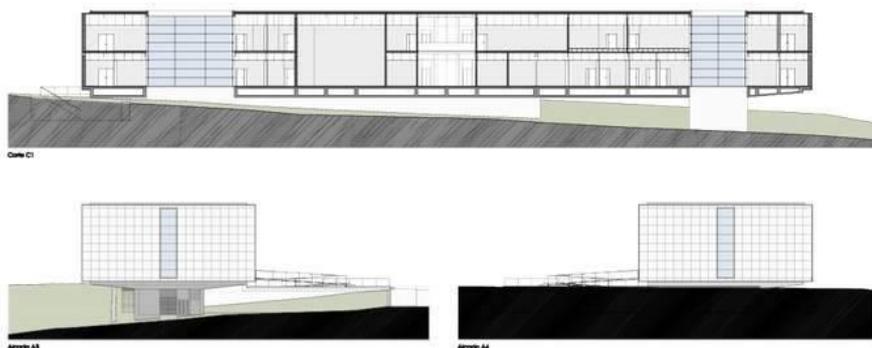


Corte/alçado/proposta

# Habitar o percurso



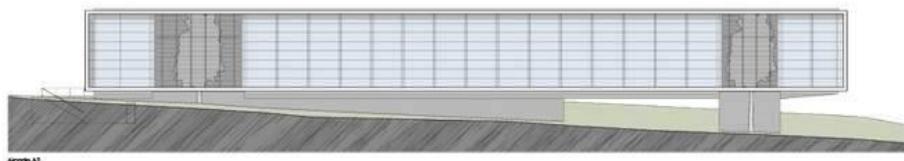
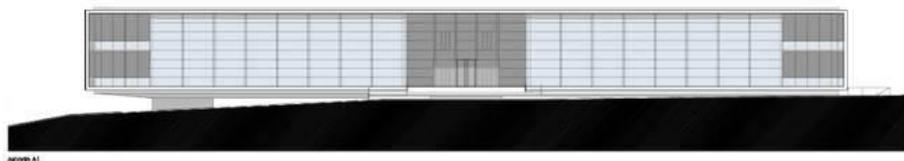
## 4.2 Caso de estudo



Museu Exploratório de Ciências – UNICAMP – Menção Honrosa – Alessandro Muzi e equipe



Museu Exploratório de Ciências – UNICAMP – Menção Honrosa – Alessandro Muzi e equipe



Museu Exploratório de Ciências – UNICAMP – Menção Honrosa – Alessandro Muzi e equipe



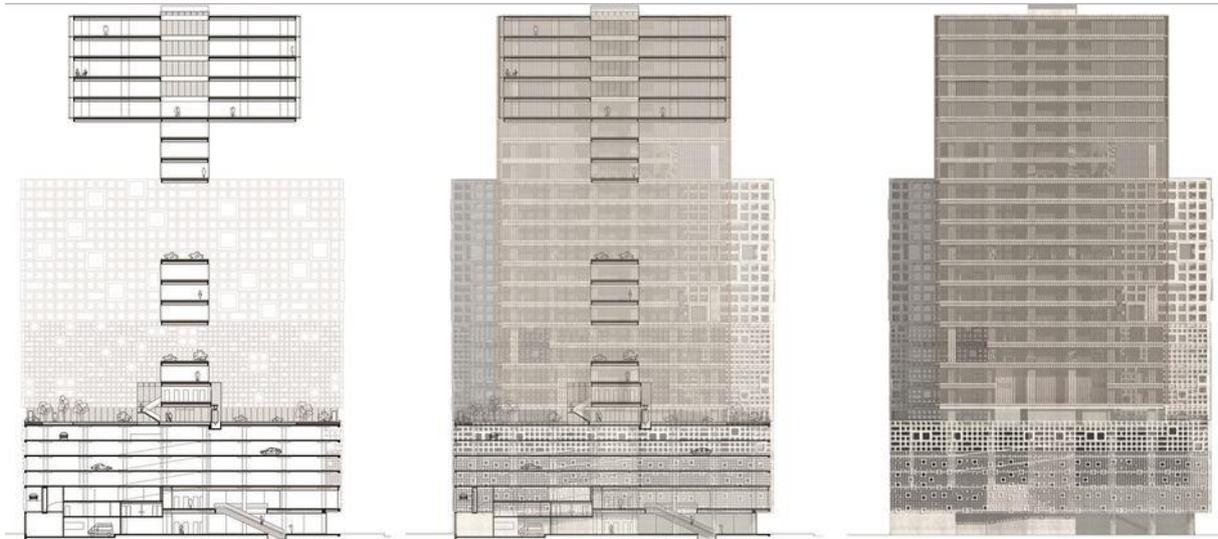
Museu Exploratório de Ciências – UNICAMP – Menção Honrosa – Alessandro Muzi e equipe



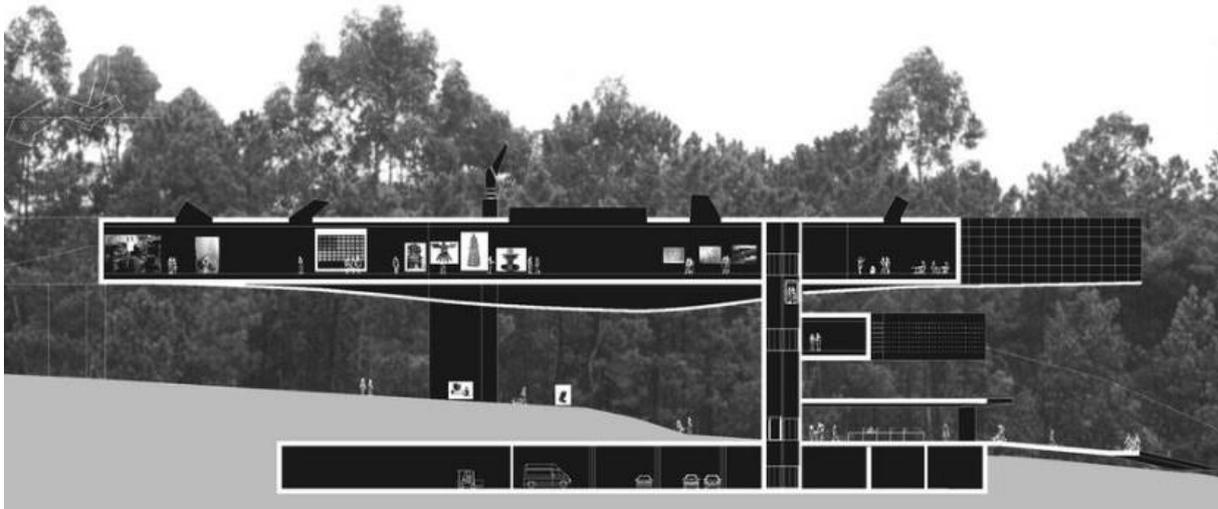
**Aloni Antiparos, Greece, Residential › PrivateHouse Residential › Private House Caso de estudo**



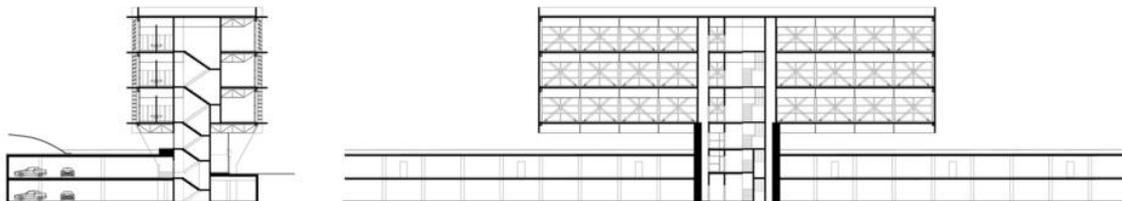
**Aloni Antiparos, Greece, Residential › PrivateHouse Residential › Private House**



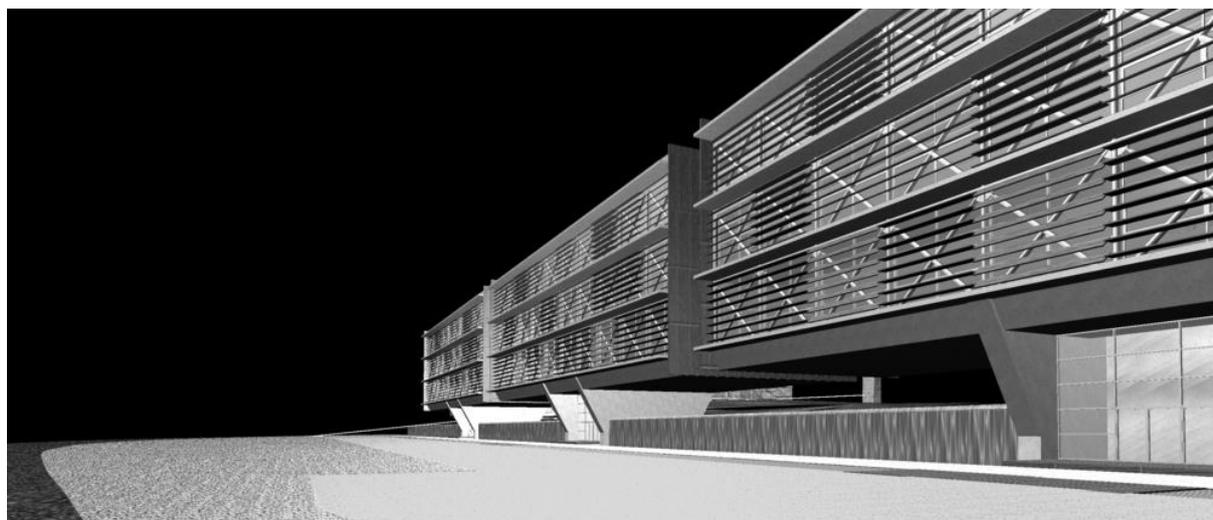
Burmester ED. AV. 25 SETEMBRO / Edifício Multiusos / Concurso / Maputo - Moçambique / 2014 / 2ª Lugar



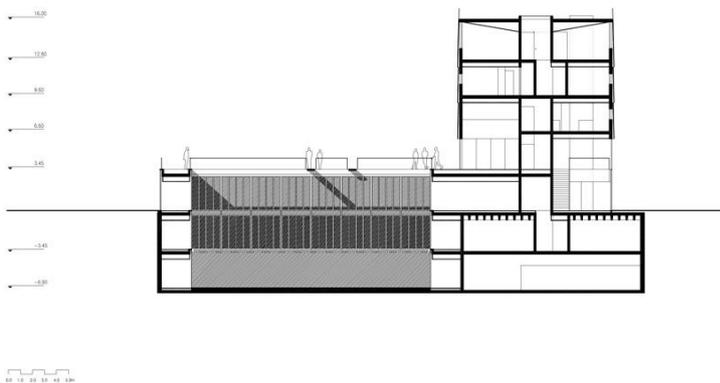
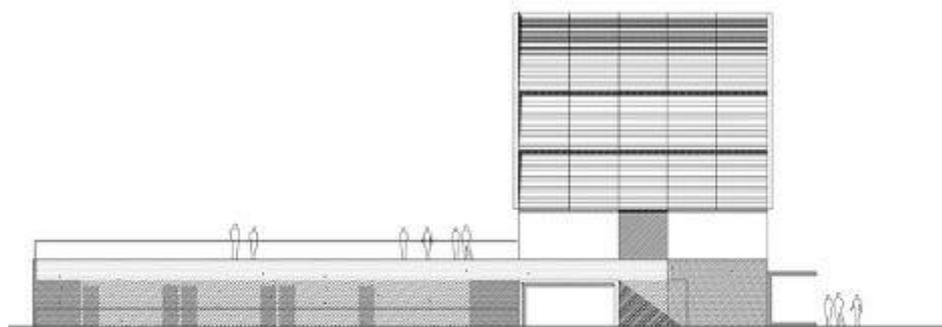
Burmester



**Burmester, Tagus Park**



**Burmester, Tagus Park**



### **4.3 Memória descritiva**

Sines sobre todas as vertentes nos oferece a cidade e os seus espaços, apesar de estar envolvida pela indústria procura entre os vários espaços que a cidade possui oferecer um local de convívio e lazer para os seus habitantes. A nossa proposta de grupo acompanha essa necessidade, e as propostas individuais ajudam a suprir essas necessidades.

Enquanto proposta de grupo, nos oferecemos a Sines um percurso alternativo que liga a parte sul a parte norte e vice-versa, e nos leva a percorrer até cruzarmos o percurso da costa vicetina, e aos parques naturais ali existentes. Mas o nosso percurso é um pouco mais do que isso. Pois nós, enquanto colectivo agregamos a ele a ideia de percurso, e do habitar sobre o percurso. Sobre essa ideia nasce o conceito para o meu projecto, a ideia de percurso levado a outros patamares.

O projecto nasce da necessidade de chegar a um dos espaços que o nosso percurso se propõe passar. O terreno pertencente ao espaço Poli desportivo.

A ideia surge do prolongar do passadiço que atravessa a retunda e chega ao terreno já referido, Sobre o mesmo nasce um objecto que se prolonga até a cota do edifício existente no local, esse mesmo objecto que por um lado é usado para um percurso seguro para o interior do espaço, é ao mesmo tempo o próprio edifício, que se materializa e se constrói sobre esse passadiço, e transforma o espaço a volta. O edifício em si se transforma em momento de passagem, e se permite atravessar pelo seu interior levando assim a quem usa o espaço várias opções de percurso.

## Habitar o percurso

O edifício possui um jogo de rampas, tanto pra quem chega pela ponte pedonal atravessando a retundo, como para quem já se encontra no recinto e pretende chegar ao outro do edifício.

Sobre o edifício como forma de sinalizar o momento entre o término do percurso pelo edifício, e o momento em que o objecto vai buscar alguma altimetria do edifício existente, nasce um outro edifício que pontualiza e marca o espaço que se propõe construir. É um edifício que se desenvolve na vertical, contrapondo o primeiro edifício que é todo ele na horizontal, é elegante, e passa a sensação de leveza, pois o mesmo é suportado apenas pelo vão de escadas, permitindo desse modo a que as pessoas se ativessem sobre o mesmo, e que o usem da mais diversas formas. O mesmo repõe sobre o local alguma hierarquia e equilíbrio visual sobre o espaço.

Esse mesmo edifício serve de apoio ao poli desportivo já existente, oferecendo aos atletas que ali se deslocam opções de comodidade.

O programa que o mesmo alberga é o seguinte:

Recepção

Sala de reuniões

Restaurante

Sala de convívio

Instalações Sanitárias

Cozinha

Núcleo vertical de ligação ao piso inferior

## Habitar o percurso

Back office

Copa

Lixo

Pátio

No piso inferior temos:

O campo de jogo

Uma ala de fisioterapia com 2 piscinas de hidroterapia, e um espaço de fisioterapia.

Balneários

Lavandaria

Armazém/ e armazém secos

Área de refrigeração

Áreas técnicas

No edifício vertical encontramos os quartos para os atletas.

O edifício constrói-se em betão revestido na sua maioria com estuque, no interior em espaços como restaurante, o corredor, a sala de convívio, e os quartos, o piso é pensado sobre o material soalho de madeira. Nas zonas de piscina o piso seria atérmico.

## **4.4 Projecto**

Habitar o percurso

Habitar o percurso

Habitar o percurso

Habitar o percurso