MUNDO NOVO

Projeto Final de Arquitetura
2012 | 2013

CADERNO SÍNTESE

RITA MARQUES CEPA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA

ISCTE IUL
Instituto Universitário de Lisboa

AGRADECIMENTOS

Este trabalho representa o fim de um longo percurso, cheio de obstáculos e vitórias, repleto de emoções fortes, diversão e árduo trabalho. É o final de uma etapa da minha vida em que não posso deixar de agradecer...
Aos meus pais, por TUDO, o seu apoio tornou possível a realização do meu sonho;
À minha irmã Inês, por mais alguma coisa, pela ajuda e companhia nos momentos de aperto;
À minha 'vó Alice que rezou por mim e nunca deixou de acreditar.
À Débora Pereira, Catarina Simões e Nádia Gomes pela amizade que nunca me deixou desistir;
À Sofia Silvestre, Cláudia Dionisio e Joana Inglês pela força e ajuda demonstradas.
Ao João Sequeira, Samuel Dias, Jorge Reis, Pedro Patrício e Marcos Anselmo pelos bons momentos partilhados;
Ao João Fonseca e João Martins pelas cumplicidades;
À Tatiana Cheong, Duarte Santana, Tiago Rebocho e Patrícia Paulo com quem tenho a honra de partilhar este "louco" final.
Aos professores Ana Vaz Milheiro, Paulo Tormenta Pinto e José Luís Saldanha, pelo acompanhamento e orientação ao longo do ano.
Ao Helder Chico que "viajou por mim" a Maputo.
Agradeço do fundo do coração a todos os que contribuiram para enriquecer este capítulo da minha história que não teria sido possível sem vocês.

ÍNDICE GERAL

INTRODUÇÃO 9

1 VERTENTE PRÁTICA 13

1.1| 1º Workshop: *Marca, Texto e Espaço* 14

1.2| 2º Workshop: *Cidade Guineense de Bafatá* 42

1.3| Tema II: *Reconhecimento do Território e Estratégia Proposta* 108

1.4| Tema III: *Espaço Público nas Amoreiras* 208

1.5| Tema I: *4 Casas* 314

1.6| Tema IV: *Tema Livre - (Re)Conhecer Amoreiras* 326

ÍNDICE DE IMAGENS 418

BIBLIOGRAFIA GERAL E ESPECÍFICA 421

2 VERTENTE TEÓRICA 423

2.1| Dissertação: *De Lourenço Marques a Maputo - Evolução Urbana de Uma Cidade*

3 ANEXOS 571

INTRODUÇÃO

A vontade do homem em conhecer novos mundos nao é recente, e será sempre uma fome insaciável que motiva a ir além do conhecido. Seja esta uma esperança de encontrar um mundo melhor, alargar conhecimento, ou pelo simples prazer da viagem, trata-se de um tema apetecível para qualquer mente criativa. Este tema tem sido retratado nas artes das mais variadas formas, desde os projectos futuristas de Antonio Sant'Elia [1888-1916], à longa-metragem Metropolis de Fritz Lang [1927], ou 2001: A Space Odissey de Stanley Kubrick [1968].

O desafio lançado em Projeto Final de Arquitetura tem como tema central o "Mundo Novo" [título inspirado no livro Admirável Mundo Novo de Aldous Huxley, 1932], tendo por base a intervenção urbana e arquitetónica na Colina das Amoreiras, idealizada para a sociedade de 2032 . Este tema oportuno e desafiante, envolto numa narrativa complexa, explora os domínios da criatividade e da crítica social que se manifestam em desejos e intenções. Ao idealizar uma sociedade para daqui a vinte anos, conjeturam-se tendências e ideias de um mundo mais consciente a nível ambiental, económico e social que se começam a verificar atualmente e que se acredita terem continuidade.

Neste sentido, a proposta de intervenção de grupo passa por uma reflexão sobre o espaço público, em que o conceito se desenvolve sobre os temas da centralidade e dos espaços intersticiais. Numa zona densamente edificada e de caráter marcadamente empresarial, a descompressão de construção e presença de espaços públicos verdes assumem um papel fundamental. Esta intenção é concretizada a partir da requalificação de espaços expectantes, reabilitação de edifícios descaracterizados e devolutos, assim como pelo aproveitamento de lotes degradados para novas construções.

A intervenção preconizada reflete a convicção de que o futuro da zona não se baliza nos pressupostos do Movimento Pós-Moderno português, com o seu epítome nas Torres das Amoreiras de Tomás Taveira, e no presente Plano Diretor Municipal com a massificação da construção e consequente especulação imobiliária para o terreno livre da Artilharia Um.

O território das Amoreiras é analisado em duas escalas distintas, a macro e a micro escalas, estabelecendo-se a inter-relação entre as propostas individuais e a intervenção de grupo. Deste modo, o grande eixo estruturante de espaço público definido em grupo ao longo da colina das Amoreiras – entre o Largo do Rato e o terreno da Artilharia Um, convertido num parque urbano –, estabelece ligações com os projetos de habitação e os espaços urbanos desenvolvidos individualmente. Em conjunto, os trabalhos individuais seguem a lógica do conceito de grupo e encontram-se nos limites intersticiais do espaço público intervencionado. Relativamente ao projeto das habitações, as várias propostas têm como pressupostos a flexibilidade dos espaços, privilegiando as áreas comuns e a relação com o exterior.

Os trabalhos desenvolvidos na vertente teórica procuram abordar temáticas que de alguma forma se relacionam com a componente prática, tanto ao nível do projeto individual das habitações e do espaço urbano, bem como em relação ao exercício livre do tema IV. A investigação teórica desenvolvida sobre o tema do futuro uso dos edifícios industriais degradados ou devolutos na área de Lisboa indiciou uma linha de continuidade de pesquisa na zona específica das Amoreiras. Aqui aprofunda-se uma análise histórica sobre o surgimento da Fábrica das Sedas e a sua importância no desenvolvimento desta área da cidade.

No âmbito do tema IV foi desenhado um anfiteatro ao ar livre no parque urbano das Amoreiras, baseado na investigação teórica que



estabelece uma comparação tipológica de diversos auditórios. Este estudo permitiu reunir uma síntese de parâmetros acústicos que se revelaram fundamentais na conceção deste equipamento público.

A leitura da cidade atual, com as suas valências e condicionantes, serviu de mote à investigação sobre a imagem de Carnide, realizada no âmbito do Laboratório de Sociologia, questionando a existência de diferentes perceções que lhe estão associadas. Este enfoque na imagem que diferentes populações têm acerca de um mesmo território configurou-se como uma mais valia para a elaboração da proposta de grupo para a zona das Amoreiras e na realização do trabalho individual, nomeadamente nos temas I, III e IV, onde a partir da apropriação das empenas e dos espaços públicos desqualificados se desenvolvem os projetos de arquitetura e urbanismo.

No âmbito do Laboratório de Cultura Arquitetónica realizou-se um trabalho de grupo intitulado "seis cidades africanas". Influenciados por esta análise elaboram-se duas dissertações relacionadas não só com este continente, mas também com a vertente projetual, nomeadamente o *workshop* desenvolvido para a cidade guineense de Bafatá.

O estudo teórico realizado sobre a cidade de Maputo, procura compreender a construção de um território em um lugar ficcionado a partir da análise do seu desenvolvimento urbano. A elaboração do tema IV, busca o entendimento da evolução histórica do território das amoreiras, influenciando a resolução dos projetos individuais de arquitetura e urbanismo.

A dissertação sobre a comparação metodológica entre o Inquérito à Arquitetura Popular em Portugal e os estudos do habitat realizados nas províncias africanas ultramarinas, nas décadas de 1950 e 1960, pelos arquitetos portugueses, procura compreender o modo de vida das populações autóctones e a sua forma de ocupação no território. Os Gabinetes de Urbanização Colonial efetuavam estudos aprofundados aos habitats locais que incluíam o inquérito às populações nativas, como forma de elaborarem planos urbanísticos mais favoráveis ao desenvolvimento futuro, integrando sociedades plurirraciais. Esta reflexão sobre os aspetos humanos equipara-se à proposta de grupo cuja idealização de uma sociedade futura determina os princípios orientadores dos projetos desenvolvidos quer a nível urbano e arquitetónico. O tema IV, tal como o projeto das habitações, incide sobre as vilas operárias, e procura relacionar-se com a dissertação abordando a sua evolução histórica e o estado atual de conservação por meio de um levantamento tipológico e fotográfico, bem como a realização de inquéritos aos seus ocupantes.

O processo de materialização do projeto do Centro de Estudos para Bafatá teve por base um sistema de construção modular, relacionando-se com o *workshop* Marca, Texto e Espaço em que uma peça de lego foi utilizada para criar uma mancha bidimensional posteriormente traduzida num espaço tridimensional.

O conjunto dos trabalhos realizados ao longo do ano letivo quer em grupo como individualmente procuraram relacionar-se entre si e revelar a visão idealizada de um "Mundo Novo" mais consciente e humanizado.

Pagina ao lado:
1. Fritz Lang, *Metropolis*, 1927

MUNDO NOVO

VERTENTE PROJETUAL
Orientadores:

Paulo Tormenta Pinto (coordenador)
Prof. Auxiliar do ISCTE-IUL
José Luís Saldanha
Prof. Auxiliar do ISCTE-IUL

Orientandos:

Duarte Santana
Patrícia Paulo
Rita Cepa
Tatiana Cheong
Tiago Rebocho

MARCA, TEXTO E ESPAÇO



ÍNDICE

EXERCÍCIO 19

ALEGORIA DA CAVERNA 25

DESENHOS RIGOROSOS 26

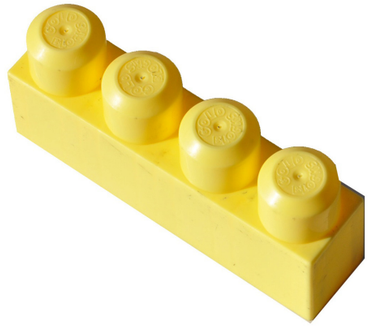
ESQUISSOS 36

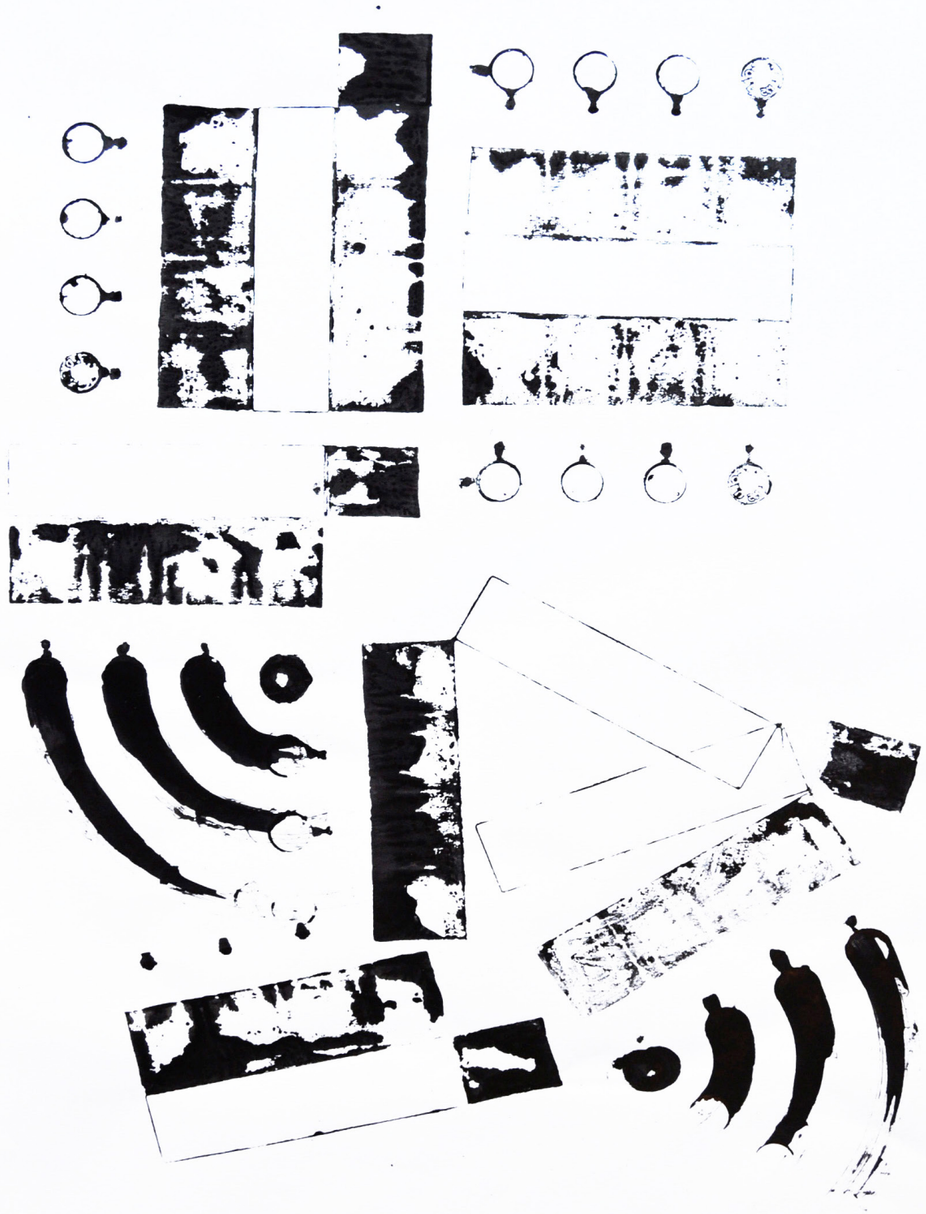
STORYBOARD 40

ÍNDICE DE IMAGENS 418

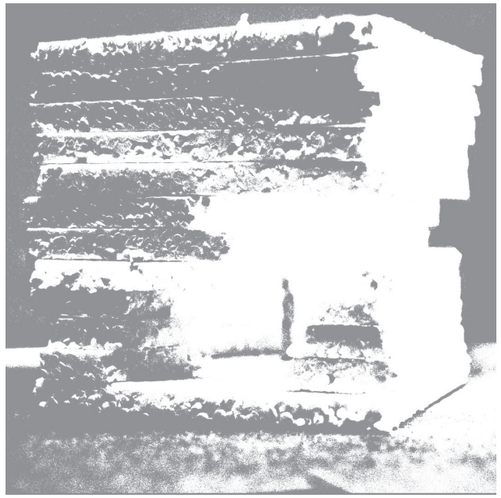
EXERCÍCIO

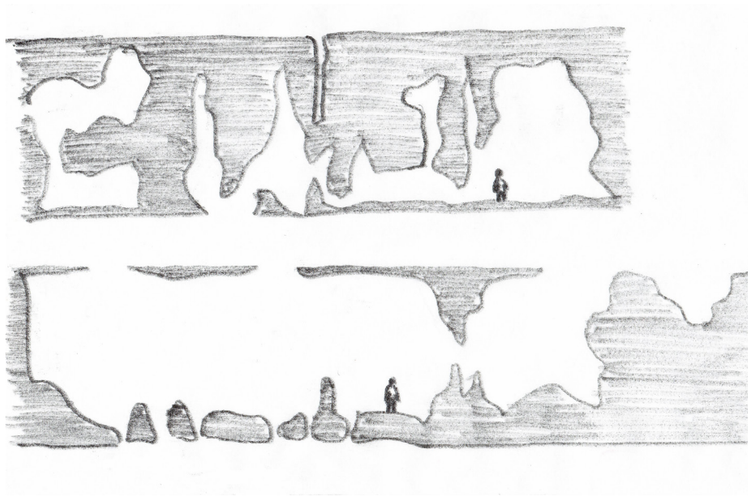
No âmbito do tema lançado - Mundo Novo - e dentro do exercício de arranque Marca, Texto e Espaço foi desenvolvido o presente trabalho, de caráter abstrato, onde se pretende como objeto final a criação de uma espacialidade.
Através da utilização de um objeto de uso comum, embebido em tinta-da-china, foi produzido uma marca gráfica, à qual associámos um excerto literário. O objeto escolhido foi uma peça de lego e o texto é a Alegoria de Platão.
O trabalho culmina com a produção de uma maqueta, que fixa a espacialidade invocada pela marca e ilustrada pelo texto, um ambiente de gruta, um espaço contido e escuro, iluminado por um foco vertical e com uma fresta a partir da qual é possível visualizar o exterior.
Contrapondo o interior, caraterizado pela irregularidade das linhas, o exterior apresenta-se numa forma pura e simples, o cubo, representando a racionalidade.
Sendo este um execicio de caráter abstrato, o espaço é multiescalas.



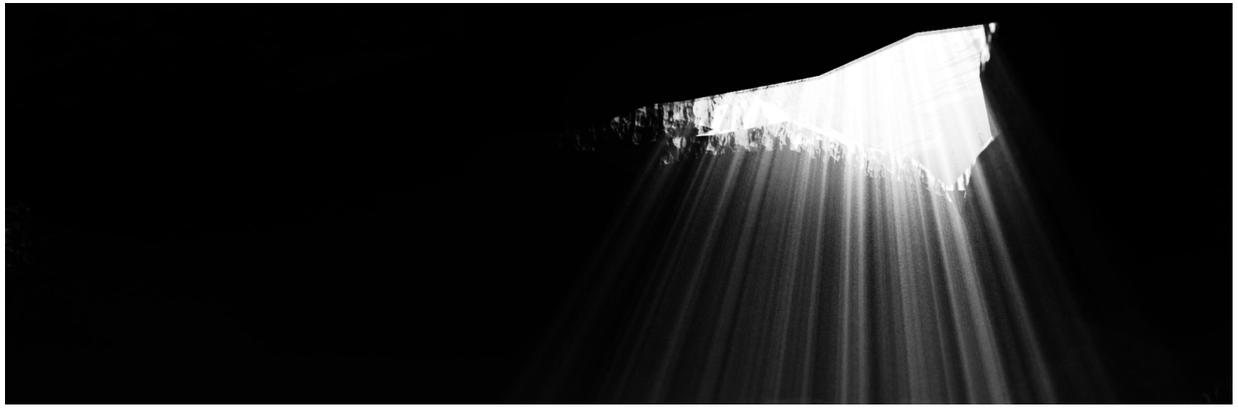














ALEGORIA DA CAVERNA

[...] Suponhamos uns homens numa habitação subterrânea em forma de caverna, com uma entrada aberta para a luz, que se estende a todo o comprimento dessa gruta. Estão lá dentro desde a infância, algemados de pernas e pescoços, de tal maneira que só lhes é dado permanecer no mesmo lugar e olhar em frente; são incapazes de voltar a cabeça, por causa dos grilhões; serve-lhes de iluminação um fogo que se queima longe, numa eminência, por detrás deles; entre a fogueira e os prisioneiros há um caminho ascendente ao longo do qual se construiu um pequeno muro [...]

- Estou a ver- disse ele.

- Visiona também ao longo deste muro, homens que transportam toda a espécie de objectos, que o ultrapassa: estatuetas de homens e de animais, de pedra e de madeira, de toda a espécie de lavor; como é natural, dos que os transportam, uns falam, outros seguem calados.

- Estranho quadro e estranhos prisioneiros são esses de que tu falas - observou ele.

- Semelhantes a nós - continuei-. Em primeiro lugar, pensas que, nessas condições, eles tenham visto, de si mesmo e dos outros, algo mais que as sombras projectadas pelo fogo na parede oposta da caverna?

Como não – respondeu ele -, se são forçados a manter a cabeça imóvel toda a vida?

[...]

- Então, se eles fossem capazes de conversar uns com os outros, não te parece que eles julgariam estar a nomear objectos reais, quando designavam o que viam?

- É forçoso.

- E se a prisão tivesse também um eco na parede do fundo? Quando algum dos transeuntes falasse, não te parece que eles não julgariam outra coisa, se não que era a voz da sombra que passava?

- Por Zeus, que sim!

- De qualquer modo – afirmei – pessoas nessas condições não pensavam que a realidade fosse senão a sombra dos objectos.

- É absolutamente forçoso – disse ele.

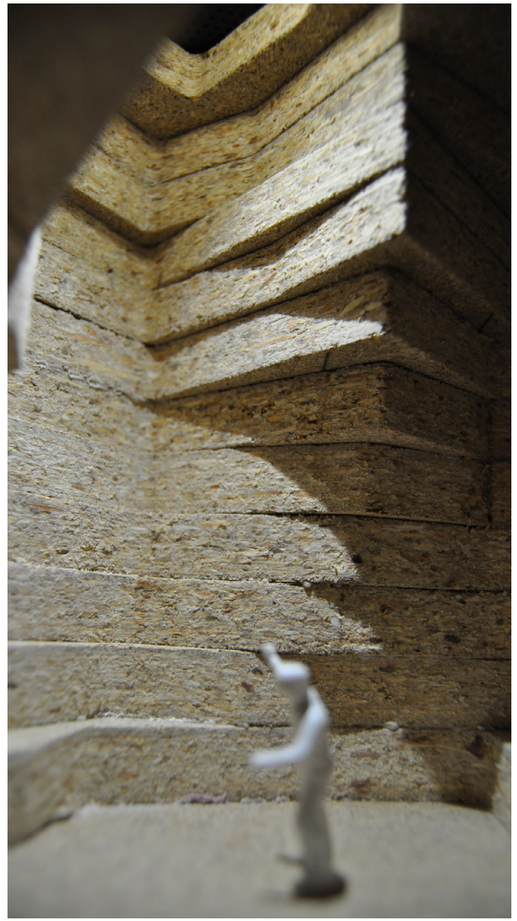
- Considera pois – continuei – o que aconteceria se eles fossem soltos das cadeias e curados da sua ignorância, a ver se, regressados à sua natureza, as coisas se passavam deste modo. Logo que alguém soltasse um deles, e o forçasse a endireitar-se de repente, a voltar o pescoço, a andar e a olhar para a luz, ao fazer tudo isso sentiria dor, e o deslumbramento impedi-lo-ia de fixar os objectos cujas sombras via outrora. Que julgas tu que ele diria, se alguém lhe afirmasse que até então ele só vira coisas vãs, ao passo que agora estava mais perto da realidade e via de verdade, voltado para objectos mais reais? E se ainda mostrando-lhe cada um desses objectos que passavam, o forçassem com perguntas a dizer o que era? Não te parece que ele se veria em dificuldades e suporia que os objectos vistos outrora eram mais reais do que os que agora lhe mostravam?

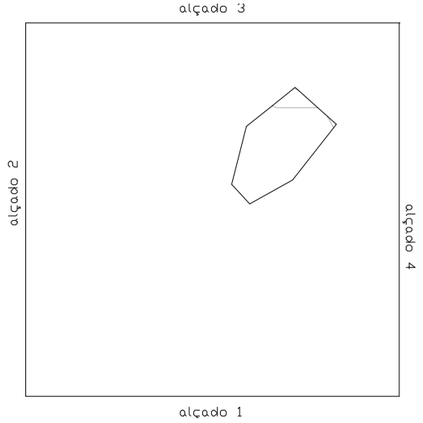
Muito mais – afirmou.

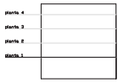
In PLATÃO [2001]. *A República*, Livro VII. 9ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. pp. 315-317.

Em cima:
1. Interior de gruta
Em baixo:
2. Gruta no Canyon

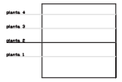
DESENHOS RIGOROSOS

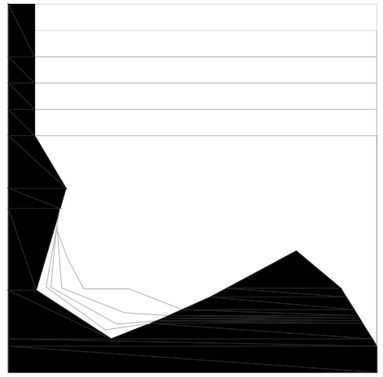


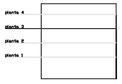


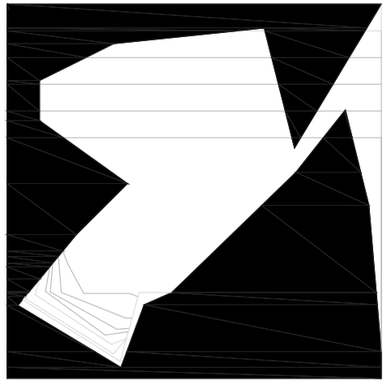


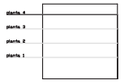


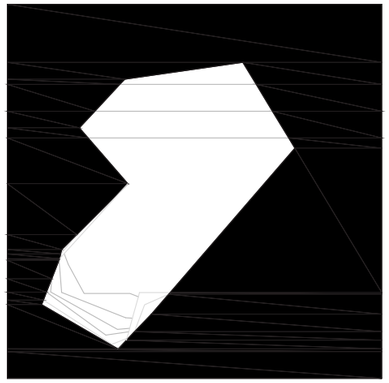








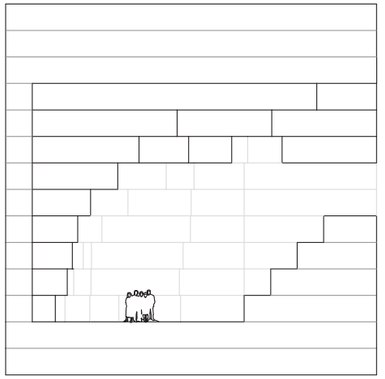


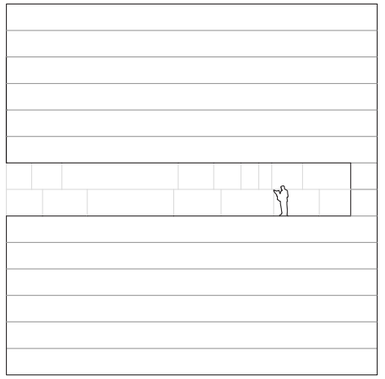


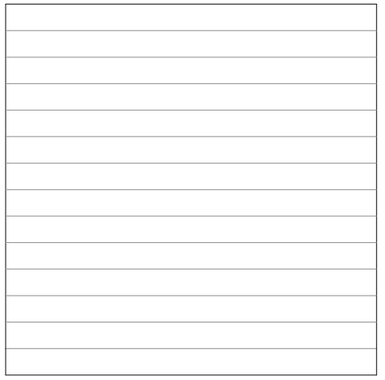


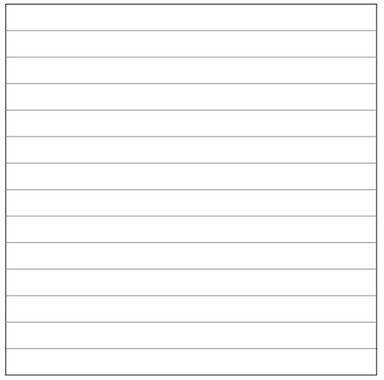




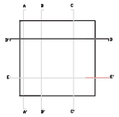


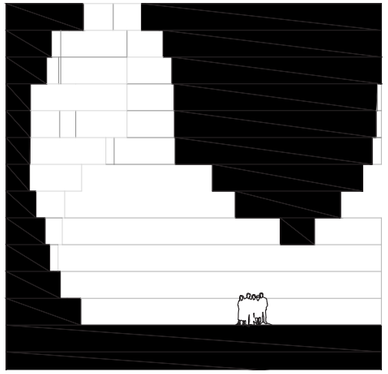


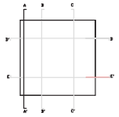


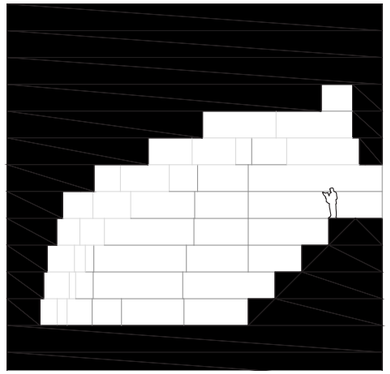


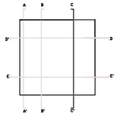


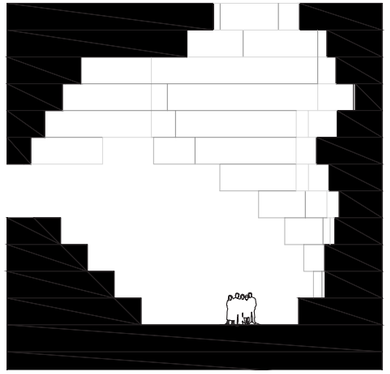


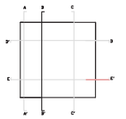


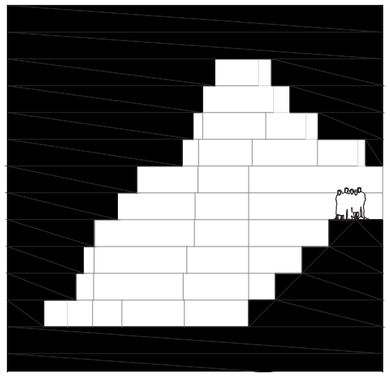


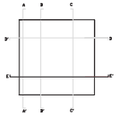


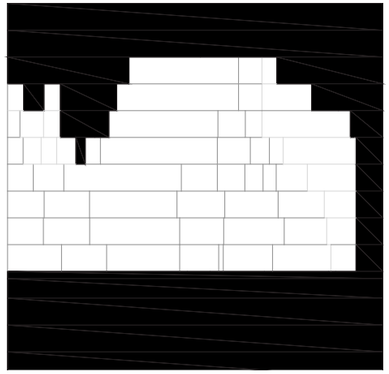














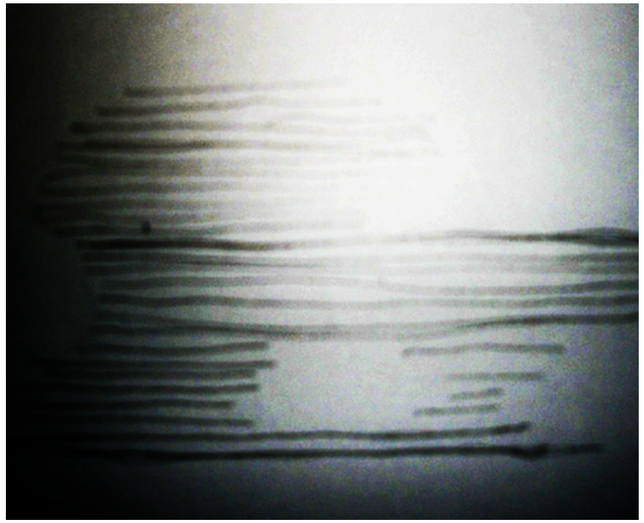


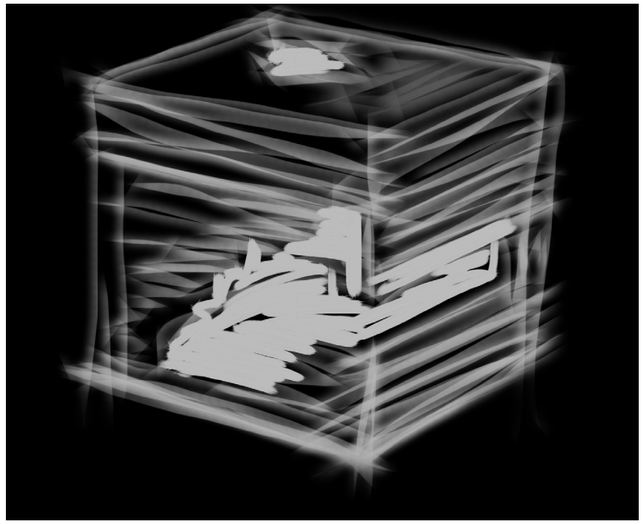




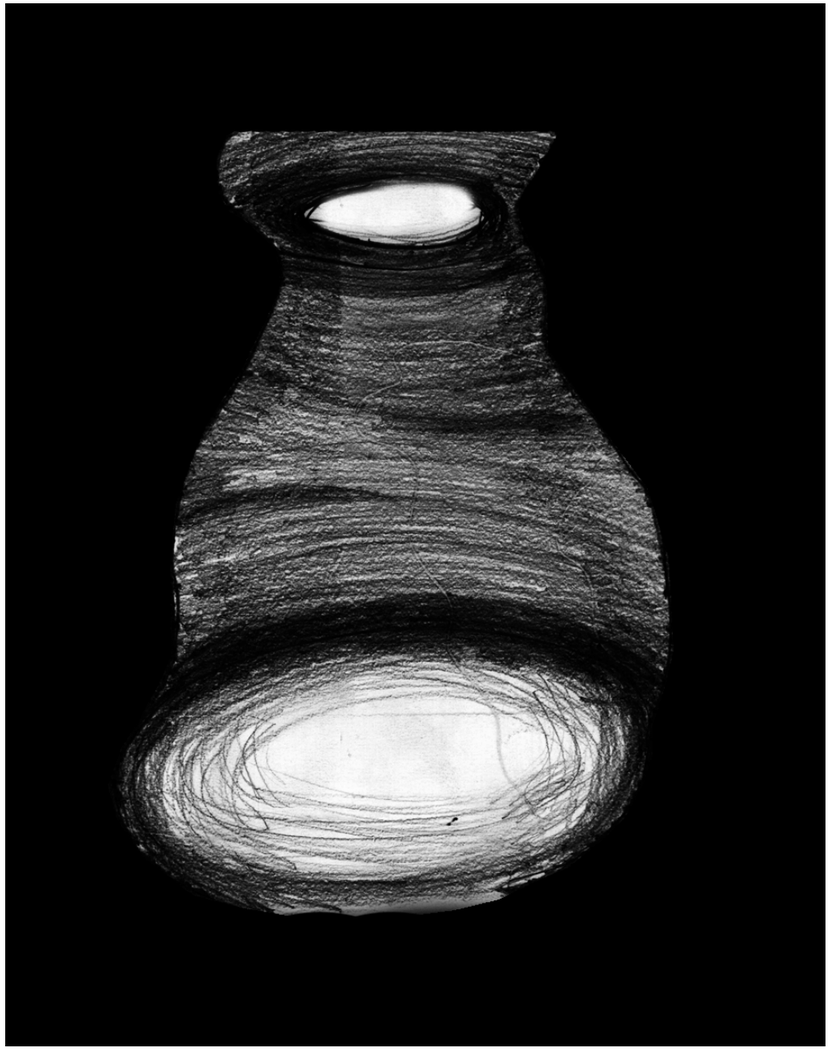


ESQUISSOS

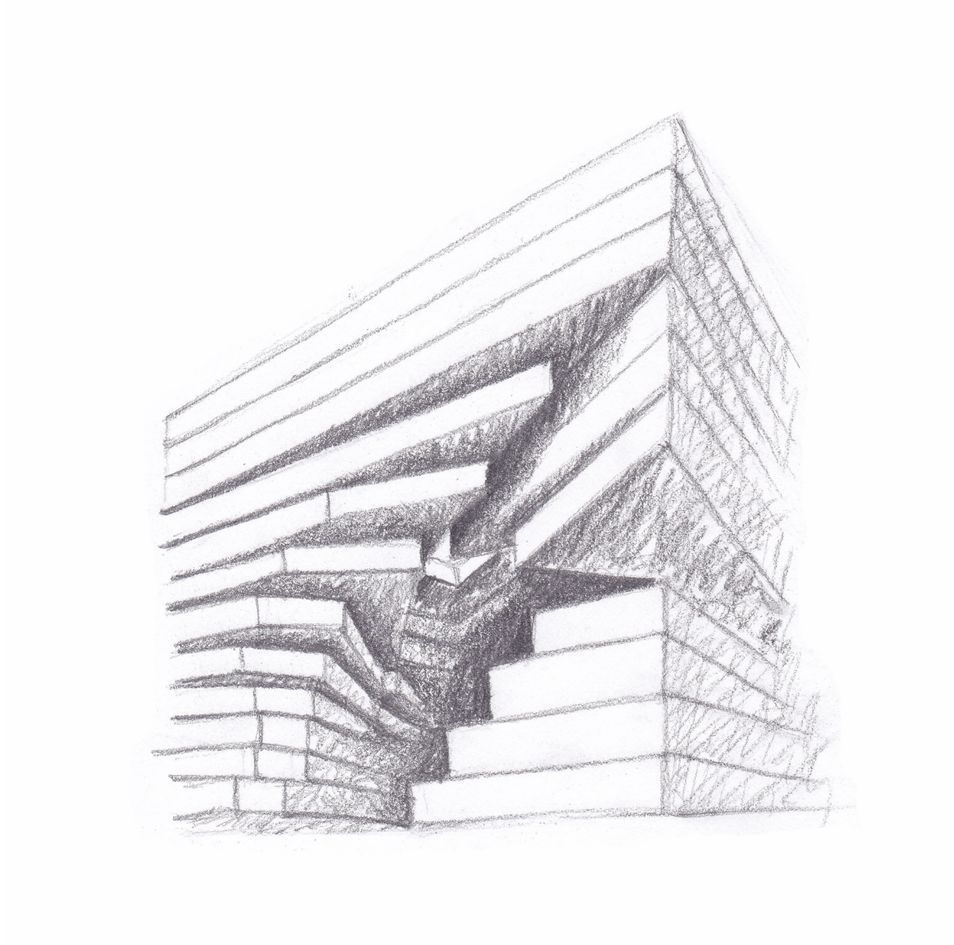




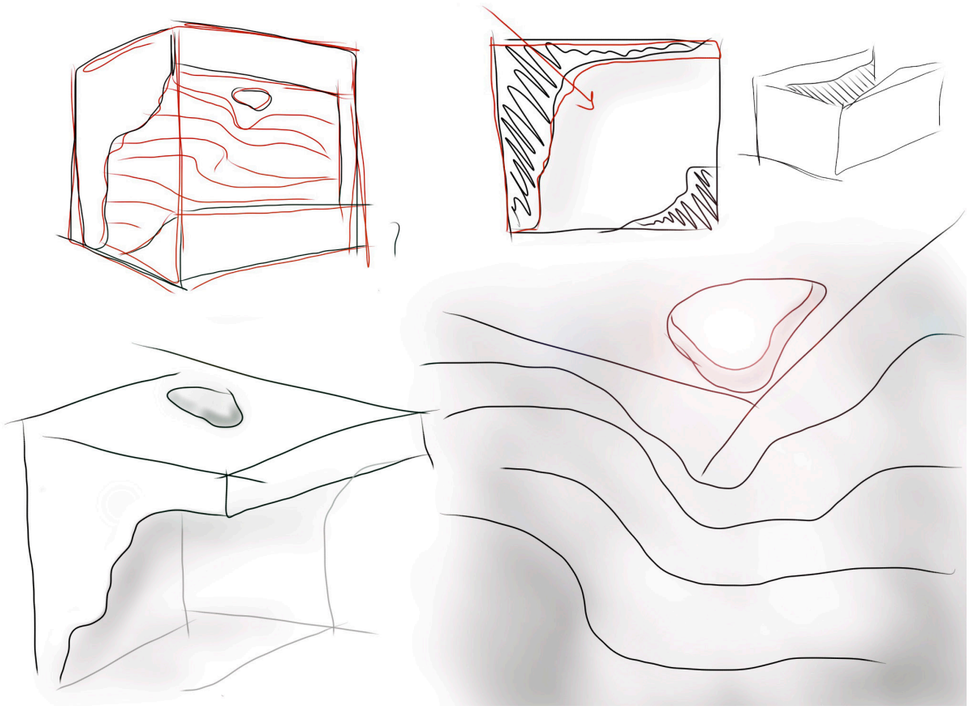
Em cima:
Patrícia Paulo
Em baixo:
Duarte Santana



Rita Cepa



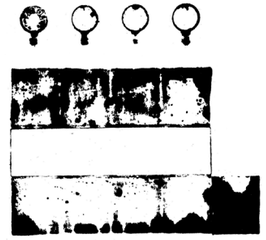
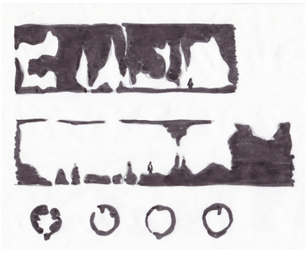
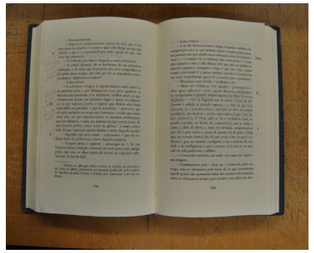
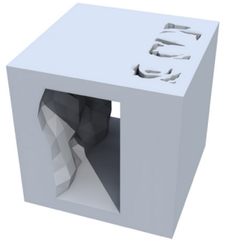
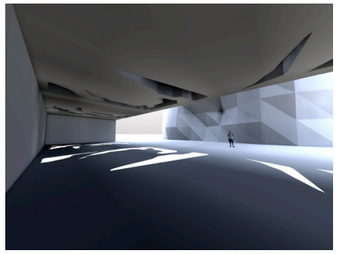
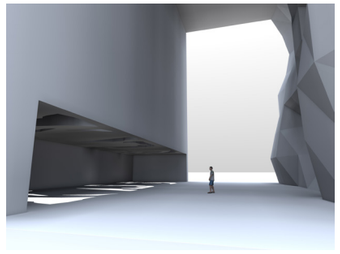
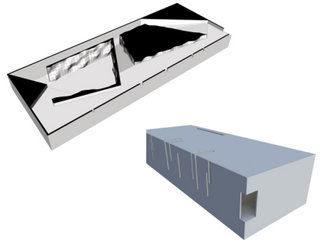
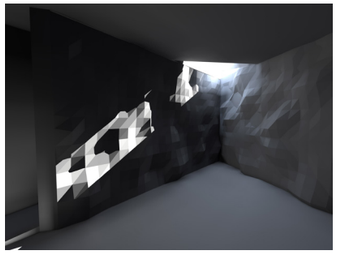
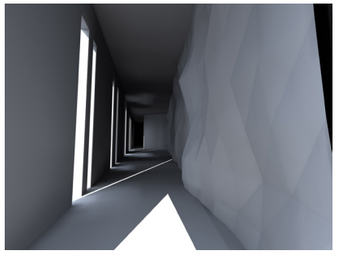
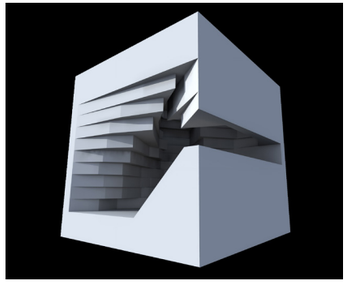
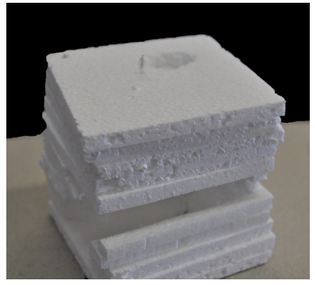
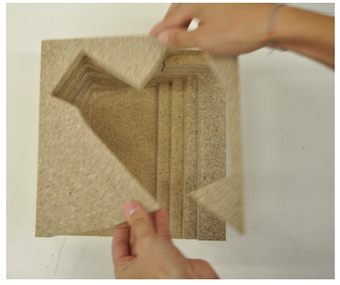
Tatiana Cheong



Tiago Rebocho

STORYBOARD






BÁFATA



ÍNDICE

EXERCÍCIO 47

ENQUADRAMENTO DE BAFATÁ 49
GUINÉ-BISSAU 50
BAFATÁ 54

AMÍLCAR CABRAL 61

CENTRO DE ESTUDOS 65
MEMÓRIA DESCRITIVA 66
TABANCA 68
REORDENAMENTO 70
CONCEITO 72
UM MODELO CONSTRUTIVO 74
FORMA 76
ESTUDOS DE COMPOSIÇÃO 78
MARCA NO TERRITÓRIO 81
MÓDULO BASE 82
AMBIENTE INTERIOR E EXTERIOR 84
MODELO TRIDIMENSIONAL 86
MATERIAIS E PRODUÇÃO LOCAIS 88
MATERIALIDADE 90
ESQUISSOS 92
MAQUETA 94
DESENHOS TÉCNICOS 98
SISTEMA DE ADAPTAÇÃO AO CLIMA 103
ESQUEMA DO APROVEITAMENTO DE ÁGUAS PLUVIAIS 105

ÍNDICE DE IMAGENS 418

EXERCICÍO

No âmbito da unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura, foi elaborado um *workshop* com o objetivo de comemorar a proximidade dos 90 anos do nascimento de Amílcar Cabral [em 12 de Setembro de 1924] na cidade guineense de Bafatá.
O exercício propõe a criação de uma estrutura que albergue um centro de estudos, tendo como premissa o pensamento e a obra literária daquele que foi o fundador do Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde [PAIGC].
A estrutura a projetar pretende-se efémera e de baixo custo, e deverá ter em conta os critérios de facilidade e rapidez de construção, podendo ser prevista a edificação de um equipamento semelhante noutros pontos da Guiné-Bissau.
Neste país de clima tropical, será ainda preponderante a adaptação construtiva do projeto a esta condicionante.
O novo equipamento deverá abrir-se à cidade e ser passível de acolher atividades paralelas de interesse à comunidade local.

"Na cidade, somente as pedras, árvores e o rio resistiram à erosão do tempo. E com eles, algumas pessoas, que ficaram para perpetuar na memória do mundo e dos homens, que ali já viveu gente."

In <http://www.cinemaportugues.ubi.pt/bd/info/2143686181>
Acesso em: 20 de Novembro de 2012



2

GUINÉ-BISSAU
Localização e história

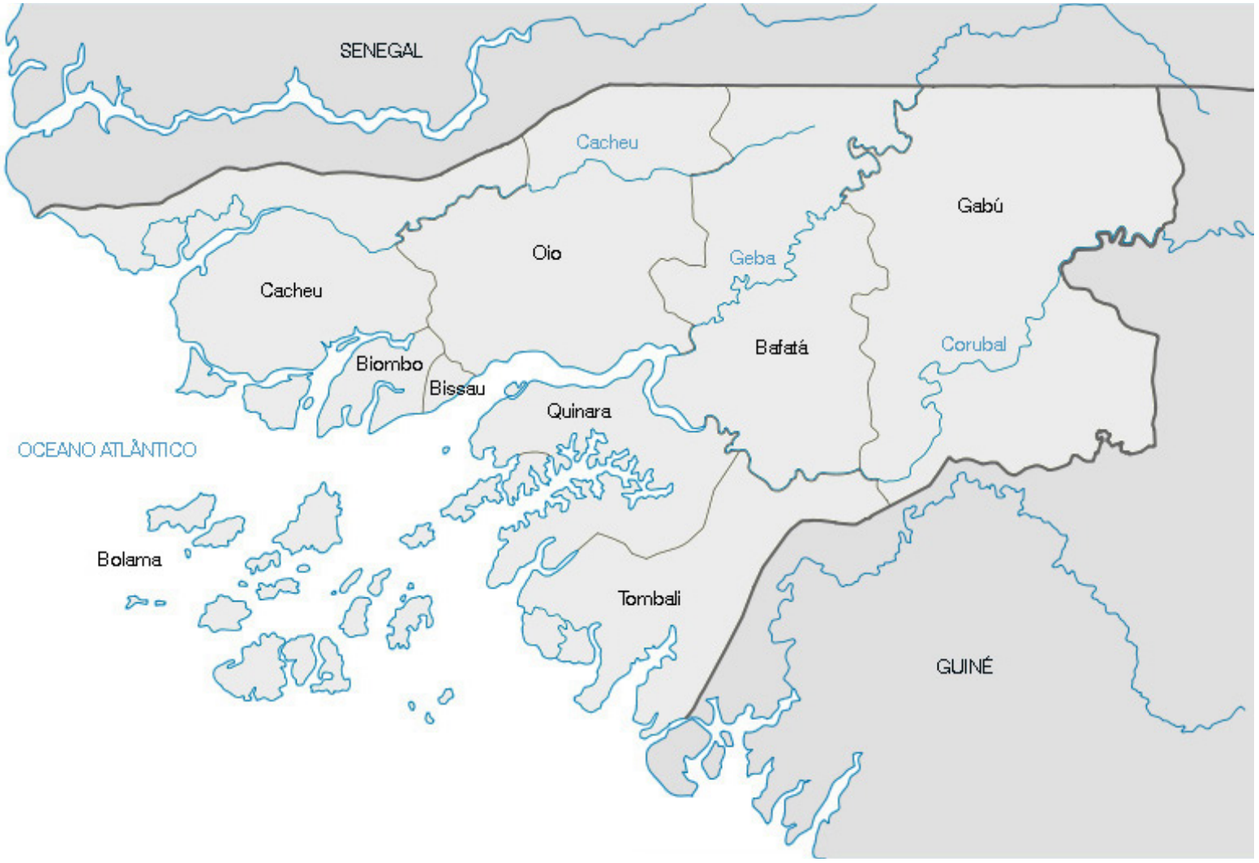
A República da Guiné-Bissau, situa-se na costa ocidental de África, entre o Senegal, a norte, a República da Guiné-Conacri, a sul, e a oeste pelo Oceano Atlântico. Para além do território continental, integra ainda da cerca de oitenta ilhas que constituem o Arquipélago dos Bijagós.
Este país foi uma colónia portuguesa desde o século XV até proclamar, unilateralmente, a sua independência, a 24 de Setembro de 1973. O reconhecimento do colonizador só sucedeu a 10 de Setembro de 1974, passando a ser a primeira colónia portuguesa no continente africano a ter a independência.
Atualmente, faz parte da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa [CPLP], das Nações Unidas, dos PALOP [Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa] e da União Africana.
Antes da chegada dos Europeus e até ao século XVII, a quase totalidade do território da Guiné-Bissau encontrava-se integrado pelo Reino de Gabu, fundado pelos mandingas.

Em 1446, Nuno Tristão chegou à Guiné e reclamou a posse do território, contudo a colonização do mesmo só aconteceu com a fundação da vila de Cacheu, em 1588. Esta ocupação fez-se a partir de Cabo Verde e do litoral da Guiné, pontos estratégicos, durante séculos, para o comércio de escravos. Só mais tarde, já no século XIX, é que se ocupa o interior do país.
Em 1697, a vila de Bissau é fundada como fortificação militar, tornando-se mais tarde a capital da Guiné-Bissau.
Em 1879, procedeu-se à separação administrativa de Cabo Verde, constituindo-se a Guiné Portuguesa.
No contexto do Congresso de Berlim [1884-1885], diante a divisão da África pelas potências coloniais europeias, a Guiné-Bissau é confirmada a Portugal. Entretanto, as subsequentes tentativas de ocupação e colonização portuguesas não se fizeram sem resistência das populações locais.

Regiões da Guiné-Bissau	
Região	**Capital**
Bafatá	Bafatá
Biombo	Quinhamel
Bissau (sector autónomo)	Bissau
Bolama	Bolama
Cacheu	Cacheu
Gabú	Gabú
Oio	Farim
Quinara	Quinara
Tombali	Catió



3. Localização da Guiné-Bissau no continente africano



4. Mapa das regiões da Guiné-Bissau

GUINÉ-BISSAU
caraterização geral

Clima
Situada aproximadamente a meia distância entre o Equador e o Trópico de Câncer, a Guiné-Bissau apresenta um clima tropical, carateristicamente quente e húmido.
Há duas estações distintas: a estação das chuvas e a estação seca. A estação das chuvas estende-se de meados de Maio até meados de Novembro, com maior pluviosidade em Julho e Agosto. A estação seca corresponde aos restantes meses do ano.
As temperaturas são, em geral, elevadas durante todo o ano. Com a estação das chuvas, as temperaturas são mais elevadas [20ºC – 38ºC] e com a estação seca, as temperaturas são mais baixas [15ºC – 33ºC]. O mês mais quente é Abril e Janeiro o mais fresco.

Flora
Em virtude da situação geográfica e do clima tropical húmido, a vegetação da Guiné-Bissau é do tipo savana e floresta tropical. Como tal, possui valiosos recursos florestais, quer em quantidade, quer em diversidade. Ao nível das madeiras existentes, identificam-se as seguintes: bissilom, pau sangue, pau bicho amarelo, pau conta [aifzélia africana], mancone e cibe.

População e cultura
A população da Guiné-Bissau é de 1.628.603 [Julho 2011 est.], sendo que mais de metade vivem no meio rural. As regiões administrativas mais populosas são Bissau, Oio, Bafatá, Cacheu e Gabú.
A população é extremamente jovem, cerca de 40% têm menos de 15 anos e a taxa de analfabetismo é muito acentuada, sobretudo no sexo feminino. Na Guiné-Bissau existem mais de 30 grupos étnicos, entre os quais seis são quantitativamente mais importantes: fulas, balantas, mandingas, manjacos, papéis e mancanhas. Cada uma das regiões da Guiné-Bissau é conhecida como lugar de residência de uma única ou mais etnias. No entanto, com as migrações, as etnias têm-se misturado em quase todas as regiões.
Determinado pela grande diversidade étnica, são reconhecidos cerca de trinta dialetos diferentes. O crioulo é considerado a língua nacional, através do qual os diferentes grupos étnicos comunicam. O português, embora proclamado língua oficial, é pouco falado, somente sendo utilizado nos meios oficiais e por um pequeno número de guineenses escolarizados.





Economia
Economicamente, a Guiné-Bissau é classificada como um dos países mais pobres do mundo. As principais atividades económicas são a agricultura, pesca, reflorestação e pecuária.
A agricultura desprovida de qualquer mecanização produz, em especial, arroz, amendoim, mandioca, milho, feijão, castanha de caju e culturas hortícolas destinados essencialmente ao consumo familiar.
Os principais produtos de exportação são a castanha de caju, o peixe e a madeira.
Um dos maiores problemas da economia guineense reside na fragilidade de infra-estruturas e das estruturas de produção. O país satisfaz as suas necessidades mediante a importação, provocando um forte desequilíbrio da balança comercial.
A indústria transformadora possui uma expressão diminuta, quer em termos de dimensão, quer em termos de desenvolvimento tecnológico. A produção de bens de consumo destina-se ao mercado interno, dos quais se destacam os setores: agro-industrial, metalomecânica ligeira, cerâmica e madeira. Na metalomecânica e máquinas inclui-se a reparação naval e de veículos, a produção de estruturas metálicas, ferramentas agrícolas e de fundição. No ramo dos minerais não metálicos produzem-se os adobes tradicionais, britas e areias. Existe ainda alguma produção na área dos têxteis [panos e vestuário] e couro.







Página ao lado, em cima:
5. Vista de Bafatá e da vegetação envolvente
Página ao lado, em baixo:
6. Etnia Fula no Carnaval, Bafatá
À direita,em cima:
7. Pescadores no rio Geba, Bafatá
À direita, ao centro:
8. Produção de arroz, Guiné-Bissau
À direita,em baixo:
9. Mercado de Bafatá

BAFATÁ
a região, o setor e a cidade

A região de Bafatá, localizada no centro-norte do país, pertence a uma das oito regiões administrativas da Guiné-Bissau, fazendo fronteira com as regiões de Gabú, Oio, Quinara e Tombali [ver imagem 2]. Tem uma superfície de 5.981 km2 e uma população estimada de 205.000 habitantes.

Por sua vez, a região é subdividida em setores: Contuboel, Gamamundo, Bafatá, Sonaco, Bambadinca, Galomaro e Xitole. O setor de Bafatá, localiza-se a este da região e tem como sede a cidade com o mesmo nome, capital da região.

Situada no centro do país, a 150 kms a Leste de Bissau, Bafatá é a segunda maior cidade da Guiné-Bissau e tem uma população de aproximadamente 22.500 pessoas [segundo as estatísticas de 2008].

Conhecida como o berço do herói nacional Amílcar Cabral, a cidade de Bafatá situa-se na confluência dos rios Geba e Colufe. Esta, pode ser dividida em "duas cidades": a cidade formal, o núcleo urbano com caraterísticas coloniais; e, a cidade informal, nos arredores da primeira, com caraterísticas africanas.

Durante a guerra, a antiga vila de Bafatá era caraterizada pela paz e tranquilidade, talvez pela sua localização distante de todas as fronteiras. Ocupando uma posição central, a pequena vila cosmopolita era o ponto de encontro e passagem de mercadorias, culturas e gentes.



Em cima:
10. Região e sectores de Bafatá
Página ao lado:
11. Cidade de Bafatá



BAFATÁ
a cidade formal

A cidade formal de Bafatá implantada numa colina junto ao Geba é constituída por quarteirões que se desenvolvem a partir da avenida principal, implantada no sentido Nordeste-Sudoeste em direção ao rio. Contrariamente ao desenvolvimento e movimentação que caraterizava este núcleo no passado, atualmente é patente uma baixa densidade populacional e a predominância de edifícios e casas coloniais num estado acentuado de degradação.
Da presença portuguesa em Bafatá ficaram no território as marcas da arquitetura, ou o que dela restou, e um traçado urbano por concluir.

Era na encosta para ambos os rios que crescia (e continua a crescer) a vila propriamente dita, com as suas ruas comerciais, casas de habitação em alvenaria, a administração, a igreja, a pensão residencial, o clube e respectiva piscina, o cinema e o estádio polivalente. [...]
Na margem do Geba, estendia-se um belo jardim com um parque infantil, donde sobressaía uma heroica estátua de bronze. Por baixo, junto ao rio, ficava o porto fluvial, construído em vários terraços horizontais desnivelados, para poder funcionar em qualquer época do ano, consoante a cheia. À esquerda, erguia-se o mercado, construído em estilo inspirado no mudéjar e onde se vendiam, aos montinhos, os mais variados produtos agrícolas.
Numa enorme ravina, mais para norte, desenvolvia-se uma frondosa mata de árvores gigantescas [...] o único lugar ameno daquelas tórridas paragens. [...]
Bafatá, era uma bela vila, ordeira, quente, pacífica e colorida. [...]
Bafatá, passou a ser uma bela cidade, ordeira, quente, pacífica e colorida.

In MONTEIRO, Costa. Travessia. Lisboa: editorial Escritor, Novembro de 1966.







Em cima:
12. Vista aérea do núcleo urbano de Bafatá
Em baixo:
13. Vista aérea do núcleo urbano de Bafatá
Página ao lado:
14. Núcleo urbano de Bafatá





À esquerda:
15. Eurico Pinto Lopes. Igreja de Bafatá, 1950
À direita:
16. Escola de Bafatá [2012]





À esquerda:
17. Francisco de Matos. Posto de correios, 1943
À direita:
18. Rua de Bafatá





À esquerda:
19. Mercado Municipal
À direita:
20. Piscinas



21. Boulevard de Bafatá e rio Geba, ao fundo

22



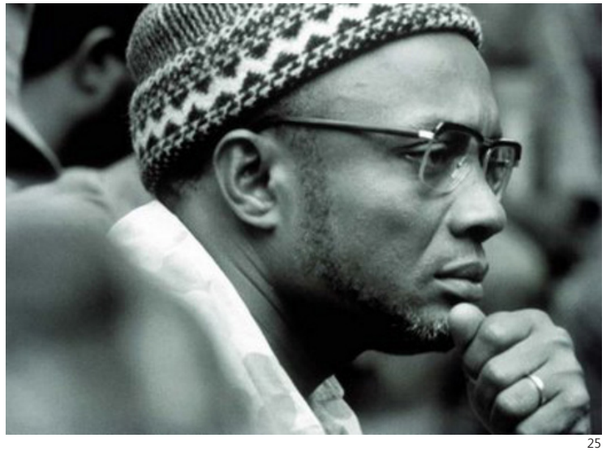
23



24



AMÍLCAR CABRAL



AMÍLCAR CABRAL

Amílcar Cabral nasceu na cidade de Bafatá, a 12 de Setembro de 1924, aos oito anos de idade vai para Cabo Verde onde passa a sua infância. Em 1943, completa o liceu em Mindelo, e em 1944, vai trabalhar para a Imprensa Nacional na cidade de Praia. Esse trabalho acaba por durar somente um ano, devido ao facto de ter conseguido uma bolsa de estudo que o levou a ingressar no Instituto Superior de Agronomia em Lisboa. Após terminar o curso, em 1950, trabalha dois anos na Estação Agronómica de Santarém.

No ano de 1952, Amílcar Cabral é contratado como adjunto dos Serviços Agrícolas e Florestais da Guiné, regressando assim a Bissau. Contudo, as suas atividades políticas deram origem à antipatia do governador da colónia, Melo et Alvim, o que o obriga a emigrar para Angola.

Em Angola, juntou-se ao Movimento Popular de Libertação de Angola [MPLA]. Na sequência do MPLA surge o Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde [PAIGC], em que Amílcar Cabral ocupa um dos mais importantes lugares entre todos os dirigentes nacionalistas das colónias portuguesas. Criado em Bissau, em 1956, o PAIGC tinha como objetivo a luta contra o regime colonial português e não contra os portugueses, também eles vítimas da ditadura.

A 20 de Janeiro de 1973, Amílcar Cabral é assassinado em Conacri por membros do seu próprio partido. No entanto, a sua morte não afetou a caminhada da Guiné-Bissau para a proclamação da independência, mas viria a pôr em causa aquele que terá sido o seu mais acarinhado sonho - juntar as suas duas pátrias, Guiné e Cabo Verde.

Em Bafatá, a memória de Amílcar Cabral encontra-se perpetuada num busto situado junto ao mercado central e na casa onde nasceu, num quarteirão próximo das margens do rio Geba.

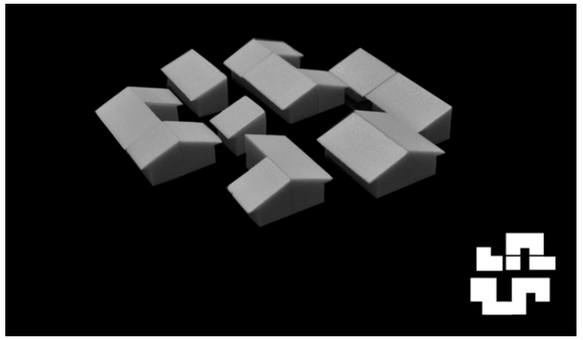




Em cima:
26. Casa onde terá nascido Amílcar Cabral, Bafatá
Em baixo:
27. Busto de Amílcar Cabral, Bafatá



28. Cartaz em Bafatá: “Cabral não está morto”



MEMÓRIA DESCRITIVA

Como resposta ao exercício proposto foi criada uma estrutura para albergar um centro de estudos com base no pensamento e obra literária de Amílcar Cabral. O equipamento de caráter efémero pressupôs alguns critérios: a adaptação ao clima tropical e a atividades comunitárias paralelas, bem como um baixo custo e facilidade de construção, tendo em conta a possibilidade de ser edificado um equipamento similar noutros locais da Guiné-Bissau.

O conceito do projeto procura relacionar-se com a forma de organização da população no território guineense. Neste sentido, as *tabancas* e os reordenamentos existentes no país tornaram-se uma referência para o desenvolvimento da proposta. A *tabanca*, palavra que em crioulo da Guiné-Bissau significa aldeia, constituiu-se na sua origem por um conjunto de *cubatas* [palhotas] geralmente fortificadas. Contudo, um grande número destas construções mais primitivas têm sido substituídas por um novo modelo de habitação, geralmente de um só piso, com cobertura inclinada que se desenvolve além do perímetro exterior. Já no reordenamento, sistema implementado na Guiné pelas forças armadas portuguesas durante a Guerra Colonial [1961-1974], consistia no controlo da população por meio da organização das *tabancas* em autodefesa. Em ambas as formas de ocupação é patente a existência de um eixo estruturante, a partir do qual se dispõem as construções – no caso das tabancas, de modo mais aleatório e, nos reordenamentos, de forma estruturada por meio de vias ortogonais.

No projeto do centro de estudos procurou-se uma organização dos diferentes volumes que constituem o programa, com base num sistema de composição modular, que permite explorar variadas soluções, estabelecendo-se dessa forma um paralelo com o exercício de arranque do ano letivo, em que uma peça de lego serviu de mote para o desenvolvimento da proposta lançada. A disposição dos módulos, fundamentados num dos arquétipos de construção local – volume térreo de duas águas –, define um eixo central a partir do qual se estruturam pátios de diferentes dimensões. A própria implantação do novo equipamento procura enfatizar esse eixo, criando um prolongamento da rua na qual se localiza a casa onde nasceu Amílcar Cabral até à vista privilegiada do rio Geba e da vegetação que lhe serve de pano de fundo.

A estrutura leve e facilmente transportável, baseada num sistema reticulado com possibilidades evolutivas, permite a adaptação do centro de estudos a diferentes ambientes, definindo-se este como um edifício "sem lugar". No território eleva-se por meio de uma estacaria de madeira assente num embasamento em terra argilosa compactada [técnica tradicionalmente usada na Guiné], integrando um reservatório ao livre que recolhe a água das chuvas encaminhadas pelas coberturas que servem para o funcionamento do mesmo. Na ausência do edifício, a plataforma sobrelevada permanece em forma de "ruína", deixando uma marca simbólica no território.

O projeto segue o princípio de baixo custo de produção, utilizando recursos e materiais locais empregues nas construções tradicionais e adaptados à mão-de-obra existente, artesanal e tecnologicamente incipiente. Desta forma, a materialidade do edifício procura referenciar-se nas construções da população nativa [Mandingas e Fulas], cujas habitações se destacam das restantes existentes na Guiné pela utilização de materiais ligeiros. Como descreve Schiappa de Campos em *Habitats tradicionais da Guiné portuguesa* sobre os Mandingas: "as casas são tradicionalmente circulares, embora se note certa tendência para as construírem de forma retangular. Fazem larga utilização do bambu quer em estruturas quer em encanastrados" [1970, p. 92]. Acerca do tipo de construção praticado pela etnia Fula, o autor refere ainda: "as casas são leves e quase exclusivamente feitas de produtos vegetais. Têm uma estrutura de estacas de madeira de pau sangue [...] que são espetadas verticalmente no solo, em círculo. [...] As habitações têm entre estas estacas um entrançado de bambu" [1970, p. 112]. Tendo este facto em consideração, os materiais usados no projeto constituem-se por: chapa ondulada de zinco na cobertura (largamente utilizada nas construções mais recentes); madeira de pau-sangue na estrutura, pavimento e sistema de ventilação superior dos volumes; revestimento do teto em caniço; e, por último, bambu nos painéis fixos opacos e ventilados e ainda nas persianas. Ao nível do ajustamento térmico ao clima tropical húmido, os diferentes volumes que compõem o edifício organizam-se no sentido dos ventos predominantes – Nordeste-Sudoeste – permitindo a ventilação no interior pelo ripado de madeira existente na parte superior das empenas. Ao nível do usuário a ventilação é garantida pelos painéis e persianas dos alçados. O teto em caniço permite não só o isolamento térmico, mas também acústico da chuva que incide na cobertura metálica. Na perspetiva de acolher atividades paralelas de interesse à comunidade local, além dos pátios exteriores, o auditório tem a possibilidade de se transformar numa cobertura, por meio da abertura das persianas.



29. Tabanca de Samba Juli, Bambadinca, Guiné-Bissau, 1970

TABANCA
região de Bafatá

A palavra tabanca existe em textos portugueses desde o séc. XVI e era usada para designar fortificações construídas por navegadores portugueses na costa da Guiné. No crioulo da Guiné-Bissau, a palavra tabanca significa aldeia e pode estar associada a uma povoação ou localidade, geralmente fortificada. Numa tabanca podem existir várias moranças, ou seja, um conjunto de casas onde habita um agregado familiar, em poligamia.
Durante a guerra do ultramar, além do núcleo central da cidade de Bafatá, existiam na periferia três tabancas: a Tabanca da Rocha, a Tabanca da Ponte Nova e a Tabanca da Nema. Contrastando com a arquitectura colonial do centro da cidade, estes "bairros" de cariz africano eram maioritariamente constituídos por palhotas.
A Tabanca da Rocha localizada na parte alta da cidade era a mais extensa e a que tinha um maior número de pessoas e melhores casas.
A Tabanca da Ponte Nova, junto ao rio Geba, era assim designada por se localizar na estrada que ligava Bafatá a Geba, na qual existia a ponte mais recente da cidade.
A Tabanca de Nema era a mais pequena das três.

Em cima, no planalto, estendia-se uma imensa tabanca [Tabanca da Rocha] desenvolvida à roda de uma belíssima mesquita de tijolos rendilhados pintados de branco. Este bairro nativo, onde o casario se misturava com palmeiras e enormes mangueiras, estendia-se até à estrada asfaltada que, vinda de Bambadinca, levava à vila de Nova Lamego. Na passagem por Bafatá, esta estrada era interrompida por uma rotunda decorada por um singelo monumento ao islamismo, em forma de portal árabe. Daqui descia, em direcção ao rio Geba, a avenida principal.

In MONTEIRO, Costa. Travessia. Lisboa: editorial Escritor, Novembro de 1966.


30


31


32



Em cima:
30. Tabanca da Rocha, cidade de Bafatá, 1969
Ao centro:
31. Tabanca da Rocha, cidade de Bafatá, 1969
Em baixo:
32. Tabanca da Ponte Nova, cidade de Bafatá, 1968
Página ao lado:
33. Tabanca de Bambadinca, Bambadinca, Guiné-Bissau, 1970

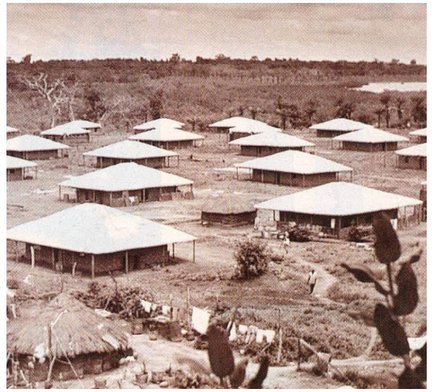
REORDENAMENTO
Guiné-Bissau

As forças militares portuguesas implementaram no território colonial uma política de reordenamento designada por Acção Psicológica, com o objetivo de obter o apoio da população. Este tipo de ação manteve-se durante todo o conflito [1961-1974], e terá sido crucial para a manutenção das Forças Armadas em África. Os principais meios utilizados para a Acção Psicológica eram a propaganda, a contrapropaganda e a informação. Para conquistar o apoio da população implementavam-se programas de educação, ajuda sanitária, económica e religiosa, dando-lhes melhores condições de vida.

A política de ação social das forças portuguesas materializava-se no "reordenamento rural" e "aldeamentos", ou seja, a organização das tabancas em autodefesa, como forma de ordenar e controlar as populações, dificultando o contacto com o inimigo. Estes "aldeamentos", cercados por arame farpado, eram vigiados pelo exército, pela Polícia Internacional e de Defesa do Estado [PIDE] e também por uma milícia composta por elementos da própria população, que integrava parte da rede de informação da polícia secreta portuguesa.

Na Guiné-Bissau esta política de agrupar as populações em aldeamentos protegidos foi determinada em 30 de Setembro de 1968. No entanto, este sistema de organização da população já tinha sido posto em causa por volta de 1967, quando alguns oficiais, polícia e funcionários públicos argumentaram sobre a rutura causada à área rural - abandonada - e ao seu futuro desenvolvimento.

No que concerne ao inimigo, a tática era criar um fosso entre os guerrilheiros e a população, tentando criar uma má imagem daqueles junto desta; tentava-se, ainda, apelar à sua rendição garantindo-lhes toda a ajuda. Por seu lado, as forças independentistas dirigiam-se às populações com ideais de justiça, paz, independência e autodeterminação.



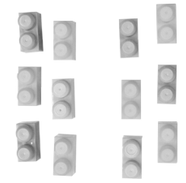




Em cima:
34. Reordenamento - Tabanca de Gadamael, região de Tombali, Guiné-Bissau, 1973 (?)
Em baixo:
35. Reordenamento - aspecto da Cidade Nova (vista de Sul para Norte) Região do Oio, Sector O2, Farim, Subsector Cuntima, 1970
Página ao lado:
36. Reordenamento - Tabanca de Bambadincazinha, Bambadinca, Guiné-Bissau, 1970

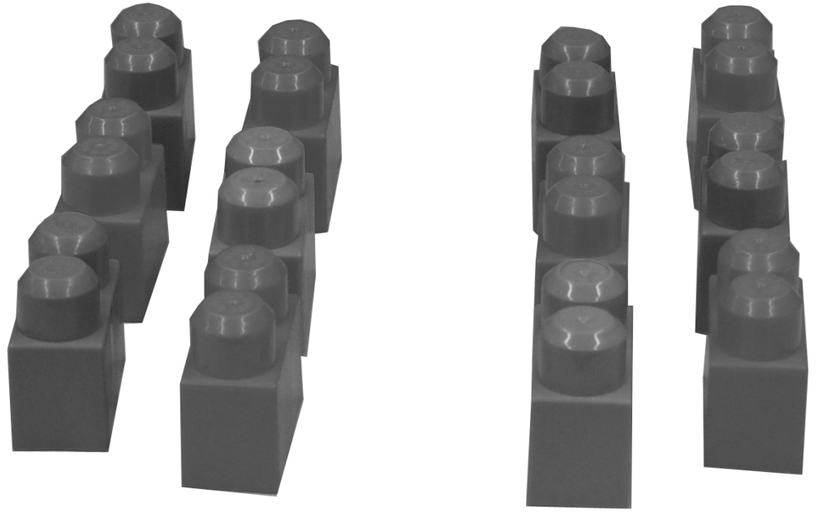
CONCEITO
(re)ordenamento







lego | s.m.
Jogo composto por várias peças de plástico que se encaixam umas nas outras e que permitem fazer vários tipos de construções.



Esquemas de disposição de legos baseados nas tabancas e nos reordenamentos da Guiné-Bissau

UM MODELO CONSTRUTIVO
Guiné-Bissau









Em cima à esquerda e à direita:
37-38. Escola básica unificada de Bafatá
Em baixo, à esquerda:
39. Quartel em Bafatá
Em baixo, à direita:
40. Tabanca da Rocha [2010]









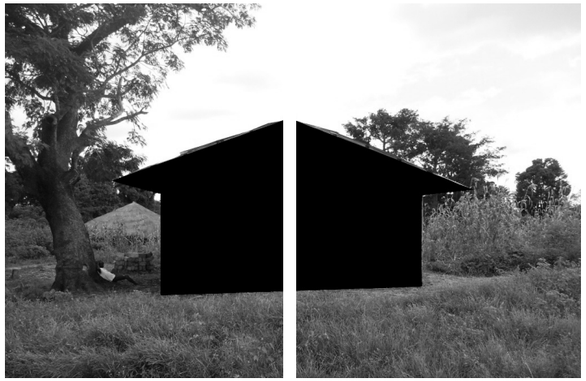
Em cima, à esquerda:
41. Antigo aquartelamento militar, Bambadinca, 1997
Em cima, à direita:
42. Escola pública de Bissau
Em baixo, à esquerda:
43. Tabanca
Em baixo, à direita:
44. Escola em Catió

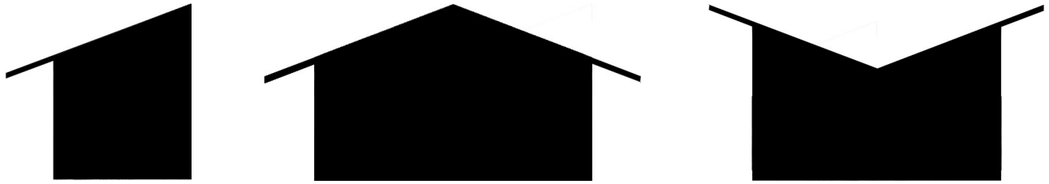
FORMA
o módulo



45. Habitação da tabanca de Patche, Guiné-Bissau

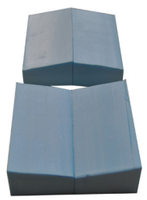
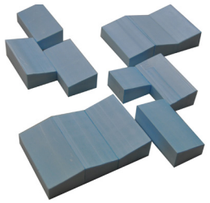


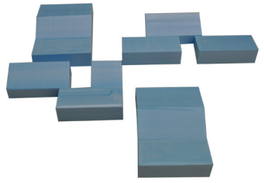
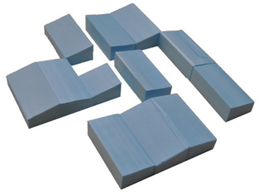
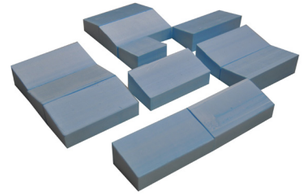
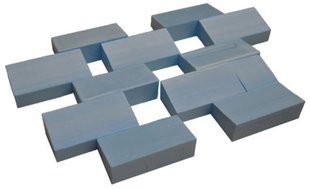


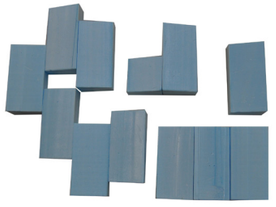
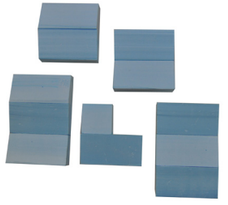
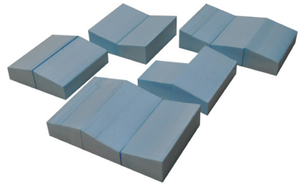
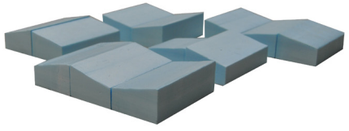


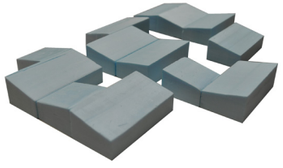
Módulo baseado num dos arquétipos de construção local (volume térreo de duas águas)

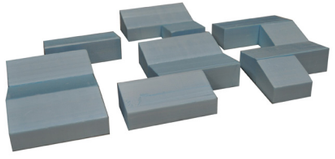
ESTUDOS DE COMPOSIÇÃO
módulo inicial

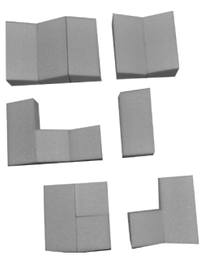
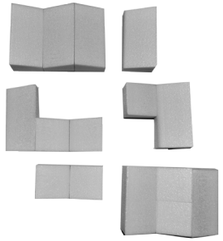
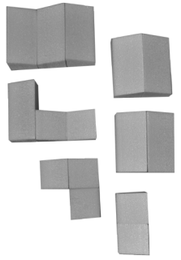
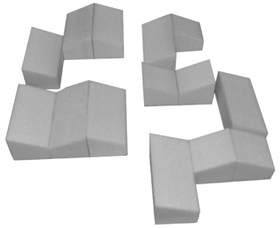



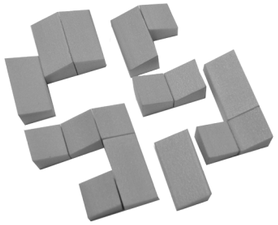
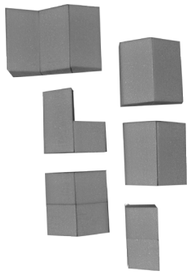





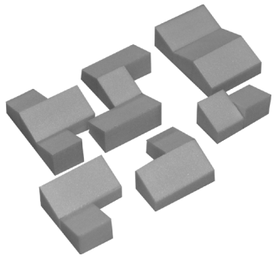






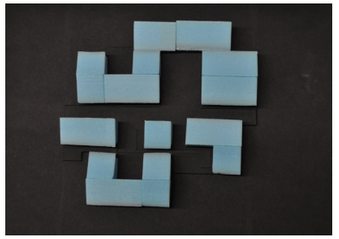
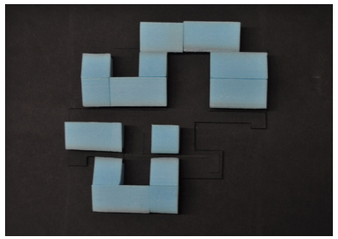
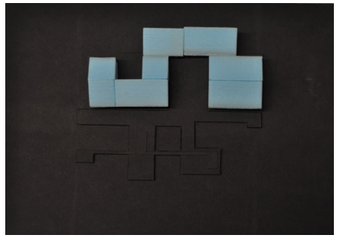
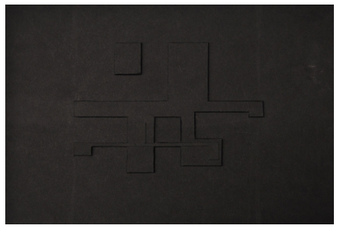


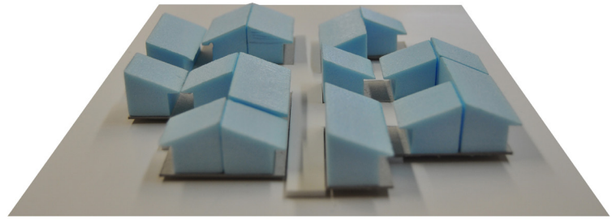
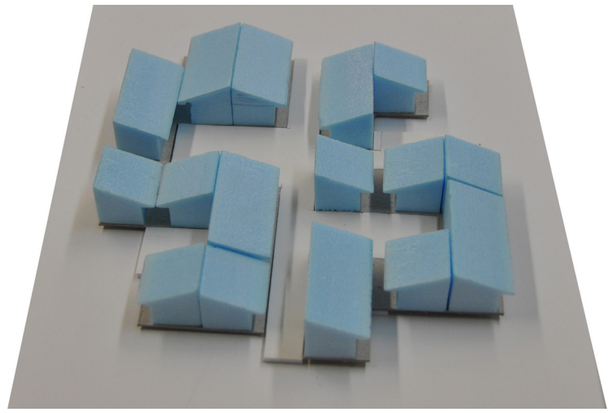


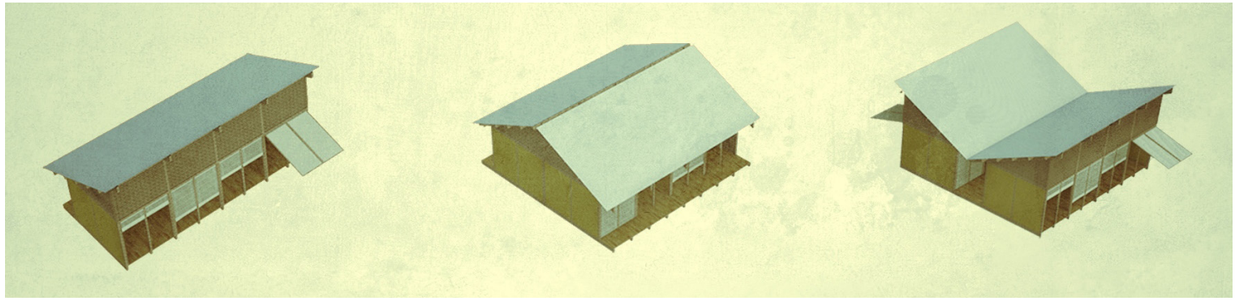



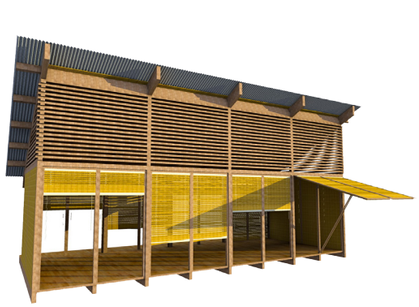


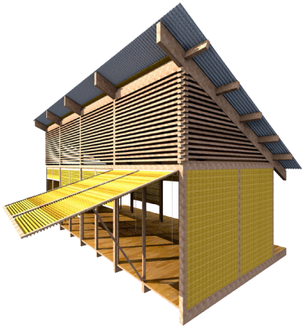





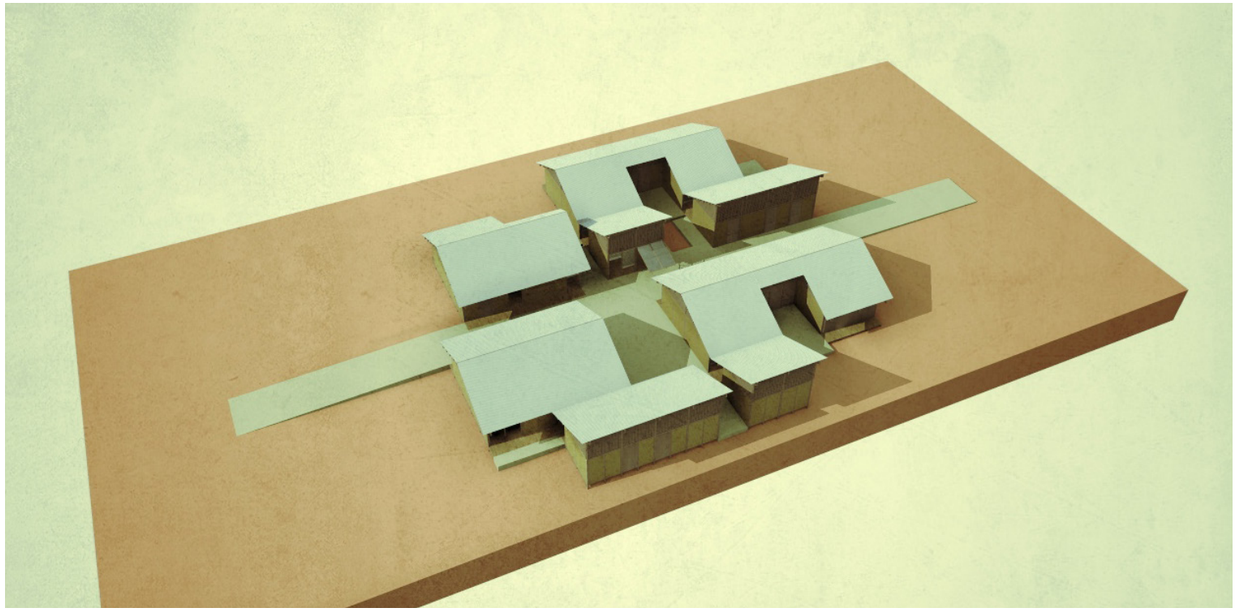



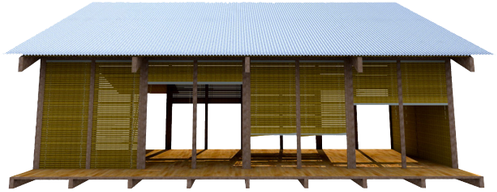
MÓDULO BASE

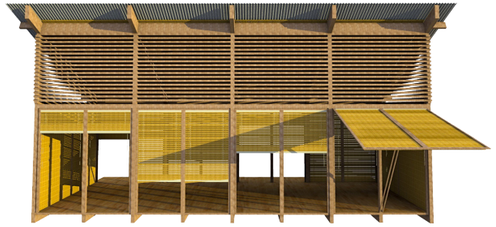




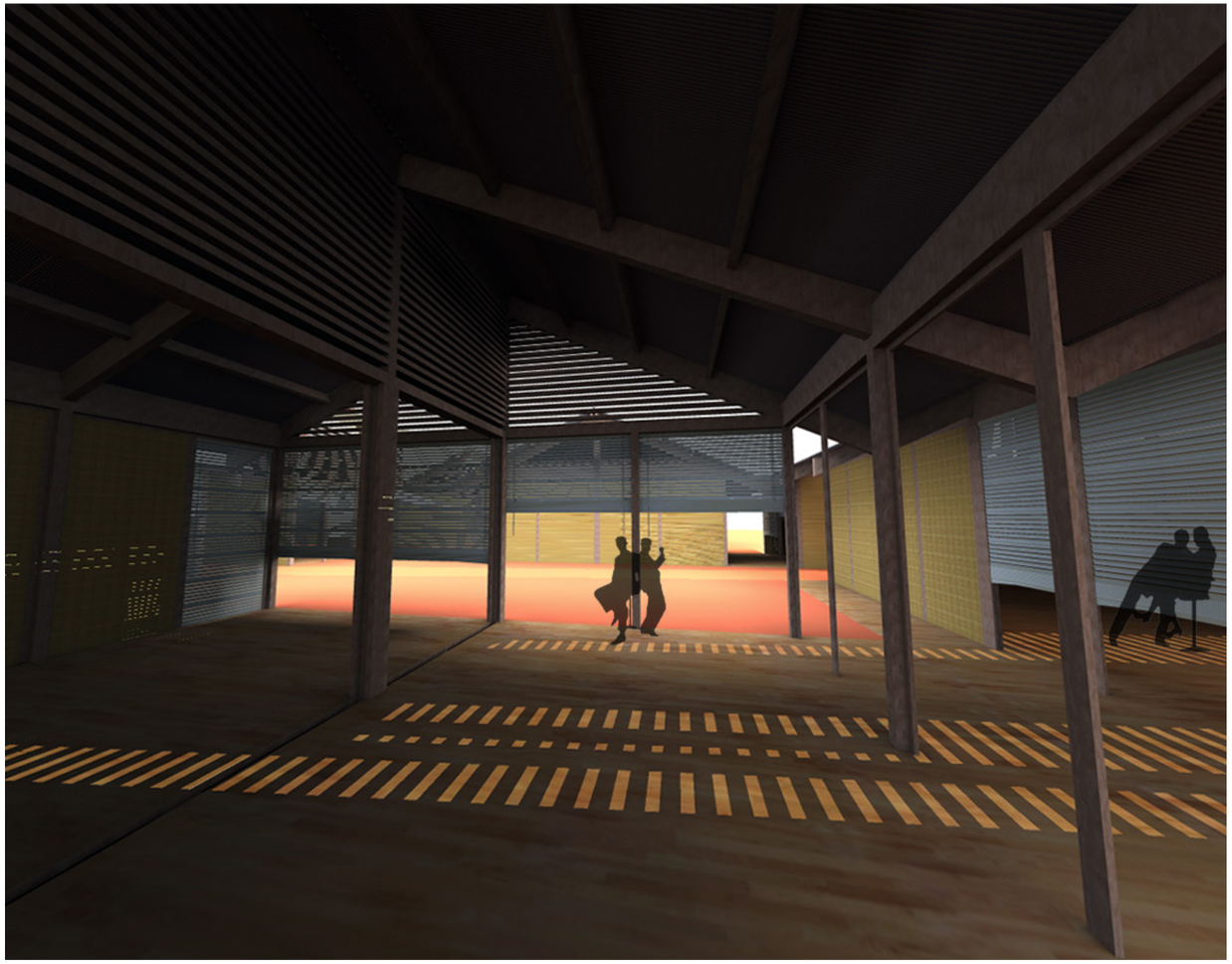


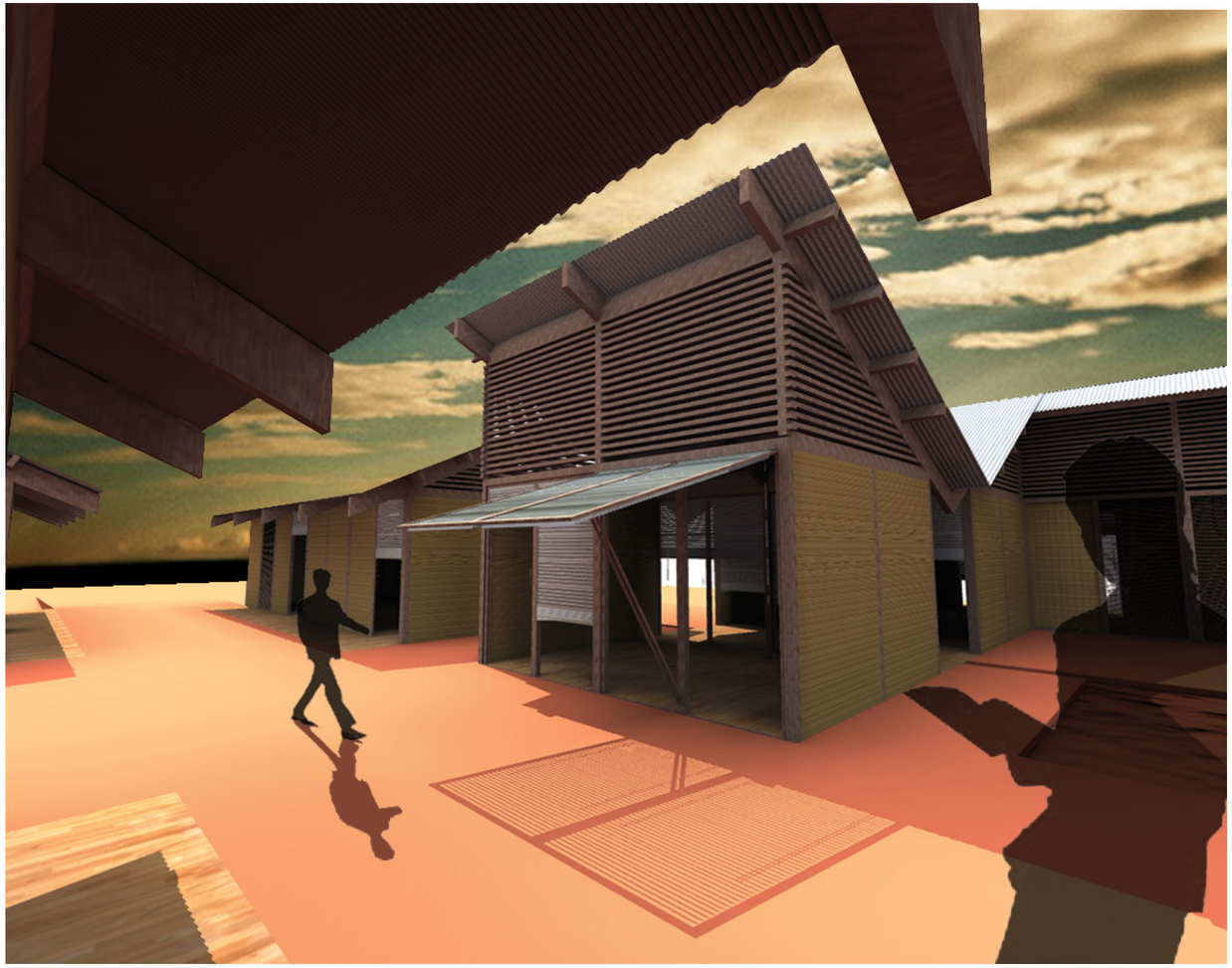






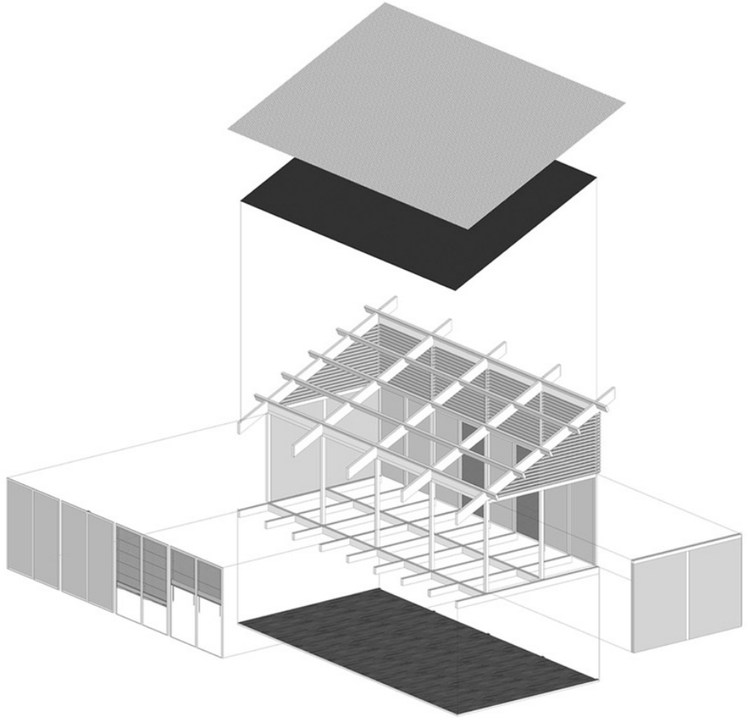
AMBIENTE INTERIOR E EXTERIOR

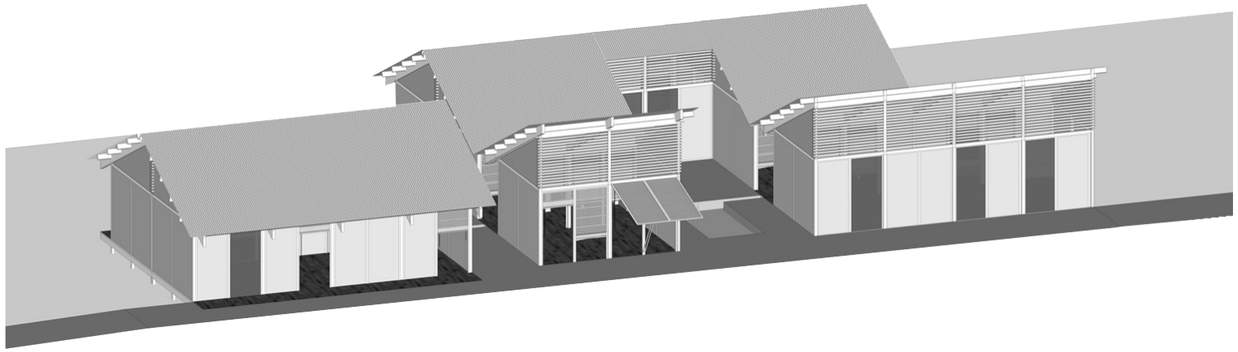


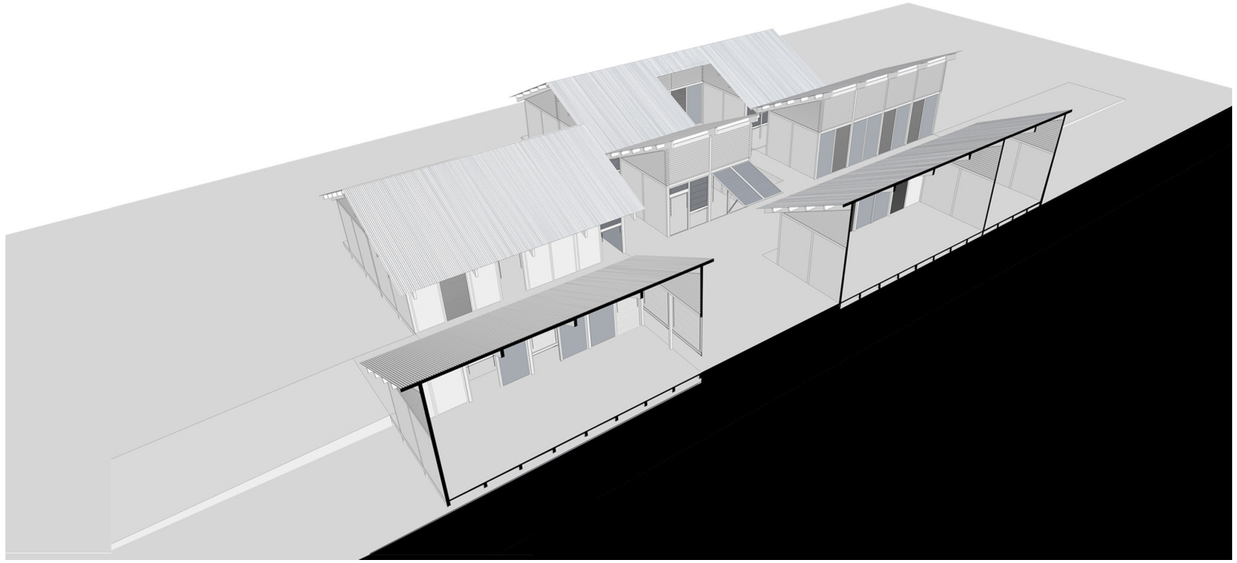


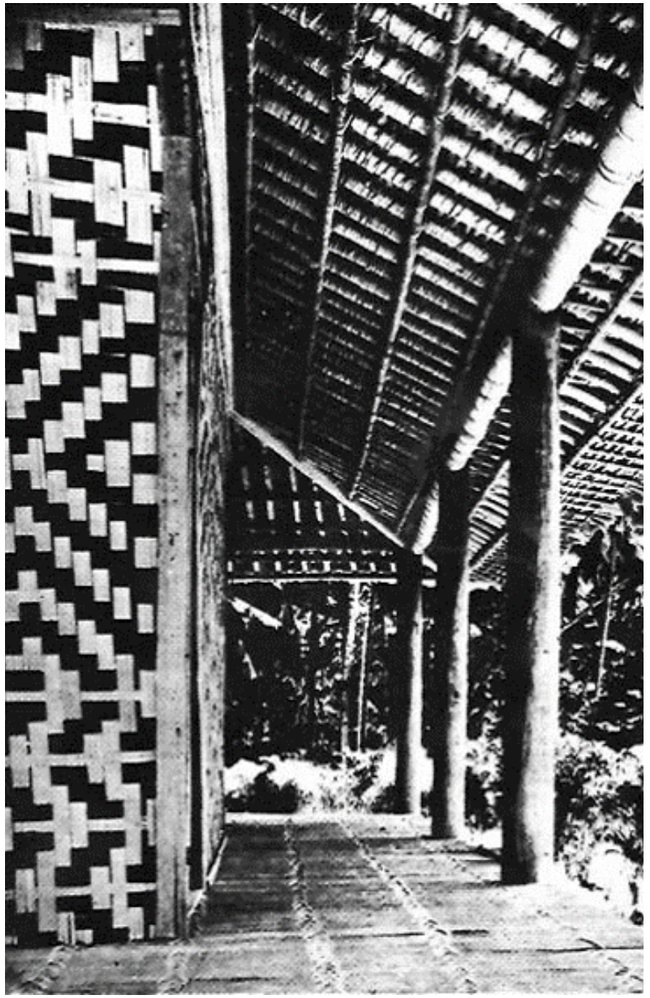
MODELO TRIDIMENSIONAL

axonometria explodida e cortes

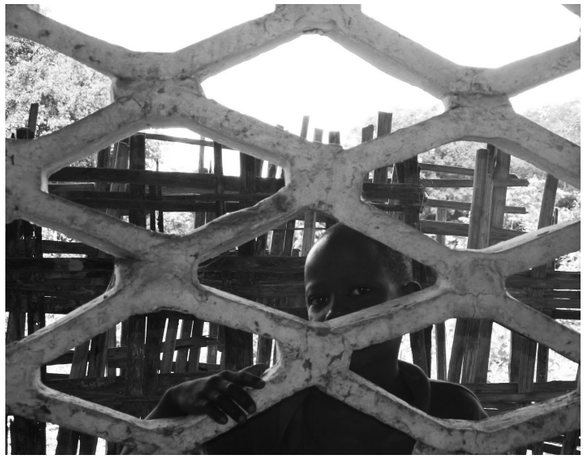












Página ao lado, à esquerda:
46. Construção tradicional em África

Página ao lado, à direita, em cima:
47. Mandinga fabricando uma esteira

Página ao lado, à direita, em baixo:
48. Grelhagem para ventilação, Guiné

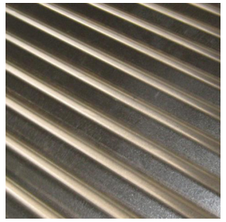
À direita, em cima:
49. Habitação construída com materiais correntes – chapa de zinco ondulada e esteira de caniço - Bafatá

À direita, em baixo:
50. Estrutura para comércio, Bafatá





MATERIALIDADE
centro de estudos



Cobertura:
Chapa ondulada de zinco



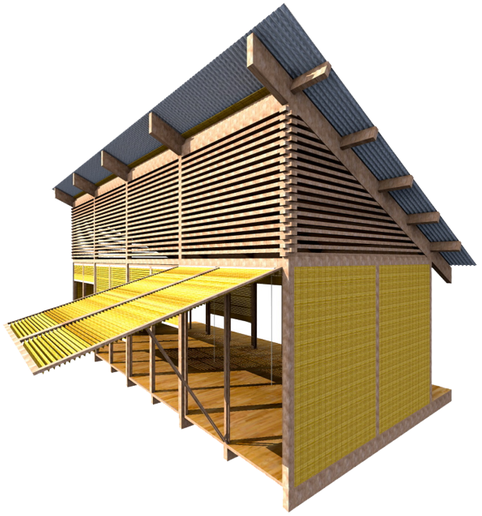
Estrutura:
Madeiradepau-sangue



Ventilação superior:
Ripado de madeira de pau-sangue



Pavimento:
Deck de madeira de pau-sangue

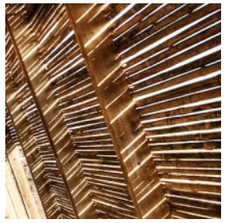




Revestimento do tecto:
Caniço



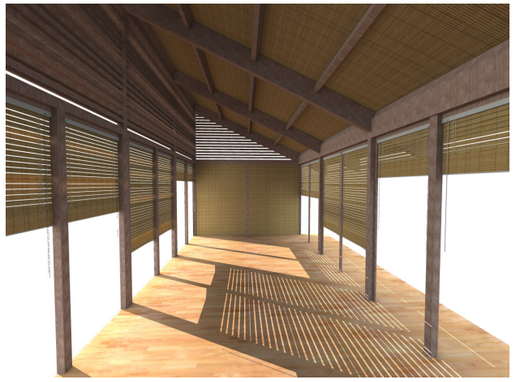
Painéis fixos opacos:
Entrançado de bambu



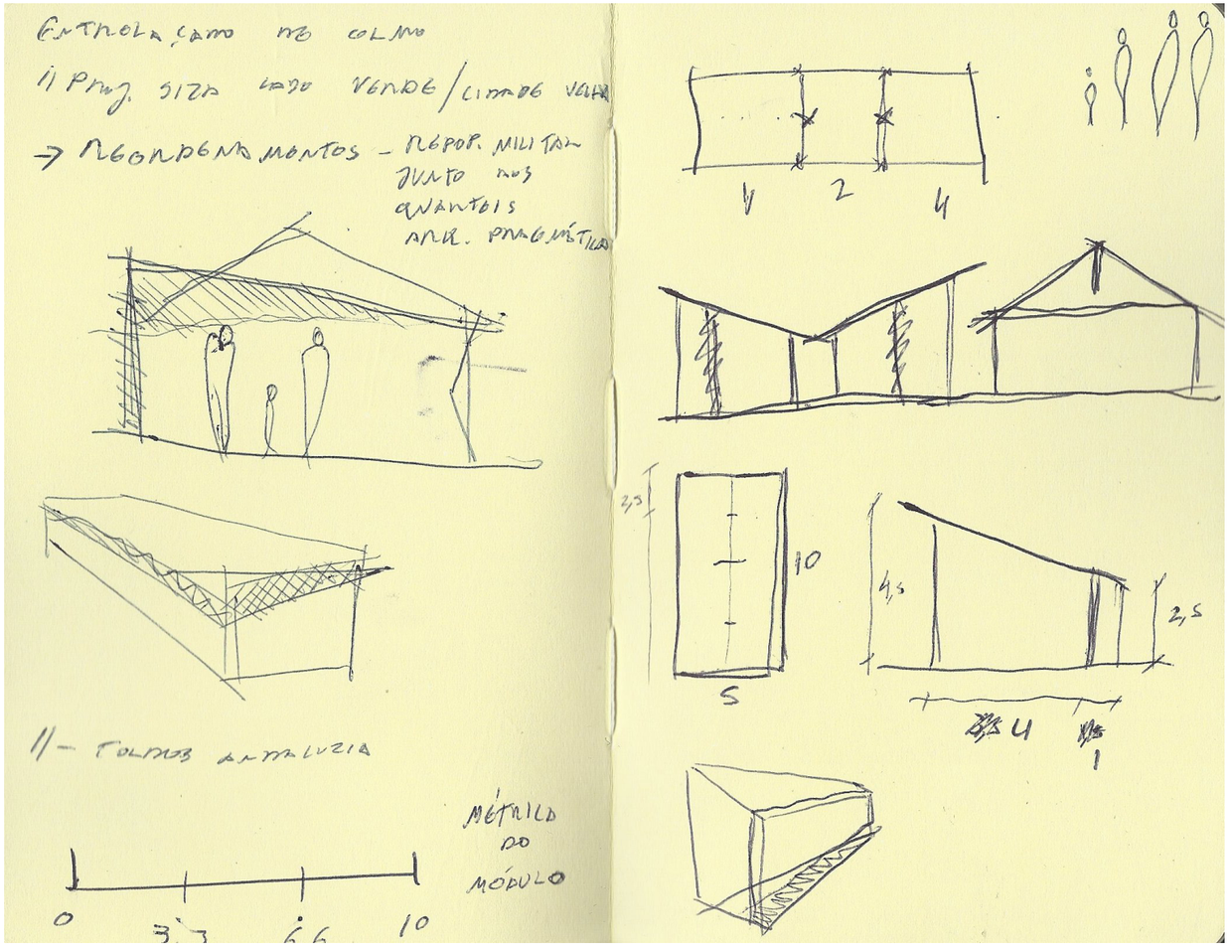
Painéis fixos ventilados:
Ripado de bambu

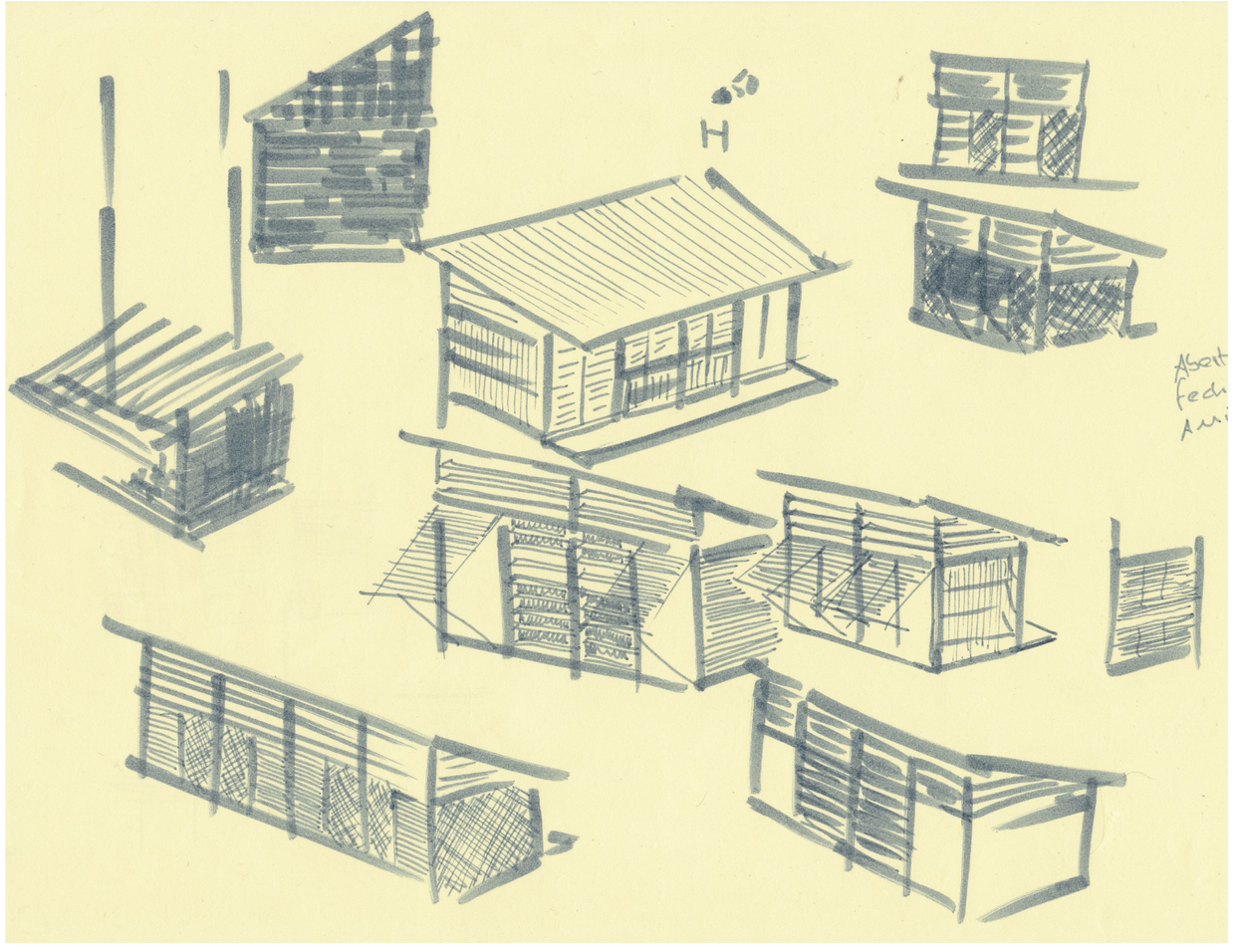


Persianas:
Bambu

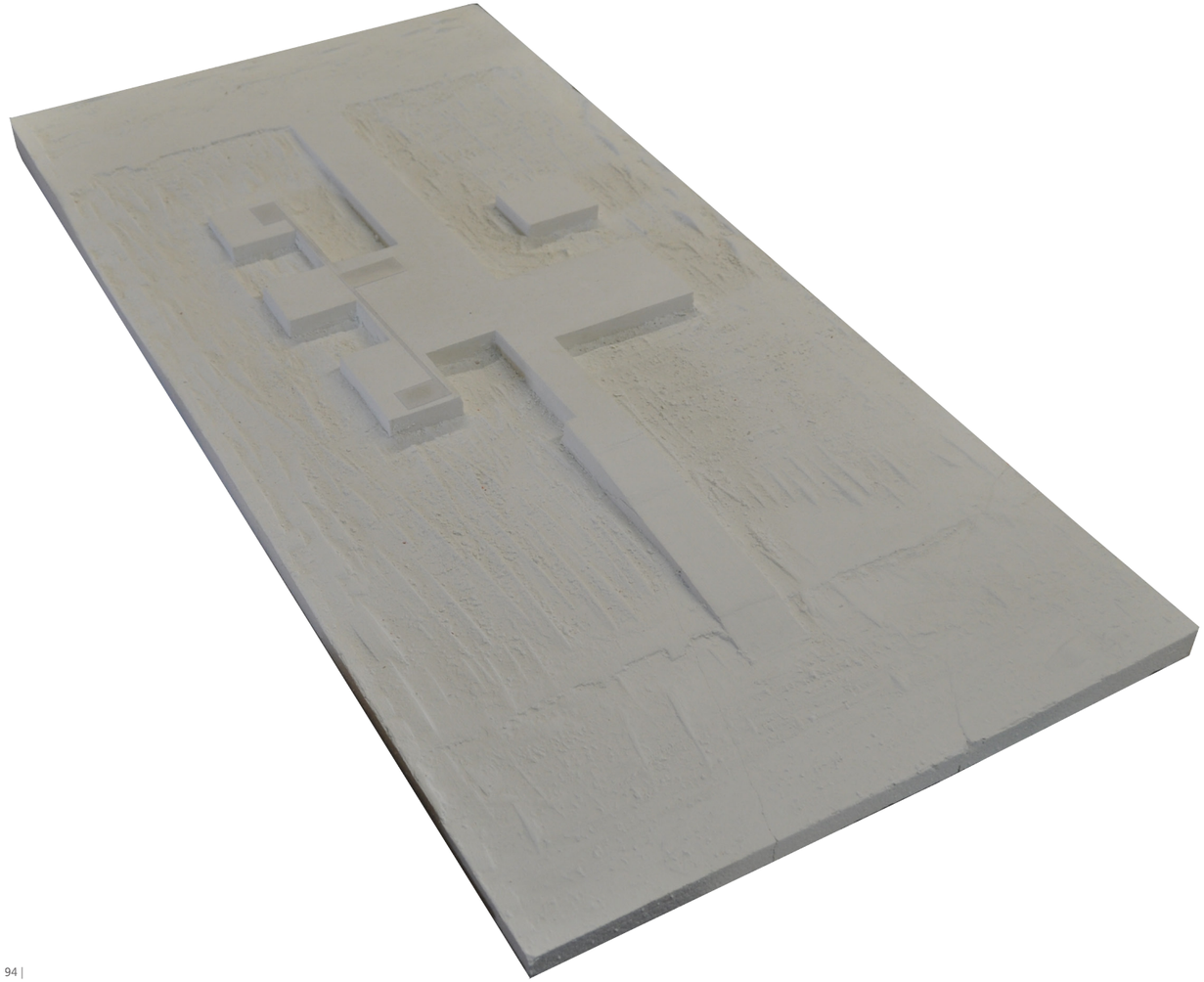


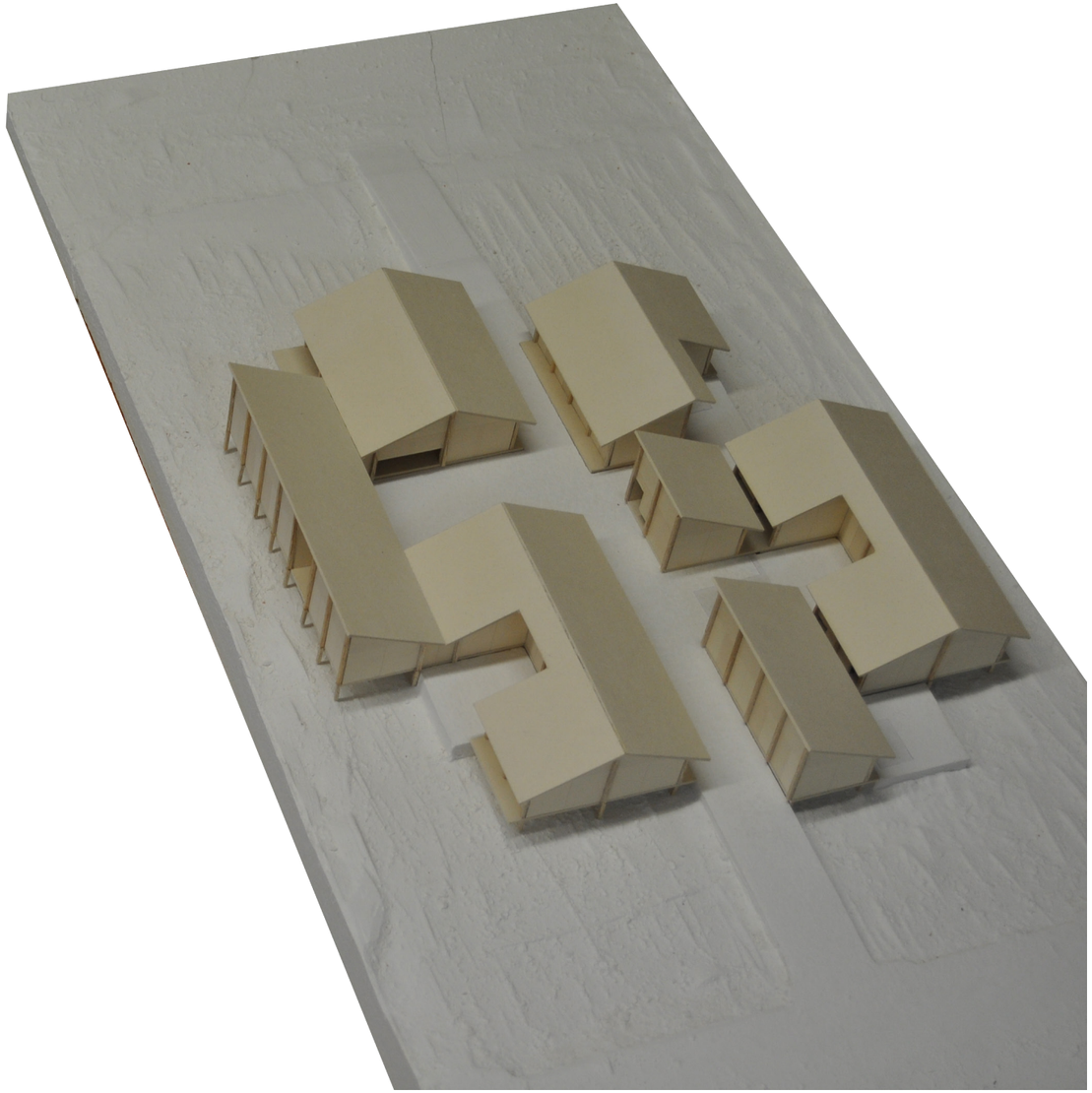
ESQUISSOS

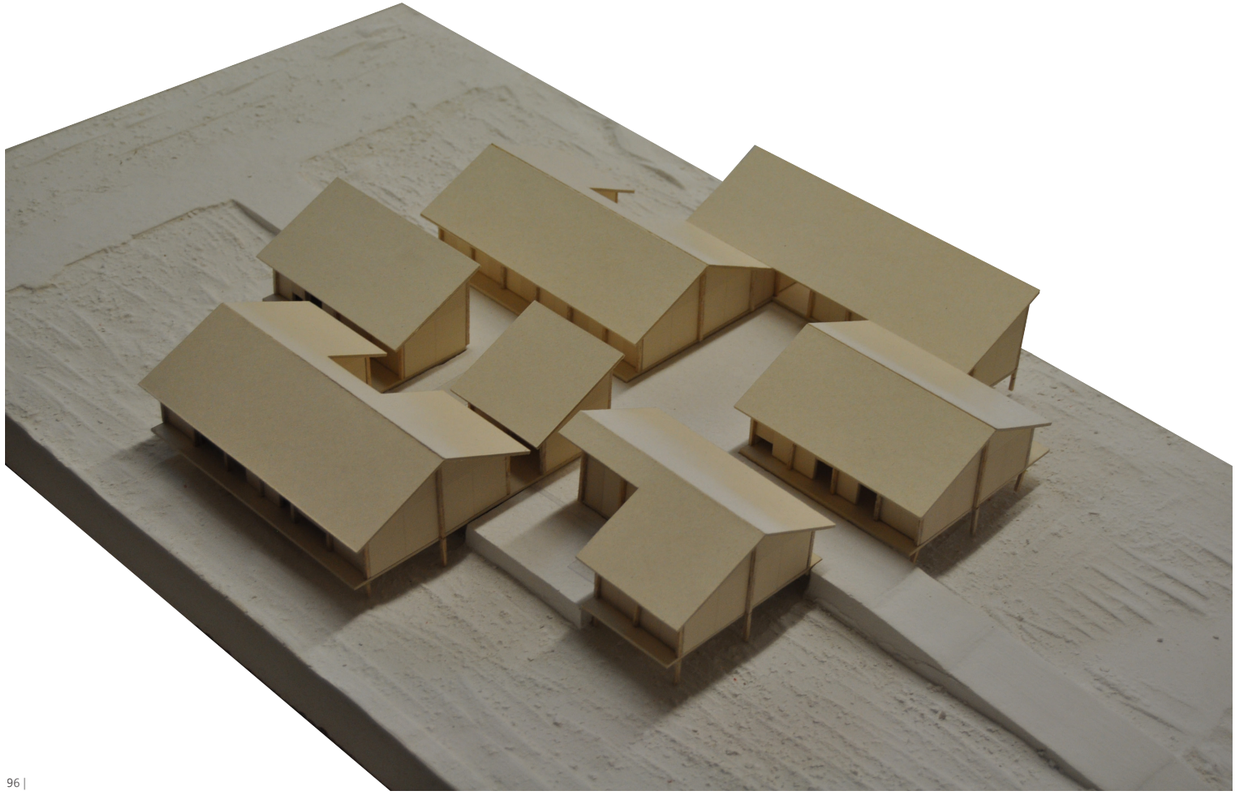

ENTRELAÇADO DE COLMO
// PROJ. SIZA LADO VERDE/CIDADE VELHA
→ REORDENAMENTOS – REPOP. MILITAR JUNTO AOS QUARTEIS ARQ. PRAGMÁTICA
// – TOLDOS ANDALUZIA
MÉTRICA DO MÓDULO
0
3,3
6,6
10
1
2
4
2,5
10
5
4,5
2,5
4
1

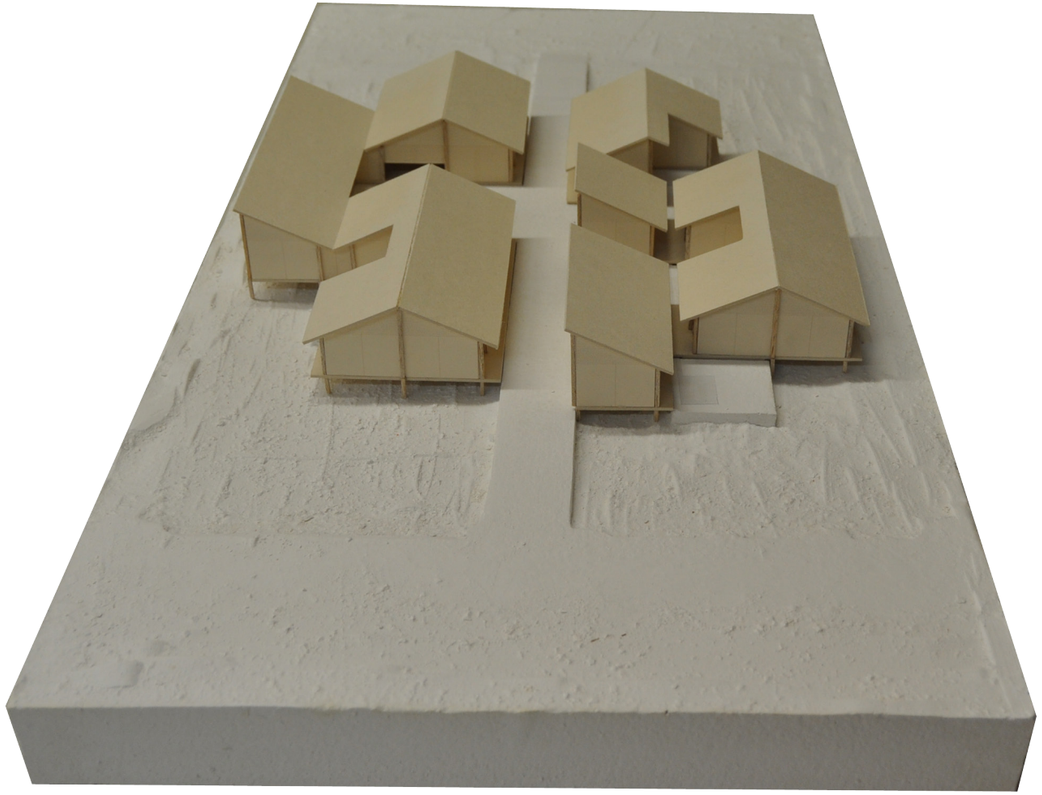

H

MAQUETA

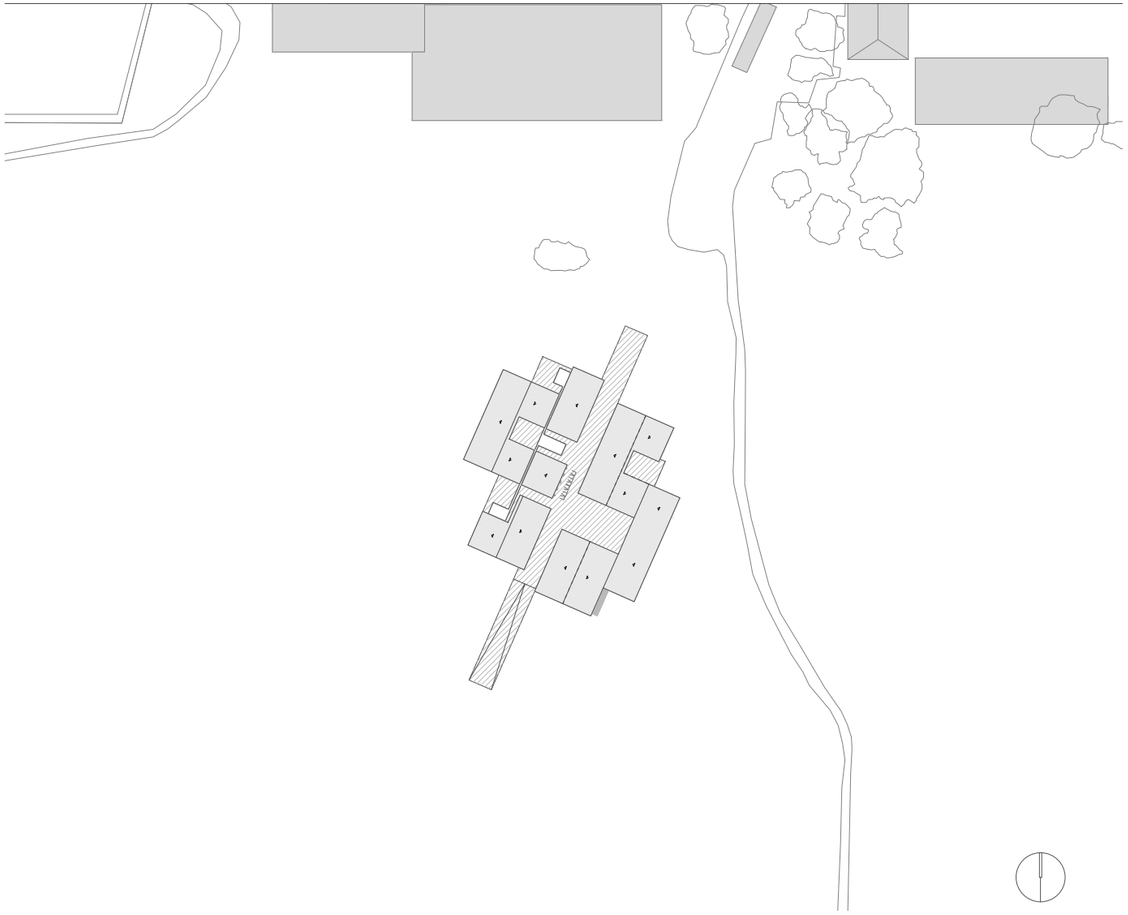




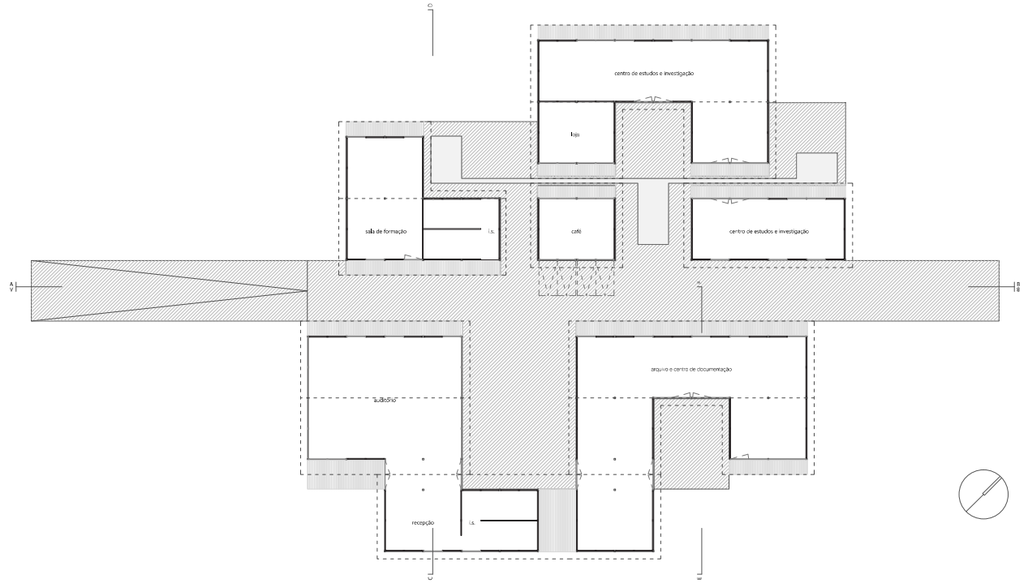


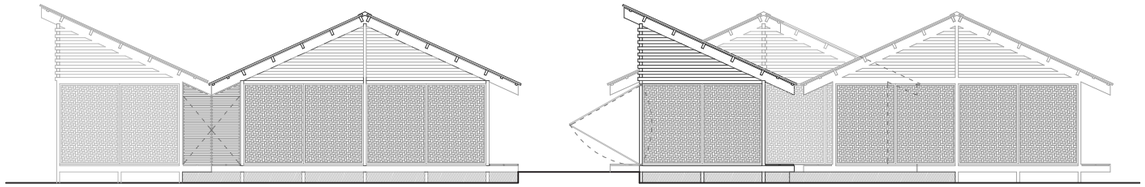


DESENHOS RIGOROSOS

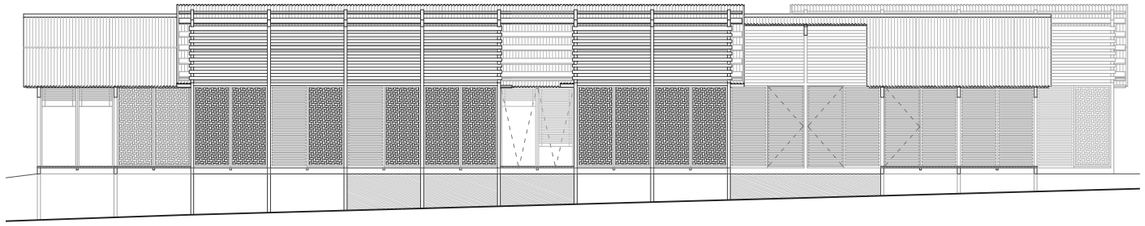




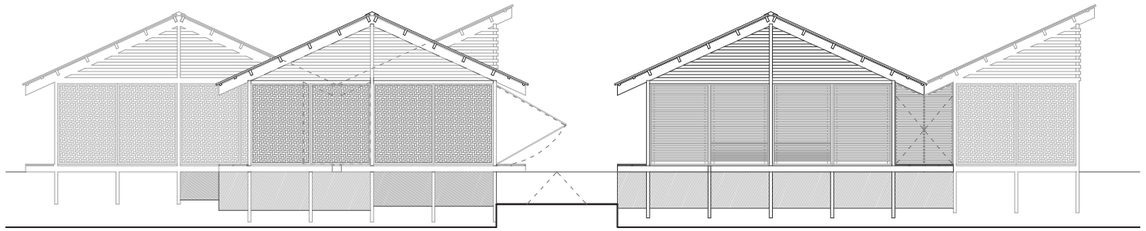




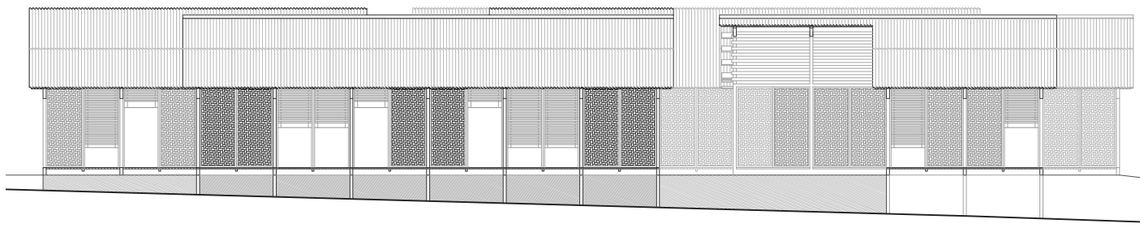
Alçado Nordeste



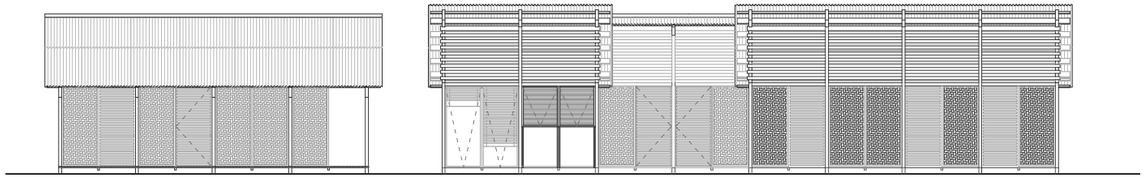
Alçado Nordoeste



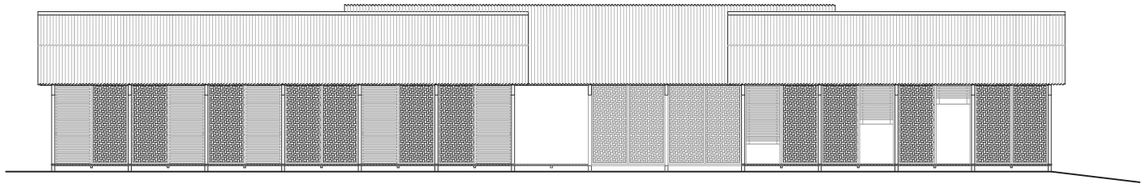
Alçado Sudoeste



Alçado Sudeste

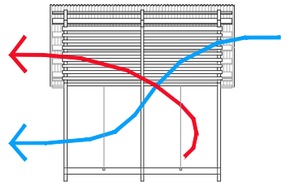


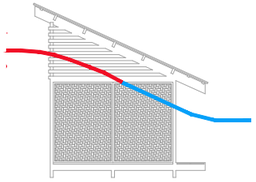
Corte AB



Corte BA

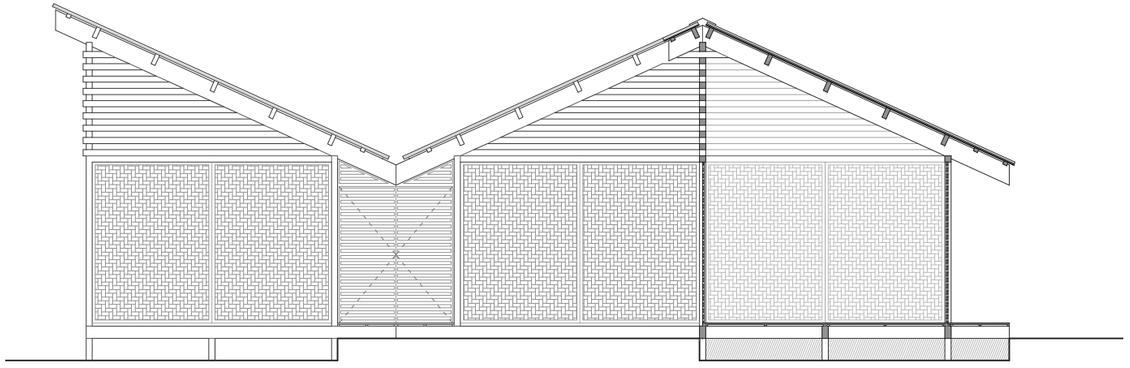
SISTEMA DE ADAPTAÇÃO AO CLIMA





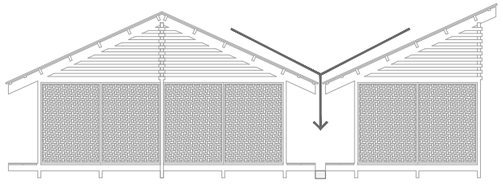
Esquemas de Ventilação

O ar quente sai naturalmente, fazendo com que a circulação de ar de baixo do teto refesque os ambientes. As paredes em ripado ajudam em grande medida a esse efeito.



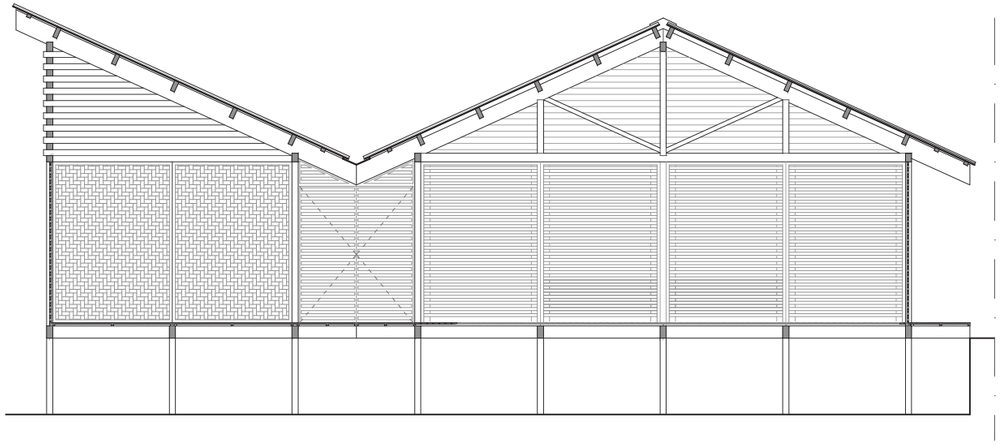
Corte EF

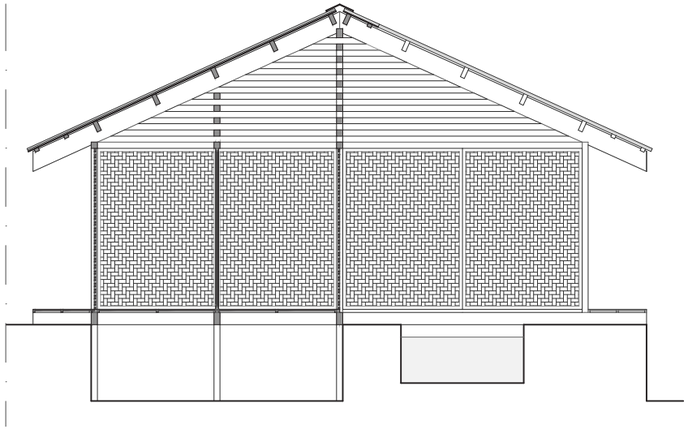
ESQUEMA DO APROVEITAMENTO DE ÁGUAS PLUVIAIS



Esquema do Aproveitamento de Águas Pluviais

A água das coberturas é encaminhada para canais e depositada em pequenos "tanques".





Corte CD





TEMA II

reconhecimento do território
e estratégia proposta



ÍNDICE

EVOLUÇÃO HISTÓRICA 112

CARACTERIZAÇÃO BIOFÍSICA 162

ESTRUTURA EDIFICADA 174

MOBILIDADE 184

ANÁLISE S.W.O.T. 194

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL 196

PROPOSTA URBANA 208
- MEMÓRIA DESCRITIVA 211
- CONCEITO 215
- CENTRALIDADE E ESPAÇOS INTERSTICIAIS 217
- PROPOSTA BY LAYERS 218

ESPAÇO PÚBLICO 248
- PARQUE DAS AMOREIRAS 250
- PRAÇA ENG. DUARTE PACHECO 258
- JARDIM DAS AMOREIRAS 264
- LARGO DO RATO 268
- MOBILIÁRIO URBANO 272
- MÓDULO DO PAVIMENTO 274
- MATERIALIDADE 276

ÍNDICE DE IMAGENS 418

EVOLUÇÃO HISTÓRICA



LISBOA

Evolução Histórica

Para compreender a evolução histórica da área de intervenção, localizada em Lisboa, no eixo entre o Largo do Rato e a colina das Amoreiras é imprescindível compreender a forma como a cidade se foi estruturando.
Até 1755, data do terramoto que destruiu grande parte de lisboa o crescimento da cidade efetuava-se por via de um alargamento sucessivo do seu perímetro muralhado. Iniciado na colina do castelo e estendo-se para poente até à colina de São Francisco.

Na planta de João Nunes Tinoco de 1650, são visíveis os limites da cerca Fernandina já ultrapassados, que circunscrevem uma construção densa e orgânica, para além destes e como resposta às tensões provenientes dessa ocupação surge extra-muros a Vila Nova de Andrade. Precursor do atual Bairro Alto, dividido em lotes e organizado em quarteirões ordenados por uma malha, tem uma base de inspiração racionalista e introduziu Urbanidade na Capital do Reino.





À direita:
1. Evolução da mancha de ocupação nos últimos oito séculos.
Página ao lado:
2. Planta de Lisboa, João Nunes Tinoco, 1650.

O desenvolvimento da cidade ocorre pela primeira vez, de forma programada perpendicularmente ao rio. Até então, a Rua das Portas de Santo Antão/ Rua de São José configurava-se como a principal saída para norte da cidade, bifurcando pela Anunciada continuando uma pelo Andaluz e a outra Salitre a cima para confluir com a da Cotovia. A saída a partir do Andaluz seguindo por São Sebastião evitava a travessia do Vale de Alcântara, contornando-o pela Palhavã.

Desde o século XVI a cidade cresceu lentamente para o interior e essencialmente para poente por via da ocupação de zonas desafogadas e de boa acessibilidade, primeiro por casas religiosas que por sua vez atraiam para junto de si algumas barracas e casas, preenchendo-se, com o tempo, o espaço entre elas, como é o caso da Rua do Salitre, Cotovia e São Bento ao longo do século XVII.

As obras do Conde de Tarouca foram a ponte da zona do noviciado com o Bairro Alto e já no século XVIII com os aforamentos sucessivos dos Soares de Noronha e a anterior instalação da Fábrica das Sedas efetua-se a ligação do Rato com a Cidade. Campolide até meados do seculo XVII configurava-se como uma área agrícola dividida em propriedades de média dimensão na zona limítrofe da cidade que apenas tinha bons acessos pelo Planalto de Campo de Ourique/ Prazeres e Alcântara.

A topografia do território estruturou a inserção das vias e a sua matriz fundiária.

A partir do eixo do Vale de São Bento, Campolide e Campo de Ourique cons- tituem-se como um corpo oposto ao Bairro Alto e Cotovia formando um "U" aberto ao rio. No seu centro onde o Vale de São Bento e o Festo da Cotovia se encontram localiza-se o atual Largo do Rato, zona de confluência de sistemas de circulação.





À direita:
3. Topografia de Lisboa.
Página ao lado:
4. Lisboa com a Estrada de Circunvalação [século XIX] assinalada.

REFORMA DA CIDADE

Terramoto de 1755

No Reinado de D. João V a reforma da cidade foi pensada e planeada mantendo o pragmatismo herdado da tradição militar e Manuel da Maia surge como personalidade central na reforma da cidade. Há uma preocupação com as infra-estruturas básicas e o Aqueduto das Águas livres surge como uma das únicas grandes realizações urbanísticas da época.

Por volta de 1740 a obra das Águas Livres já se encontra no Rato.

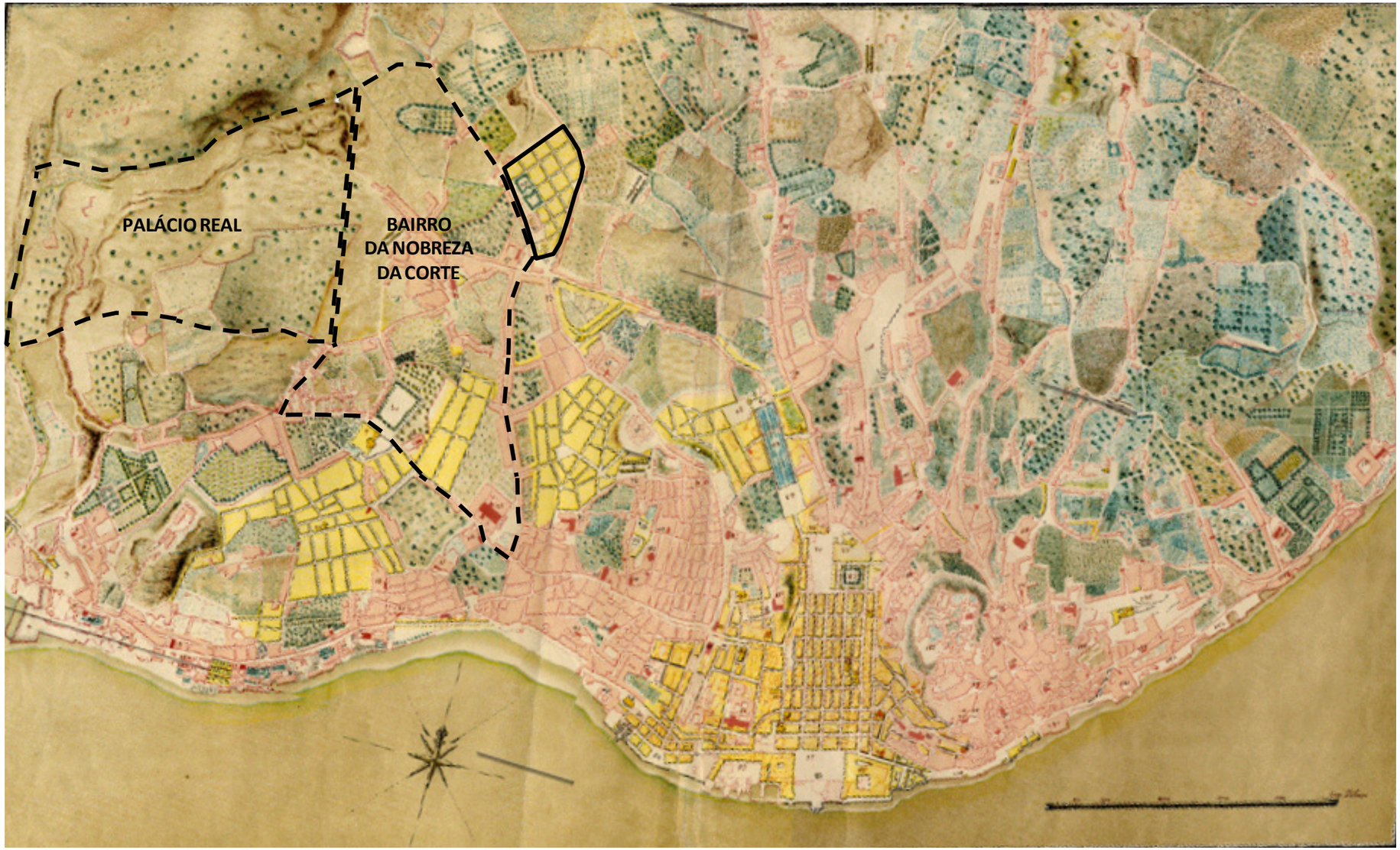
Com o cataclismo de 1755 surge a efetiva possibilidade de uma reforma da cidade levantando-se a hipótese de construir sobre os escombros ou construir uma nova cidade em Belém.

Escolhida a primeira das soluções, foi adoptado um modelo em que eram proibidas as obras de iniciativa particular; os proprietários dos terrenos foram obrigados a reconstruir segundo o plano geral num espaço de 5 anos, sob pena de serem obrigados a vender os terrenos. De um total de 6 plantas traçadas pelos colaboradores de Manuel da Maia, a escolhida foi a de Eugénio dos Santos, arquitecto do Senado da cidade, que chefiou os trabalhos até 1760, altura em que faleceu e foi substituído por Carlos Mardel, arquitecto húngaro imigrado em Portugal. À cidade medieval de ruas es- treitas deu lugar um traçado racional de linhas rectilíneas em que os prédios têm todos a mesma altura.



5. Cartografia de 1756, Carlos Mardel

Aquando da realização dos planos para a nova cidade de Lisboa existia uma intenção clara de através da realização de duas grandes obras a reconstrução Baixa e a construção do Palácio Real conseguir lançar as bases para uma recuperação e expansão da cidade.
A reconstrução da Baixa veio a verificar-se mas a edificação do Palácio Real falhou ainda que tenha sido iniciado o seu balizamento e efetuada a abertura do primeiro troço da Rua de São João dos Bem-Casados [atual Silva Carvalho].
Desta iniciativa de projetar a zona expansão de cidade através da instalação do Palácio Real materializa-se apenas o lançamento do processo com o início do Bairro das Amoreiras em 1759. Na zona destinada ao Palácio fica um vazio que só será preenchido no final do século seguinte pela implantação de uma unidade habitacional de características únicas.
Da localização escolhida há ainda a acrescentar que apesar de paradisíaca era distante do efetivo centro de Poder, juntamente com o facto de a nobreza se encontrar depauperada fez com que não fosse possível agregar à deslocação do Rei as moradas dos principais membros da Corte que tinham optado por edificar ou reformar as propriedades que já possuíam.
A instalação provisória da Corte em Belém e na Ajuda torna-se efetiva.
Da iniciativa de projetar a zona expansão de cidade através da instalação do Palácio Real materializa-se apenas o lançamento do processo com o início do Bairro das Amoreiras em 1759.



Traço contínuo:
Bairro das Águas Livres

Traço interrompido:
Zona destinada ao Palácio Real e zona do bairro da nobreza da corte.

6. Planta de Lisboa no final do consulado pombalino indicando a vermelho o existente e a amarelo o que estava planeado.

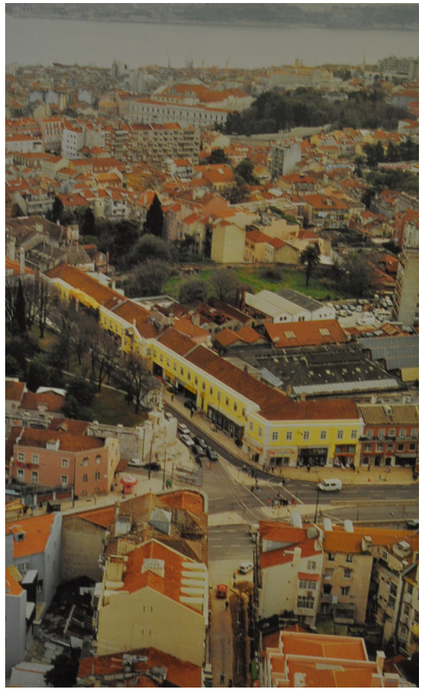


7. Vista aérea da Mãe de Água.

BAIRRO DAS ÁGUAS LIVRES
fábrica das sedas

A construção do bairro enquadrou-se na reestruturação da Fábrica em 1757 e pressupunha uma alteração dos processos de fabrico, gestão dos recursos humanos e materiais.
A Fábrica das Sedas tem a sua instalação provisória em 1738 na freguesia de Santa Isabel uma das zonas menos afetada pelo terramoto circunstância que leva a um aumento substancial da sua população.
Aos pequenos fabricantes na dependência da Fábrica das Sedas através de deduções nos rendimentos era dada a possibilidade de poderem ter casa, oficina e equipamentos próprios. Podiam ter também um determinado número de aprendizes que mais tarde se poderiam estabelecer do mesmo
modo e assim fazer cidade através do crescimento da produção.
Apenas uma pequena parte do bairro foi construída que na sua totalidade ocuparia o espaço entre a Mãe de Água e a atual Rua Artilharia I, o Rato e Campolide.
Este foi o único dos planos exteriores à Baixa que dispunha de um prévio conteúdo urbano para além da simples ocupação racional do terreno. O Bairro destinava-se a concretizar objetivos industriais, políticos e sociais de uma cidade que se pretendia ver renovada.

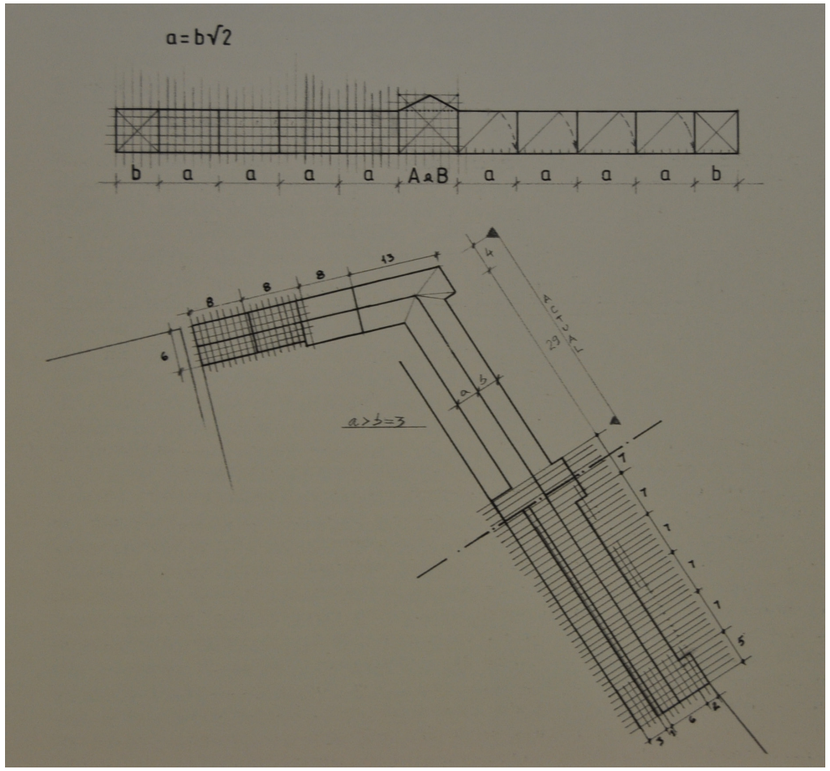








Em cima, à esquerda:
8. Pormenor do projeto do Bairro das Águas Livres [aprovado e executado parcialmente], Carlos Mardel, 1759.
Em cima , à direita:
9. Perspetiva do edifício Sede da Fábrica das Sedas para o Largo do Rato.
Em baixo., à esquerda:
10. Travessa da Fábrica das Sedas. Bloco de casas do Bairro das Águas Livres que ainda mantêm praticamente intacto o aspeto inicial, 1998.
Em baixo, à direita:
11. Edifício Sede da Fábrica das Sedas. Gaveto da Rua da Escola Politécnica com o Largo do Rato. 1998.









Em cima, à esquerda:
12. Edifício Sede da Fábrica das Sedas da Rua da Escola Politécnica. Evidência da modulação utilizada por Carlos Mardel na sua conceção.
Em cima, à direita:
13. Implantação do edifício Sede da Fábrica das Sedas em finais do século XIX.
Página ao lado, em cima:
14. Rua da Escola Politécnica. Edifício Sede da Fábrica das Sedas em finais do século XIX.
Página ao lado, em baixo:
15. Rua da Escola Politécnica. Edifício Sede da Fábrica das Sedas, 1998.

BAIRRO DAS ÁGUAS LIVRES
[ORGANIZAÇÃO DO BAIRRO]

O Bairro das Águas Livres, parte de uma malha quadrada uniforme onde a praça de 302x640 palmos aparece pela renúncia a dois quarteirões, limitada a poente pelos arcos do Aqueduto, sem libertar os cantos no enfiamento das ruas opostas.

Apenas foram edificados quatro quarteirões em volta da praça num total de 56 fogos quando inicialmente estava prevista a construção de 462. Para a sua implantação nivelou-se o terreno e abriram-se ruas no sentido poente/ nascente e na perpendicular apenas foram abertas as necessárias para servir os primeiros quarteirões o que fez com que o bairro tenha chegado aos nossos dias com quatro quarteirões quadrangulares e os restantes alongados.

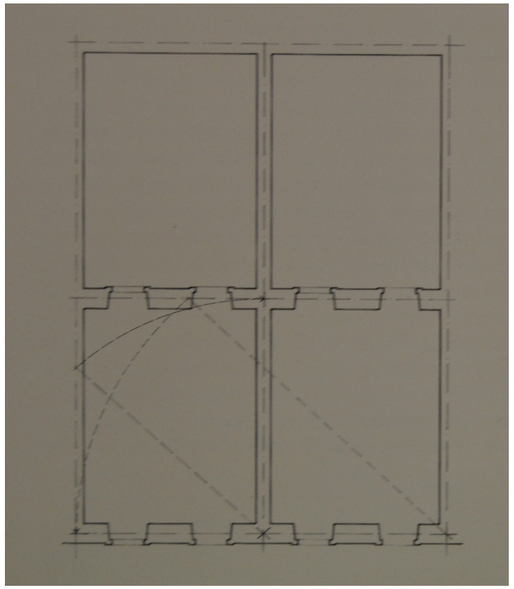
A construção dos edifícios era muito simples a estrutura de tipo tradicional e a cobertura de duas águas longitudinais. Nas traseiras o beirado assenta diretamente sobre a alvenaria. É visível a existência de uma produção seriada dos elementos construtivos, por exemplo, uma peça de cantaria tem dimensões que permitem o seu uso em posições diversas.

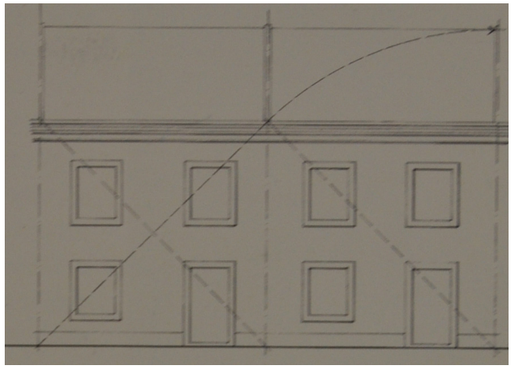
Os quarteirões são definidos com duas frentes de oito casas cada, separadas por um pátio, individualmente mediam 32 palmos. O esquema do alçado é composto por um par de janelas em retângulos √2 no primeiro andar e por uma janela próxima do quadrado e uma porta em duplo quadrado no rés-do-chão. O retângulo √2 constitui a regra compositiva que se repete em toda a construção.

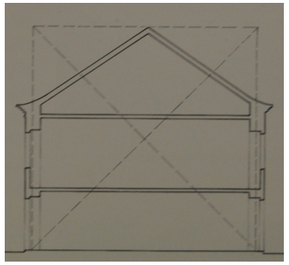


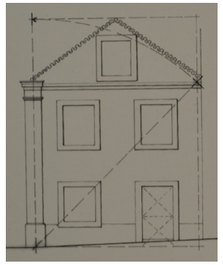


Ao lado:
16. Praça das Águas Livres [Jardim das Amoreiras], edifício da Fábrica dos Tecidos de Seda. c. 1910.
Página ao lado:
17. Planta de Carlos Mardel, quarteirões construídos do plano.











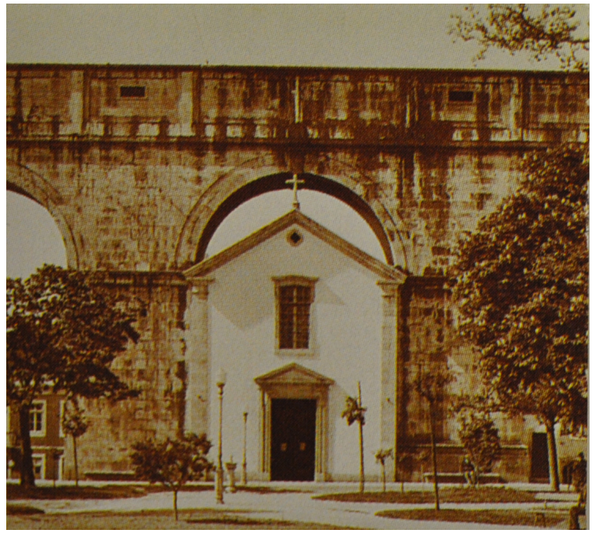


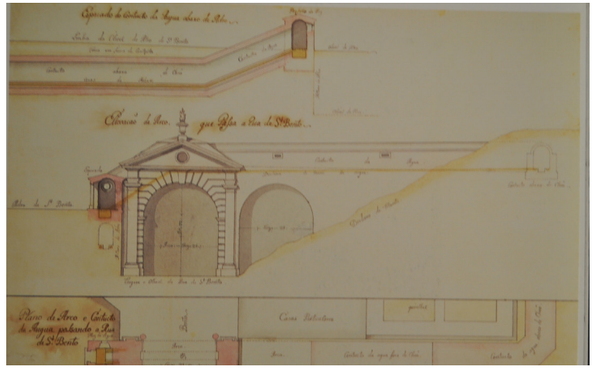


Ao lado:
18. Bairro das Águas Livres.
Reconstituição de dois módulos da habitação tipo. [da esquerda para a direita, de cima para baixo] Alçado de rua, planta do piso térreo e corte transversal onde se evidência a modulação a partir da relação do quadrado com a sua diagonal (√2).
Página ao lado, em cima:
19. Rua Maestro Pedro de Freitas Branco. Imagem da segunda metade do século XIX das casas edificadas pela iniciativa privada dentro do espírito [e forma] do Bairro das Águas Livres, c. 1910.
Página ao lado, em baixo, à esquerda:
20. Rua Maestro Pedro de Freitas Branco. Imagem da segunda metade do século XIX das casas edificadas pela iniciativa privada dentro do espírito [e forma] do Bairro das Águas Livres, c. 1910.
Página ao lado, em baixo, à direita:
21. Rua Maestro Pedro de Freitas Branco. Imagem da segunda metade do século XIX do exemplar do extremo poente das casas edificadas pela iniciativa privada dentro do espírito [e forma] do Bairro das Águas Livres., c. 1910.

BAIRRO DAS ÁGUAS LIVRES
arco das Amoreiras

O Arco das Amoreiras, realizado entre 1746 e 1748, marcava a entrada na cidade e toda a zona do Rato ganhou um novo estatuto de praça que se seguia à entrada das portas da cidade tendo nele sido construído um dos primeiros chafarizes inaugurais das Águas Livres da autoria de Carlos Mardel.
No Bairro das Águas Livres havia um grande número de artífices catalões o que leva à implantação de uma capela dedicada a Nossa Senhora de Monserrate metida na arcaria do aqueduto, substituindo uma barraca em madeira no Alto de S. Francisco. A obra foi concluída em 1768. E devido à sua inserção num dos arcos do aqueduto a sineira é colocada no fundo do edifício.
No centro da praça foi construído um chafariz e foram plantadas 331 amoreiras. Posteriormente o chafariz foi substituído pelo atual e no lugar das amoreiras surge um jardim romântico.





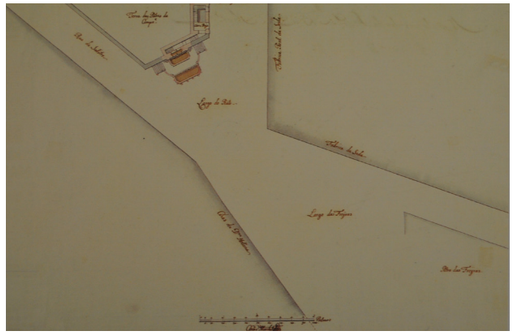


Página ao lado, à esquerda, em cima:
22. Praça das Amoreiras. Capela de Nossa Senhora de Monserrate.
Página ao lado, à esquerda, em baixo:
23. Aqueduto das Águas Livres. Arco da Rua de São Bento, Carlos Mardel. Desenho de inserção urbanística, alçado e pormenor.
Página ao lado, à direita:
Rua das Amoreiras. Arco triunfal visto de norte, 2012.

BAIRRO DAS ÁGUAS LIVRES
chafariz do Rato

O chafariz do Rato é o único abastecido por uma linha de água que saía diretamente do tanque da Mãe de Água. Todos os restantes chafarizes eram abastecidos pelos quatro ramais subterrâneos que abastecem a cidade. Dois dos ramais saem do Aqueduto antes da Mãe de Água um destinado ao Campo de Santana e o outro às Necessidades. Da Casa do Registo partem as outras duas linhas de água, a do Loreto, pelo festo da Cotovia até ao Largo de São Carlos, e a da Esperança, pelo Vale de S. Bento até ao rio.





Em cima:
25. Aqueduto das Águas Livres. Chafariz do Rato da autoria de Carlos Mardel. Desenho do alçado assinado pelo autor.
Em baixo:
26. Aqueduto das Águas Livres. Chafariz do Rato da autoria de Carlos Mardel. Desenho do enquadramento urbanístico assinado pelo autor.
Página ao lado:
Chafariz do Rato, 2012.

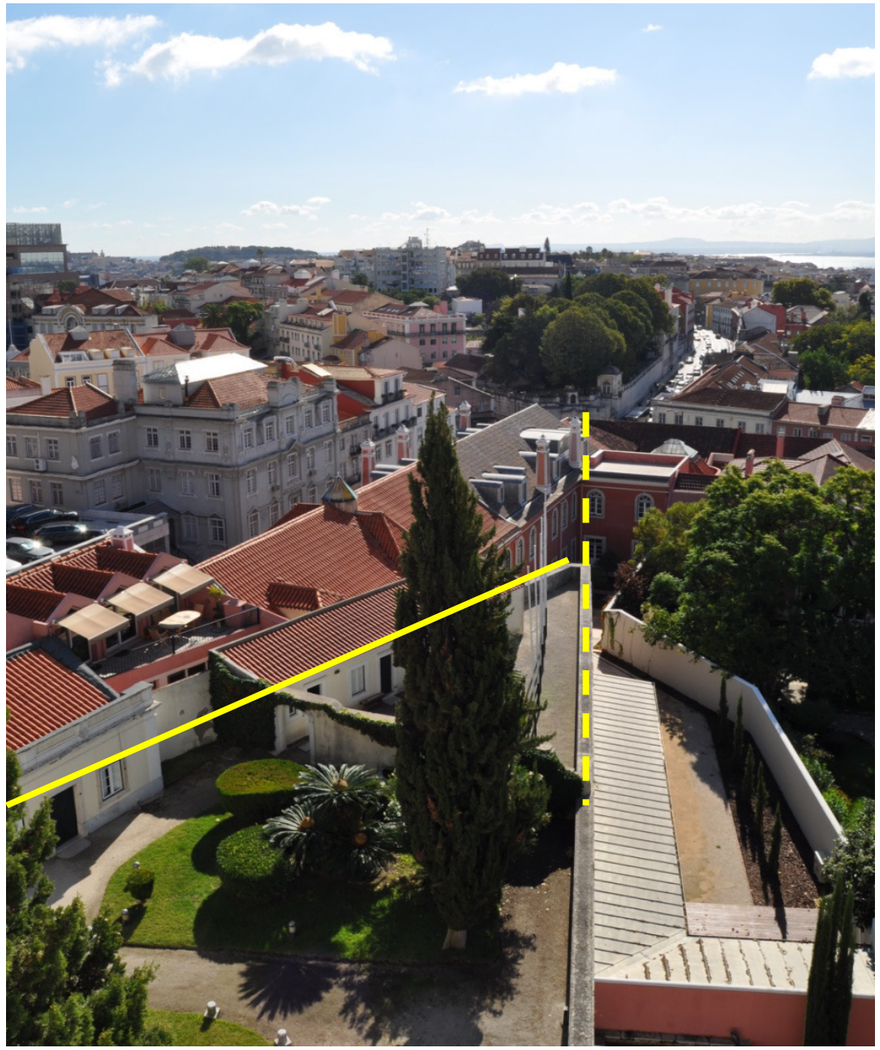


A configuração do Largo sofre alterações muito significativas pela alteração dos edifícios, eliminação do adro cercado do convento e pela introdução das Avenidas Alexandre Herculano e Pedro Álvares Cabral. A Rua das Amoreiras desembocava num largo de dimensões muito mais reduzidas e o chafariz encontrava-se alinhado em frente de quem entrasse no largo numa posição mais recuada.

1. Rua dos Arciprestes ou Entremuros
2. Quinta do Noviciado da Cotovia
3. Mãe de Água
4. Rua do Olival a São Bento
5. Adro das Freiras
6. Convento das Trinas
7. Rua do Salitre
8. Quinta de D. Helena, depois dos Oratorianos
9. Fábrica das Sedas

À esquerda:
28. Largo do Rato e Bairro das Águas Livres. Sobreposição dos limites do largo no século XVIII à situação atual e quarteirões. Relações urbanísticas geradas pela implantação do chafariz.
Página ao lado:
29. Largo do Rato e Bairro das Águas Livres.





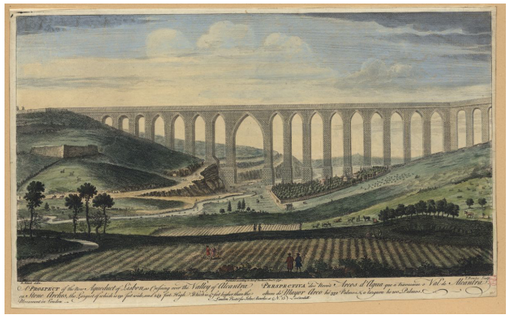
AQUEDUTO

Antes da construção do Aqueduto a água na Cidade de Lisboa era obtida através de furos, poços, cisternas e fontes naturais pelo que a cidade começa por se formar em torno dos locais onde esse bem mais abunda.

A construção do Aqueduto vem resolver e promover a expansão da cidade a poente onde a captação de água se efetuava com mais dificuldade. A cidade estava prestes a atingir o ponto de rotura uma vez que a população se começava a debater por esse bem que escasseava. Embora a construção do Aqueduto fosse paga pela população através de impostos o controle que a cidade tinha sobre o curso e custo da obra era muito reduzido tendo esta sofrido influência régia.

A forma final como o Aqueduto atravessava o Vale de Alcântara foi alvo de duas visões diferentes, na de Manuel da Maia o traçado contornava a depressão de Alcântara pela Palhavã o que fazia com que os arcos tives- sem uma menor expressão, na visão de Custódio Vieira, e que viria a ser a construída, temos uma solução monumental e dispendiosa que atrasou a chegada do abastecimento de água a Lisboa. Em substituição de Custódio Vieira vítima de doença prolongada surge Carlos Mardel que continuou a obra do antecessor e foi responsável pelos projetos das mais significativas obras de distribuição de água.

De uma forma genérica, Manuel da Maia foi o grande mentor técnico e urbanístico da obra das Águas Livres, Custódio Vieira e Carlos Mardel os seus sucessores. O segundo responsável pela sua monumentalidade no atravessamento do vale de Alcântara e a intervenção do terceiro inicia-se onde o aqueduto entra na cidade na freguesia de Santa Isabel. É uma obra de carácter clássico embora a utilização de arcos quebrados, onde o ritmo do percurso é assinalado pelas lanternas de respiração.



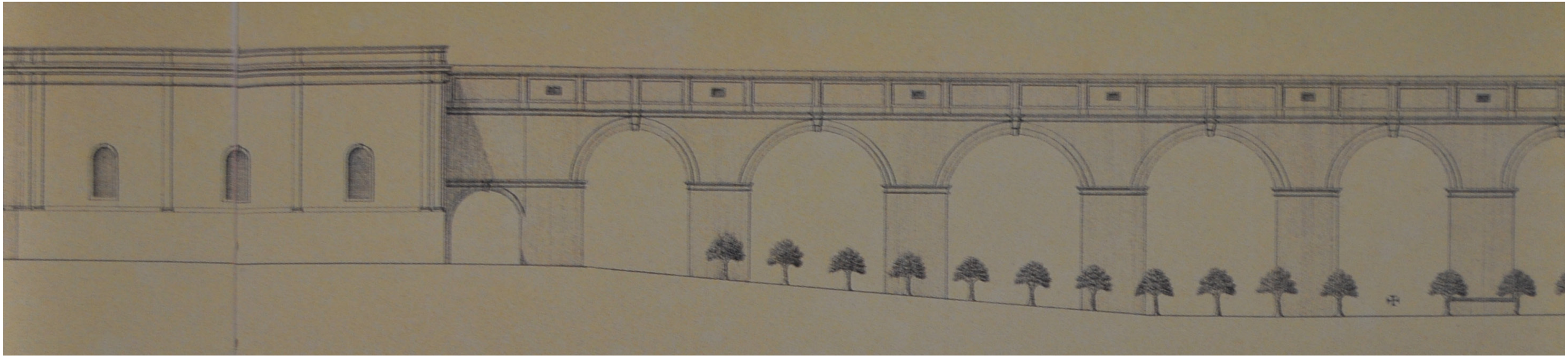


Em cima:
30. Perspetiva do Vale de Alcântara.
Em baixo:
31. Pormenor tipo para torres-lanterna, assinado por Carlos Mardel.
Página ao lado:
Aqueduto das Águas Livres

MÃE DE ÁGUA

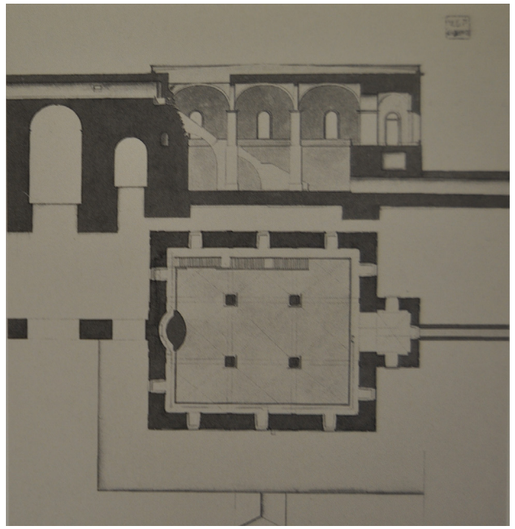
Mãe de Água das Amoreiras é o nome dado ao reservatório que recebia e distribuía as águas canalizadas pelo aqueduto aos chafarizes. Este edifício, que servia de término ao Aqueduto, foi da responsabilidade do arquitecto Carlos Mardel [bem como o Arco das Amoreiras] e só foi concluído em 1834. É sob a direção de Carlos Mardel que, em 1748, corre água pela primeira vez em Lisboa. Esta monumental e notável obra de engenharia hidráulica, que levou mais de um século a ser erguida, só foi retirada do sistema de abastecimento das águas à cidade de Lisboa em 1967.

30. Aqueduto das Águas Livres, levantamento de 1861.



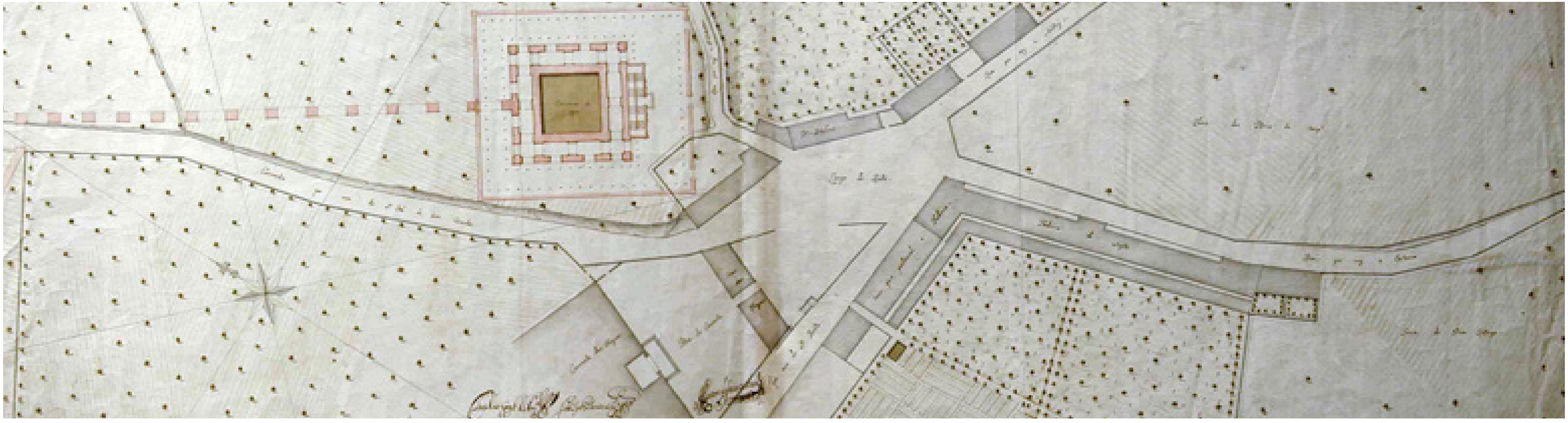
Para a construção da Mãe de Água existiram três versões sendo que nenhuma delas corresponde à versão construída, que não previa a construção simultânea da cascata, terraço e *hall*.
Curioso é também o facto dos nove arcos que dão para o Jardim das Amoreiras não serem iguais entre si.



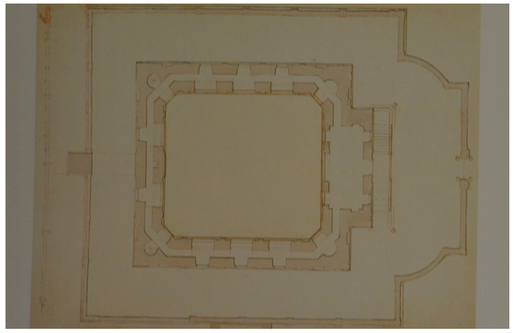


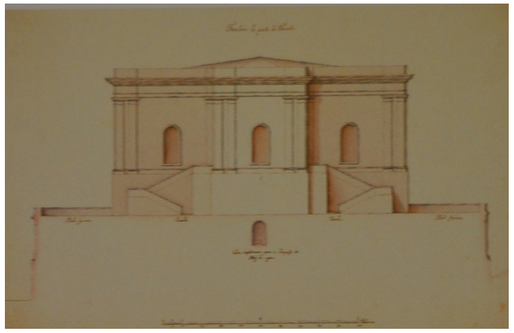


Em cima:
34. Vista aérea da Mãe de Água.
Em baixo:
35. Planta e corte da Mãe de Água das Amoreiras, levantamento de 1861.
Página ao lado:
Aqueduto das Águas Livres, Amoreiras [foto atual].

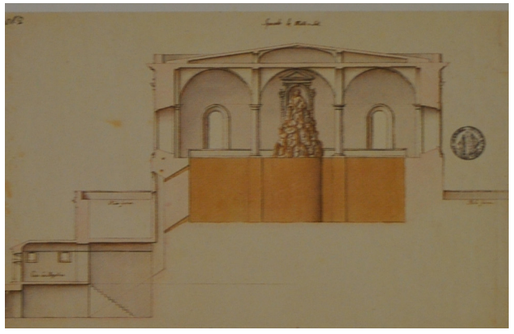


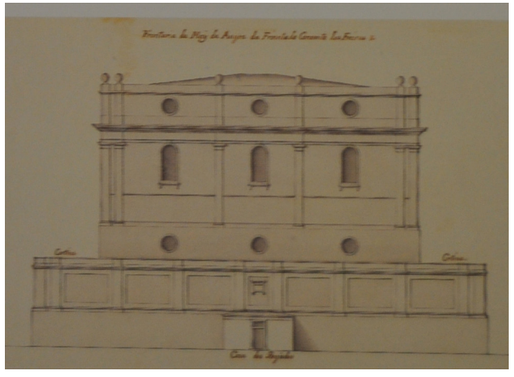
37. Desenho da primeira versão para a implantação da Mãe de Água das Amoreiras, incluindo os aspetos urbanísticos do Largo do Rato e da Sede da Fábrica das Sedas [então em construção], c. 1735.



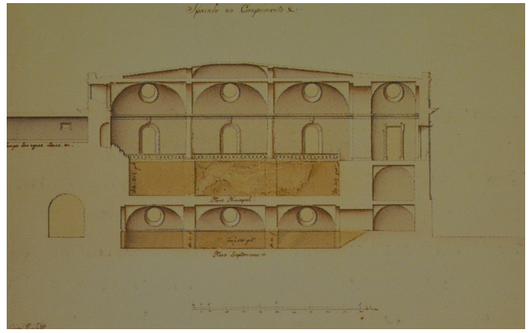


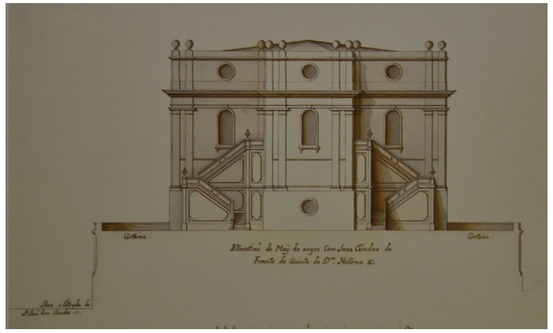


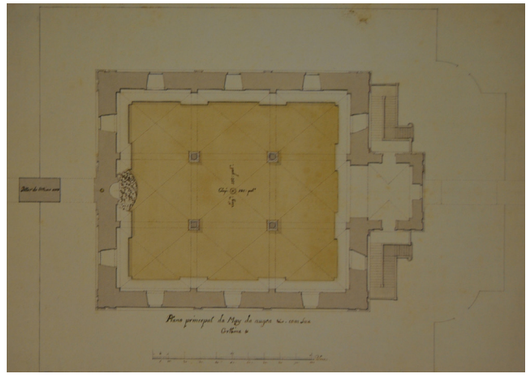


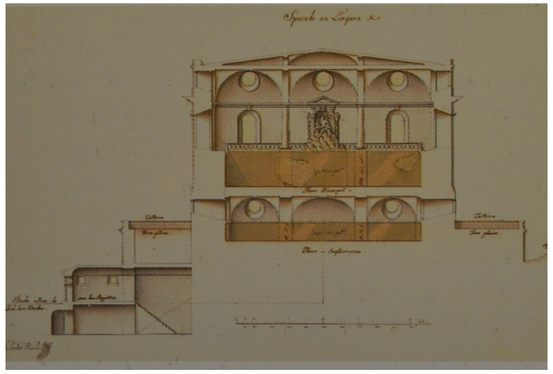


Em cima:
38. Mãe de Água das Amoreiras. Planta e alçado para norte da versão [A] do projeto da autoria de Carlos Mardel.
À direita:
39. Mãe de Água das Amoreiras. Alçado para sul, corte transversal e alçado para a Rua das Amoreiras [poente] da versão [B] do projeto da autoria de Carlos Mardel.
Página ao lado:
40. Mãe de Água das Amoreiras. Corte longitudinal, alçado para sul, planta e corte transversal da versão [C] do projeto da autoria de Carlos Mardel.





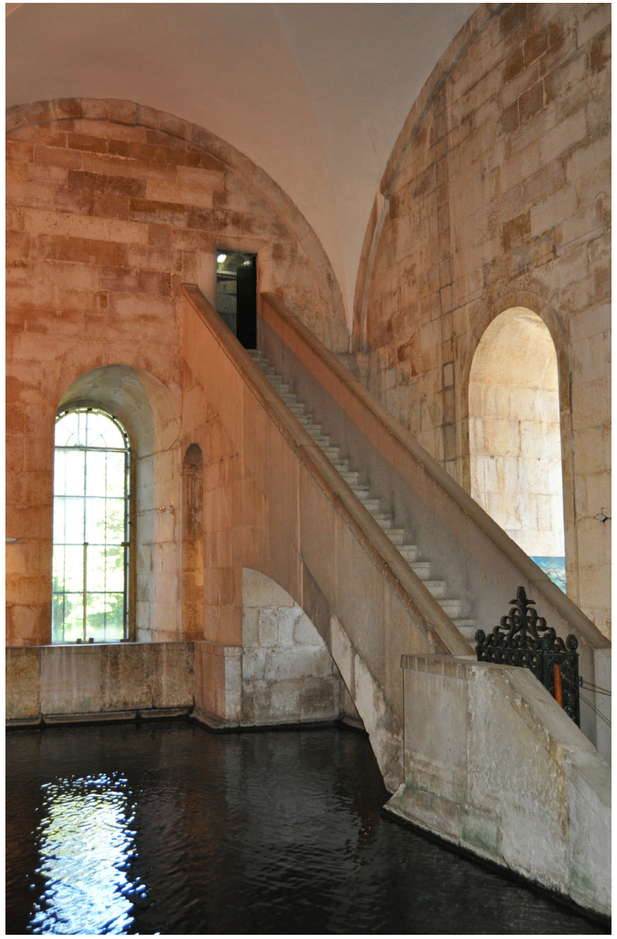




A Mãe de Água é um edifício de exceção cujo interior nos reporta às igrejas salão de raiz quinhentista o que lhe atribui características de um templo de águas. Tem uma posição dominadora face à envolvente elevando-se sobre
o pódio que contem o tanque de onde emergem quatro colunas onde pousa o sistema de abóbadas de aresta.

Perspectivas do interior do edifício da Mãe de Água.







Em 1764 como resposta à necessidade de um parque púbico que normalmente integrava o desenho das cidades reconstruídas surgiu o Passeio Público sob a forma de jardim gradeado transformando-se mais tarde no primeiro troço das "grandes Avenidas do Rossio a S. Sebastião". Com a intervenção de Ressano Garcia a Avenida da Liberdade configurou-se como uma das obras que marcaram mais fortemente a Lisboa Romântica.

Livro de Lisboa, José Manuel Fernandes
Lisboa no Século XX – O Tempo Moderno – Capítulo XI
Depois do ciclo de pobreza que se vivia em Lisboa no século XIX, o novo arranque urbanístico, pela mão do engenheiro Ressano Garcia, traduzir-se-á entre 1900 e 1910 nas chamadas Avenidas Novas, das Picoas ao Campo Grande, com a rica Avenida da República e a complementar e a mais remediada Avenida D. Amélia.

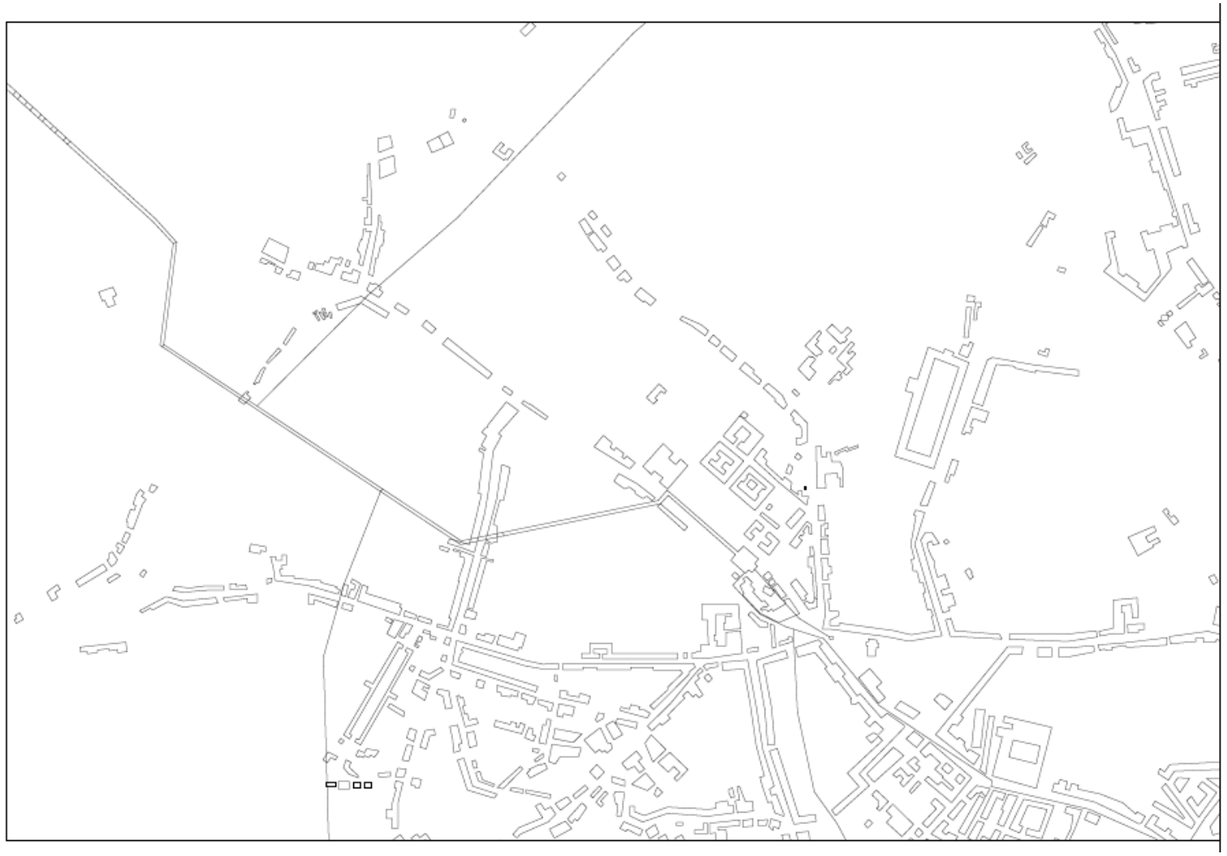
Na década de 1920-30 Duarte Pacheco remoderniza a cidade dotando-a de um plano virado para o zonamento, a rede viária e os novos equipamentos.
Nos anos 50 a 70 vive-se um "ciclo subúrbico" com a expansão descontrolada da capital para os arredores pela mão dos especuladores.
Lisboa surge-nos no séc. XX como uma cidade de cariz tradicionalista, com dificuldade na adaptação.

De relevância histórica nos limites alargados da área de estudo no eixo entre o Largo do Rato e a colina das Amoreiras é de realçar:
- Construções de Arquitetura do Ferro, garagens do Rato [1906];
- Parque de Monsanto e Parque Eduardo VII [previstos no plano de urbanização de Lisboa 1935-38];
- A construção de grandes infra- estruturas rodoviárias;
- Na década de 80 o complexo Amoreiras de Tomás Taveira.

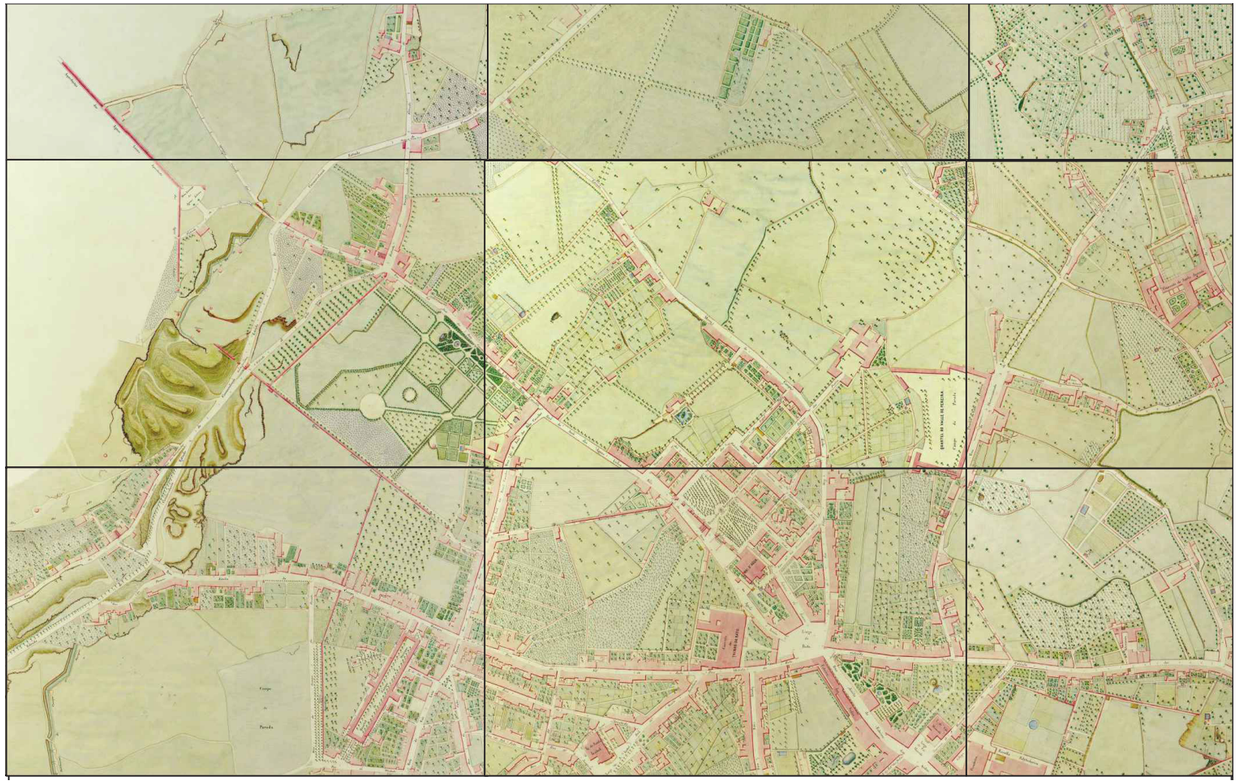
37. Carta topográfica da Cidade de Lisboa [1856 - 1858], Filipe Folque, publicada em 1871.

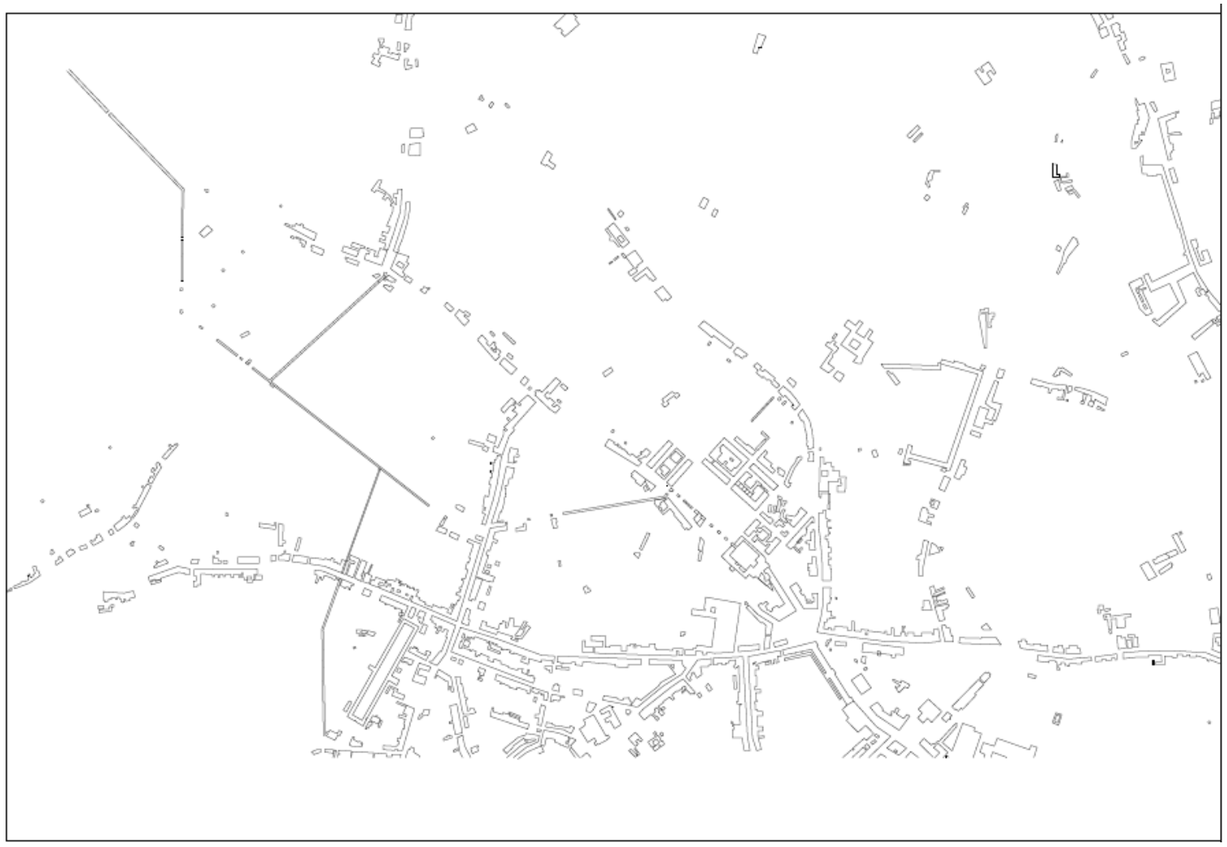
EVOLUÇÃO DO EDIFICADO



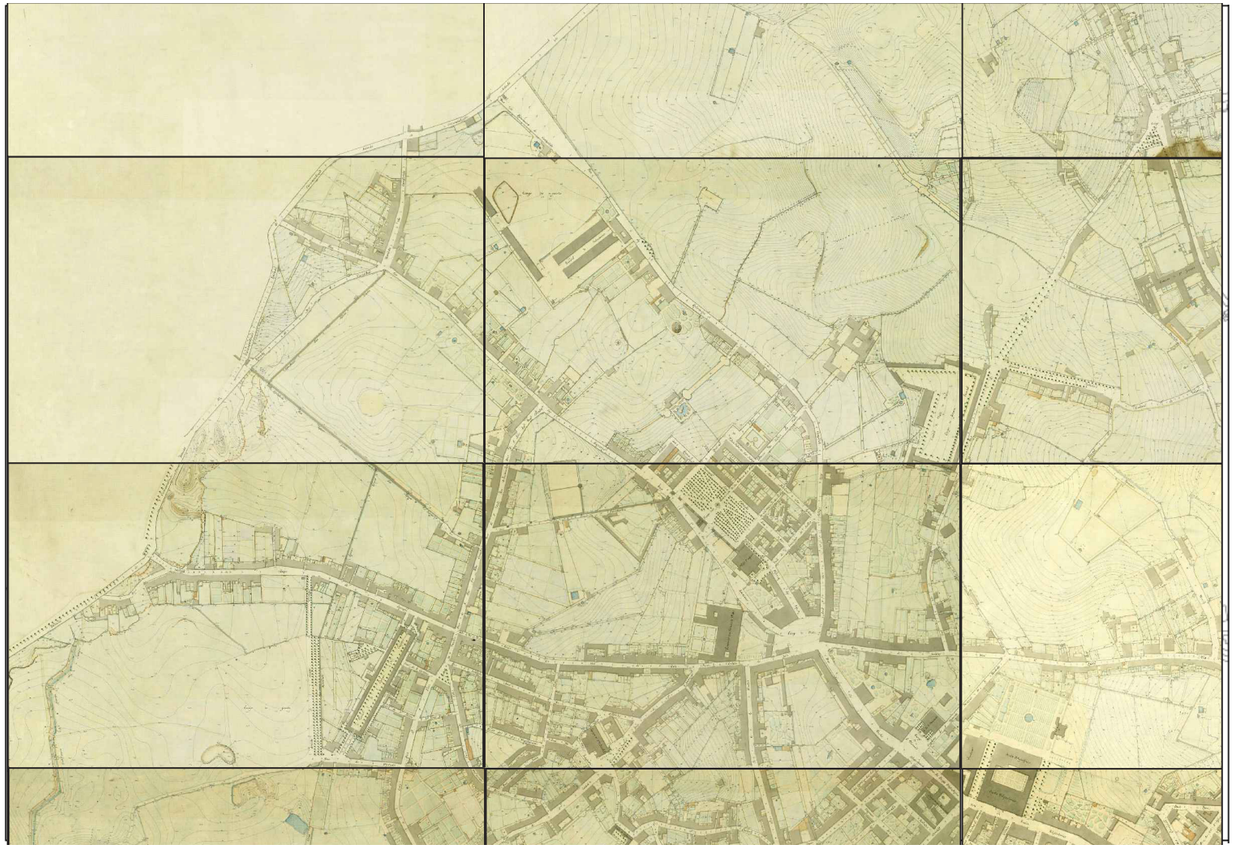


39. Planta anterior a 1856 [plantas amarelas].



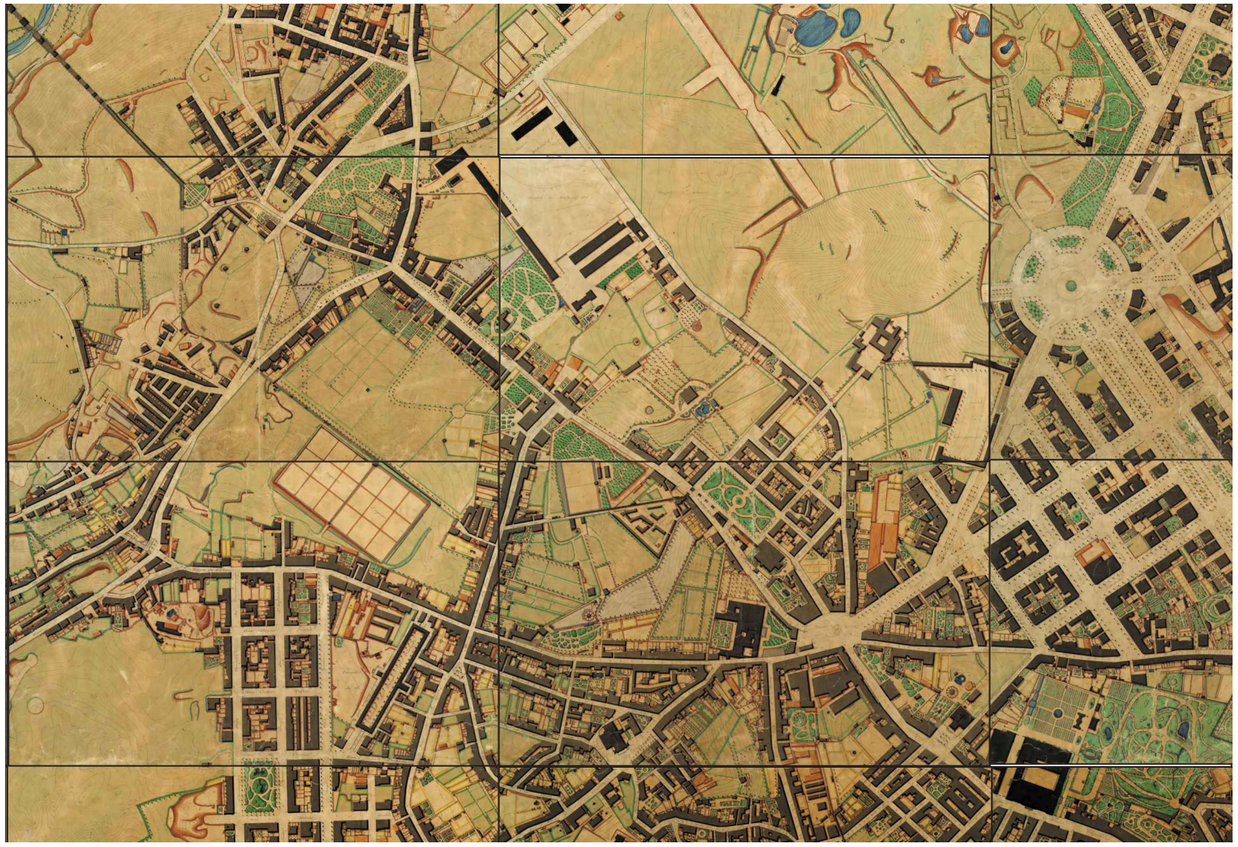


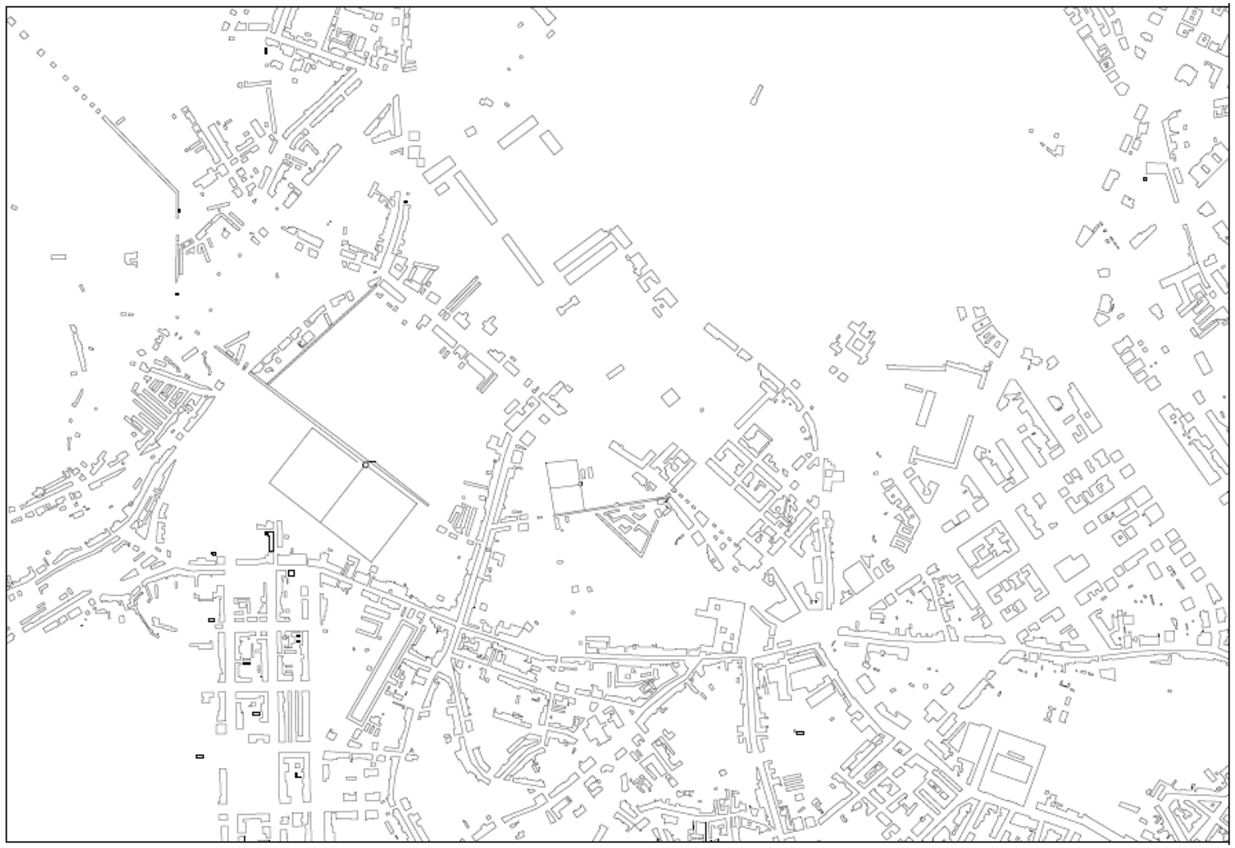
40. Planta de Filipe Folque, entre 1856 e 1858.



41. Planta de Goullard, 1907.







42. Planta de Silva Pinto, 1911.



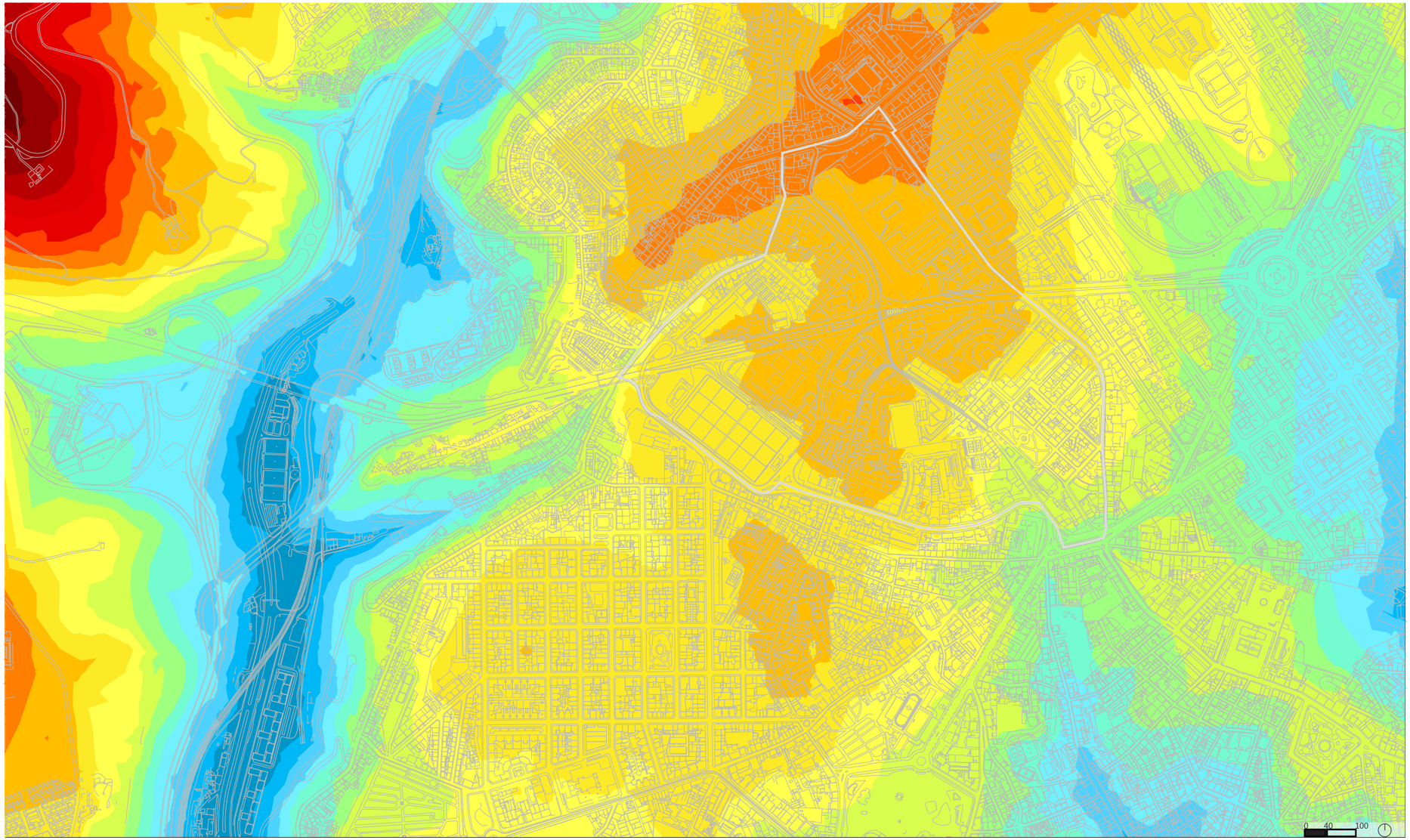
43. 2012 [ortofoto].

CARATERIZAÇÃO BIOFÍSICA



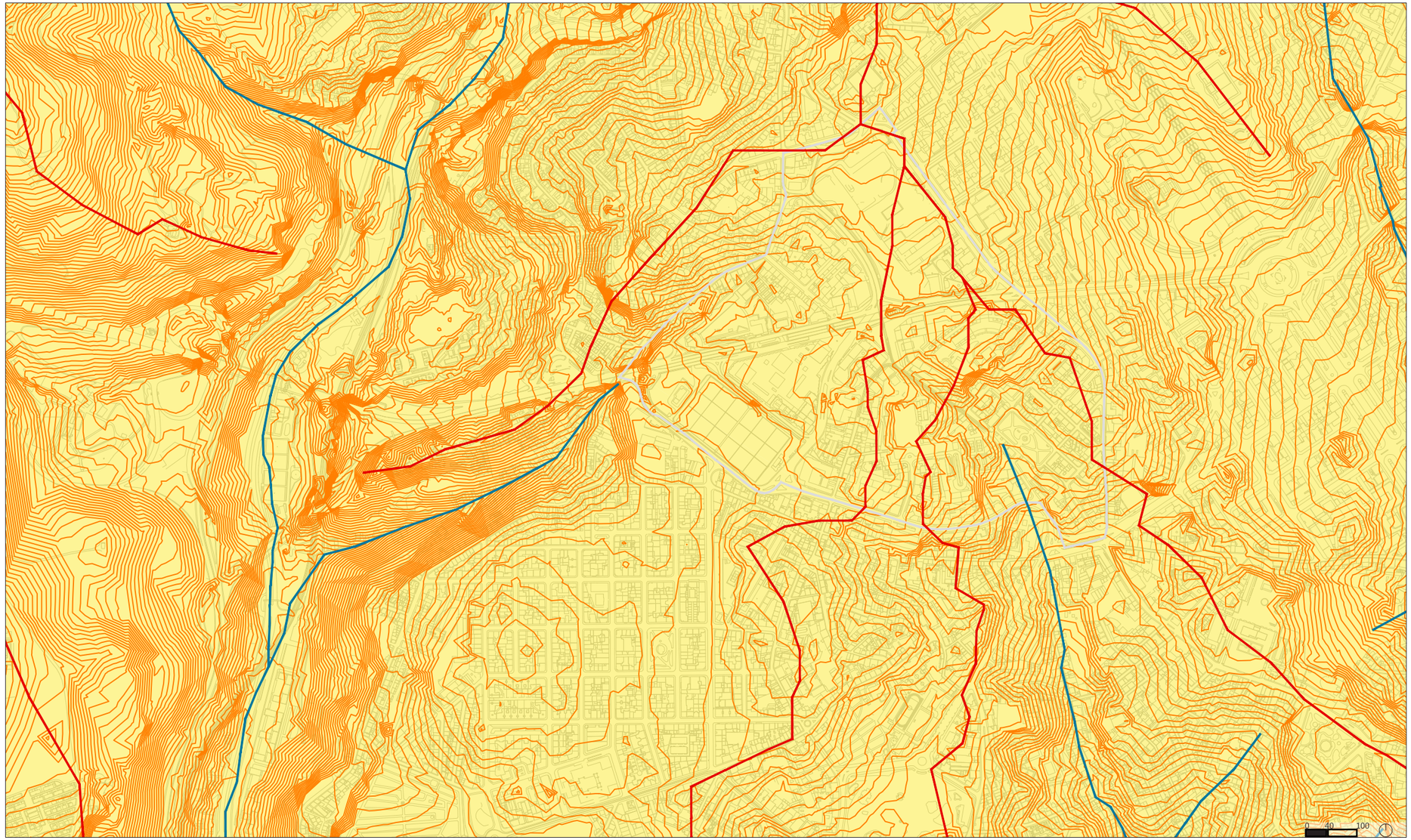
HIPSOMETRIA

O local mais alto desta zona da cidade coincide com o Parque Florestal de Monsanto, sendo a mais baixa corresponde ao Vale de Alcântara. A área de intervenção desenvolve-se numa colina, entre os 50 e os 130 metros de altitude, observando-se um grande desfasamento topográfico. A zona mais baixa corresponde ao Largo do Rato e a mais alta ao limite norte da área de intervenção, junto ao terreno da Artilharia Um.



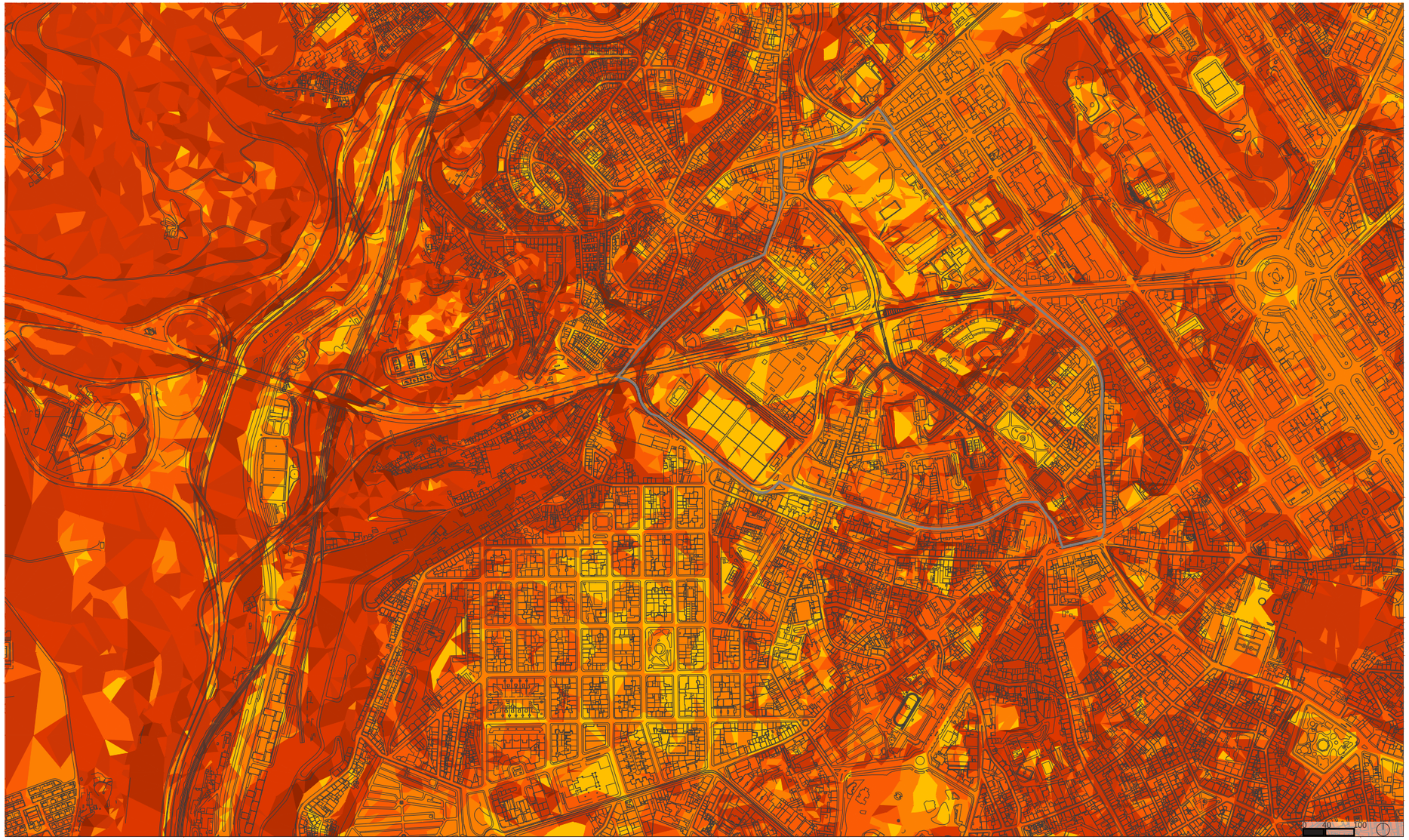
DRENAGEM NATURAL
caraterização biofísica

Na zona de intervenção verifica-se a existência de várias linhas de talvegue que demarcam a chamada Colina das Amoreiras.
Estas desenvolvem-se ao longo de alguns dos eixos viários, como é o caso da Rua da Artilharia Um, que segue pela Rua Politécnica, à Avenida Conselheiro Fernando de Sousa, quase na totalidade, e que atravessa a zona de intervenção e uma outra que corresponde ao limite do Campo de Ourique.
As linhas de água correspondem a importantes vias de distribuição da cidade, como são a Avenida da Liberdade, à Avenida de Ceuta, paralela ao Eixo Norte-Sul, e a Rua de S. Bento, que sobe até ao Jardim das Amoreiras e à Mãe d´Água.



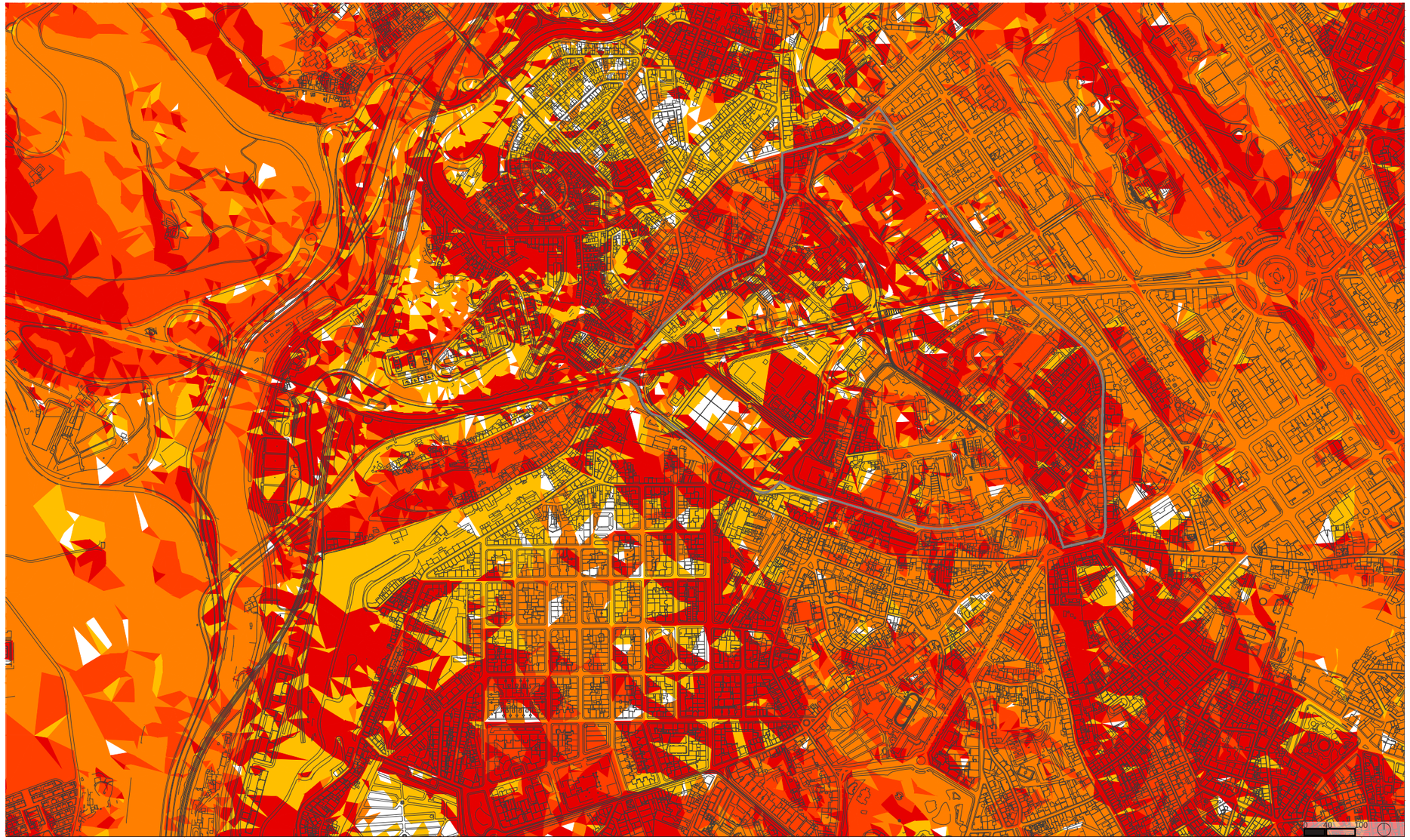
DECLIVES
caraterização biofísica

Na imagem que se apresenta pode-se verificar que a poente da área de intervenção o terreno revela uma acentuada inclinação, correspondendo às zonas de Campolide e Parque Florestal de Monsanto, com exceção no Vale de Alcântara. Também Campo de Ourique se encontra numa zona menos declivosa.
Nota-se grande irregularidade topográfica na área compreendida entre os jardins da Estrela e Princípe Real, bem como no Parque Eduardo VII.
Na zona de intervenção, podem-se constatar diferenças nas áreas a norte e a sul da Avenida Eng. Duarte Pacheco. Na primeira, os espaços são mais planos, como é o caso do terreno da Artilharia Um, contrapondo com os declives acentuados da zona a sul, onde se excetua o reservatório de água onde se encontra o Campo de Golf, bem como o local onde se encontra o Centro Comercial Amoreiras.
Sendo de frisar, o acentuado declive na Rua das Amoreiras, entre o Largo do Rato e a Avenida Eng. Duarte Pacheco.



EXPOSIÇÃO SOLAR
caraterização biofísica

Relativamente à exposição solar, verifica-se que a área de intervanção se encontra num local bastante favorável, predominando a luz de sul.
Do qual é exemplo a área localizada a nascente da antiga Rua das Amoreiras.
A poente deste limite é patente uma distinção entre o norte e o sul, sendo predominante a exposição solar a poente e nascente, respetivamente.



ESPAÇOS VERDES
caraterização biofísica

A zona de intervenção está inserida numa zona consolidade da cidade, não existindo muitos espaços verdes.
Numa escala urbana mais alargada, destacam-se o Parque Florestal de Monsanto e o Parque Eduardo VII como grandes manchas verdes. São também de destacar, os jardins da Estrela e do Principe Real e a Praça de Campo de Ourique, contudo de dimensões mais reduzidas.
Dentro da área de intervenção, observam-se o Campo de Golf e o terreno da EPAL, ambos associados a reservatórios de água e de acesso restrito. O Jardim das Amoreiras, é assim, o único espaço verde público do território em estudo.



1

ESTRUTURA EDIFICADA



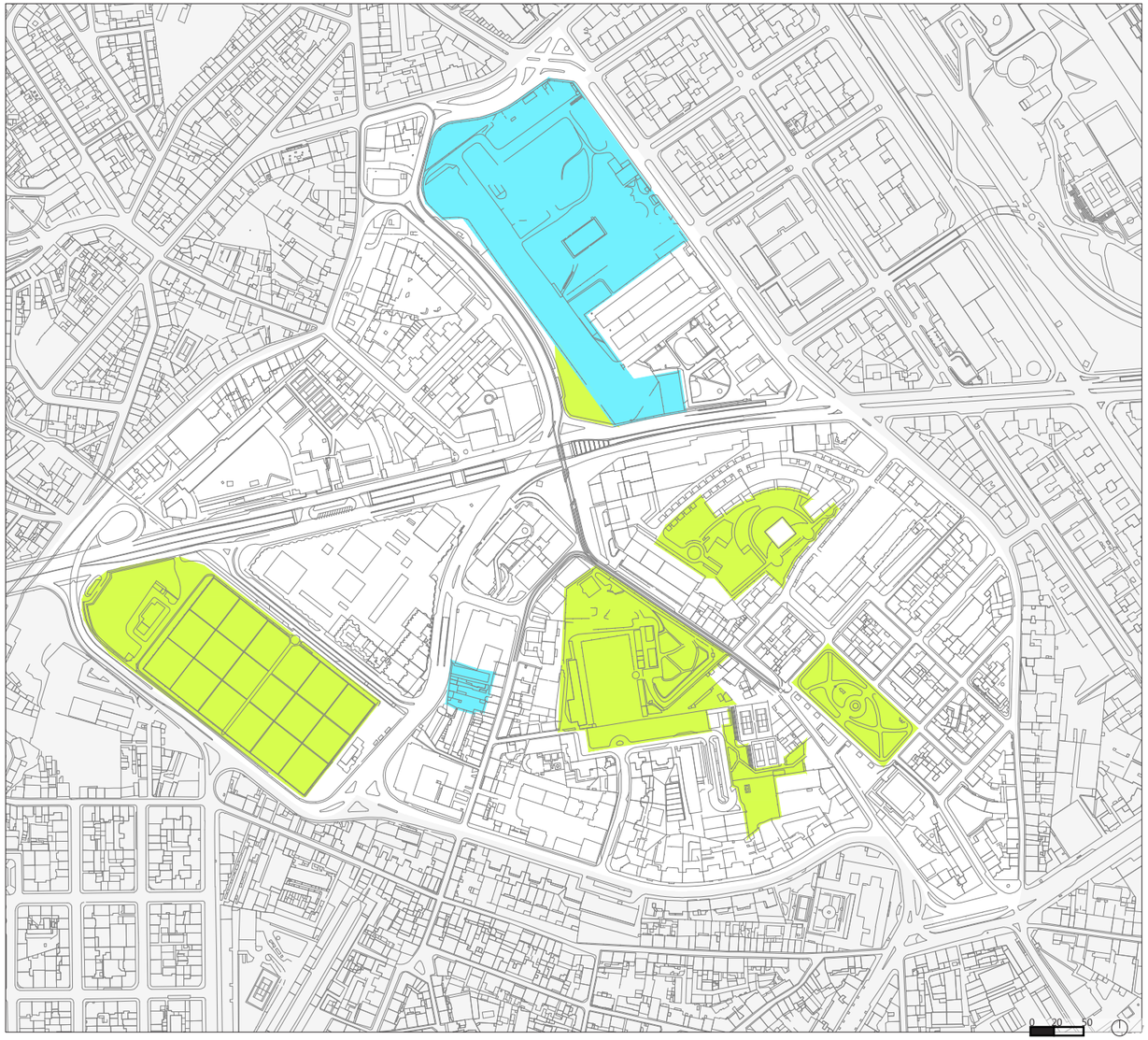
ESPAÇOS PÚBLICOS E VAZIOS URBANOS
estrutura edificada

Como anteriormente exposto, o Jardim das Amoreiras apresenta-se como o único espaço verde qualificado, de carácter público.
Existem também como espaços verdes os reservatórios de água da EPAL e do Campo de Golf, contudo de acesso restrito.
Pontualmente observam-se outros espaços arborizados e/ou ajardinados, residuais e exíguos, sem especial tratamento urbano, revelando-se na sua parca utilização.
Denota-se na área em estudo, a existência de outras tipologias de espaços públicos, como é exemplo o Largo do Rato, que apesar da sua denominação, não apresenta características de um efetivo espaço urbano de estadia. O grande tráfego deste importante nó de distribuição afigura-se como um impedimento à circulação e permanência do peão.
Destaca-se como grande vazio urbano o terreno da Artilharia Um, antigo aquartelamento militar, atualmente sem utilização.
Junto ao Centro Comercial Amoreiras, numa zona de grande tráfego, encontra-se um outro espaço espectante, de menores dimensões, onde se apresentam as ruínas de habitações, junto a uma antiga vila operária.


jardim das amoreiras

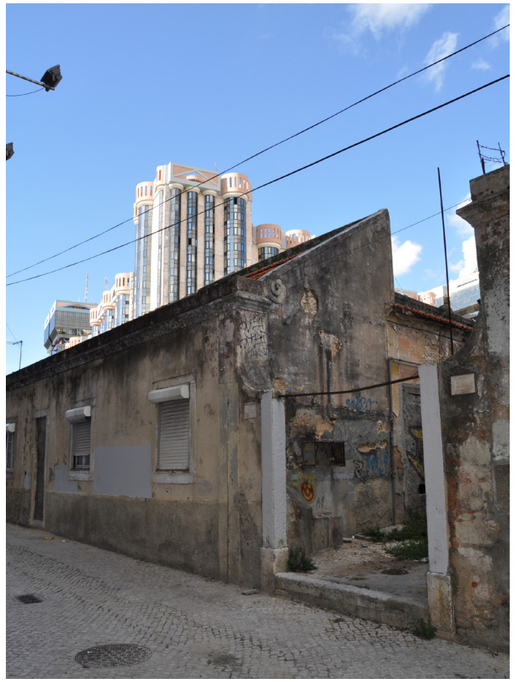

artilharia um


espaço verde junto à artilharia um



ESTADO DE CONSERVAÇÃO
estrutura edificada

De uma forma geral a área de intervenção apresenta um estado satisfatório de conservação do edificado.
Ressaltam com melhores níveis de conservação os edifícios de equipamentos públicos ou de uso público e os de construção mais recente.
Em pior estado de conservação encontram-se, na sua generalidade, os edifícios mais antigos de habitação, como são exemplo as vilas operárias.

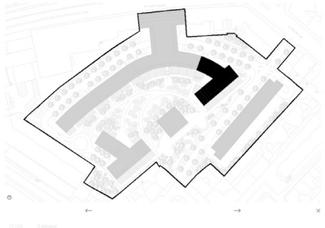

vila sérgio


nova amoreiras

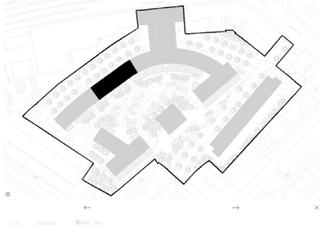


EDIFICADO RECENTE CONSOLIDADO

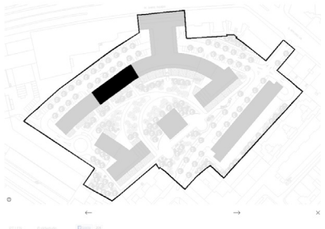
estrutura edificada

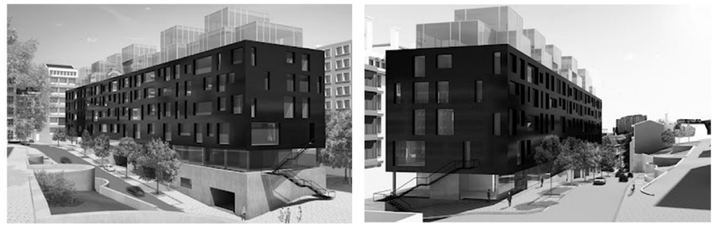




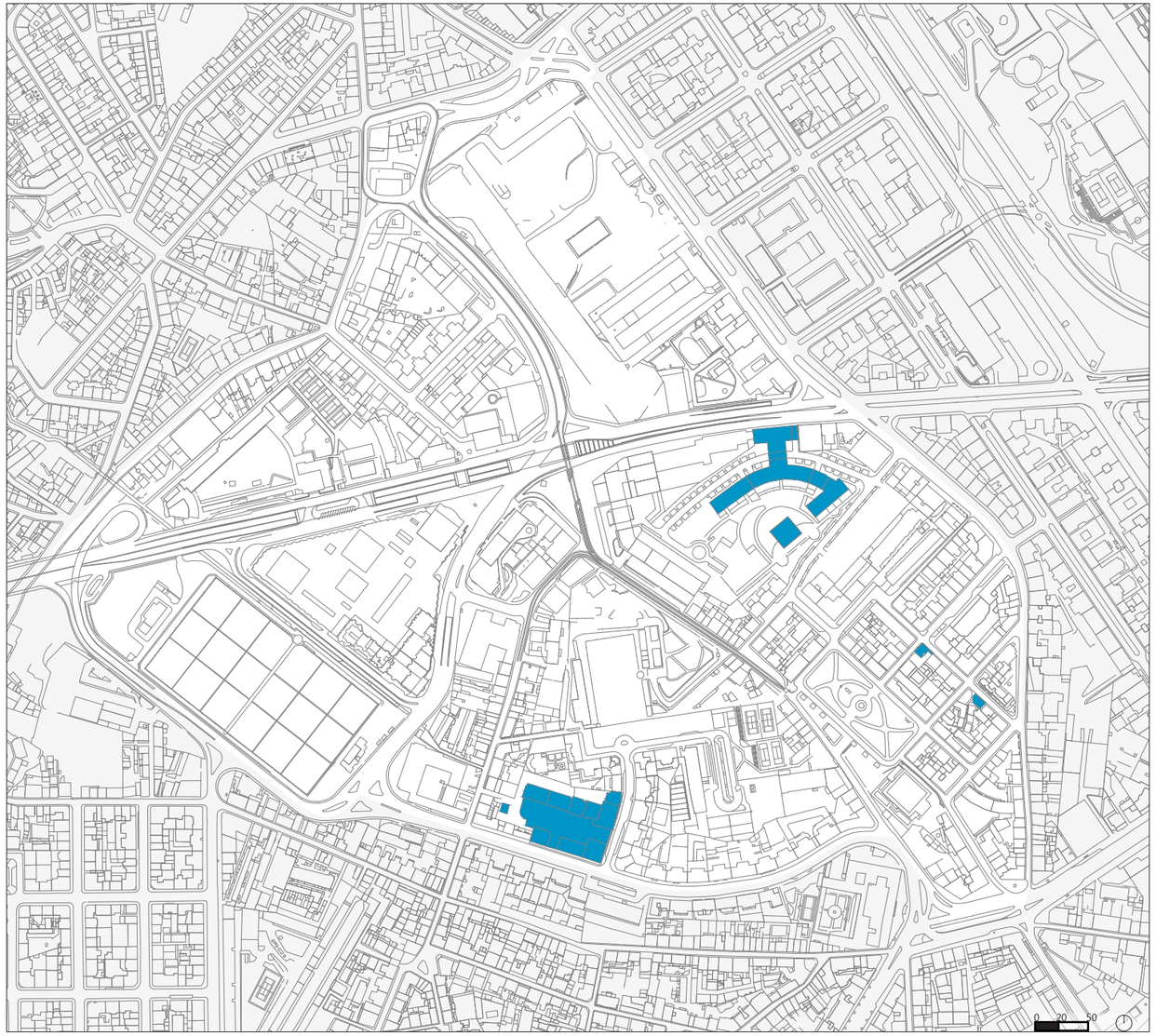








2



EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS
estrutura edificada

Na área em estudo, encontram-se mais equipamentos públicos do que privados, maioritariamente de carácter administrativo, com a exceção do Reservatório da Mãe d'Água e a Capela de Nossa Senhora de Monserrate, junto ao Jardim das Amoreiras.
Os equipamentos privados têm usos diversificados, incluindo ensino, cultura e desporto.

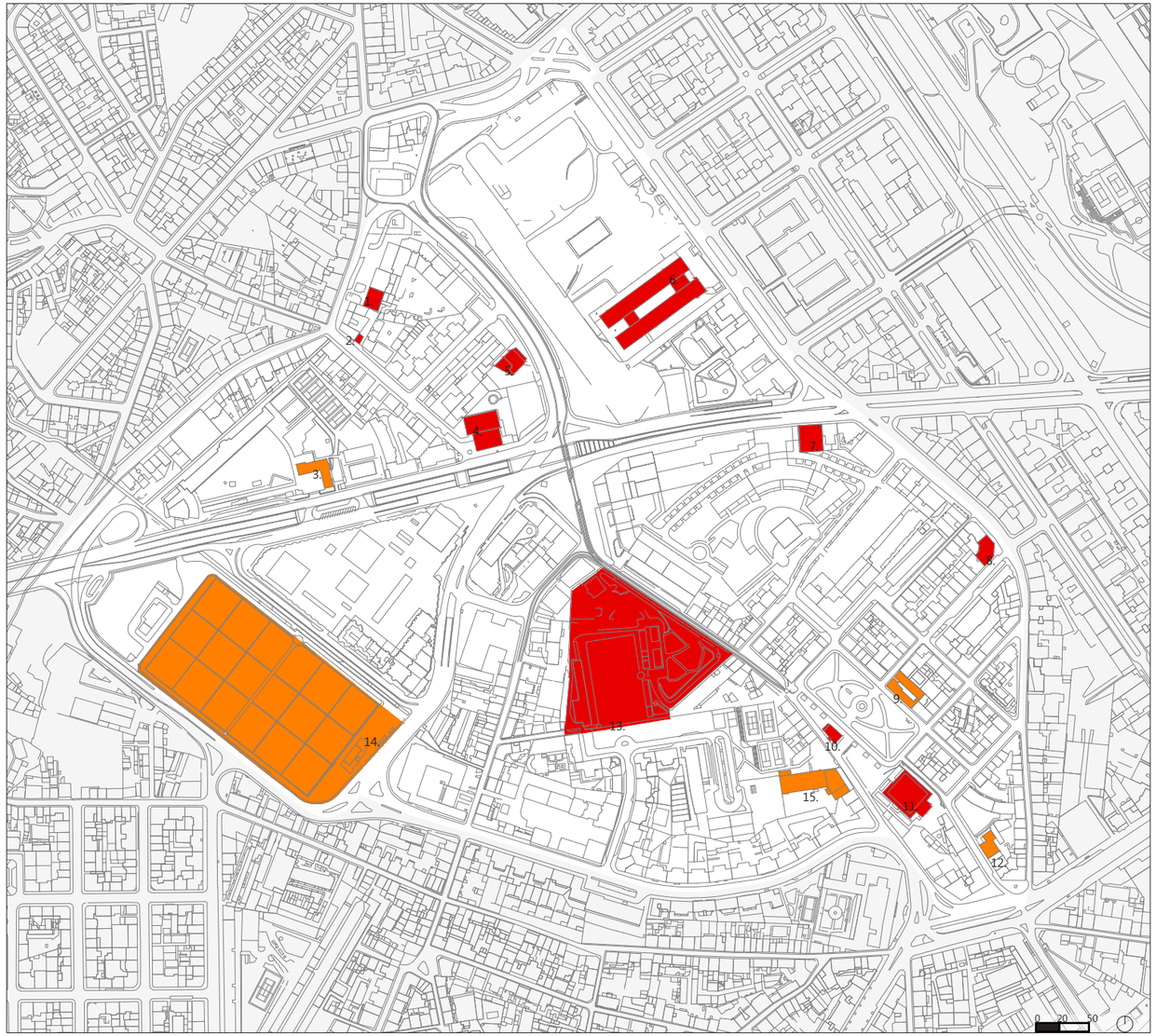

campo de golfe


instituto português de cartografia e cadastro


reservatório mãe dágua

1. Junta de Freguesia de Campolide
2. Centro de Recursos e Formação
3. Liceu Francês Charles Lepierre
4. RDP
5. Direcção-Geral da Indústria
6. Instituto Português de Cartografia e Cadastro
7. Radiodifusão Portuguesa
8. Ministério do Equipamento e Planeamento do território
Comissão de Coordenação da Região de lisboa e vale do Tejo
9. Fundação Vieira da Silva
10. Capela de Nossa Senhora de Monserrate
11. Reservatório Mãe d'Água - EPAL
12. Instituto de Investigação Científica Bento da Rocha Cabral
13. Reservatório da EPAL
14. Clube de Golfe das Amoreiras
15. Ginário Clube Português

equipamentos públicos
equipamentos privados



MOBILIDADE



ACESSOS
mobilidade

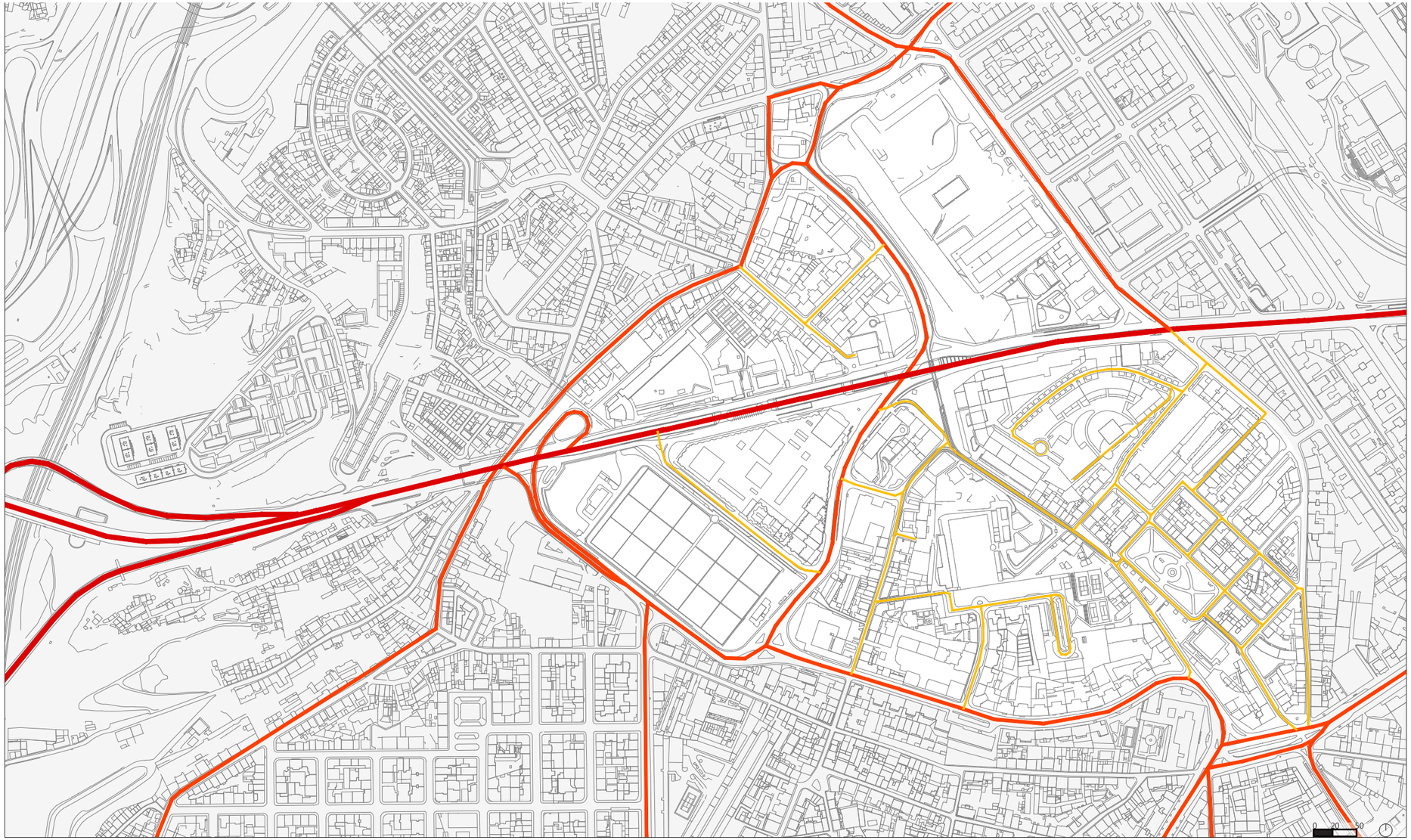
A área de estudo encontra-se numa zona importante e central de Lisboa. A partir da Av. Eng.º Duarte Pacheco - que atravessa a zona em análise em direção à rotunda do Marquês de Pombal - estabelece-se ligação à A5 e à A2, constituindo um ponto de entrada na cidade para quem se desloca das Linhas de Sintra e Cascais, bem como da margem Sul. Como tal, apresenta-se como uma importante área de distribuição viária a diferentes pontos da cidade.





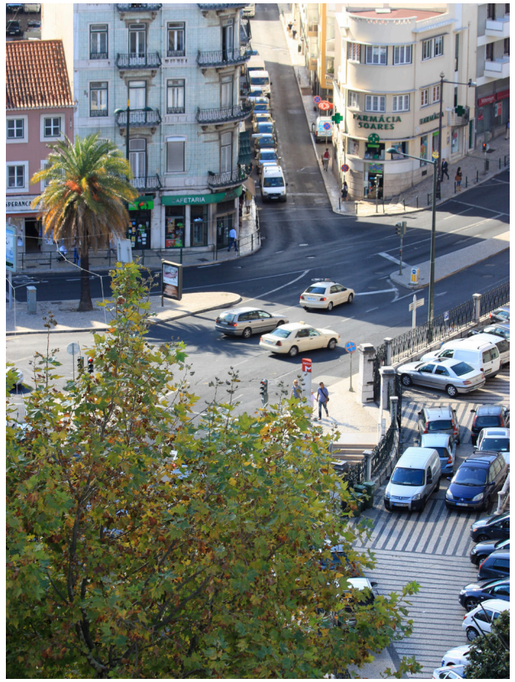
REDE VIÁRIA
mobilidade

Sendo a Av. Eng.º Duarte Pacheco, um ponto de entrada na cidade, apresenta um grande fluxo de tráfego automóvel, constituíndo uma barreira na área de estudo.
As vias secundárias são coicidentes, na sua maioria, com os limites da zona de intervenção e distribuem o tráfego automóvel, para zonas como Campo de Ourique, Campolide, Alcântara e S. Sebastião.
A Rua D. João V, no limite sul da área de estudo, faz a ligação ao Largo do Rato, situando-se no alinhamento da denominada "Circular das Colinas". Este eixo radial da cidade permite cruzar a Av. Almirante Reis e a Av. da Liberdade e encaminhar os fluxos de tráfego oriundos da zona central para a A2/A5 em alternativa à rotunda do Marquês de Pombal.
A Rua das Amoreiras apresenta uma estrutura dimensional que não se coaduna com o seu fluxo viário, resultante do seu posicionamento em relação às vias principais e secundárias, e pelo facto de estabelecer ligação entre cotas altimétricas bastante diferenciadas.



REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS
mobilidade

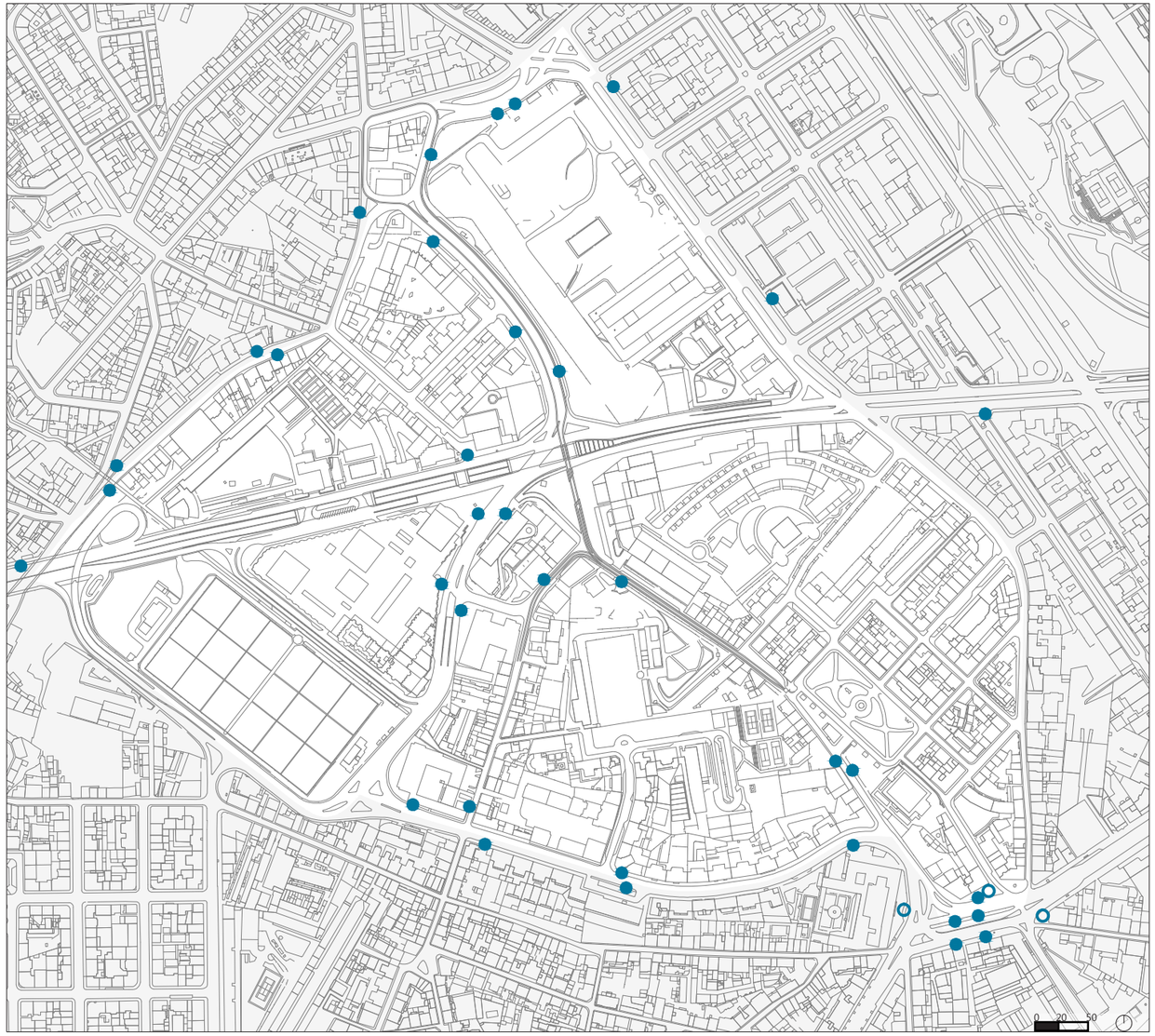
No que diz respeito à rede de transportes públicos, esta área, apesar de central, encontra-se medianamente servida.
A estação de metro mais próxima situa-se no Largo do Rato que se encontra a uma cota altimétrica substancialmente mais elevada.
A Av. Eng.º Duarte Pacheco dispõe de algumas carreiras urbanas que fazem a ligação ao centro da cidade. No entanto, o maior fluxo de autocarros nesta zona, coincide maioritariamente com as vias secundárias. Trajetos esses correspondentes à Rua Arco do Carvalhão, junto ao limite norte da área de intervenção, e à Rua D. João V seguindo pela Avenida Conselheiro Fernando Sousa. Também a Rua das Amoreiras dispõe deste serviço todavia com fluxo mais reduzido.



largo do rato

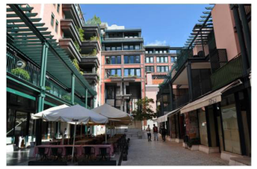


av. engº duarte pacheco

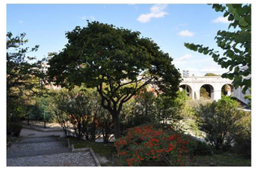


PERCURSOS PEDONAIS
mobilidade

A área das Amoreiras apresenta uma grande carência ao nível da qualificação dos percursos pedonais. Na sua maioria, relacionam-se a antigas vilas operárias que se encontram degradadas e em espaços desqualificados, sem relação com a malha urbana envolvente.
Mais recentemente destacam-se com um maior cuidado urbano o espaço Bagatela e a área circundante ao projeto da "Nova Amoreiras".


1.


2.


3.

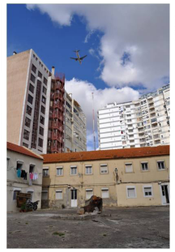

4.

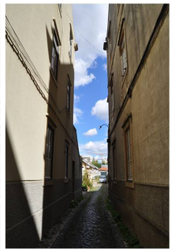

5.

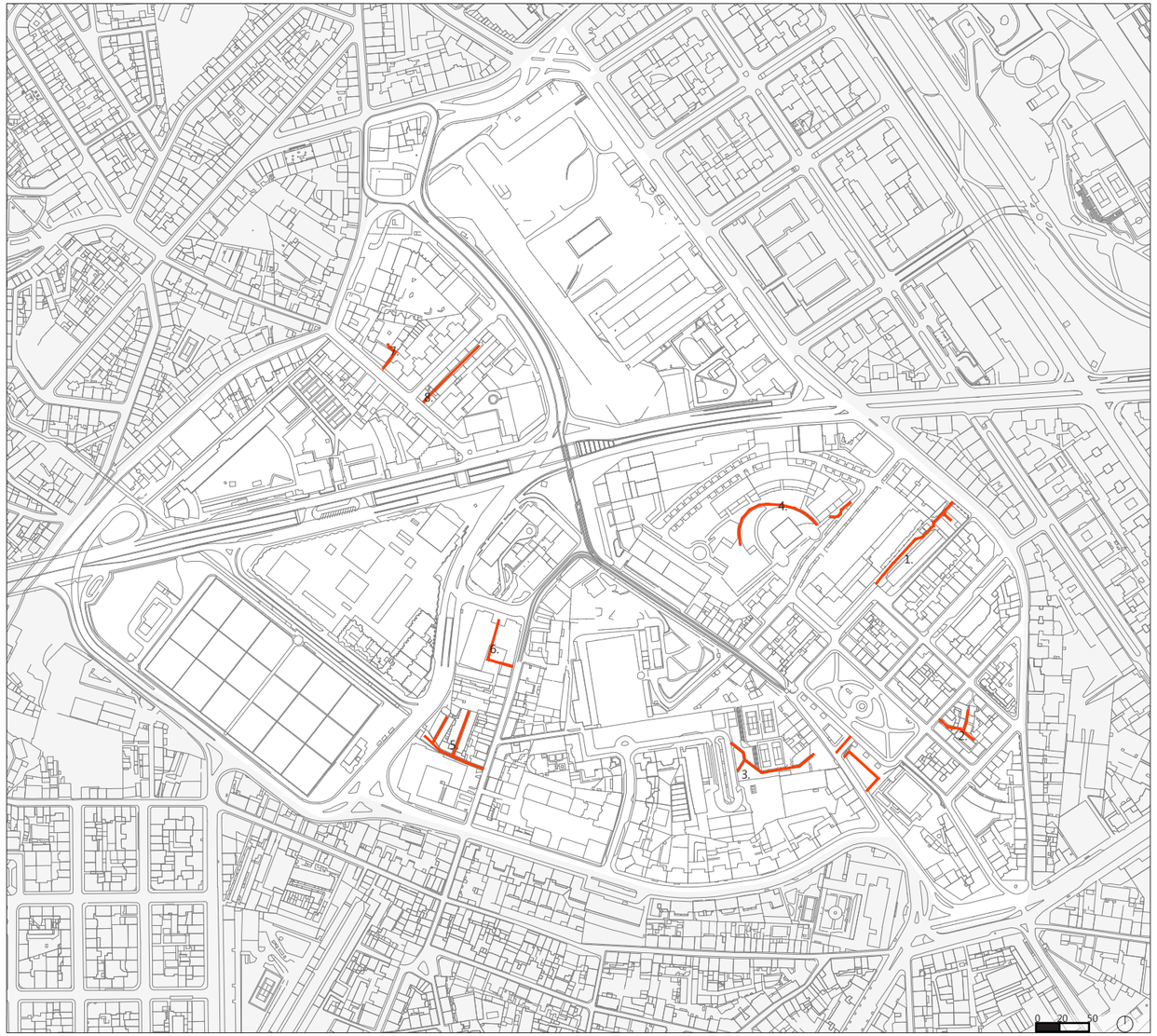

5.


5.


6.


7.

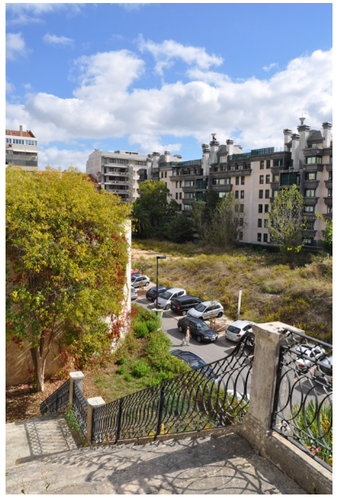

8.



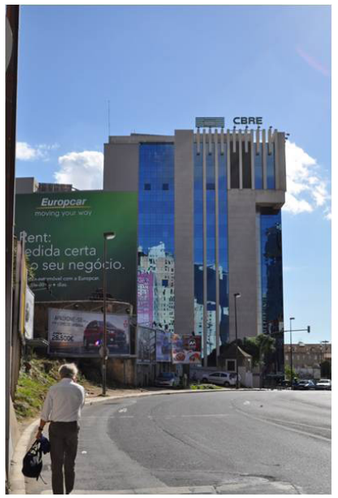
ANÁLISE S.W.O.T.
potencialidades e estrangulamentos

	Espaços públicos	Edificado	Rede Viária	Vias Pedonais	Transportes públicos	Usos
Potencialidades	- Zonas de lazer e permanência	- Novos usos	- Boa acessibilidade	- Boa acessibilidade, marcada por elementos patrimoniais (Mãe d'Água, Aqueduto, Arco do Carvalhão)	- Boa acessibilidade, com comodidade e rapidez	- Novos usos
Problemas	- Escassez (destaca-se apenas o jardim das Amoreiras) - Falta de locais de estada e pouco atractivos	- Densidade de construção - Edifícios degradados e devolutos - Contraste de tipologias edificadas desarticuladas	- Insuficiência de lugares de estacionamento – feito ao longo das vias ou aproveitando os alargamentos das ruas	- Entraves à mobilidade pedonal (passeios "bloqueados" por automóveis, reduzidos ou inexistentes)	- Ausência de um transporte mais eficaz como o metro (a estação mais próxima é no Rato com uma cota altimétrica substancialmente diferente)	- Pouca oferta de espaços associados à cultura, lazer e permanência
Intenções	- Valorização da paisagem urbana através do incremento do número de espaços públicos e área verde	- Atrair potenciais habitantes - Valorização do espaço urbano	- Reorganização do estacionamento - Redução do tráfego automóvel (nomeadamente na Av. Eng.º Duarte Pacheco)	- Privilegiar a mobilidade pedonal, incentivando as deslocações a pé e a bicicleta	- Reduzir a necessidade do uso do automóvel - Minimização dos impactos visuais e ambientais	- Dinamização do espaço urbano, através da diversificação de usos
Estratégia	- Requalificação - Reconversão de espaços vazios e desactivados (ex. Artilharia Um e reservatório da EPAL)	- Reabilitação - Requalificação - Reconversão	- Condicionar o estacionamento em determinados locais - Estacionamento subterrâneo (Artilharia Um) - Restringir o tráfego automóvel na Rua das Amoreiras - Canalizar o tráfego automóvel para o túnel das Amoreiras	- Qualificar os percursos pedonais (criação e alargamento dos passeios, colocar entraves ao estacionamento) - Rua das Amoreiras como um contínuo pedonal	- Criação de uma estação de metro na zona da Artilharia Um - Criação de um elevador público para vencer a diferença de cotas entre a colina das Amoreiras e o Rato	- Implementação de um núcleo dinamizador na área da Artilharia Um associado à cultura, lazer e às novas formas de trabalho (espaços coworking) conectados à cidade pela estação de metro







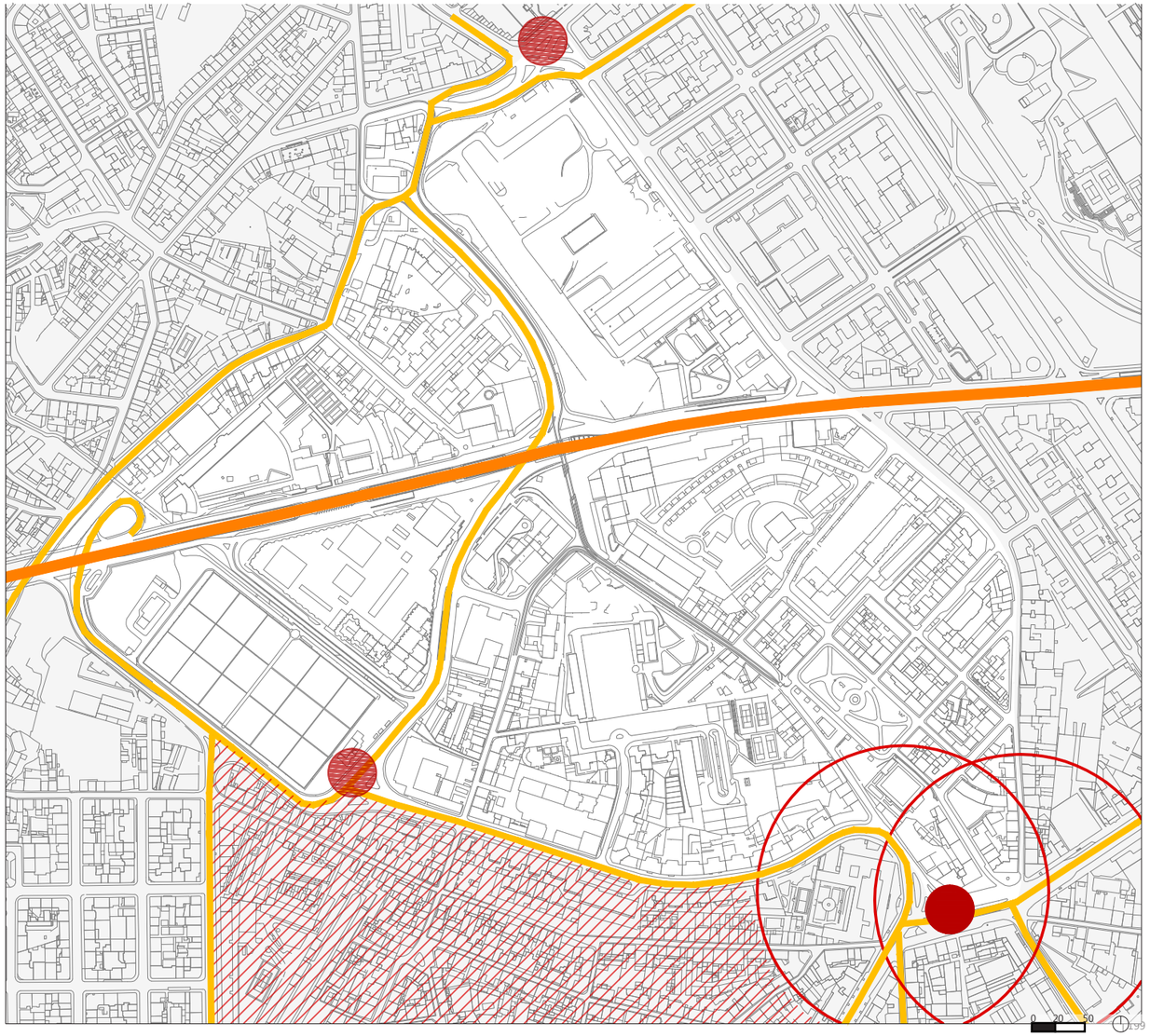


PLANO DIRETOR MUNICIPAL

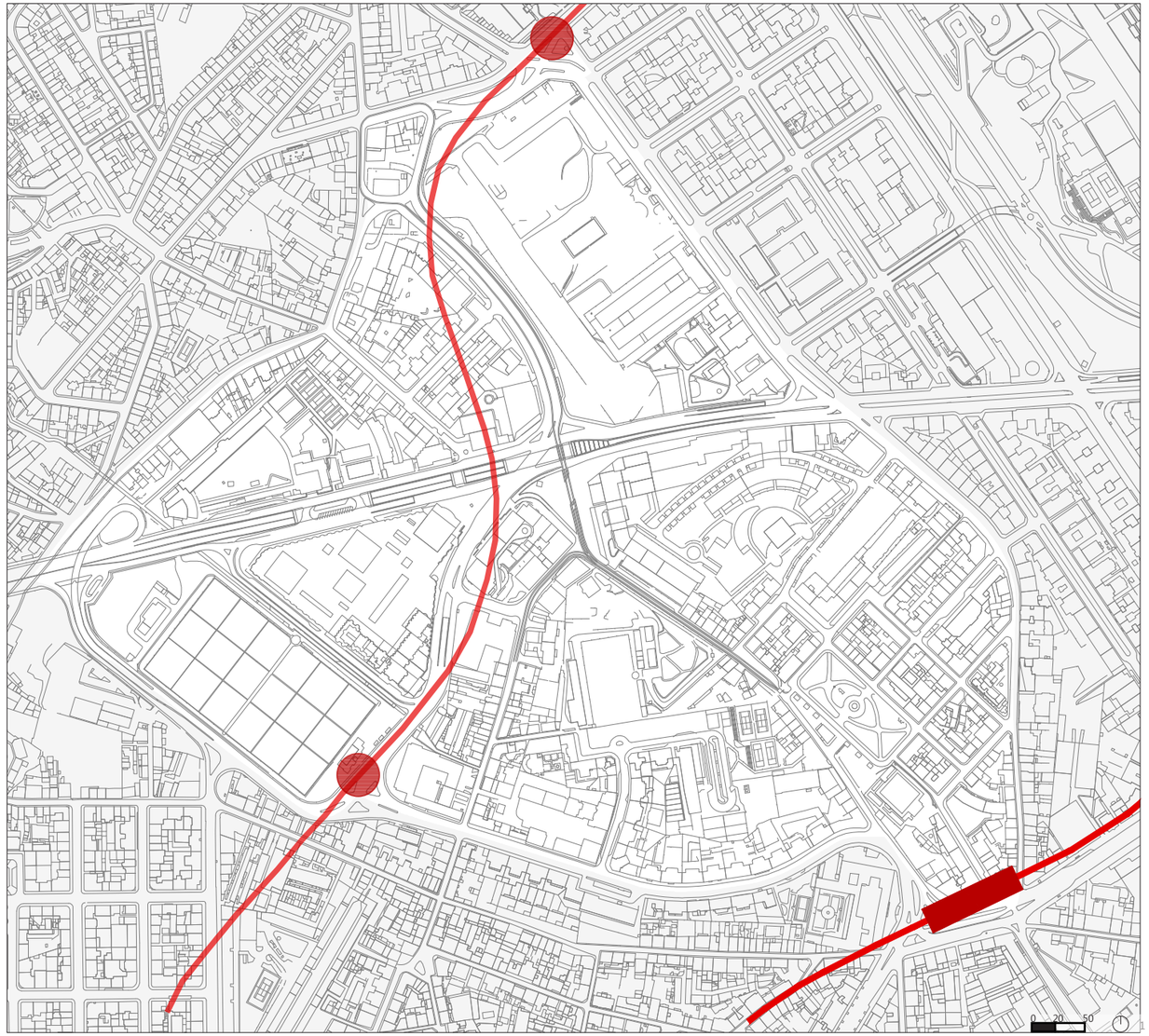


ACESSIBILIDADES E TRANSPORTES

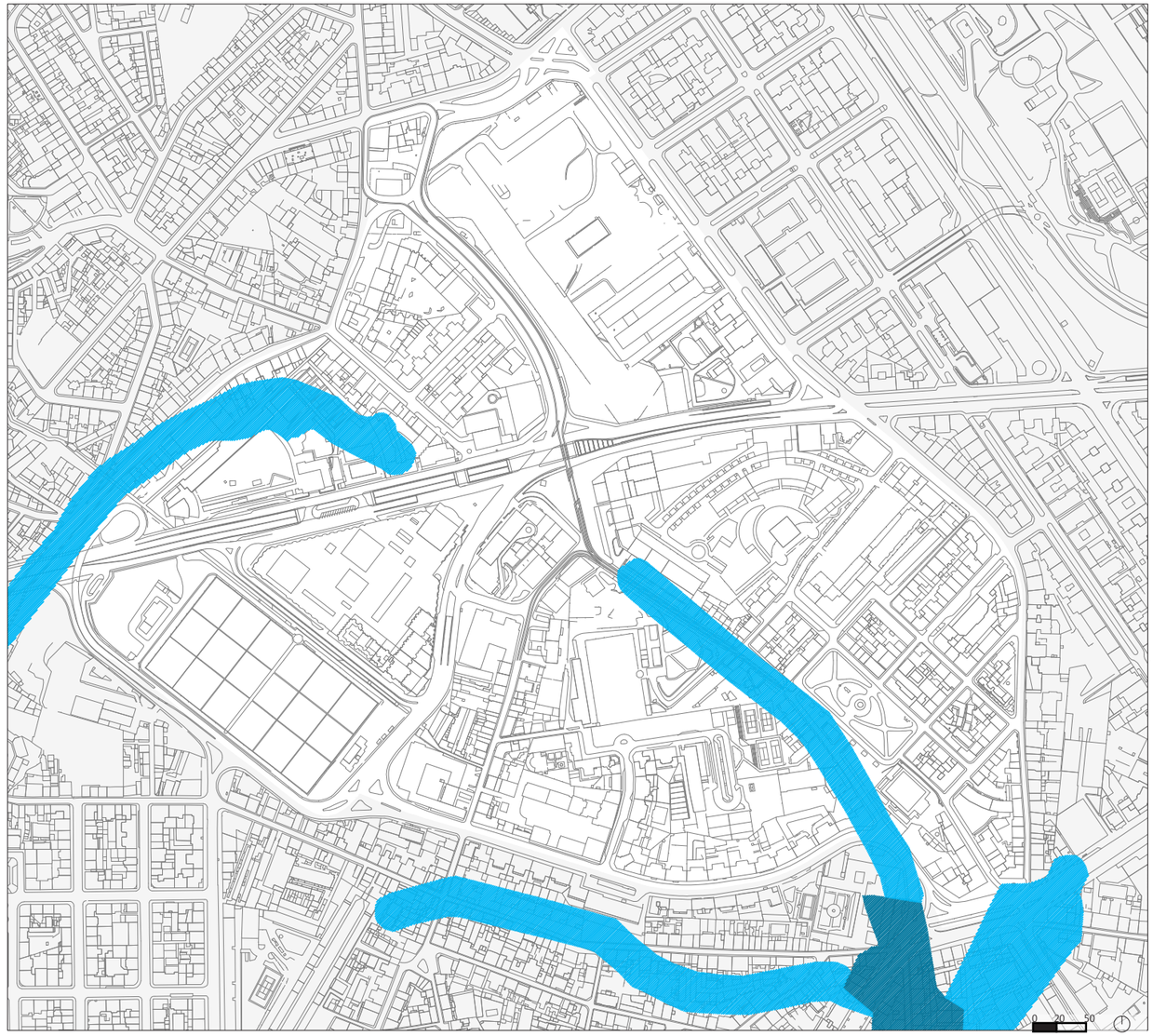
plano diretor municipal



CONDICIONANTES E INFRAESTRUTURAS
plano diretor municipal

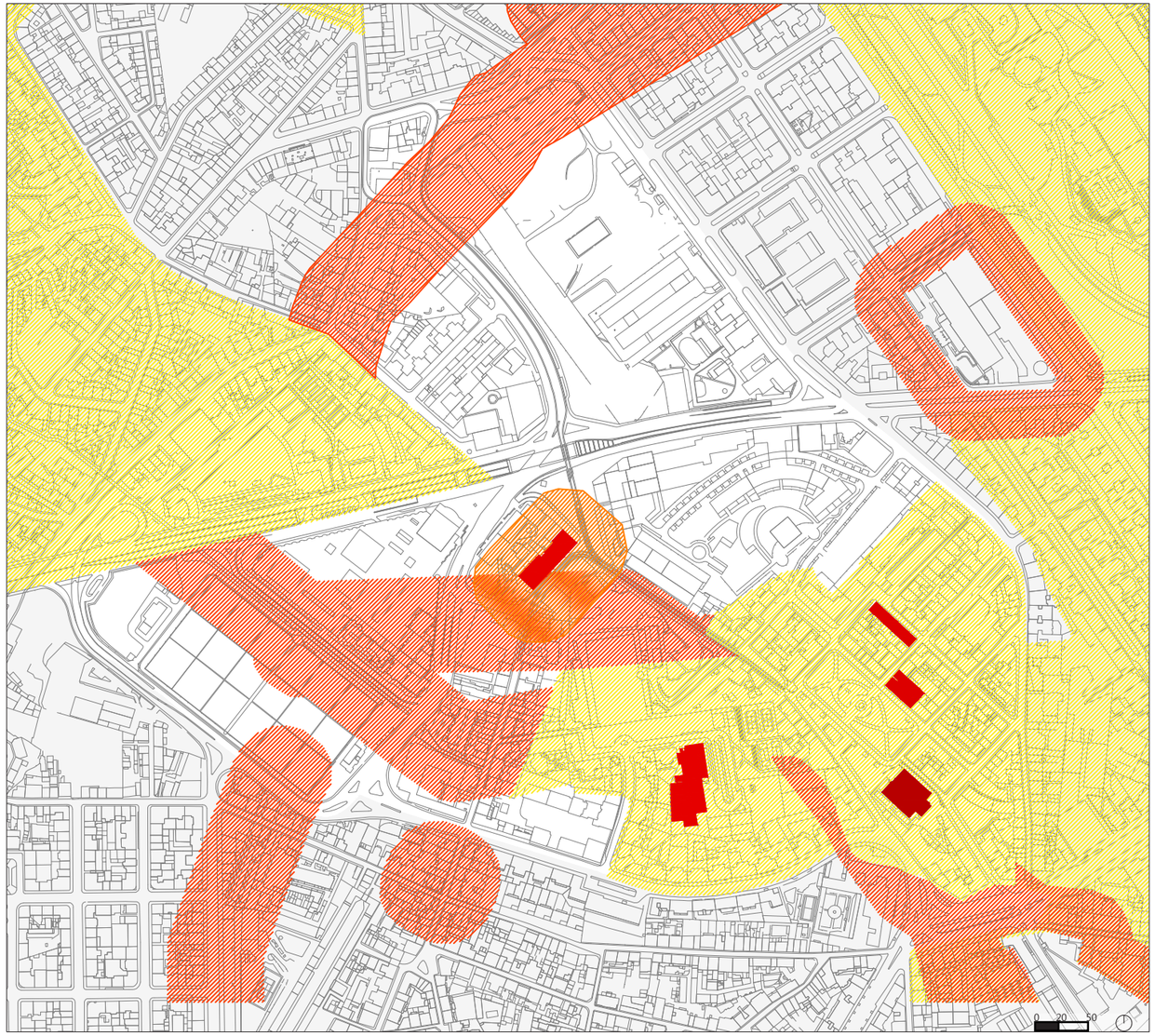


RISCOS NATURAIS
plano diretor municipal



SERVIDÕES ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA II

plano diretor municipal



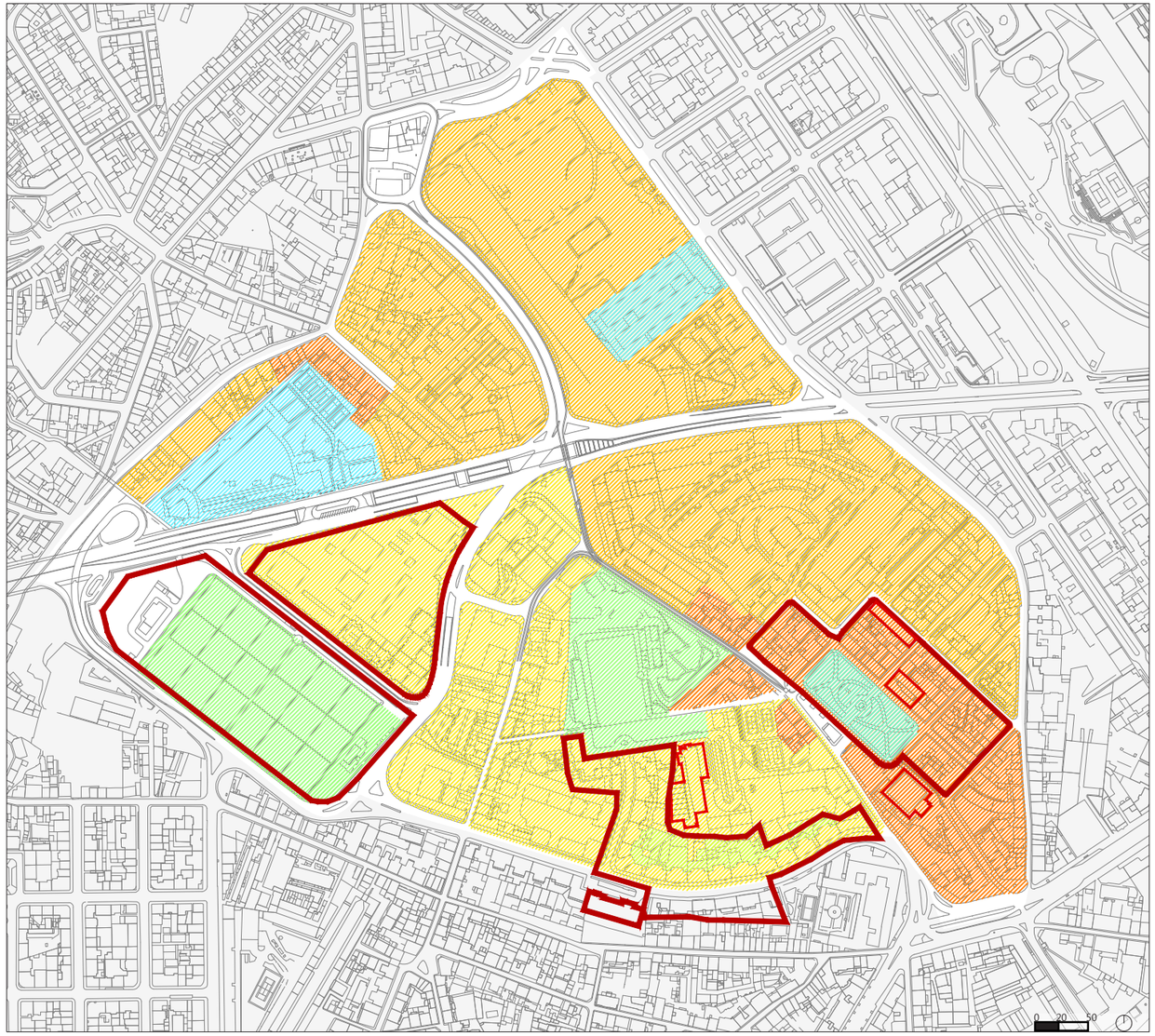
QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO
plano diretor municipal

TRAÇADO URBANO A

Todas as mudanças de uso são admitidas, mas a mudança de habitação para outros usos só é admitida numa das seguintes situações:
a) Para qualquer uso, desde que abranja a totalidade das frações existentes ou a totalidade do edifício, com exceção para os empreendimentos turísticos que poderão ocupar apenas parte do edifício;
b) Para usos de equipamento ou terciário no primeiro e segundo pisos contados a partir da cota da soleira do edifício e na cave, desde que em todos os casos existam acessos independentes dos do uso habitacional.

TRAÇADO URBANO B E C

Todas as mudanças de uso são admitidas, mas a mudança de habitação para um dos restantes usos só é possível num dos seguintes casos;
a) Quando abranja a totalidade das frações habitacionais existentes ou a totalidade do edifício, com exceção para os empreendimentos turísticos que poderão ocupar apenas parte do edifício;
b) Quando, pelo menos, ½ das frações habitacionais originais já se encontrem legalmente afetas a outro uso;
c) Quando se prevejam acessos independentes para as frações afetas a outros usos, com exceção do uso de turismo;
d) Quando se trate de pisos térreos confinantes com via pública com acesso independente.



PROPOSTA URBANA



A pradaria brilhava levemente sob a luz amarela do Sol, a alta montanha coberta de floresta surgia na névoa azul do horizonte. Os cães selvagens e os búfalos da pradaria olhavam espantados como no deserto se erguiam trabalho e tumulto, como sobre a terra verde surgiam manchas de carvão, e de cinzas e papel e lata. A primeira plaina guinchou estrídula através da terra espavorida, o primeiro tiro de espingarda detonou, ribombando pelas montanhas, a primeira bigorna ressoou fortemente sob o bater rápido dos martelos. Surgiu uma casa de lata, e no dia seguinte uma de madeira, e outras, e diariamente surgiam novas e, um pouco mais tarde, eram também de pedra. Os cães selvagens e os búfalos mantinham-se afastados, a região tornou-se habitável e fértil; na Primavera seguinte já o verde fruto das planícies ondulava ao vento e por entre ele sobressaíam as quintas, os estábulos e os telheiros, e as estradas sulcavam os terrenos bravios.

[...]

Cem anos após a sua fundação, um tremor de terra derrubou a cidade nas suas mais ínfimas partes. Ela ergueu-se de novo e tudo o que fora de madeira era agora em pedra, e o que fora pequeno era agora grande, e o estreito passara a vasto. A estação de caminho-de-ferro era a maior do país, a Bolsa a maior do Mundo, havia arquitectos e artistas a embelezar a cidade rejuvenescida, com edifícios públicos, parques, fontanários e monumentos.

[...]

Sobre um dos palácios desmoronados, do qual já não havia pedra alguma à luz do dia, erguia-se um jovem pinheiro, que no ano anterior fora o primeiro mensageiro e precursor da floresta que avançava. Agora, também ele avistava ao longe o tenro avançar.

[...]

«Isto vai por diante!», exclamou um pica-pau que martelava no tronco e, cheio de satisfação, observava a floresta avançando e o maravilhoso desenvolvimento sobre a terra.

Hermann Hesse

O excerto literário anteriormente apresentado faz parte de um pequeno livro intitulado a Cidade, publicado em 1910, da autoria do escritor alemão Hermann Hesse (1877-1962). Neste texto o autor narra as várias fases de uma cidade, desde o seu começo com a ocupação humana e o seu consequente desenvolvimento até ao seu término. Nesse espaço vivo e mutável retrata-se a interação com a sua população e o seu crescimento sobre os campos. Os vários episódios relatados incluem a destruição da cidade pelos desastres naturais, o seu ressurgimento e desenvolvimento até ao seu apogeu, e a sua gradual degradação que conduz à sua destruição total, com o seu despovoamento e o avanço da natureza sobre a Terra.

Numa perspetiva futura pretende-se que a natureza invada a colina das Amoreiras, contudo num justo equilíbrio com o tipo de vida urbana existente, promovendo-se dessa forma a multiplicidade de usos e a reforma de espaços expectantes. Nesse âmbito o projeto desenvolvido procura explorar os temas da centralidade e da potencialidade dos espaços intersticiais no domínio público.

O espaço urbano foi repensado tendo em conta uma conceção de uma sociedade futura que privilegia os espaços públicos como áreas de excelência para a sociabilização, constituindo-se como pontos de encontro na vida da cidade.

Nesta perspectiva vindoura em que o peão é o verdadeiro ser urbano, coloca-se em segundo plano a preponderância que o automóvel assume atualmente.

Procura-se, deste modo, a definição de um eixo público estruturante e qualificado que se desenvolve ao longo da colina das Amoreiras, entre o largo do Rato e a Artilharia Um, procurando atenuar a cicatriz que é a Avenida Eng.º Duarte Pacheco na malha urbana e o desfasamento topográfico do território.

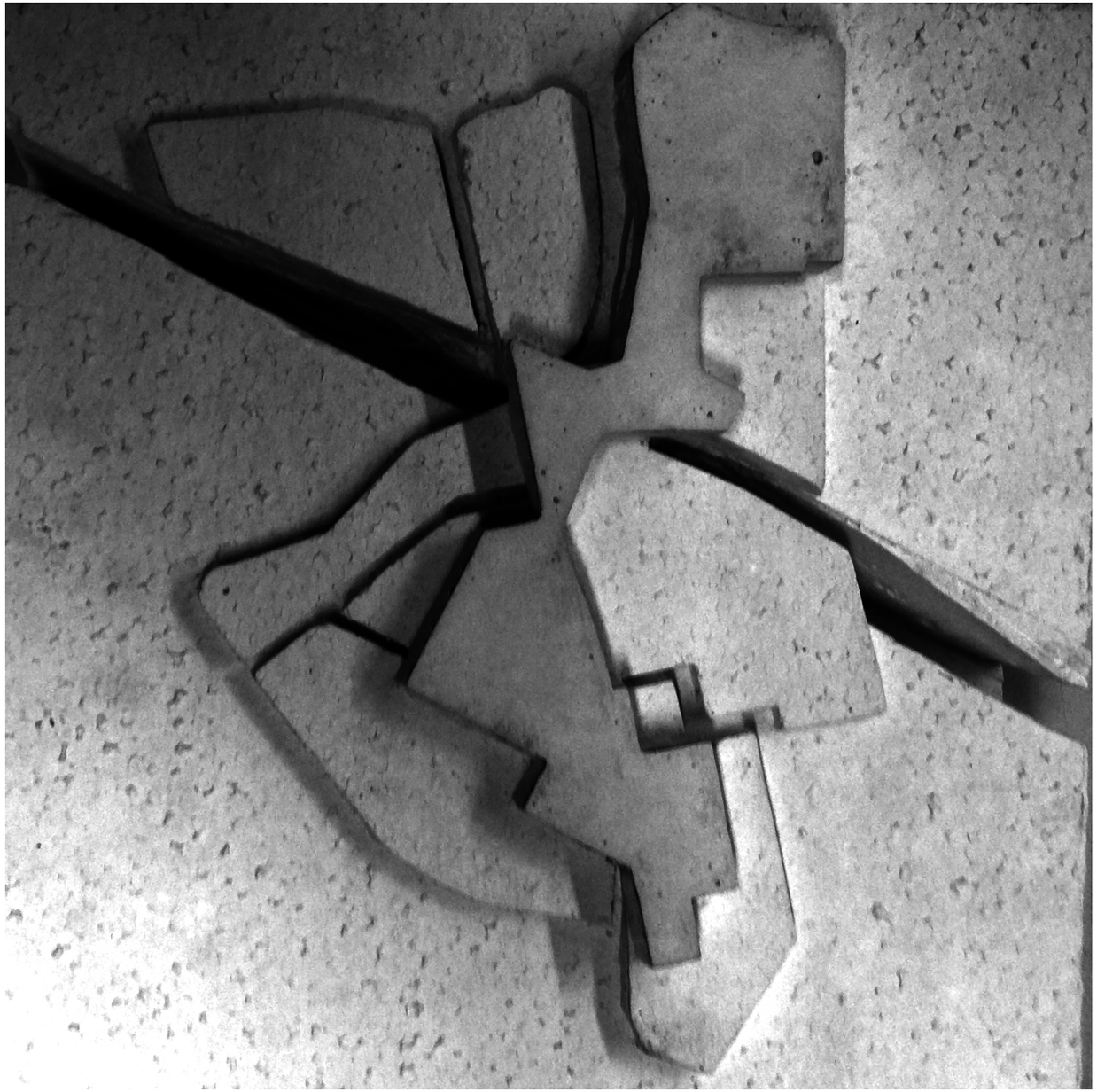
Neste sentido, é possível estabelecer um paralelo com a localização da Acrópole que se estabelece no ponto mais elevado e estratégico da cidade, no qual se desenrola a vida espiritual, e com a Ágora, enquanto vazio contrastante no meio das edificações e principal espaço público de reunião, onde se desenvolve a vida social. Apesar de originalmente estes dois elementos terem pressupostos distintos e serem incompatíveis no mesmo espaço, são agora integrados simultaneamente no projeto urbano proposto para as Amoreiras adaptados a uma futura realidade que se pretende construir.

Na década de 1950, o arquiteto Dimitris Pikionis (1887-1968) elabora uma proposta de requalificação do percurso pedestre em torno da colina da Acrópole procurando reatar a lógica funcional do passado. Desta forma, o projeto dá uma nova vida a este espaço, reintroduzindo pequenas áreas de estadia, tal como acontecia na pólis grega na subida até ao topo da colina pontuada por espaços de sombreamento proporcionados por pequenos templos e estátuas, que definiam locais de descanso e de reflexão.

A proposta procura estabelecer uma centralidade estruturada a partir da área expectante da Artilharia Um – transformada no grande "vazio" de encontro das Amoreiras –, das áreas de permanência existentes ao longo do eixo pedonal e das resultantes da qualificação das franjas residuais que se articulam na tangibilidade ambígua entre o espaço público e privado.

Numa área altamente densificada por construções que

se insinuam no perfil da cidade, procuram-se (re)inventar espaços e lugares pensados para as pessoas, diluindo-se fendas, suturando feridas, inundando o futuro com o vazio.
A proposta do Parque das Amoreiras, no atual terreno da Artilharia Um, vem de encontro aos novos usos que se pretendem para esta zona, colmatando a falta de espaços públicos verdes e introduzindo variedade numa zona caraterizada pela marcante presença do setor terciário. Deste modo, propõe-se a demolição do muro existente que se impõe como um obstáculo à utilização desse espaço. No seu interior são traçados grandes percursos de atravessamento que estabelecem ligações com as zonas envolventes, tais como a Praça de Campolide e a Praça das Amoreiras. É ainda integrado neste contexto o edifício do Instituto Geográfico Português. O perímetro do Parque é redesenhado e são suprimidas algumas faixas de rodagem.
Esta operação urbana marcante e transformadora do território procura inter-relacionar os ambientes mineral e vegetal, com o aproveitamento do denso arvoredo existente.
Neste espaço é ainda proposto um edifício de caráter cultural que se integra subtilmente no terreno, formando um plateau que permite uma visão ampla e desafogada num território densamente ocupado.
Adjacente a este novo equipamento encontra-se a mais significativa área mineral que se delinea como um terreiro de caráter multifuncional, que se pode ou não associar com o edifício, podendo funcionar como o prolongamento do mesmo ou acolhendo uma atividade díspar.
Na zona mais arborizada do parque é implantado um anfiteatro que além de complementar o programa cultural permite a sua apropriação espontânea. O arvoredo que o rodeia funciona não só como um fundo cenográfico e envolvente da plateia, assim como permite a melhoria das características acústicas, funcionando simultaneamente como uma barreira ao ruído exterior.
A estação de metro proposta para este local define-se como um ponto gerador da vida urbana, promovendo um maior fluxo populacional e potenciando novos usos num espaço renovado e com uma nova identidade.
Na ligação entre a Rua das Amoreiras e o Parque proposto é qualificado o espaço existente, redesenhando-se uma plataforma mineral que se define como um lugar de estadia que usufrui ainda do sombreamento das árvores existentes e de duas paragens de elétrico. Nesta nova praça é suprimida à superfície uma das saídas de estacionamento do Centro Comercial Amoreiras como forma de libertar o espaço pedonal, criando-se uma passagem que canaliza o fluxo viário diretamente para o túnel do Marquês. As aberturas de ventilação deste são parcialmente encerradas e redesenhadas nas zonas onde se pretende um maior atravessamento pedonal.
Uma vez mais, numa lógica de diminuição do fluxo automóvel desta zona, define-se um novo perfil da Rua das Amoreiras mais adequado ao seu dimensionamento, privilegiando o uso pedonal, com o nivelamento entre a estrada e o passeio. Nesta perspetiva, estabelece-se também um único sentido de tráfego exclusivo aos residentes e aos transportes públicos.
No Jardim das Amoreiras é mantido o desenho atual, embora com a alteração do tipo de pavimento, substituindo-se a terra batida por um pavimento poroso.
No Largo do Rato, ainda que fora dos limites da área de intervenção que nos foi proposta, considerou-se essencial a sua inclusão, visto que este importante nó de distribuição viária se coaduna com o conceito de projeto desenvolvido. Assim, estabelece-se a ligação deste ponto mais baixo no território, no qual se encontra o metro, com o topo da colina. Este espaço fragmentado e descaraterizado é redesenhado de forma a promover o uso por parte do peão, através do alargamento dos passeios e da criação de um espaço de estadia associado ao comércio, bem como a diminuição das faixas de rodagem.
No desenho do pavimento retoma-se como referência o projeto de Pikionis para a Acrópole, no qual o seu gesto aparentemente simples, mas incisivo, reveste-se de alguma complexidade no traçado do percurso estabelecido. O desenho do pavimento, aparentemente aleatório, é resultante de um detalhado desenho da estereotomia das pedras que compõem o percurso e as suas diferentes direções procuram ajustar-se a eventuais alterações do traçado urbano.
Para o projeto da Rua das Amoreiras é adotada a utilização de um pavimento mais relacionado com o contexto histórico baseado num sistema modular, no entanto, são introduzidas variações pela utilização de pedras de lioz de diferentes dimensões. Este pavimento procura estabelecer uma linguagem de continuidade na zona mais antiga das Amoreiras, sendo aplicado entre o Largo do Rato e a Av. Eng.º Duarte Pacheco. A nobreza do material procura relacionar-se com o cariz histórico desta rua. No Parque das Amoreiras, o desenho de pavimento é semelhante, mantendo a mesma
lógica, no entanto, dado o seu diferente caráter e dimensões são utilizadas lajetas de betão. Em algumas vias de circulação viária, onde se pretende minimizar a velocidade automóvel, empregam-se no pavimento paralelos de granito rugoso como forma de criar atrito.
O traçado do pavimento em toda a zona de intervenção procura enfatizar as zonas e percursos mais importantes, quer em termos de relação histórica, como de intenções para o futuro.
O elétrico vai de encontro ao conceito enunciado, estabelecendo a ligação entre o Largo do Rato e o Parque das Amoreiras, facilitando a acessibilidade dado o acentuado desfasamento de cotas. As suas paragens estão associadas aos diferentes espaços públicos que marcam este percurso, e marca o antigo traçado da Rua das Amoreiras.
Todos os espaços públicos redesenhados integram mobiliário urbano, desenhado na mesma linguagem do pavimento, e seguindo a mesma lógica modular de forma a adaptar-se a diferentes configurações.

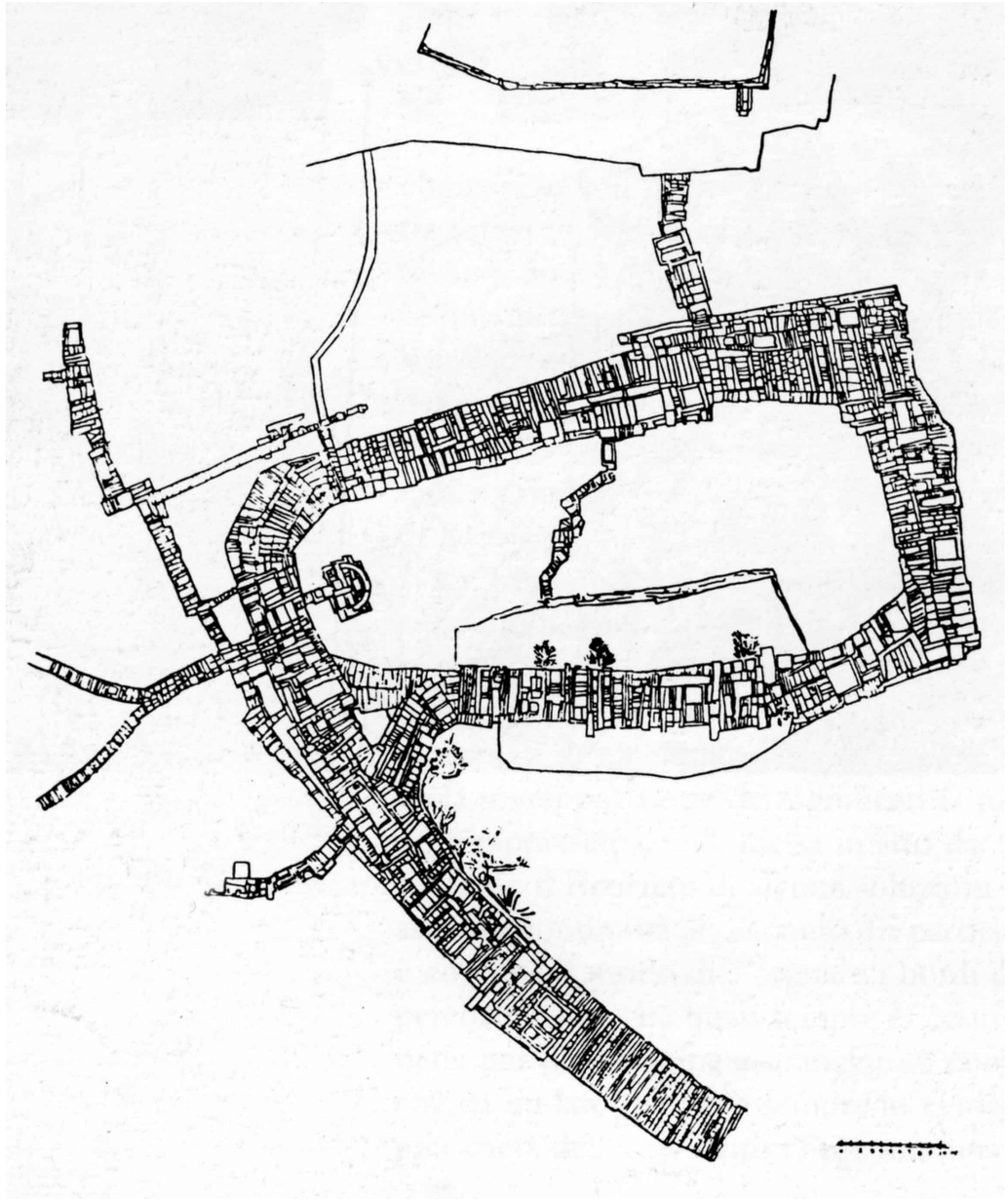


CONCEITO

O Futuro Sai da Fenda e da Ferida

ageometriaabrealinhaparadeixarpassaraImaginação.
O FUTURO sai da FENDA e da FERIDA.
Do que antes foi, hoje sai Sangue.
Inundar o VAZIO: o FUTURO inunda o VAZIO.
Porque todo o vazio tem por INIMIGO a Imaginação.
Porque todo o vazio tem o Inimigo.

Gonçalo M. Tavares in "Investigações. Novalis"



3

CENTRALIDADE E ESPAÇOS INTERSTICIAIS

Na década de 1950, o arquiteco grego Dimitris Pikionis (1887-1968) requali- fica o percurso pedestre em torno da colina da Acrópole tentando reatar a lógica funcional do passado.

A Acrópole, construída no ponto mais elevado da cidade, tinha uma posição estratégica ao nível defensivo, mas também um valor simbólico, de elevação e enobrecimento dos valores humanos. Com o tempo, passa a servir como sede administrativa, civil ou religiosa.

O percurso até à Acrópole era pontuado por espaços de sombreamento proporcionados por pequenos templos e estátuas, constituindo locais de descanso e de reflexão na caminhada até ao topo da colina.

Depois de uma intervenção pouco sucedida, o projeto de Pikionis, já nos anos 50, vai dar nova vida ao espaço em torno da Acrópole, reintroduzindo pequenas áreas de estadia ao longo do percurso, tal como acontecia na pólis da antiguidade.

O desenho do pavimento, aparentemente aleatório, é resultante de um deta- lhado desenho da estereotomia das pedras que compõem o percurso e as suas diferentes direções, procuram ajustar-se a eventuais alterações do traçado urbano. O projeto urbano desenvolvido para a colina das Amoreiras procura explorar o tema da centralidade e dos espaços intersticiais no âmbito do domínio público.

O espaço urbano foi repensado tendo em conta uma conceção da sociedade de futuro que privilegia os espaços públicos, movimentando-se e ocupando-os de modo mais ou menos perene, dando-lhes vida, constituindo-se assim como áreas de excelência para a sociabilização, pontos de encontro na vida da cidade.

Nesta perspetiva vindoura em que o peão é o verdadeiro ser urbano, colocando em segundo plano a preponderância que o automóvel assume atualmente, procurou-se a definição de um eixo público estruturante e qualificado que se desenvolve ao longo da colina das Amoreiras, entre o largo do Rato e a Artilha- ria Um, procurando atenuar a cicatriz que é a Avenida Eng.º Duarte Pacheco na malha urbana e o desfasamento topográfico do território.

A proposta procura estabelecer uma centralidade estruturada a partir da área expectante da Artilharia Um – transformada no grande "vazio" de encontro das Amoreiras –, das áreas de permanência existentes ao longo do eixo pedonal e das resultantes da qualificação das franjas residuais que se articulam na tangibilidade ambígua entre o espaço público e privado.

Neste sentido, é possível estabelecer um paralelo com a localização da Acrópole que se estabelece no ponto mais elevado da cidade – acedida por meio de um percurso declivoso, pontuado por lugares de estadia aprazíveis ao descanso e à meditação –, e com a Ágora, enquanto vazio contrastante no meio das edificações e principal espaço público de reunião, onde se desenvolve a vida social nas suas diferentes vertentes.

Numa área altamente densificada por construções que se insinuam no perfil da cidade, procuram-se (re)inventar espaços e lugares pensados para as pessoas, diluindo-se fendas, suturando feridas, inundando o futuro com o vazio.

PROPOSTA BY LAYERS



ÁREA DE INTERVENÇÃO

A cidade poderia não ser entendida como um sistema de espaços gerado pela massa de edificações ou os intervalos entre elas. Em vez disso, as construções seriam apenas limites ao redor dos quais fluiriam carros, transporte público e tráfico pedestre. A estrutura do espaço urbano seria vista como resultado de sistemas de fricção, com graus variáveis de viscosidade produzindo turbulências nos pontos de contato e diferentes densidades no interior dos próprios fluxos.

Ignasi de Solá-Morales. “Liquid Architecture” in Anyhow. Cambridge, MIT Press, 1977



EDIFICADO

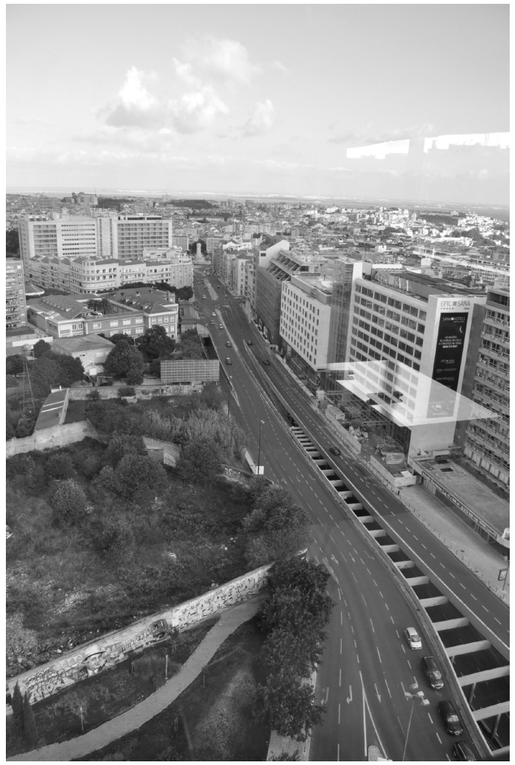
A malha urbana da área em estudo encontra-se consolidada e caracteriza-se pela diversidade de usos, destacando-se o habitacional, empresarial e comercial. Neste tecido densificado, contrasta o terreno expectante da Artilharia Um, a partir do qual é proposta uma sucessão de espaços públicos que se articulam, gerando uma área de desafogo. A intervenção encontra-se nos espaços sobrantes deste edificado e define-se pela articulação de pontos de carácter diferenciado.
Estas áreas facilitam a subida da encosta desde o Largo do Rato até ao grande terreno da Artilharia Um, onde se propõe novos equipamento.





REDE VIÁRIA

A zona das Amoreiras define-se por uma boa acessibilidade viária, contrapondo-se a dificuldade da mobilidade pedonal. São vários os entraves existentes, entre os quais se destaca a topografia acentuada do terreno e a forte presença do automóvel.
Pretende-se, assim, a criação de novas vias pedonais e a qualificação das existentes. Sendo de destacar as intervenções no limite norte do terreno da Artilharia Um, no cruzamento com a Av. Eng.º Duarte Pacheco com a antiga Rua das Amoreiras, no Largo do Rato e ainda no cruzamento da Av. Conselheiro Fernando de Sousa com a Rua D. João V.

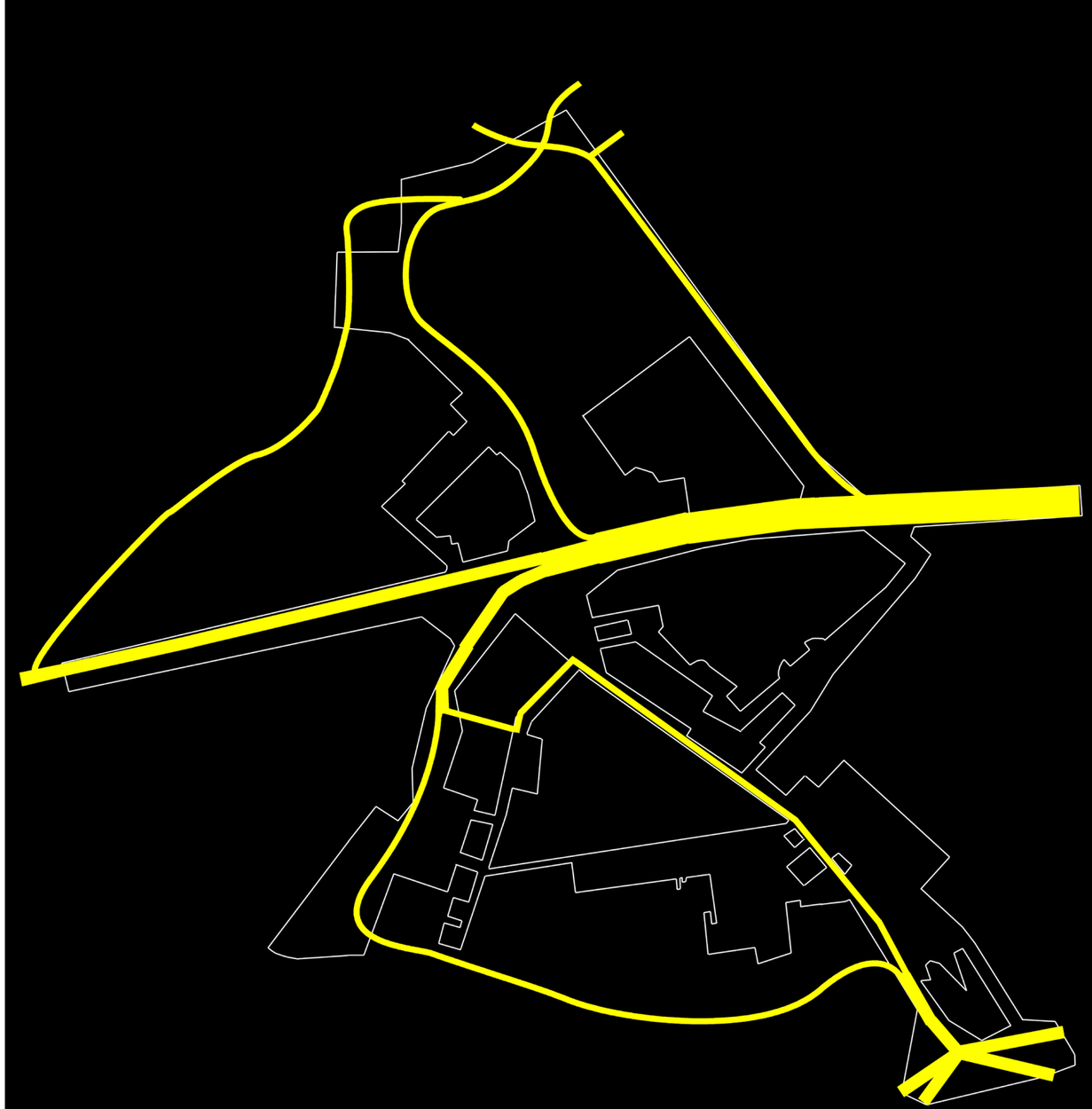




AUTOCARROS

Em termos de transporte público esta área, apesar de central, encontra-se medianamente servida por transporte público. A Estação de metro mais próxima situa-se no Largo do Rato a cerca de 900 m de distância e a uma cota altimétrica substancialmente diferente. A Av. Eng.º Duarte Pacheco dispõe de algumas carreiras urbanas que fazem a ligação ao centro, mas a restante área dispoe de um reduzido número de carreiras.
No entanto, procura-se colmatar esta falta a partir da implementação do elétrico e da proposta de novas estações de metro.

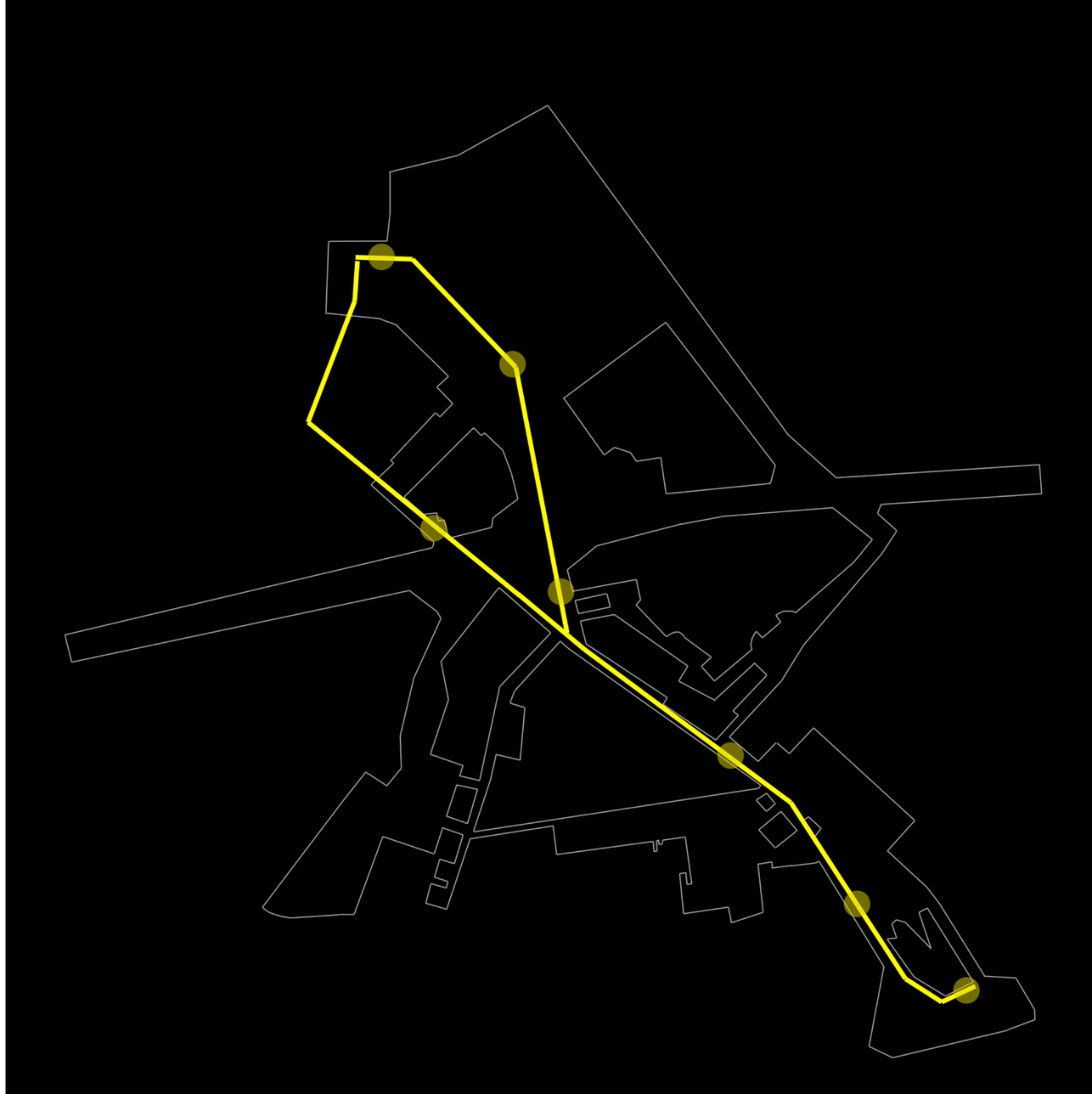




ELÉTRICO

A proposta do percurso do elétrico procura estabelecer a ligação entre duas cotas desfasadas: o Largo do Rato e a zona da Artilharia Um.
Ao mesmo tempo, tenta restabelecer a antiga continuidade da Rua das Amoreiras.
As paragens encontram-se ditribuídas de forma equidistante, e em áreas associadas a zonas de estadia.



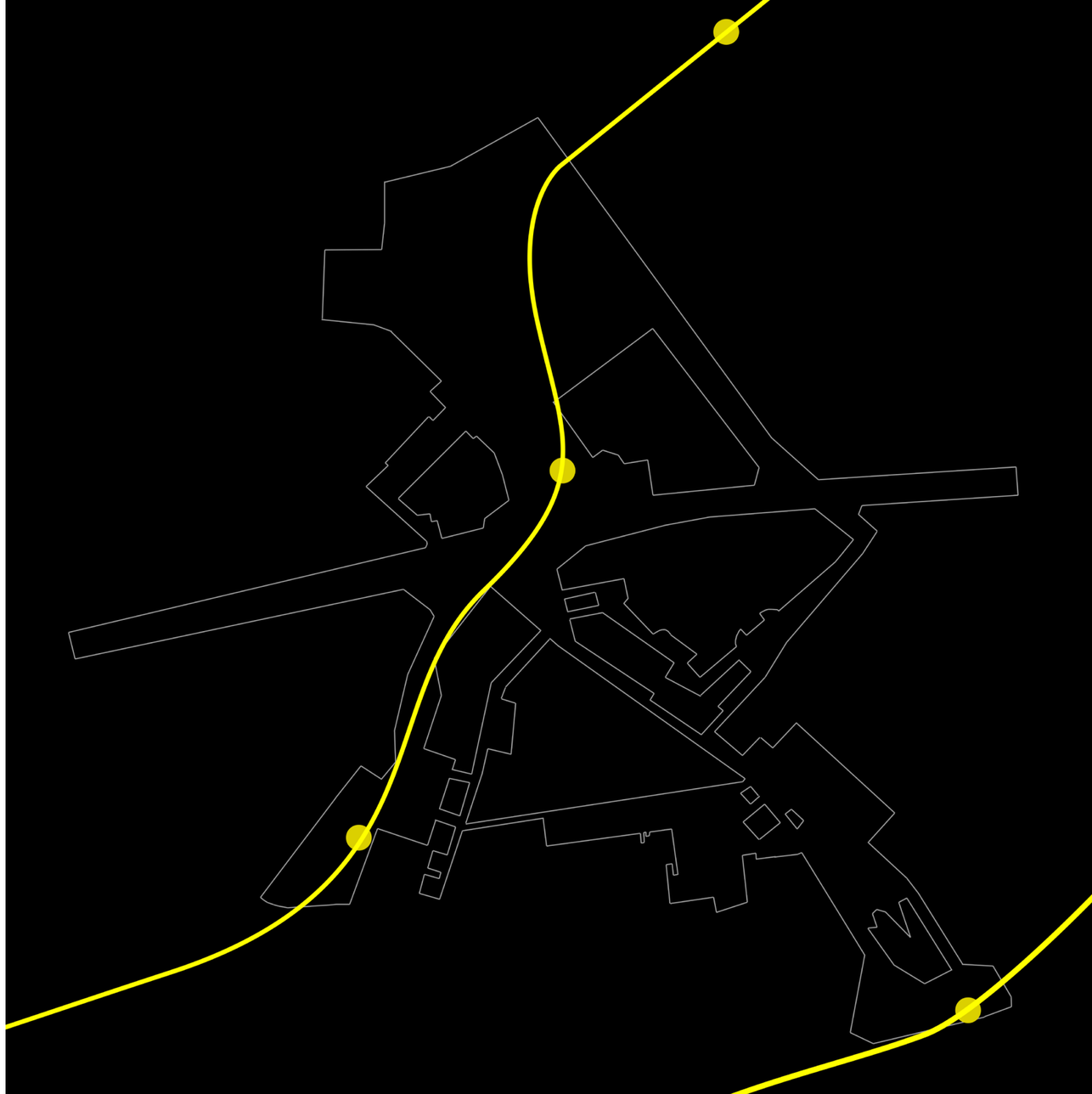


METRO

As estações de metro definidas na área de intervenção procuram articular-se com as restantes dentro da cidade de Lisboa. Distribuindo-se uniformemente ao longo das suas linhas.
Na proposta mantem-se a estação de metro definida pelo PDM para campo de ourique. A estação de Campolide é reposicionada, em relação ao PDM, na proximidade do parque Eduardo VII e é proposta uma nova estação nas Amoreiras, no terreno da Artilharia Um, junto a um importante nó urbano.
Esta estação de metro iria colmatar a falta de transpotes públicos na zona, bem como gerar novas dinâmicas e potencializar a utilização deste espaço.

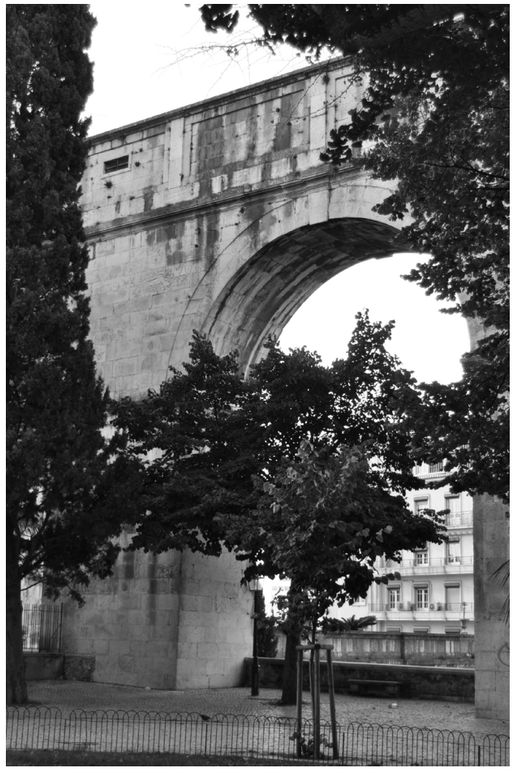


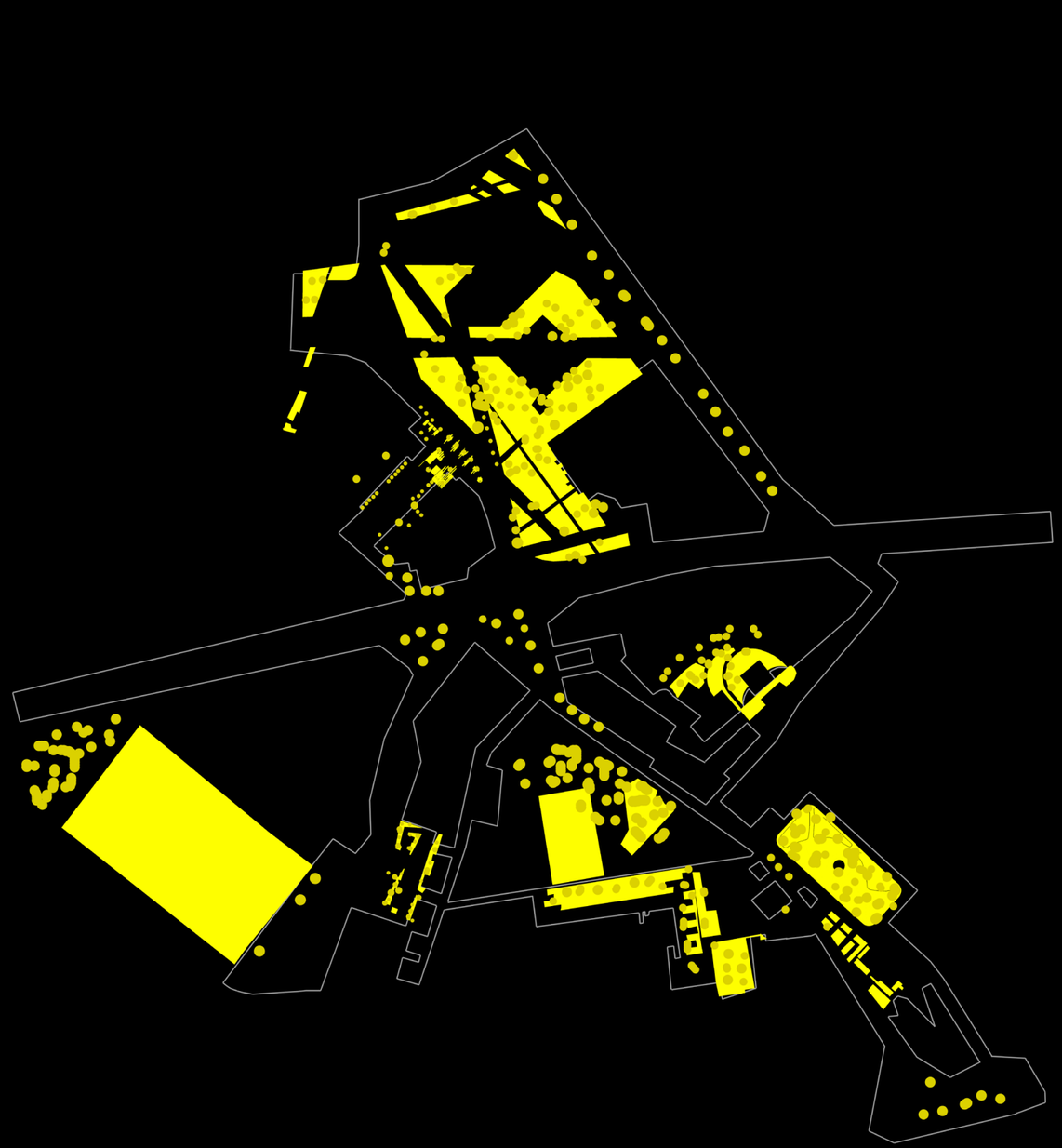
estações de metro na zona de intervenção
estações de metro na cidade



ESPAÇOS VERDES

A zona em estudo carece de espaços públicos verdes, estando concentrada no Jardim das Amoreiras. Os elementos vegetais são pontuais e pouco expressivos em toda a extensão do território.
O mobiliário urbano é inexistente ou pouco relevante e não se observa especial cuidado ao nível da vegetação, não sendo atrativos como zona de estadia.
Propondo-se, deste modo, a arborização ao longo da Rua das Amoreiras. Para a área da Artilharia Um propõe-se a sua transformação no grande espaço verde das amoreiras, mantendo-se a maioria do grande número de árvores existentes.
Este espaço verde público terá diferentes tipos de zonas, mais minerais ou vegetais, para se adaptar a diferentes situações, como seja estadia, desporto, lazer ou relacionado com programas culturais.
Interligados com as propostas individuais, surgem ainda mais alguns espaços verdes que pontuam a zona de intervenção.





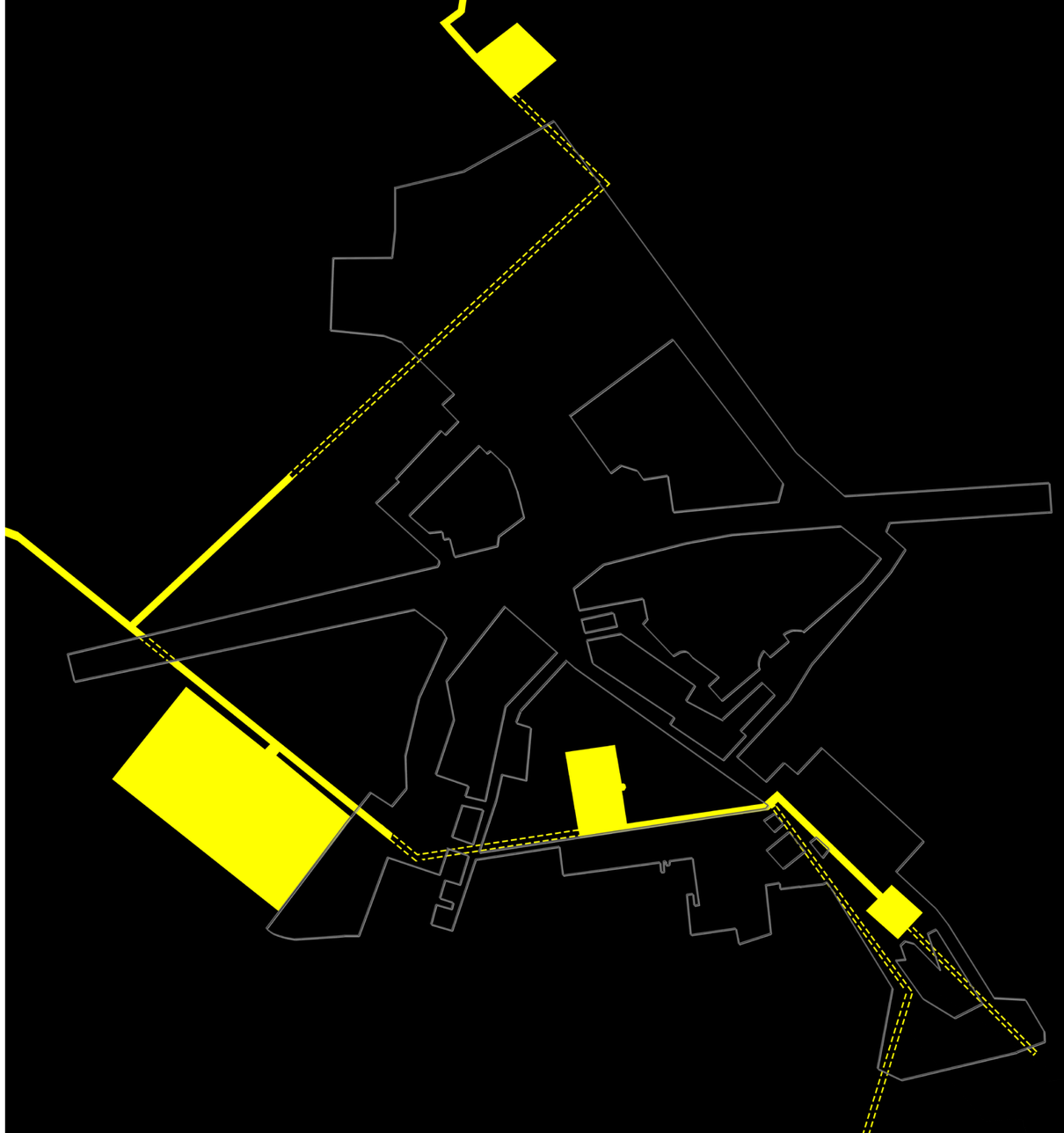



ARRENDAM-SE
ESCRITÓRIOS
BANIF

AQUEDUTO

O aqueduto é um elemento de marcante presença nas Amoreiras, tanto pelo seu carácter histórico, como pela sua dimensão.
Os vários ramais e reservatórios pelo qual é constituído são elementos definidores de espaço urbano, imprescindíveis na execução de uma análise e proposta fundamentada.

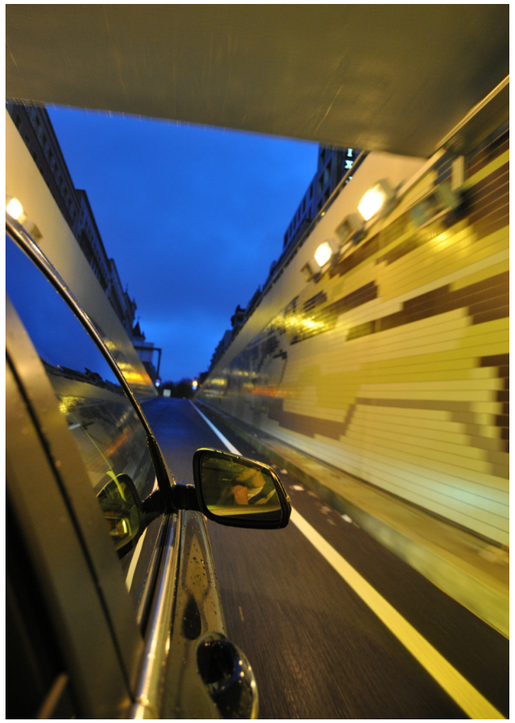


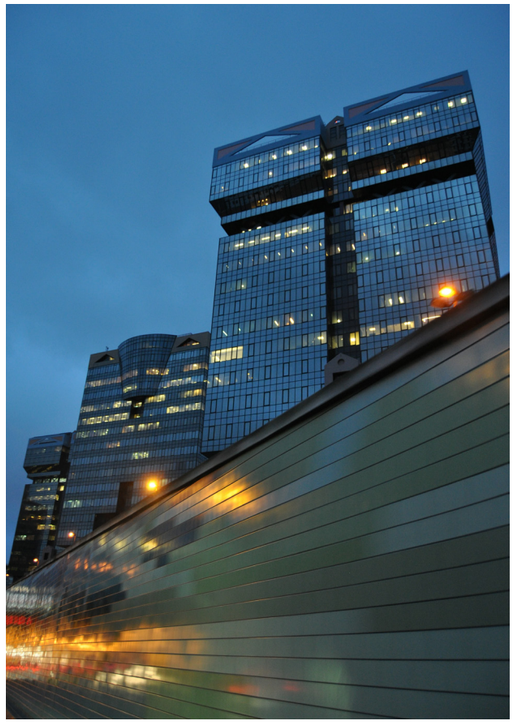


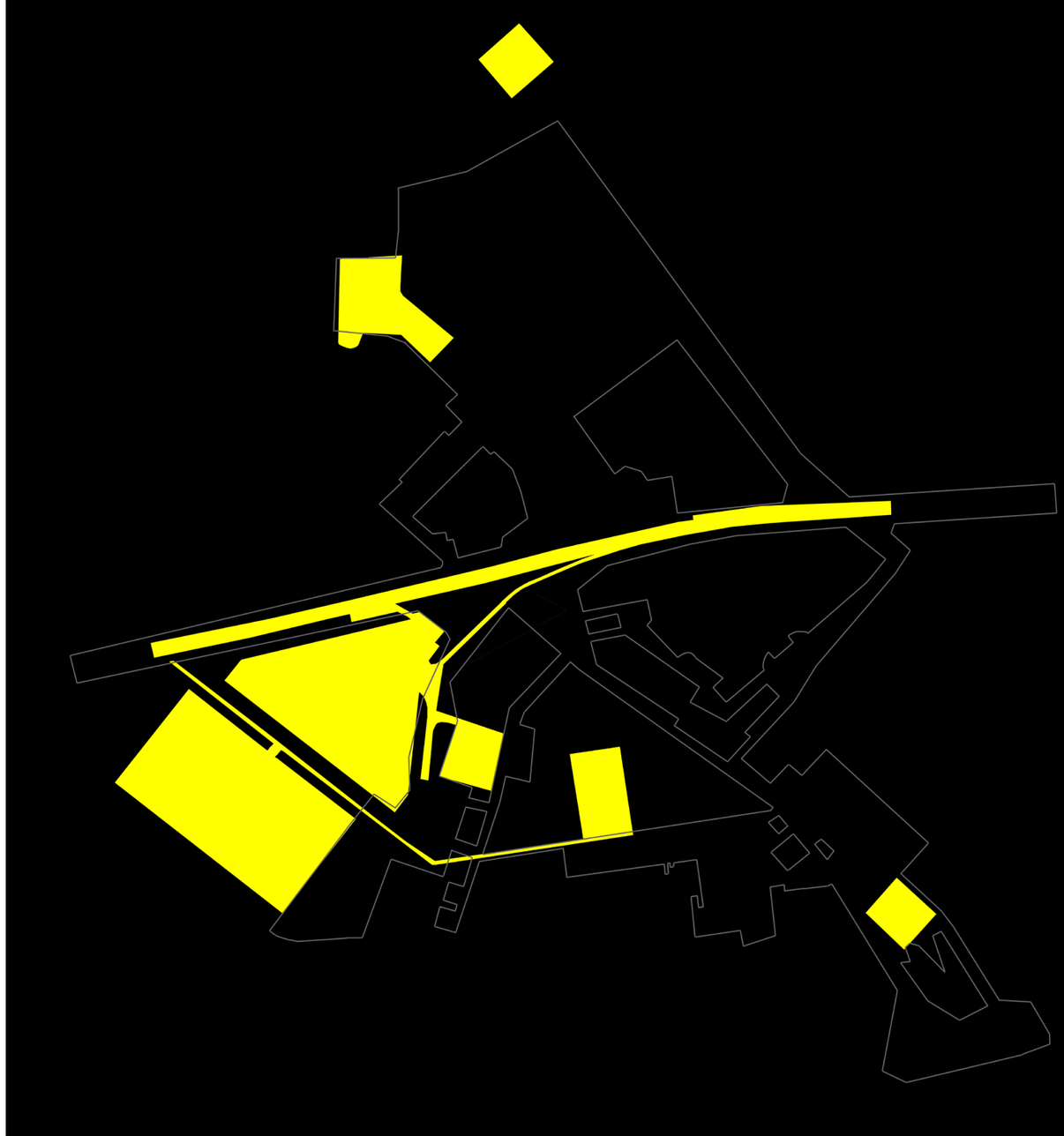
SUBMUNDO

Na medida em que o túnel do Marquês se afigura como uma rutura na área em estudo torna-se necessário aligeirar essa presença e estudar o espaço existente abaixo do nível do solo. Nela identificamos três categorias de elementos: uma ligada ao layer da água, com os elementos estruturantes do aqueduto; uma segunda, relacionada com o túnel; e por último, os estacionamentos públicos existentes.

Propomos a eliminação à superfície de duas saídas de estacionamento do Centro Comercial das Amoreiras.
Assim como a intensificação do uso do túnel, passando este a ser o principal acesso automóvel, libertanto a superfície para o peão e transportes públicos.



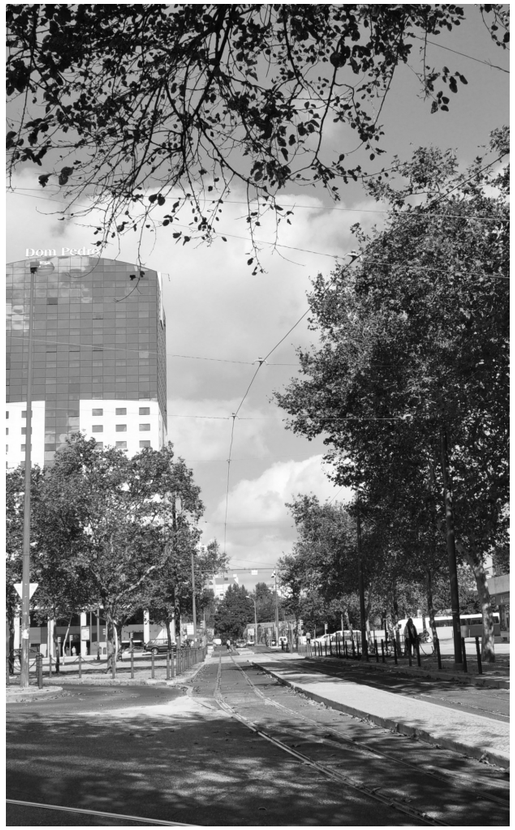




ÁREAS DE LAZER

As áreas públicas e expetantes existentes na área de intervenção irão acolher diferentes programas associados a espaços de permanência e de lazer. Em conjunto definem uma nova centralidade, estabelecendo um novo espaço de encontro.

Na sua maioria, os espaços de lazer coincidem com os espaços verdes, sendo o mais importante o que se encontra na área da Artilharia Um, não só pelas suas dimensões, mas pela sua ambivalência programática proporcionada pelo enquadramento tanto de áreas vegetais como minerais.
Destaca-se ainda o largo no cruzamento da Av. Engº Duarte Pacheco com a Rua das Amoreiras que integra uma das paragens do elétrico, constituíndo-se um importante ponto de passagem e, também, de permanência.
Associados aos projetos de habitação individuais também são criados espaços de lazer e permanência qualificados, contudo, numa escala urbana mais intimista, enriquecendo de forma equitativa todo o território de intervenção com espaços públicos qualificados.






ZON
amoreiras

PROPOSTA DE HABITAÇÃO

De uma forma geral, as áreas para as propostas individuais de habitação surgem da apropriação de espaços em mau estado de conservação e/ou que apresentam problemas de desenho urbano e intregração com a envolvente.
Encontram-se nos limites da área na intervenção trabalhada em grupo, reforçando a importância do espaço público livre e articulado.



1. Patrícia Paulo



2. Duarte Santana



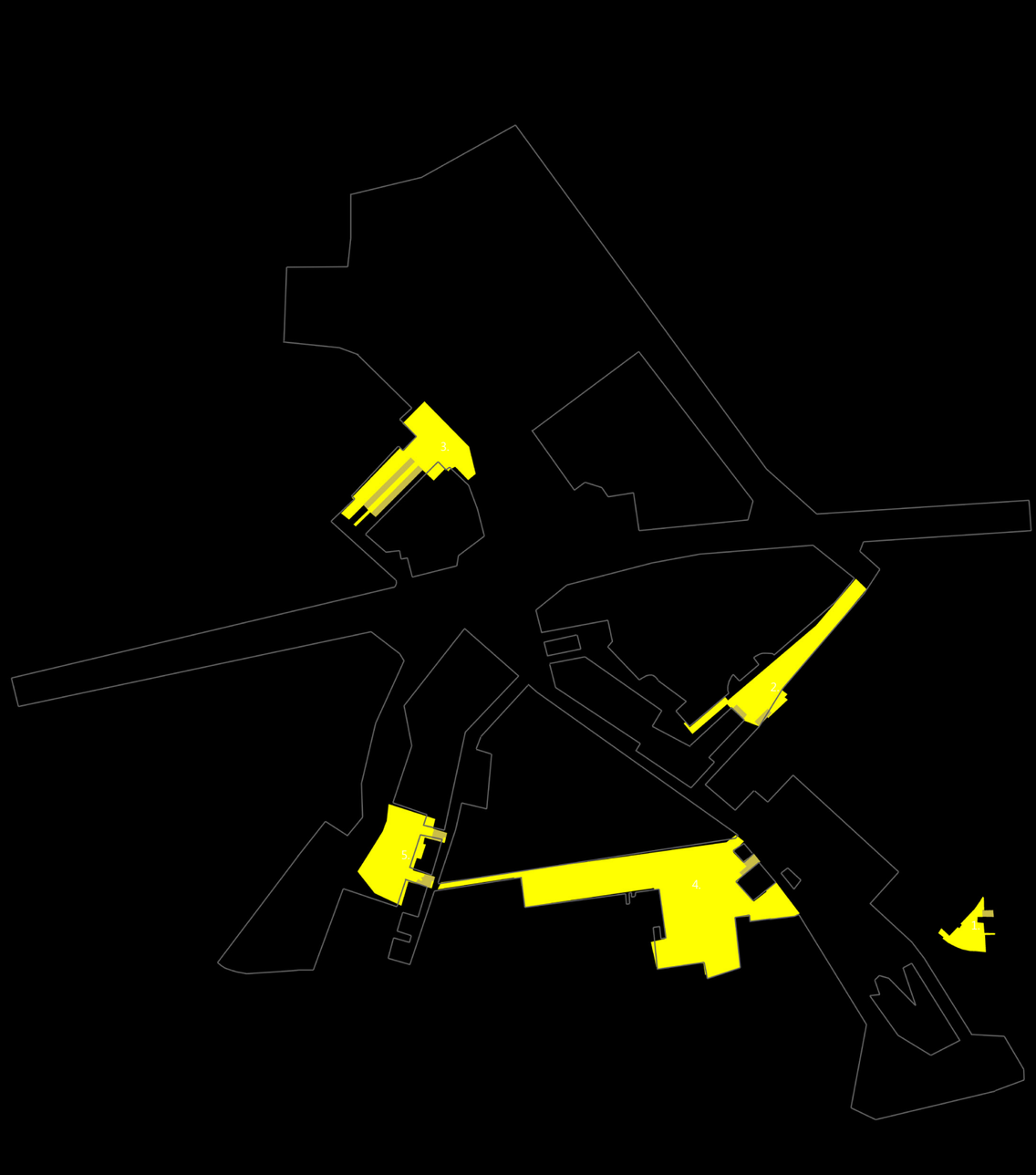
3. Tatiana Cheong



4. Rita Cepa



5. Tiago Rebocho

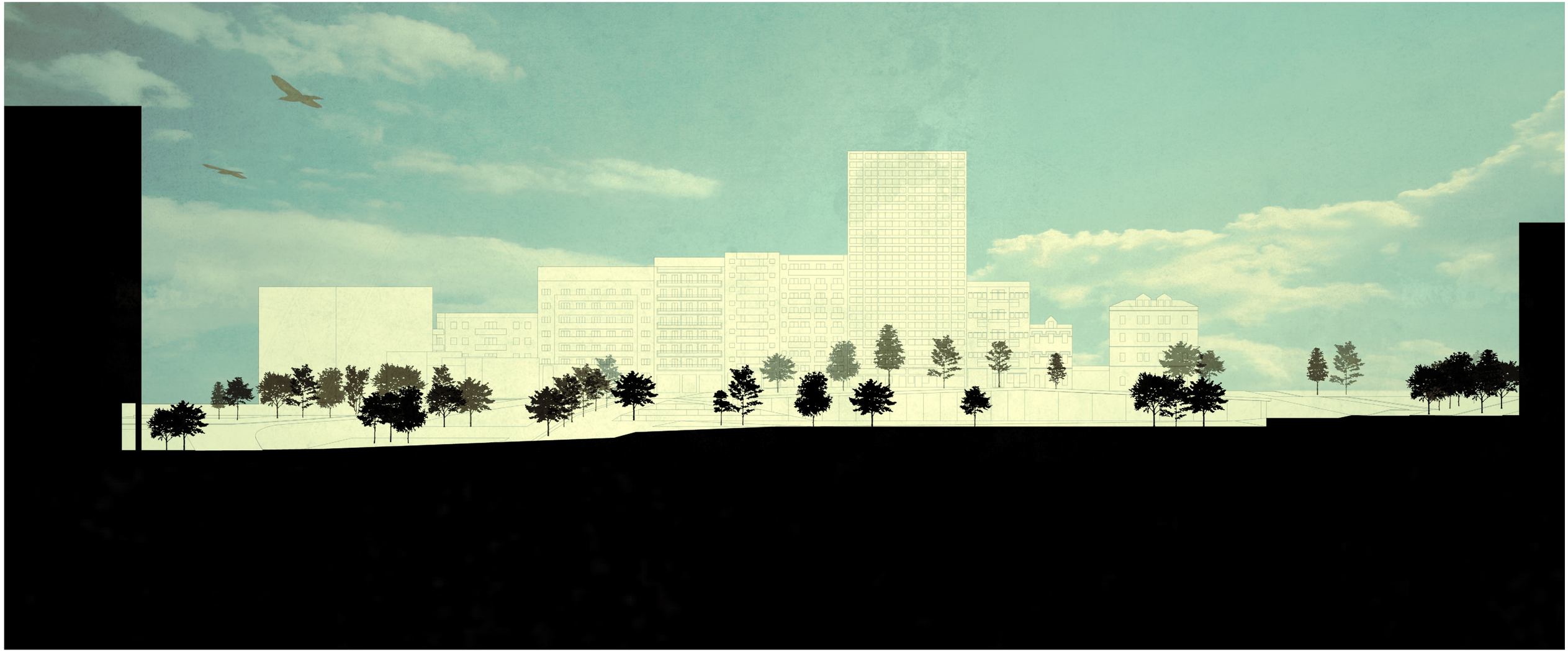


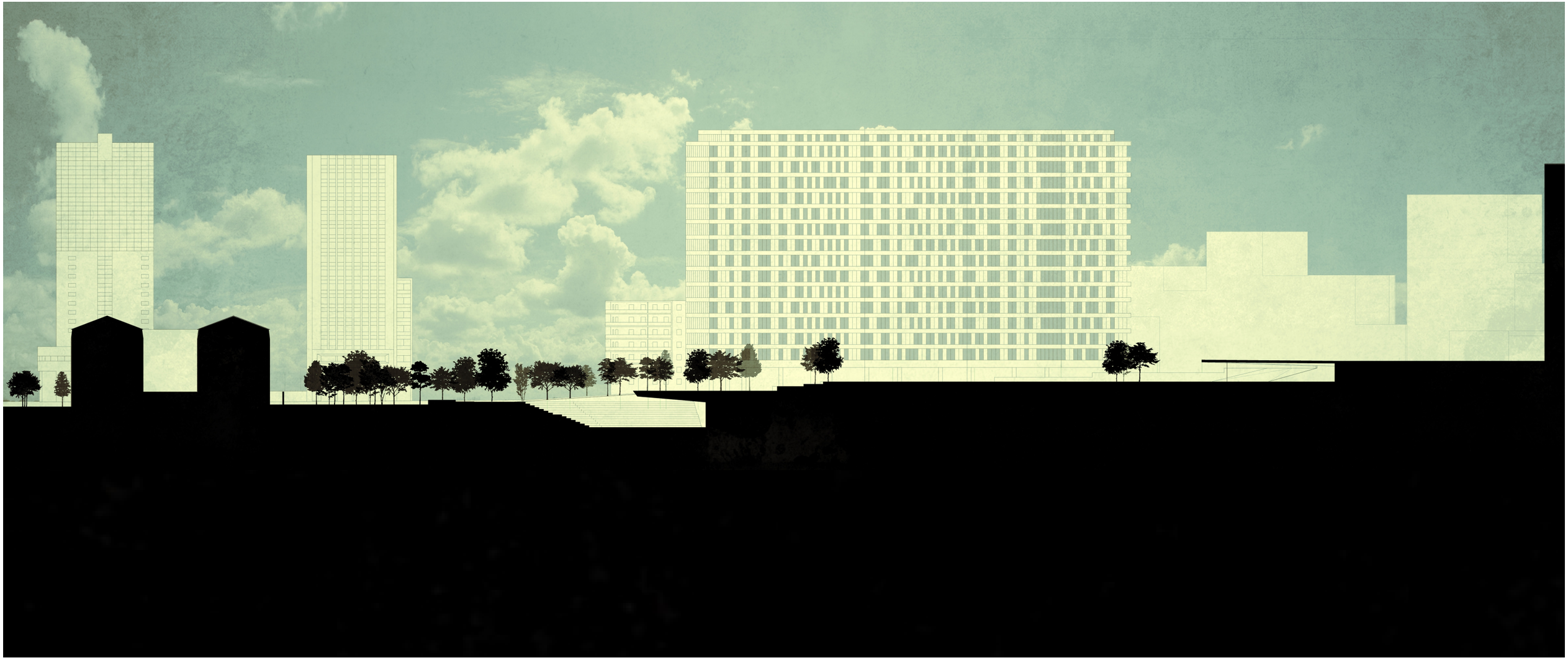
ESPAÇO PÚBLICO



PARQUE DAS AMOREIRAS



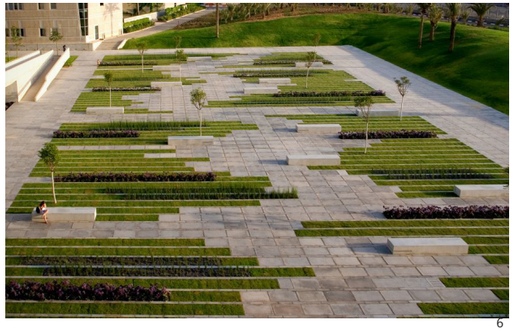




PARQUE DAS AMOREIRAS
ambiente


4


5

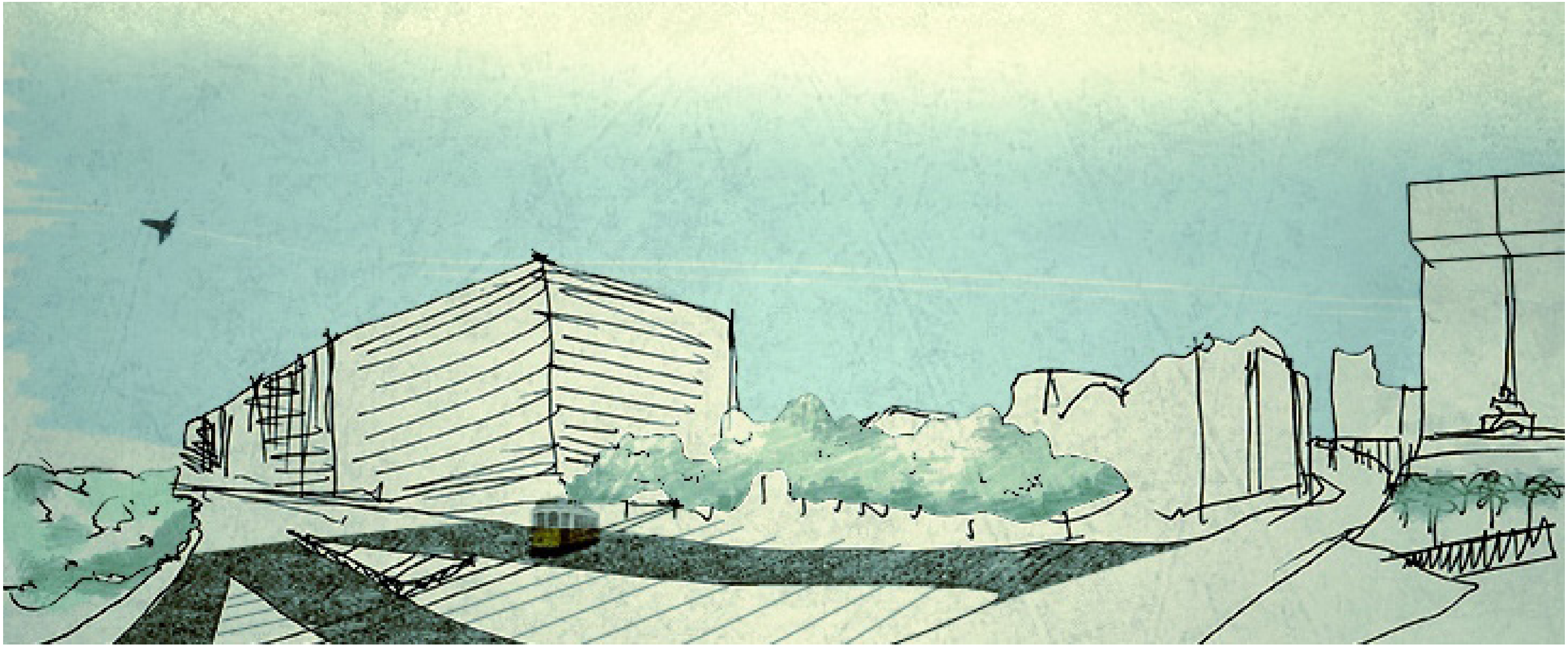

6


7

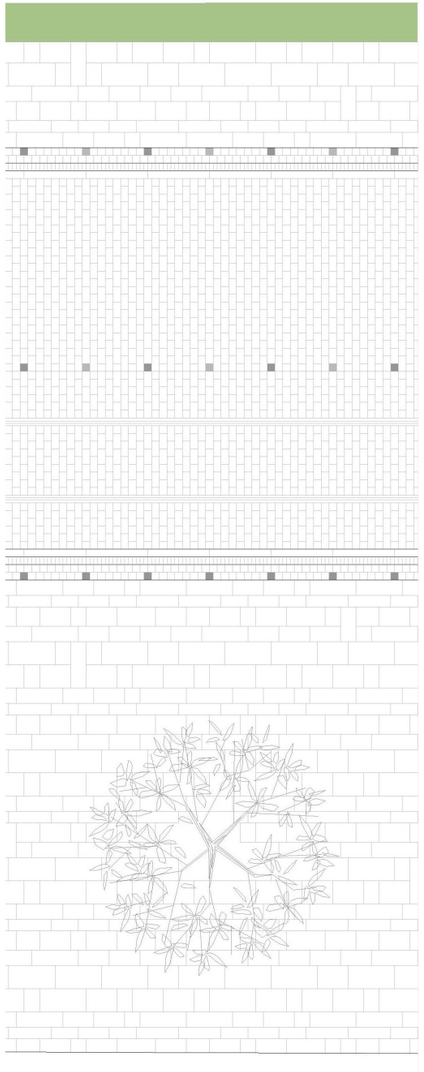
PRAÇA DAS AMOREIRAS







JARDIM E RUA DAS AMOREIRAS









LARGO DO RATO



8



9



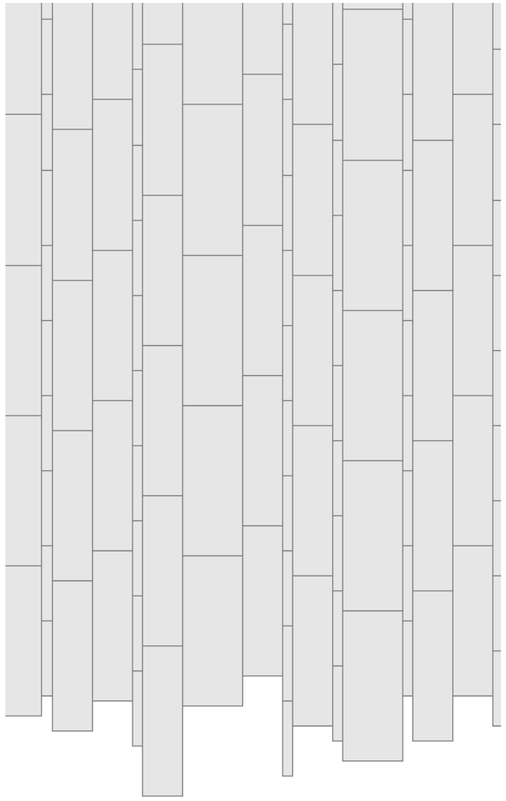


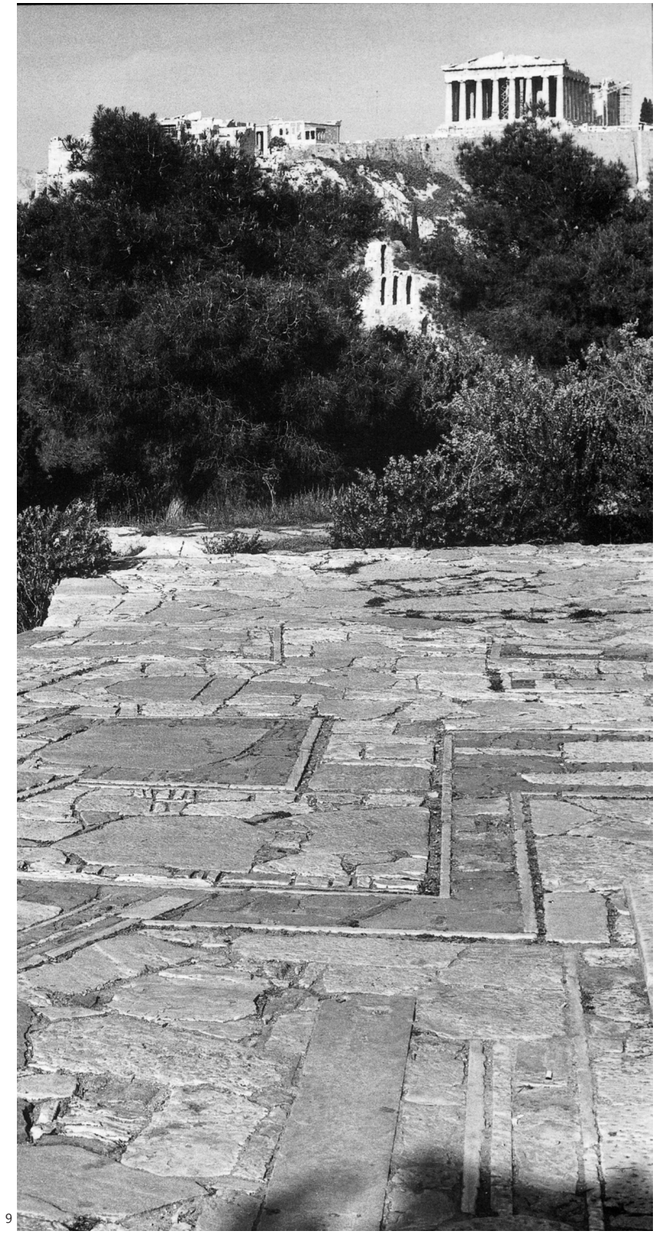
MOBILIÁRIO URBANO



MÓDULO DO PAVIMENTO

No projeto adotou-se a utilização de um pavimento modular constituído por pedras de lioz de diferentes dimensões. O uso deste pavimento procura estabelecer uma linguagem de continuidade na zona mais antiga das Amoreiras, entre o Largo do Rato e a Av. Eng. Duarte Pacheco. A utilização deste pavimento mais nobre e trabalhado procura relacionar-se com a índole histórica desta zona.





MATERIALIDADE



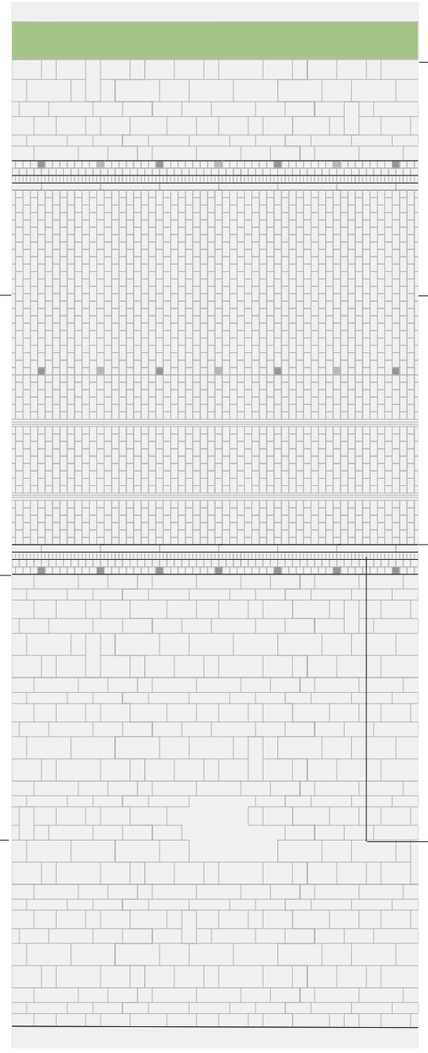




Pilarete – pedra de lioz

Iluminação

Passeio – pedra de lioz



Parede - vegetação

Estrada - paralelos de granito

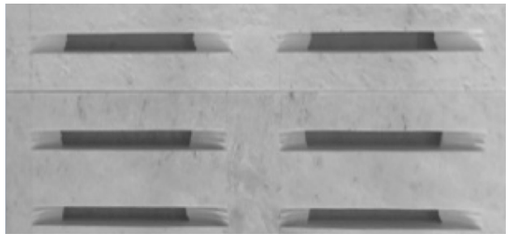
Lancil – pedra de lioz

Grelhas – pedra de lioz










ZON
amoreiras
oreo

TEMA I
4 casas



ÍNDICE

O HOMEM DO FUTURO 284

EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA 286

CIDADE DO FUTURO 288

CONSCIENCIA AMBIENTAL 290

PERFIL DO HABITANTE 292

4 CASAS 294
- MEMÓRIA DESCRITIVA 297
- LOCALIZAÇÃO 298
- DESENHOS RIGOROSOS 302

ÍNDICE DE IMAGENS 418

O HOMEM NO FUTURO

A sociedade de 2032 é caraterizada, segundo o ponto de vista do grupo, como uma sociedade mais flexível e global, que privilegia o espaço público verde em detrimento de uma densificação urbana desmesurada. As áreas públicas de sociabilização responderão, assim, à necessidade cada vez mais presente de áreas desafogadas, despojadas de edificado, funcionando como bolsas de oxigénio na densa malha artificial de construção em altura. Esta tendência, já hoje passível de ser observada nas Amoreiras, acentuar-se-á, bem como a necesidade de criação de mais áreas verdes de fruição pública. Esta necessidade será maioritariamente imposta pela vontade de uma sociedade mais exigente e informada que proclama qualidade de espaço urbano e não apenas construção maciça e em altura, descontextualizada e desqualificada.

A globalização, potenciada pela crescente facilidade de transporte e comunicação, traduz-se numa sociedade mais móvel e adepta das novas tecnologias, dando assim origem a novos conceitos de trabalho e de habitação.

Dentro deste panorama, acredita-se que a cidade deverá integrar espaços verdes qualificados, na qual as habitações mais fléxiveis e privilegiando as áreas sociais e de trabalho reforçarão essa relação com o exterior.



EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA

"The new way to work on your own is to work alone together".

Stevenson Swanson

Bill Gates afirmou um dia que existiria um computador em todas as secretárias e casas, ao qual várias pessoas consideraram pouco viável ou mesmo impensável. Passados alguns anos (não tantos quanto se conjeturavam) constatou-se que essa previsão está cada vez mais perto de se tornar realidade. Hoje em dia, os novos sistemas de tecnologia de informação e de comunicação tornaram-se parte do dia-a-dia do comum cidadão. Num mundo cada vez mais globalizado, a *internet* revelou-se um importante contributo nesse sentido e veio revolucionar a velocidade de partilha e pesquisa de informação, encurtando distâncias físicas.

No futuro, tendo em conta os avanços que a tecnologia conquistou e as pesquisas e os investimentos que estão a ser feitos, poderemos afirmar que o escritório caberá dentro de uma mala. Cada vez mais associa-se tecnologia à ideia de mobilidade e compactação. Na evolução do mercado dos produtos digitais há uma aposta cada vez maior em *gadgets* de dimensões reduzidas que acompanham o Homem, propiciando-lhe comodidade e facilidade na obtenção de conhecimento rápido em qualquer local.

A evolução tecnológica ao encurtar distâncias físicas, impõe mudanças na forma como as pessoas se relacionam e trabalham. O mundo digital em rede veio possibilitar uma maior autonomia no trabalhador/patrão que pode assim gerir a sua empresa ou realizar os seus próprios projetos a partir de casa.

Contudo, num espaço de partilha diária, torna-se complicado estabelecer limites entre a vida familiar e a vida profissional. Como alternativa ao trabalho "solitário", surgiu um fenómeno relativamente recente e que tem tido cada vez mais adesão, o *coworking*. Este novo padrão de trabalho consiste basicamente na partilha de um dado espaço com profissionais independentes e/ou micro-empresas. Contudo, verifica-se também a tendência para as grandes empresas ocuparem estes espaços. As motivações passam pela racionalização e otimização de custos, o aumento da sustentabilidade e a estimulação dos colaboradores pelas sinergias que advêm da partilha de ideias e experiências interdisciplinares.

Os espaços *coworking* geralmente tem um ambiente menos formal que os escritórios habituais e são eventuais potenciadores de negócios. Com sucesso garantido nalguns países, começam-se a estabelecer parcerias em várias cidades, facilitando o trabalhador deslocado, que passa a ter um local de trabalho em todo o lado.

Perspetivando a tendência que se tem observado de um maior consumo de material tecnológico, o trabalho *wireless*, flexível e independente de um determinado espaço, será uma banal realidade.



CIDADE DO FUTURO

O século XXI é por excelência o século das cidades. Num planeta marcado por constantes avanços tecnológicos, mais as urbes se tornam focos de atratividade para o trabalho e o consumo, gerando novas oportunidades de crescimento. Uma coisa só reforça a outra e a interação física no território gera inovação.

Há 100 anos, apenas 10% da população mundial vivia em cidades. Atualmente, somos mais de 50%, e até 2050, seremos mais de 75%. Segundo a Unesco, a excessiva concentração demográfica nos polos urbanos vai desencadear a emergência das megacidades, muitas delas fora dos países desenvolvidos. Segundo as previsões do prémio Nobel Paul Krugman, o crescimento das cidades será o modelo económico de desenvolvimento no futuro. Isso, porque é nas megacidades que acontecem as maiores transformações, gerando uma demanda inédita por serviços públicos, matérias-primas, produtos, habitação, transportes e empregos.

Como se tem verificado nas cidades atuais, os modelos que assentam no zonamento têm vindo a sofrer alguns processos de declínio. A eventual aposta será nas cidades compactas, densas e diversificadas, tanto em termos de população, como de usos. As maiores densidades urbanas representam menor consumo de energia per capita e a diversificação de usos e de tipologias de habitação lançarão desafios no sentido de uma maior inclusão social.



CONSCIÊNCIA AMBIENTAL

Tendo em conta os grandes aglomerados urbanos existentes e os que se vão adensando, a sobrecarga de transportes, recursos e serviços será cada vez mais marcante no futuro. Paralelamente, as preocupações relativamente ao aquecimento global e às consequentes alterações climatéricas serão de igual modo crescentes. Haverá na sociedade, em geral, uma maior consciência sobre a minimização ou compensação dos impactos ambientais que decorrem dos processos produtivos ou de consumo. Serão revistos padrões de conforto típicos da vida urbana, nomeadamente o uso excessivo do carro. Com o intuito da redução dos custos, dos gastos energéticos e da poluição ambiental, será mais vincado o investimento em energias renováveis (energia eólica, biomassa, hidroelétricas, etc.). Decorrente da desafetação de áreas em degradação nos centros urbanos, alguns núcleos e algumas franjas da periferia poderão ser devolvidas à natureza, com a criação de corredores verdes e hortas urbanas, que têm vindo a ser implementados em várias cidades.

O entrave à circulação automóvel será maior, passando assim o peão a ter um papel de destaque. Para tal, é fulcral uma rede de transportes públicos mais eficaz, tanto no tempo, como no espaço. O uso de bicicletas, como já acontece em muitas cidades, será massificado, bem como o sistema de partilha de automóveis, cujas dimensões serão menores e com um funcionamento mais ecológico.



PERFIL DO HABITANTE

Num futuro a longo prazo, e perspetivando a sociedade numa linha de otimismo, acreditamos que esta será de um modo geral mais informada e consciente, tanto ao nível da cultura, como da preservação do meio ambiente, contudo cada vez mais dependente e consumista de tecnologia.

O padrão familiar seguirá a tendência atual, contudo de forma cada vez mais vincada, verificando-se: casais com um só filho, famílias monoparentais, casais sem filhos – *double income no kids* –, casais que por razões profissionais vivem grande parte do tempo afastados – *living apart together* – e, por último, o indivíduo (solteiro, divorciado/separado, viúvo). Este último viverá sozinho ou em coabitação com outras pessoas.

Sendo o núcleo familiar mais reduzido e a mobilidade proporcionada pelo avanço da tecnologia mais expressiva na rotina do cidadão haverá um maior desprendimento pelo espaço da habitação ou pelo automóvel, símbolo do poder de compra das últimas décadas.

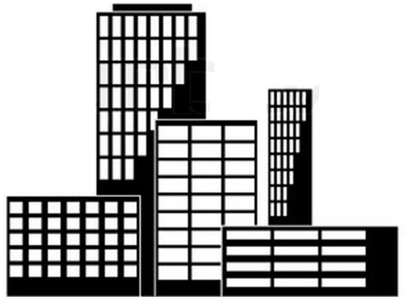
Os centros urbanos estarão mais ocupados, devido à aposta na proximidade entre a habitação e o local de trabalho, que advém da consciência da importância do meio ambiente e do aproveitamento do tempo.

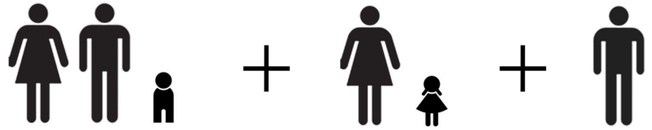
Os automóveis continuarão a existir mas com sistemas mais ecológicos e as pessoas privilegiarão o transporte público, carros partilhados e o uso de bicicletas.

Nesta perspetiva, o peão será o protagonista da cidade e os espaços públicos serão locais de referência na vida social e na dinâmica urbana.



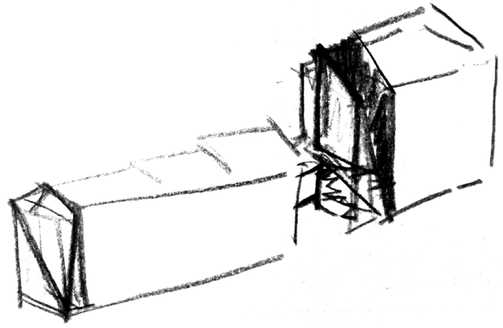


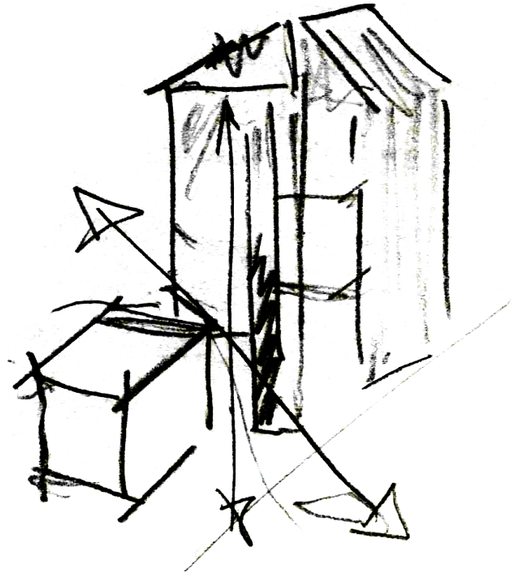




4 CASAS







MEMÓRIA DESCRITIVA

Tendo por base o trabalho de grupo realizado no âmbito do tema II, em que são trabalhados os limites do espaço público, num eixo entre o Largo do Rato e o terreno da Artilharia Um, é escolhido para a realização deste projecto um lote degredado à face deste limite, com o objectivo de contaminar espaços adjacentes.

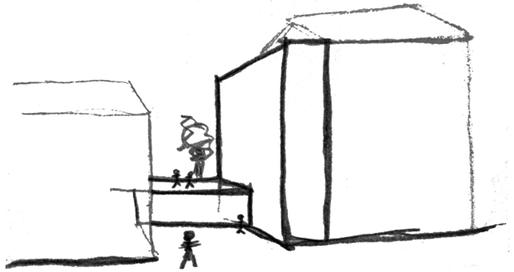
A importância do espaço público é vital nestes trabalhos, e neste sentido a permeabilidade visual que o lote, embora degredado permite, é tida como ponto a manter. Deste modo, as 4 Casas são o mote para o redesenho do espaço público existente nas traseiras, que é ainda a resposta ao exercício do tema III.

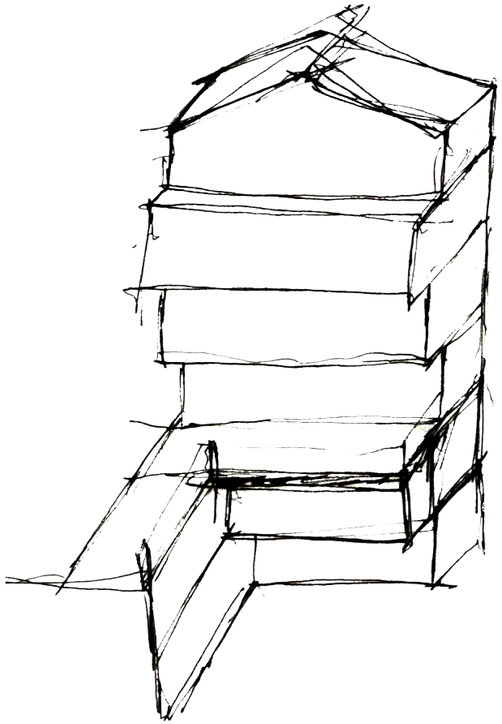
Com a ideia de resedenho de limites na base do projeto, este procura um equilíbrio entre o que já existiu naquele local, que se pode observar na resposta ao tema IV, e o que a cidade procura dadas as novas directrizes sociais definidas para as Amoreiras em 2032.

Assim sendo, o lote é divido nas suas dimensões originais, dando origem a habitações com espacialidades muito diversas. Os edificios adjacentes a este lote são muito diferentes, este projecto tenta ainda suavisar esta tensão.

Como já foi referido, as habitações são muito diferentes, cada uma com o seu ambiente próprio, no entanto, seguem se pelos mesmos principios de flexibilidade e adaptabilidade. Libertanto o espaço ao máximo criando a possibilidade de variação da sua utilização. Neste sentido, são apenas fixados os equipamentos básicos que se encontram adossados nas paredes, e surgem alguns painéis amovivéis que podem dividir os espaços. Com exceção da casa 3 que não é pensada para uma família, mas para alugar a estudantes, deste modo, os espaços comuns são de maiores dimensões e os quartos são fechados de forma sólida, onde dentro do roupeiro é pensada uma zona de estante e secretária.

LOCALIZAÇÃO

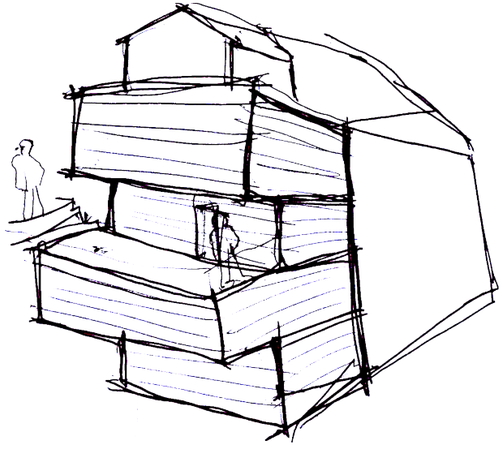




À direita:
Localização do projeto na proposta geral



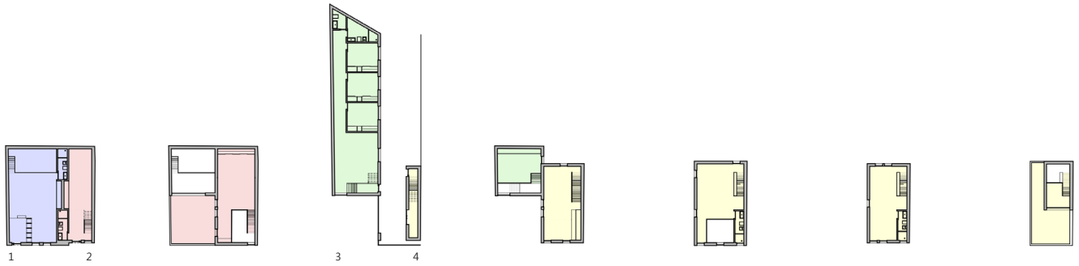


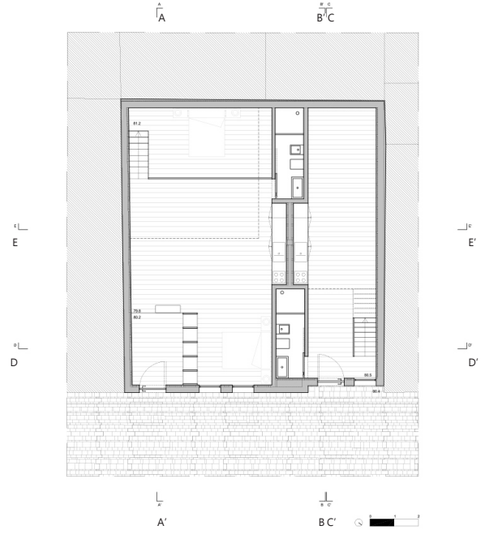


À direita:
Localização do projeto na proposta individual de espaço público

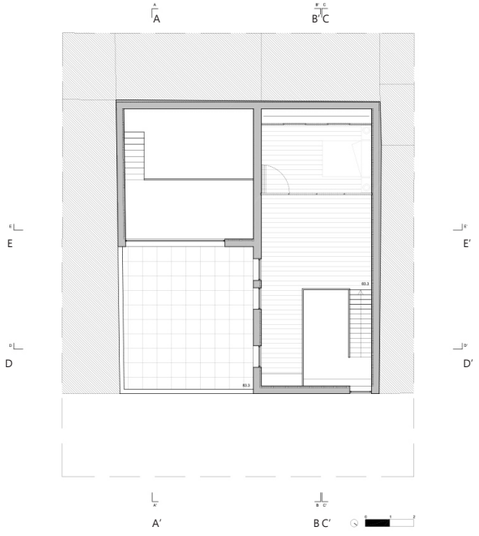


DESENHOS RIGOROSOS

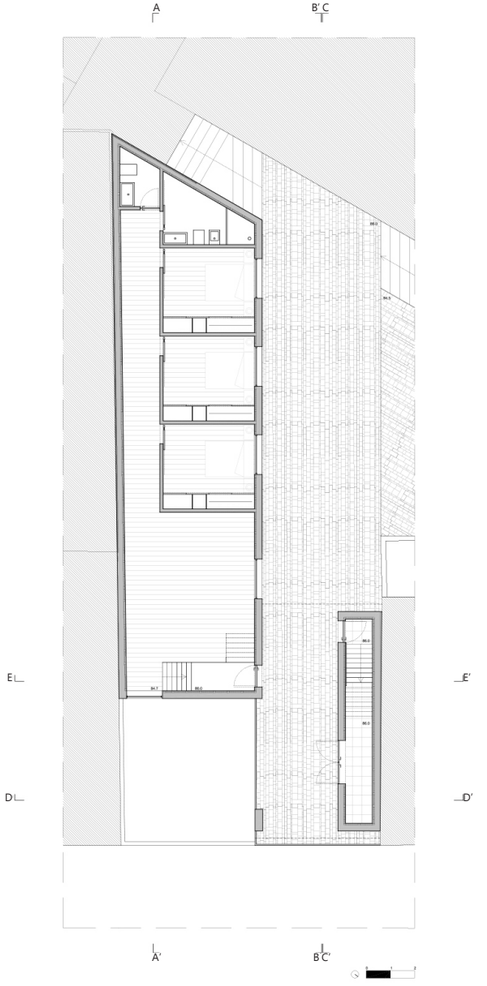




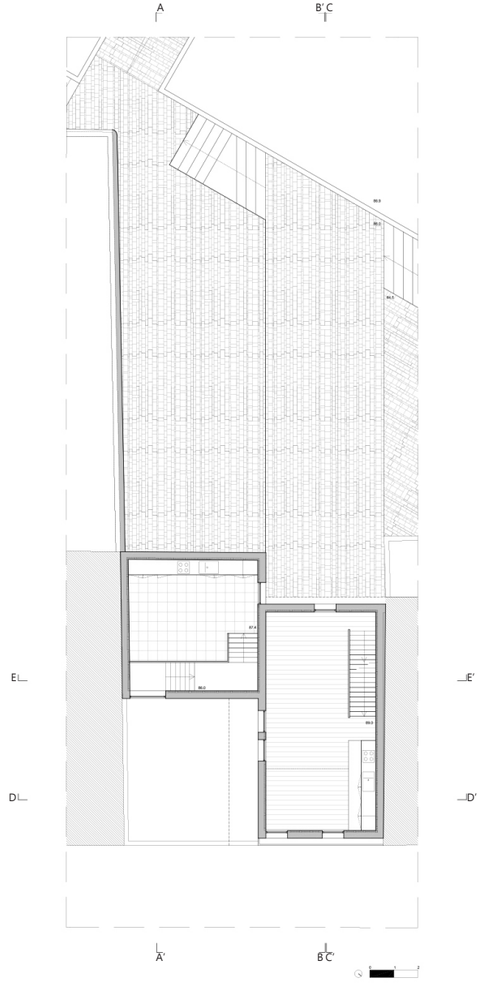
Planta 1



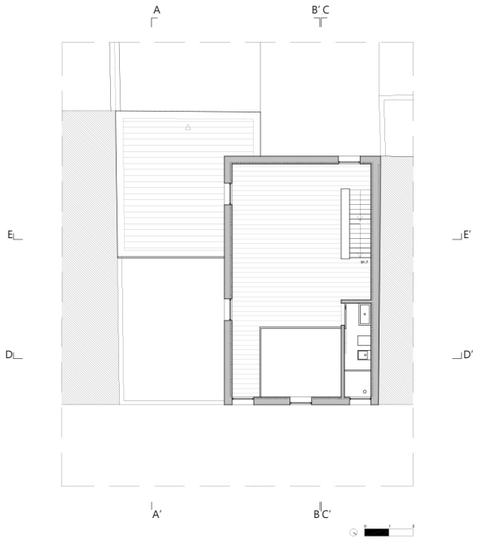
Planta 2



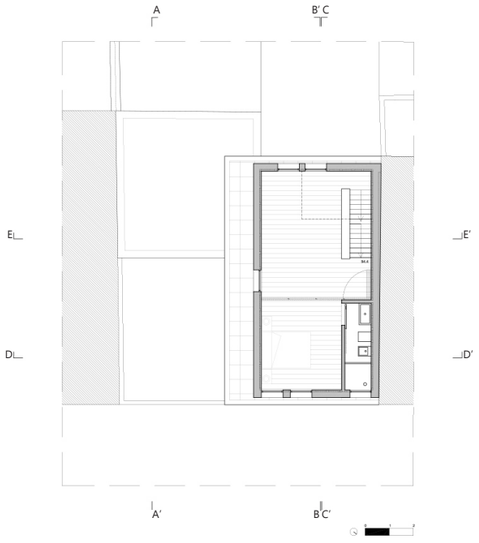
Planta 3



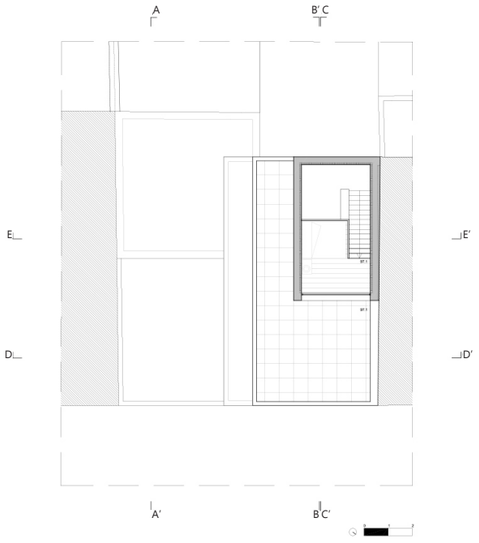
Planta 4



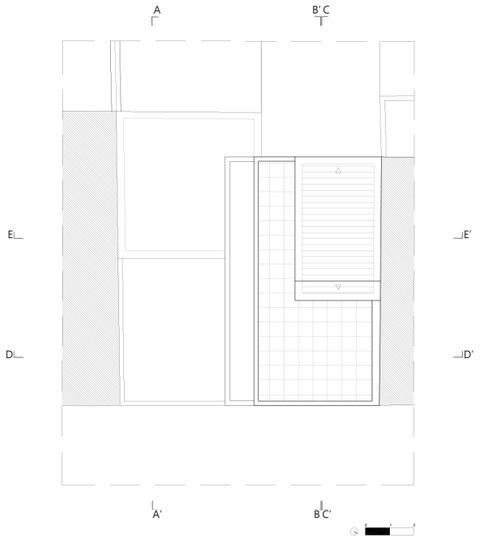
Planta 5



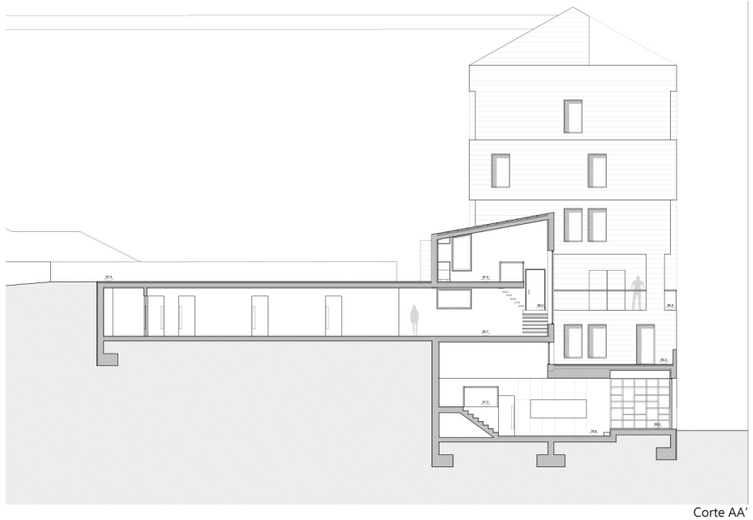
Planta 6



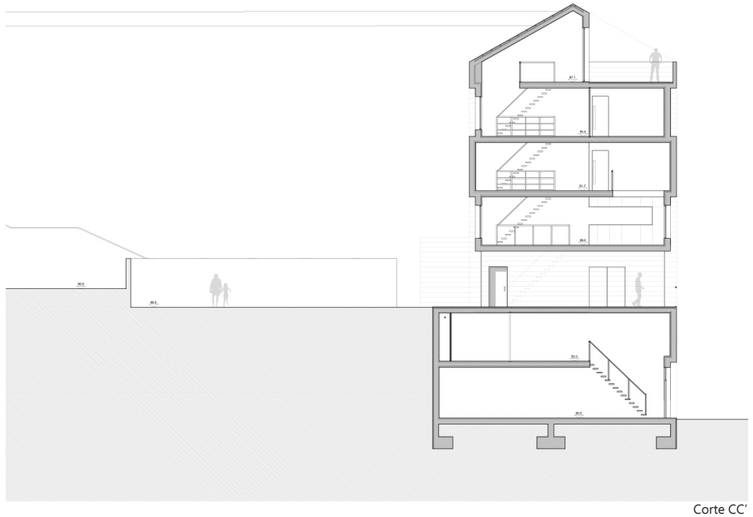
Planta 7



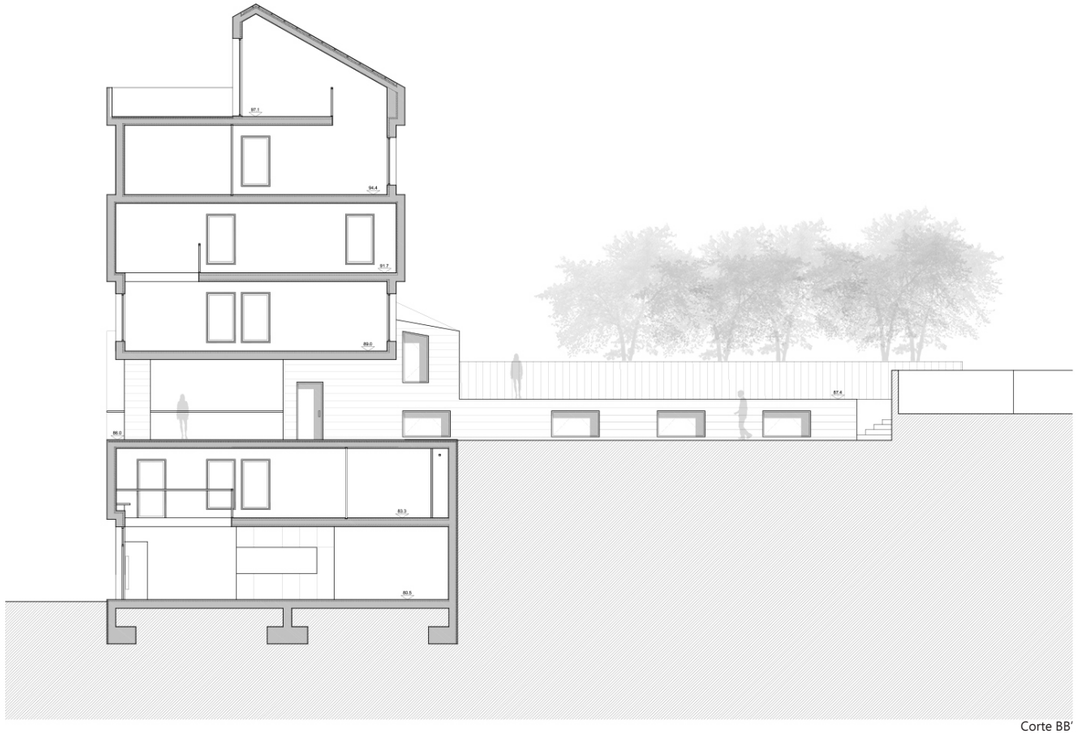
Planta Cobertura



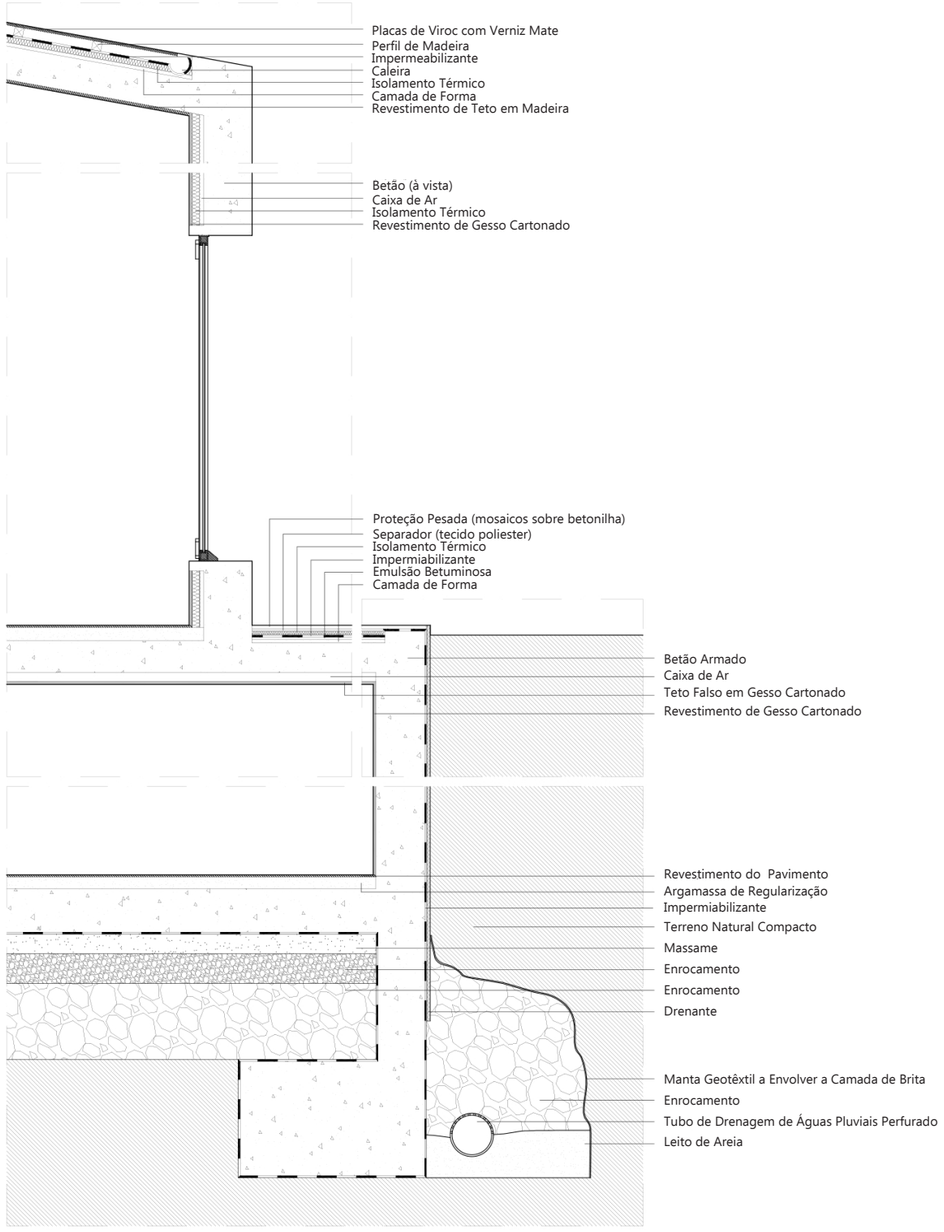
Corte AA'

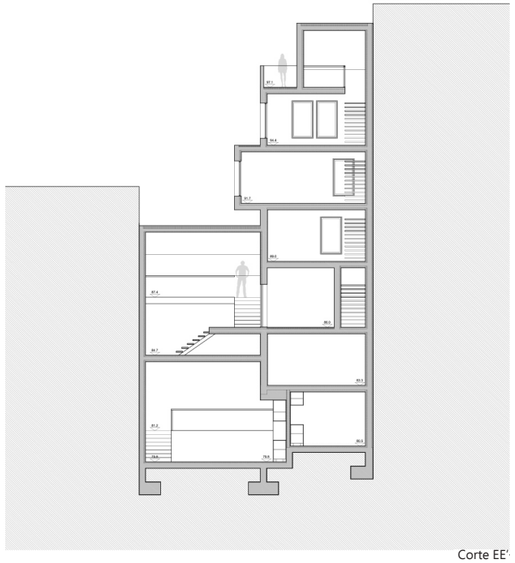


Corte CC'

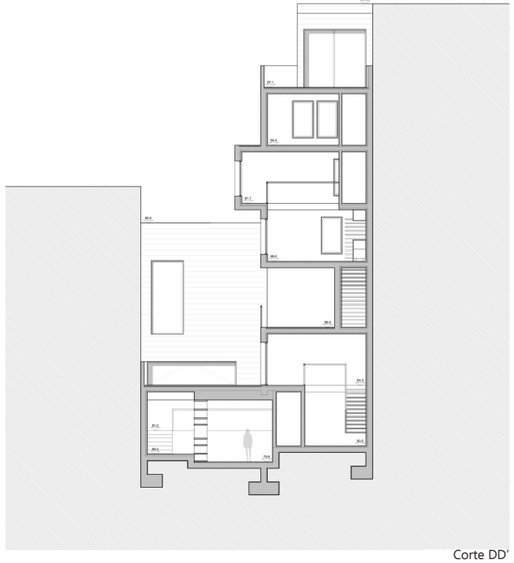


Corte BB'





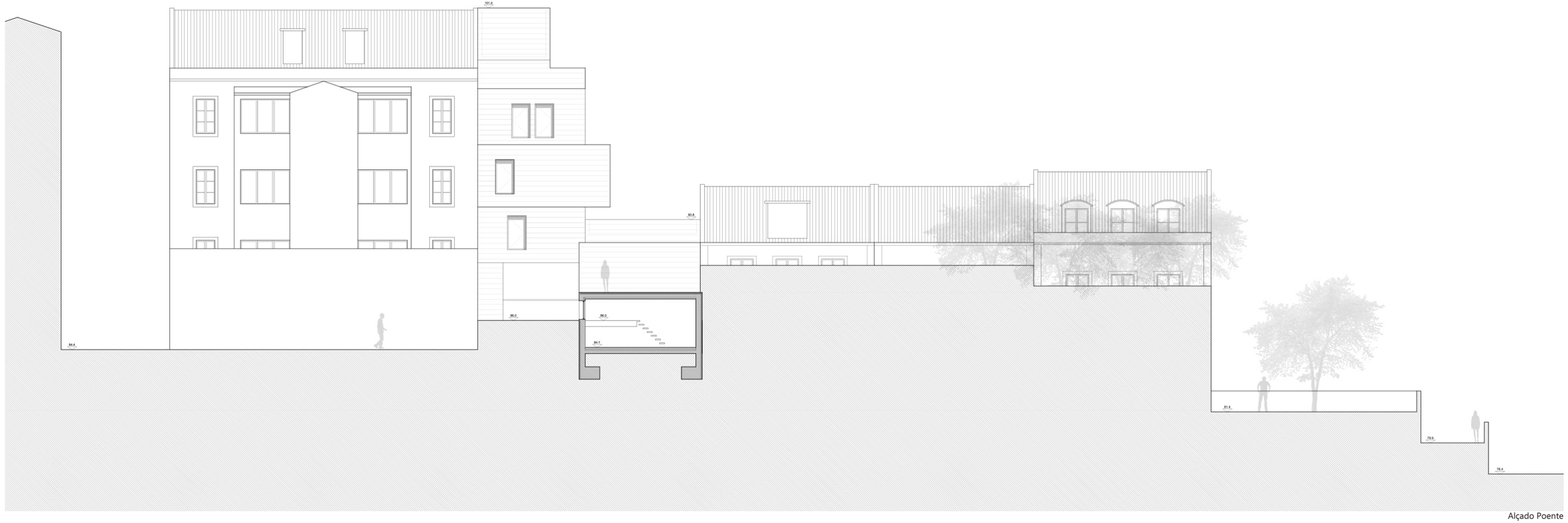
Corte EE'



Corte DD'



Alçado Nascente



Alçado Poente

TEMA III
espaço público nas amoreiras



ÍNDICE

MEMÓRIA DESCRITIVA 319

PROCESSO 320

DESENHOS RIGOROSOS 322

ÍNDICE DE IMAGENS 418





Em cima:
1. Rua das Amoreiras [entre 1898 e 1908]
Em baixo:
2. Rua das Amoreiras [entre 1898 e 1908]

MEMÓRIA DESCRITIVA

A intervenção no espaço público está interligado com o projecto das 4 Casas, pelo que as alterações propostas são incluídas nos desenhos do tema I.

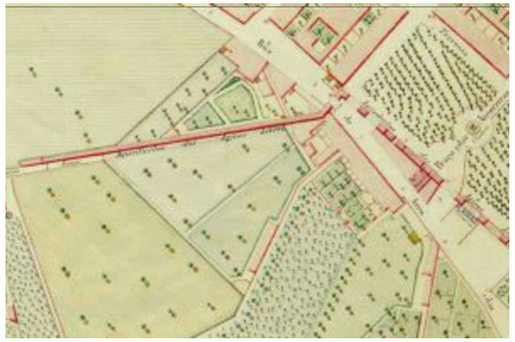
O redesenho deste espaço segue o conceito de grupo de intervir nos limites e libertar o espaço para o peão. Neste sentido, na zona da Praça das Águas Livres, é libertado o espaço de estacionamentos e tornado um espaço utilizavel pelo peão, mantendo apenas o acesso viário a moradores.

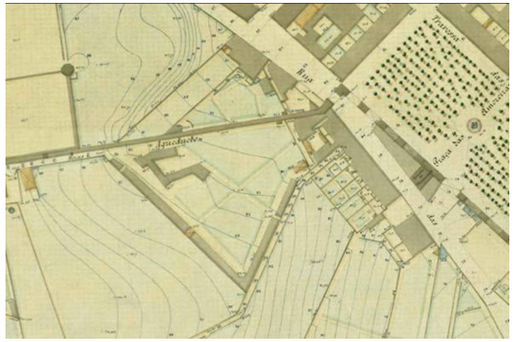
São também mantidos os Campos de Ténis do Ginásio Clube Português, definidos na proposta geral como único espaço desportivo na zona estudada das Amoreiras, mas são redesenhados os acessos a estes, incorporando-os no sistema de plaformas que passam a organizar este local, devido à sua grande diferença de cotas.

Na zona do atual estacionamento do ginásio, é criada uma plataforma, que remete para uma preexistencia no local, descoberta com a realização do exercício do tema IV. O redesenho deste espaço, diminui o impacto da pendente cega do edificio e permite uma nova vivência do espaço.

Junto ao aqueduto é proposta a reintrodução dum antigo caminho, que é possivel observar nas plantas históricas, desembocando numas escadas que redesenham também uma preexistencia.

É nesta sequência de percursos e plataformas que se incorpora a zona pública do projecto do tema I, mantendo assim a permeabilidade visual destes espaços, embora com desfasamento topográfico.



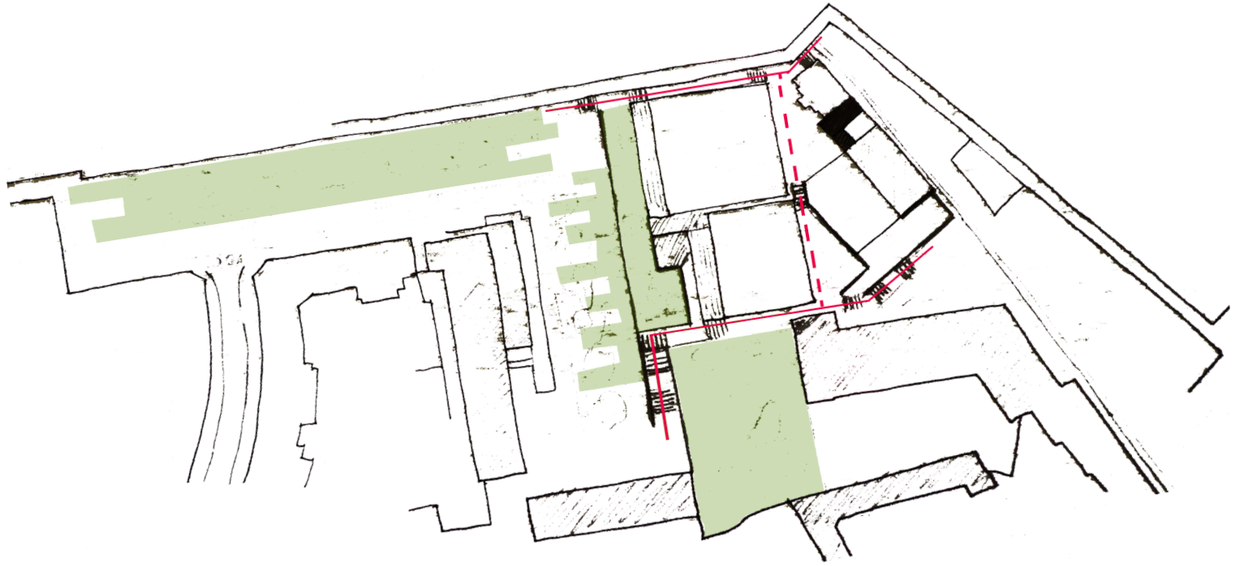




Em cima:
3. Atlas da Carta Topográfica de Lisboa, Filipe Folque, 1856-1858.

Ao centro:
4. Levantamento de Lisboa, Francisco e César Goullard, 1877-1879.

Em baixo:
5. Levantamento da Planta de Lisboa, Júlio António Vieira da Silva Pinta, 1904-1911.



DESENHOS RIGOROSOS





(RE)CONHECER AMOREIRAS



ÍNDICE

INTRODUÇÃO 331

MAPEAMENTO DAS FOTOGRAFIAS 333

FOTOGRAFIAS 334

ÍNDICE DE IMAGENS 418



Este trabalho resulta de um exercico lançado de enunciado livre, cujo objetivo seria criar uma relação entre os trabalhos realizados nas vertentes prática e teórica.

Tendo em conta que na vertente teórica é analisado o crescimento duma cidade (Maputo), com base na compreensão de mapas de diferentes periodos de expansão, este exercício mostra-se como uma alternativa à forma de compreensão de um território urbano. Relaciona-se com a vertente prática na escolha do território analisado, a colina das Amoreiras.

As fotografias escolhidas estão organizadas num percurso que segue desde o Largo do Rato ao limite Norte do terreno da Artilharia Um, percurso estudado e intervencionado na proposta de grupo, tendo tido especial enfoque na Rua das Amoreiras, local da intervenção individual.

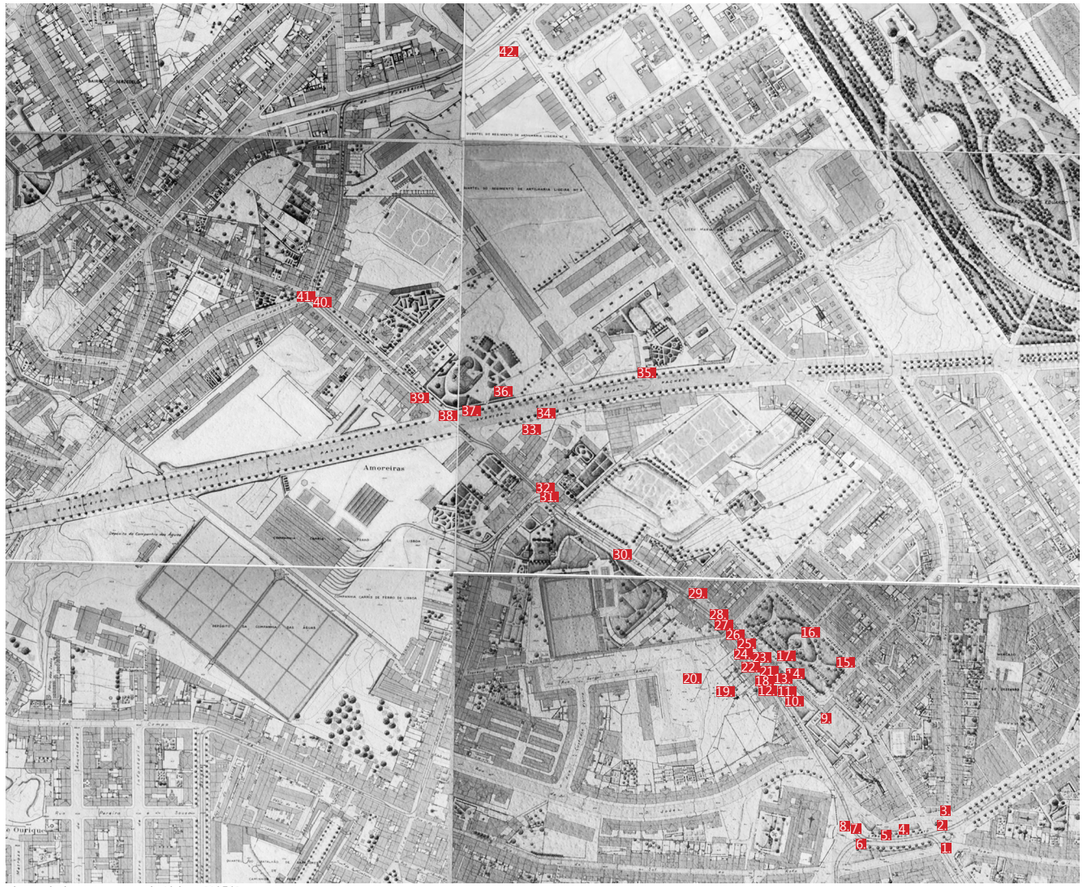
Mais do que o resultado final, este trabalho foi muito interessante pela pesquisa, procura e descoberta que estão por detrás.

Numa primeira fase, mergulhou-se numa cidade a preto e branco, muito diferente da conhecida ou imaginada. Depois, ao mapear as fotografias, surgem as diferenças e as semelhanças da cidade nestes dois periodos temporais, podendo distinguir-se estas "duas cidades" (a antiga e a atual) nascidas uma da outra no mesmo local, e tentando compreender como se pode continuar a modificar.

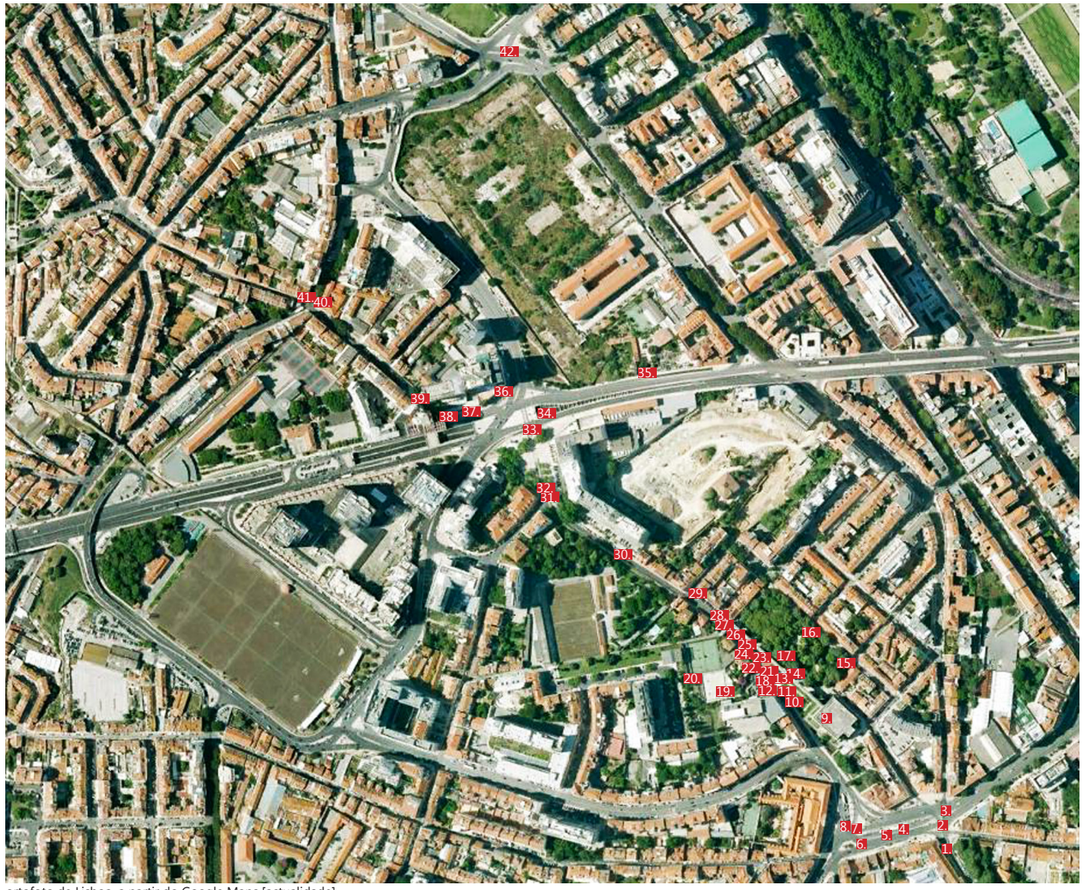
As fotografias antigas pertencem ao espólio do Arquivo Municpal de Lisboa e são datadas de 1898 a 1969. As atuais são da autora, tiradas em Maio e Junho de 2013.

Todas as fotografias foram sobrepostas, a antiga e a nova correspondente, de forma a minimizar as diferenças e de forma a serem redimensionadas, logo as fotografias antigas não são apresentadas com as dimensões e enquadramentos originais.

Este processo foi fascinante, e revelou-se numa viagem, de dois caminhos, um a preto e branco, e outro cheio de cores vivas, fazendo perceber que o tempo, tal como diz Bruno Zevi, é fundamental para a arquitectura, já que nada mais liga estas "duas cidades".



planta do levantamento de Lisboa [1950]



ortofoto de Lisboa, a partir do Google Maps [actualidade]



Fotografia original de Fernando Manuel de Jesus Matias [1959]



1

Com o passar do tempo, há coisas que se mantêm a sua forma, no entanto, esta fonte muito utilizada em tempos, é hoje apenas uma lembrança.



Fotografia original de Alberto Carlos Lima [ant. 1917]



Além do linha de céu alterada e da construção do edifício dos CTT, é marcante a mudança do pavimento e o aumento do trafego automóvel.



Fotografia original de Artur Goulart [1960]





Fotografia original de Armando Serôdio [1968]



4

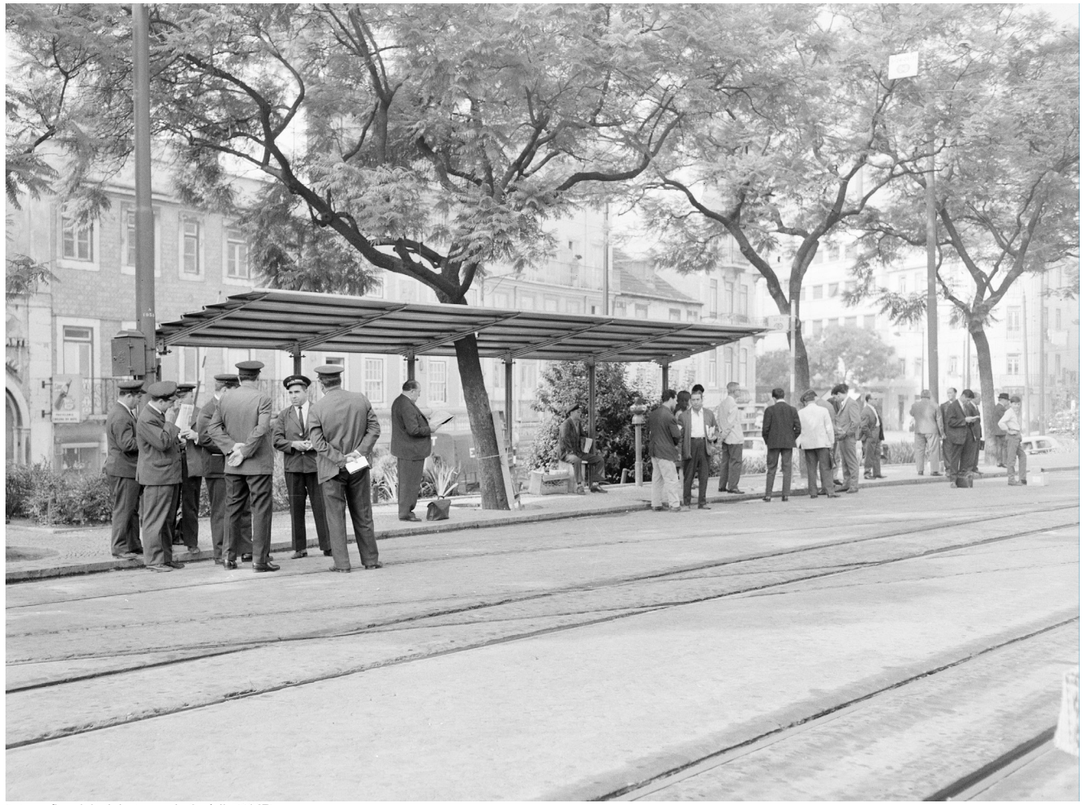
As alterações no pavimento, devido ao aumento do trafego automóvel, são basante notórias em todo o Largo do Rato.



Fotografia original de Eduardo Portugal [1944]



Ao longo dos anos o comércio e a restauração tiveram grandes mudanças que se reflectem nas alterações das montras das lojas.



Fotografia original de Armando Serôdio [1967]



Também os transportes públicos sofreram alterações, e juntamente com eles as suas paragens.



Fotografia original de Eduardo Portugal [1943]



Uma vez mais, a mudança do pavimento que marca grandes alterações no Largo do Rato, aqui pode-se observar a rua em direcção ao Jardim da Estrela, onde deixa de ter um passeio central. perdendo-se assim a vista da cúpula da Basilica da Estrela.



Fotografia original de Eduardo Portugal [post. 1938]



O aumento do trafego automóvel. e as suas adaptações do pavimento, juntamente com a alteração da linha de céu.



Fotografia original de Eduardo Portugal [s.d.]



À primeira vista pode parecer que não há diferenças, mas com um olhar atento, este par mostra, provavelmente, o maior número de diferenças de todo o trabalho. Com desaparecimento de vários edificios à esquerda, onde agora se encontra o Ginásio Clube Português e o seu e stacionamento, assim como junto ao aqueduto, onde agora se encontra um pequeno espaço ajardinado, e ainda as construções junto à igreja. Onde se encontram, actualmente, os Campos de Ténis, é, também, possivel observar a antiga vila que ali existiu. A linha de céu apresenta significtivas alterações, como surgimento de inúmeros arranha-céus.



Fotografia original de Eduardo Portugal [1938]





Fotografia original de fotógrafo não identificado [s.d.]





Fotografia original de Vasco Gouveia de Figueiredo [s.d.]





Fotografia original de Fernando Martinez Pozal [ant. 1945]





Fotografia original de José Artur Leitão Bárcia [entre 1890 e 1945]

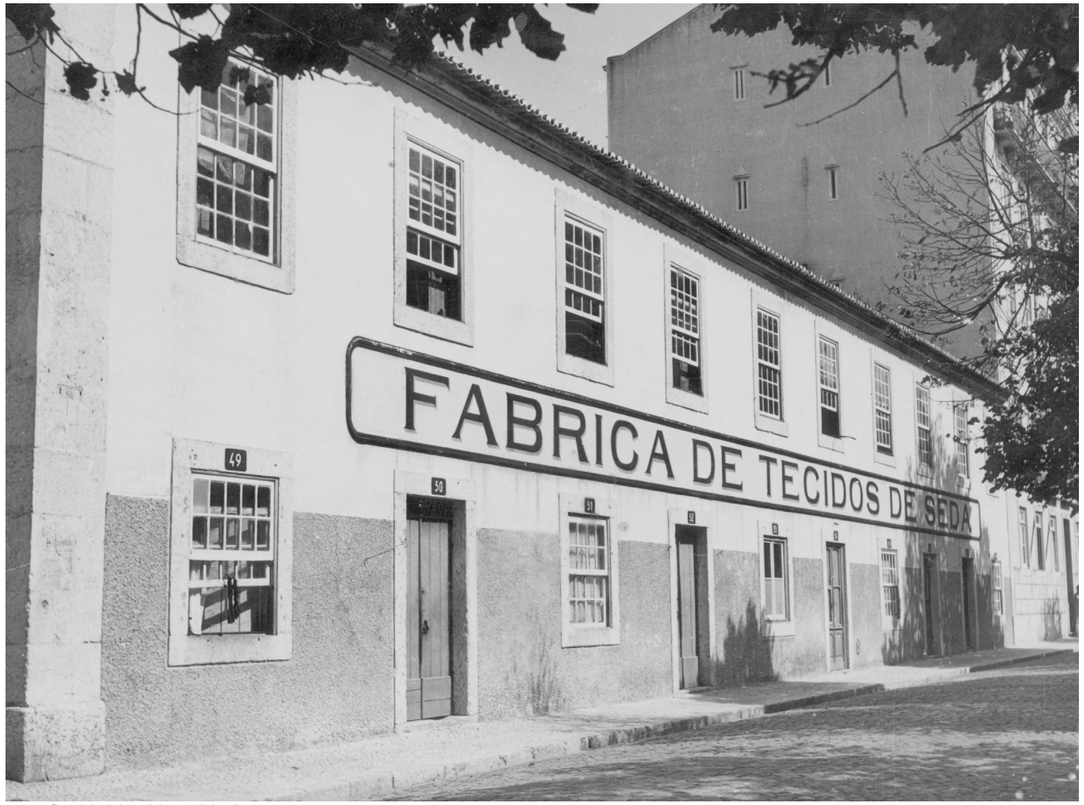




Fotografia original de Paulo Guedes [s.d.]



Apesar das aperentes semelhanças, e de não ser possivel ver na fotografia actual, a continuação desta rua, ao contrário do que se observa na fotografia antiga, ja não tem continuação nem vista para campos, pois todo esse terreno que se vê, está construído.



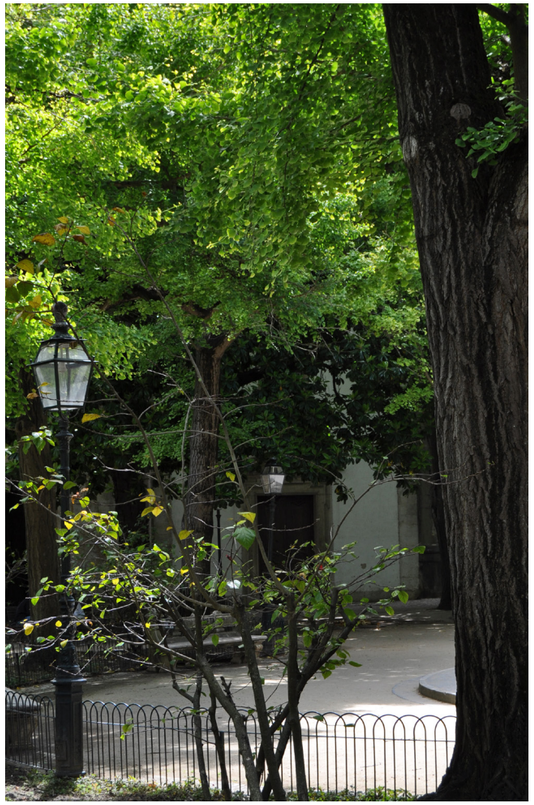
Fotografia original de Judah Benoliel [s.d.]



Um olhar atento, revela as alterações ao nível dos vãos, existentes neste edificio histórico.



Fotografia original de Eduardo Portugal [s.d.]





Fotografia original de fotógrafo não identificado [entre 1898 e 1908]





Fotografia original de João H. Goulart [1969]





Fotografia original de Armando Serôdio [1966]





Fotografia original de Ferreira da Cunha [s.d.]



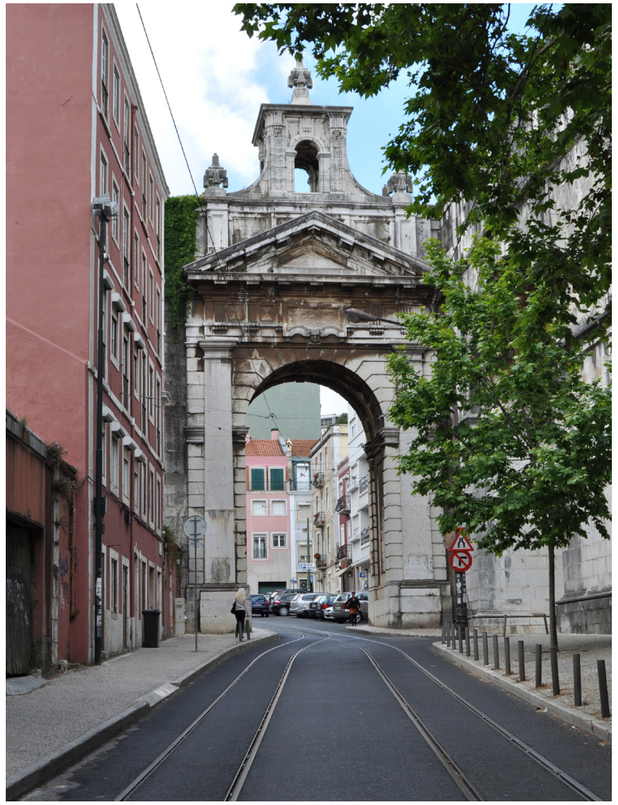


Fotografia original de Arnaldo Madureira [1962]





Fotografia original de Eduardo Portugal [s.d.]



À esquerda, no limite das fotografias, é possivel perceber o que existui no espaço onde hoje se encontra uma garagem.



Fotografia original de João H. Goulart [1968]





Fotografia original de Arnaldo Madureira [1962]





Fotografia original de Fernando Martinez Pozal [1945]



Antiga passagem para o Pateo do Biaggi



Fotografia original de fotógrafo não identificado [entre 1898 e 1908]





Fotografia original de Artur Inácio Bastos [1968]





Fotografia original de Paulo Guedes [s.d.]



29

À esquerda, no limite das fotografias, dois edifícios bem diferentes.



Fotografia original de João H. Goulart [s.d.]





Fotografia original de Eduardo Portugal [1944]



A Rua das Amoreiras revela grandes alterações ao longo dos tempos.



Fotografia original de Eduardo Portugal [1944]





Fotografia original de Artur Inácio Bastos [1968]



Tal como o Largo do Rato, também a Av. Eng.º Duarte Pacheco sofreu grandes alterações no desenho do pavimento devido ao aumento do tráfego automóvel.



Fotografia original de fotógrafo não identificado [s.d.]





Fotografia original de João Brito Geraldes [1967]



Com a construção do Centro Comercial Amoreiras, a linha de céu foi radicalmente alterada.



Fotografia original de João Brito Geraldes [1967]





Fotografia original de João Brito Geraldes [1967]





Fotografia original de João Brito Geraldes [1967]



Também a construção do túnel ao longo da Av. Eng.º Duarte Pacheco alterou a paisagem urbana desta zona da cidade.



Fotografia original de Vasco Gouveia de Figueiredo [s.d.]



Apesar do tempo e da mudança, mantém-se o caracter de uma ligação ao interior de um espaço privado



Fotografia original de Eduardo Portugal [1945]



Desaparecem as linhas do electrico e surge um edifico bem alto junto à Capela.



Fotografia original de Augusto de Jesus Fernandes [1967]



À esquerda, junto ao limite das fotografias, as mesmas varandas.



Fotografia original de Judah Benoliel [s.d.]



As adaptações do pavimento e a construção de edificios mais altos.

ÍNDICE DE IMAGENS

1.1. 1º WORKSHOP - MARCA, TEXTO E ESPAÇO

1. http://k3-studio.deviantart.com/art/cave-91442831

2. http://www.guideoftravels.com/antelope-canyon.html

1.2. 2º WORKSHOP - CIDADE GUINEENSE DE BAFATÁ

1.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt201009guine-6374-p7003-memorias-do-chico.html

2.http://www.mototurismodocentro.com/index.php?view=article&catid=39%3Abusiness-travel&id=622%3Ao-mtc-em-missao-humanitaria-a-guine-bissau-com-a-ong-memorias-e-gentes-parte-ii-&tmpl=component&print=1&page=&option=com_content&Itemid=50

3.Imagemadaptadadehttp://www.luventicus.org/mapaspt/africa/guinebissau.html

4. Imagem adaptada de http://en.wikipedia.org/wiki/File:Guinea-Bissau_location_map.svg

5. http://www.flickr.com/photos/33114606@N02/3088957245/in/photostream/

6.http://netosdebandim.blogspot.pt/2008/03/etnia-fula-representada-no-carnaval.html

7. http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2013_03_03_archive.html

8. http://www.flickr.com/photos/martajorge/3695014582/in/photostream/

9. http://www.ceg.ul.pt/arquivo/arquivo_fotos_mes.html

10. Imagem adaptada de http://pt.wikipedia.org/wiki/Bafatá_(região)

11. Google Earth

12. http://www.ensp.unl.pt/lgraca/guine_guerracolonial36_cidades_Bafata.html

13.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2010/07/guie-6374-p6764-memoria-dos-lugares-84.html

14. Google Earth

15. http://www.flickriver.com/photos/71525176@N00/popular-interesting/

16. Fotografia da autoria de Sofia da Palma Rodrigues, 2012

17. http://www.panoramio.com/photo/38210738

28. http://bissaucalling.blogspot.pt/2009/02/cidade-colonial.html

19.http://cidadevelha1462.blogspot.pt/2012/01/cidade-velha-continua-abrir-se-ao-mundo.html

20. http://bissaucalling.blogspot.pt/2009/02/cidade-colonial.html

21.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt201009guine-6374-p7003-memorias-do-chico.html

22-23.thttp://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2011/05/guine-6374-p8236-notas-fotocaligraficas.html

24. http://bissaucalling.blogspot.pt/2009/02/cidade-colonial.html

25. http://ufanisi.blogspot.pt/2011/07/regresso-poema-de-amilcar-cabral-da.htmlv

26. http://writeronthemove.com/tag/amilcar-cabral/

27. http://virginia-yunes.blogspot.pt/2010_08_01_archive.html

28. http://www.panoramio.com/photo/7439057

29.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2008/02/guin-6374-p2498-operao--macaru-vista-ii.html

30.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2009/07/guine-6374-p4675-guerra-vista-de-bafata_16.html

31.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2009/07/guine-6374-p4739-guerra-vista-de-bafata.html

32.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2009/07/guine-6374-p4675-guerra-vista-de-bafata.html

33.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2012/08/guine-6374-p10293-tabanca-grande-356.htmlt

36.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2008/01/guin-6374-p2449-operao--macaru-vista.html

34.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2012/02/guine-6374-p9445-fotos-procura-de-uma.html

35. http://milhoesdealmas.com/index.php?option=com_content&view=article&id=138:tabanca-de-patche&catid=40:tabanca-de-patche&Itemid=52
37-38. http://www.flickriver.com/photos/71525176@N00/popular-interesting/

39.http://www.mototurismodocentro.com/index.php?view=article&catid=39%3Abusiness-travel&id=622%3Ao-mtc-em-missao-humanitaria-a-guine-bissau-com-a-ong-memorias-e-gentes-parte-ii-&tmpl=component&print=1&page=&option=com_content&Itemid=50

40. http://floresenaosofotografias.blogspot.pt/p/guine.html

41.http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2006/06/guin-6374-p917-nossa-casa-na-virtual.html
42-43.http://www.milhoesdealmas.com/index.php?option=com_content&view=article&id=229

44.http://www.milhoesdealmas.com/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=13&Itemid=17&limitstart=8

45.http://www.milhoesdealmas.com/index.php?option=com_content&view=article&id=138&Itemid=52

46. RUDOFSKY, Bernard. Architecture without Architects - A Short Introduction to Non-Pedigreed Architecture. New Mexico: University of New Mexico Press, 2003.

47. http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/2010_11_28_archive.html

48. http://naoutracasa.blogspot.pt/2012/11/sobre-o-mes-que-ca-fizemos.html

49. Fotografia da autoria de Sofia da Palma Rodrigues, 2012

50. http://espalharte.blogspot.pt/2008/12/bafat-tabanca-de-tabat.html

1.3. TEMA II: RECONHECIMENTO DO TERRITÓRIO E ESTRATÉGIA PROPOSTA

EVOLUÇÃO HISTÓRICA:
1. Rossa, Walter [1998]. *Além da Baixa, Indícios de planeamento urbano na Lisboa setecentista.* Lisboa: IPPAR. 1998. p. 9.

2. Idem. p. 10.

3. Idem. p. 11. Extrato da folha 431 [Lisboa] da Carta Militar Portuguesa [Serviços Cartográficos do Exército], com as curvas de nível reforçadas.

4. Idem. p.132. Extrato da folha 431 [Lisboa] da Carta Militar de Portugal [Serviços Cartográficos do Exército], com a estrada da circunvalação [século XIX] assinalada pelos autores.

5. http://www.infopedia.pt/$terramoto-de-1755-e-reconstrucao-pombalina.

6.

7. Rossa, Walter [1998]. *Além da Baixa, Indícios de planeamento urbano na Lisboa setecentista.* Lisboa: IPPAR. p. VIII.

8. Idem. p. 117.

9. Idem. p. 109.

10. Idem. p. 120.

11. Idem. p. 104.

12. Idem. p. 107.
13.

14. Idem. p. 95.

15. Idem. p. 98.

16. Idem. p. 126.

17. Idem. p. 54.

18. Idem. p. 125.

19. Idem. p. 127.

20. Idem. p. 127.

21. Idem. p. 128.

22. Idem. p. 117.

23. Idem. p. 85.

24. Idem. p. 87.

25. Idem. p. 87.

26. Idem. p. 86.

27. Idem. p. 84.

28. Idem. p. 61.
http://arpose.blogspot.pt/2010/05/curiosidades-5-impostos-e-obras.html.

http://www.oguiadeportugal.com/2012/03/13-coisas-imperdiveis-em-lisboa.html.

30. Rossa, Walter [1998]. *Além da Baixa, Indícios de planeamento urbano na Lisboa setecentista.* Lisboa: IPPAR. p. 61.

31. Idem. p. 80.

32. Idem. p. 81.
http://www.infopedia.pt/$aqueduto-das-aguas-livres.

33. Rossa, Walter [1998]. *Além da Baixa, Indícios de planeamento urbano na Lisboa setecentista.* Lisboa: IPPAR. p. 78 - 79.

34. Idem. p. 81.

35. Idem. p. 80.

36. Idem. p. 82 - 83.

37. Biblioteca Nacional de Portugal [biblioteca nacional digital] - http://purl.pt/3525/3/

38. Biblioteca Nacional de Portugal [biblioteca nacional digital] - http://purl.pt/3368/3/
39 - 42. Gabinete de Estudos Olisiponenses da Câmara Municipal de Lisboa

43. Imagem adaptada do Google Maps

44. Imagem adaptada do Google Maps

45. http://www.chparquitectos.com/projecto/novaamoreiras

46. http://www.nicholaskehagias.com/index.php?/writing/the-acropolis-pavement/

47. http://www.architizer.com/projects/sagrera-linear-park/media/275066/

48. http://www.archdaily.mx/128092/propuesta-concurso-parque-verde-metropolitano-la-carlota-ma/1343263595-6-rio-guaire-jpg/

49. http://www.contemporist.com/wp-content/uploads/2011/01/bg170111_03.jpg

50. http://www.trekearth.com/gallery/Europe/Portugal/South/Lisboa/Lisbon/photo1206608.htm

51. Cedida pelo Arquivo Fotográfico de Lisboa

52. Cedida pelo Arquivo Fotográfico de Lisboa

1.4| TEMA I: 4 CASAS

PERFIL SOCIAL
4. http://pt.wikipedia.org/wiki/nighthawks

5. Retirado do filme *Playtime*, Jacques Tati, 1967

6. Retirado do filme *Metropolis,* Fritz Lang, 1927

As restantes imagens e fotografias dos vários exercícios são da autoria do grupo de trabalho.

1.5| TEMA III: ESPAÇO PÚBLICO NAS AMOREIRAS

1. Cedida pelo Arquivo Fotográfico de Lisboa

2. Cedida pelo Arquivo Fotográfico de Lisboa

3. Cedida pelo Arquivo Fotográfico de Lisboa

4. Cedida pelo Arquivo Fotográfico de Lisboa
5. Cedida pelo Arquivo Fotográfico de Lisboa

1.6| TEMA IV: TEMA LIVRE

Todas as fotogradias antigas pertence ao espólio do Arquivo Fotográfico de Lisboa

BIBLIOGRAFIA GERAL E ESPECÍFICA

1.1| 1º WORKSHOP - MARCA, TEXTO E ESPAÇO

PLATÃO [2001]. *A República, Livro VII.* 9ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

1.2| 2º WORKSHOP - CIDADE GUINEENSE DE BAFATÁ

BORGES, Pedro Maurício [2009] "Cinco Áfricas/Cinco Escolas" *in 8ª Bienal Internacional de São Paulo.* [Escola Básica de Cacheu]

CAMPOS, Fernando Schiappa de [1970]. *Habitats Tradicionais da Guiné Portuguesa.* Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.

RUDOFSKY, Bernard [2003]. *Architecture without Architects - A short introduction to non-pedigreed architecture.* Albuquerque: University of New Mexico Press.

WESTON, Richard [2002]. *A Casa no Século Vinte.* Lisboa: Editorial Blau.

20, 13. 2006. [Filme] Realizado por Joaquim Leitão

http://blogueforanadaevaotres.blogspot.pt/

http://pt.wikipedia.org/wiki/Guin%C3%A9-Bissau

1.3| TEMA II: RECONHECIMENTO DO TERRITÓRIO E ESTRATÉGIA PROPOSTA

BAEZA, Alberto Campo [2011]. *Pensar com as mãos.* Lisboa: Caleidoscópio.

HUXLEY, Aldous Leonard [2007]. *Admirável Mundo Novo.* Lisboa: Editores Associados.

ROSSA, Walter [1998]. *Além da Baixa, Indícios de planeamento urbano na Lisboa setecentista.* Lisboa: IPPAR.

SOLÁ-MORALES, Ignasi de [1977]. *Liquid Architecture* in Anyhow. Cambridge, MIT Press.

TAVARES, Gonçalo M. [2002]. *Investigações. Novalis.* Difel

1.4| TEMA I: 4 CASAS

Fahrenheit 451. 1966. [Filme] Realizado por François Truffaut.

Idioterne. 1998. [Filme] Realizado por Lars von Trier.

In Time. 2011. [Filme] Realizado por Andrew Niccol.

Metropolis. 1927. [Filme] Realizado por Fritz Lang.

Playtime. 1967. [Filme] Realizado por Jacques Tati.

Sleeper. 1973. [Filme] Realizado por Woody Allen.

THX 1138. 1971. [Filme] Realizado por George Lucas.

2001: A Space Odyssey de Kubrick. 1968. [Filme] Realizado por Stanley Kubrick.
BAEZA, Alberto Campo. "A tua casa, o teu museu, o teu mausoléu. A minha casa, nem museu, nem mausoléu" *in Arquitectura Ibérica N.º 10 [Habitar]. Caleidoscópio. 2005.*

http://www.designboom.com/architecture/herzog-de-meuron-culutral-complex--luz-sao-paulo/ [colsultado a 15 Julho 2013]

http://historiasdecasas.blogspot.pt/2006/01/casa-en-corrubedo-de-david.html [consultado a 17 Junho]

1.5| TEMA III: ESPAÇO PÚBLICO NAS AMOREIRAS

KOOLHAAS, Rem [2008]. *Nova York Delirante. Barcelona:* Editorial Gustavo Gili.

Revista a+t, In common series [2008]. *The Public Chance - new urban landscapes.*

1.6| TEMA IV: TEMA LIVRE

BELO, Duarte [2012]. *Portugal - Luz e Sombra - O País de Orlando Ribeiro.* Lisboa: Circulo de Leitores.

DE LOURENÇO MARQUES A MAPUTO
EVOLUÇÃO URBANA DE UMA CIDADE

VERTENTE TEÓRICA
Orientadora:

Ana Vaz Milheiro
Prof. Auxiliar do ISCTE-IUL

Tese submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura

ÍNDICE

RESUMO 427

ABSTRACT 429

INTRODUÇÃO 431

EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE 433
- A CIDADE COM PRESÍDIO 434
- LEVANTAMENTO DO LOURENÇO MARQUES (1876) 440
- PLANO DE AMPLIAÇÃO DE LOURENÇO MARQUES 446
- EXPANSÃO DA CIDADE 454
- LOURENÇO MARQUES: INÍCIO DO SÉC XX 458
- LOURENÇO MARQUES ENTRE 1920 E 1952 462
- PLANO DE JOÃO AGUIAR (1952/5) 470
- PLANO DE MÁRIO AZEVEDO (1967/9) ATÉ À INDEPENDÊNCIA 476
- DEPOIS DA INDENPENDÊNCIA 486

CASOS DE ESTUDO - ATERRO DE MAXAQUENE - ANÁLISE DOS PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS 493
- PLANO DO PORTO DE LOURENÇO MARQUES DO ENG.º COSTA SERRÃO (1909/10) 494
- PLANO AGUIAR - CENTRO CÍVICO DE LOURENÇO MARQUES (1952/5) 498
- PLANO BAK GORDON - FRENTE MARÍTIMA FACIM, MAPUTO (2011) 500

CONCLUSÃO 503

NOTAS 507

ÍNDICE DE IMAGENS 512

BIBLIOGRAFIA 515

ANEXOS 520

RESUMO

Esta dissertação, realizada no âmbito do Laboratório de Cultura Arquitetónica Contemporânea, é uma viagem no tempo pelas várias fases do crescimento urbano de uma cidade colonial no contexto africano. O seu foco é a cidade de Maputo, anteriormente chamada de Lourenço Marques (sob colonialismo), capital de Moçambique desde 1898.

Através do redesenho dos mapas existentes tenta-se perceber a evolução do pensamento urbano ao longo do tempo na expansão da cidade e de que forma o seu crescimento se interrelaciona com mudanças políticas, económicas e sociais, e ainda como se adaptou aos novos modos de vida. Simultaneamente, procura-se compreender que equipamentos tiveram um papel essencial no seu desenvolvimento e organização.

Desde a instalação do presídio pela colonização portuguesa no final do séc. XVIII, com o objetivo de expulsar feitorias estrangeiras, muitas foram as mudanças sofridas neste território.

Esta "não pequena"[1] povoação que se desenvolvia dentro dos muros da Linha de Defesa em 1876, teve o seu primeiro plano urbano em 1895 com a autoria de António Araújo. Este propõe a sua demolição num plano ortogonal onde inclui a ligação ferroviária a Pretória, no Transvaal, definindo ainda hoje a cidade e cujo desenho se alastrou na expansão da cidade integrando as zonas de Ponta Vermelha e Polana.

O plano de João Aguiar de 1952 propõe a expansão da cidade para nordeste, transpondo o arco que definia então o limite da cidade *formal*, chamada "Cidade de Cimento", mas que não chega a ser totalmente implementado. Em 1969, Mário Azevedo propõe um novo plano que tem por objetivo colmatar as deficiências do crescimento não planeado da cidade, e estender as comunicações de Lourenço Marques numa rede mais alargada, fornecendo-lhe um sistema de infraestruturas.

Depois da Revolução de 25 de Abril de 1974, que levou à independência de Moçambique, Lourenço Marques, agora Maputo, deparou-se face ao processo de descolonização, com importantes alterações que tiveram fortes impactos na estrutura urbana da cidade, e que se revela na atual ocupação da cidade. Procura-se assim esclarecer o modo como o passado colonial de Maputo tem condicionado o seu presente, influenciando a morfologia atual da cidade.

Palavras-Chave:

Maputo, Urbanismo Colonial, Urbanismo Pós-colonial

This work, carried out under Laboratory of Contemporary Architectural Culture, is a trip in time through the various pha-

ABSTRACT

ses of urban growth in a colonial city in the African context. Its focus is the city of Maputo, formerly Lourenço Marques (under colonialism), and the capital of Mozambique since 1898.

Through the redesign of existing maps tries to understand the evolution of urban thinking over time in the ex-pansion of the city and how its growth interrelates with changing political, economic and social , as well as adapted to new lifes-tyles . Simultaneously, we seek to understand that equipment had an essential role in its development and organization.

Since the installation of the prison by portuguese colonization at the end of the century 16 with the goal of ex-pelling foreign factories, many were the changes undergone in this territory.

This "not small"[2] town that developed within the walls of the Line of Defense in 1876 , had its first urban plan in 1895 with the authorship of António Araújo proposing its demolition in the orthogonal plane which includes the rail link to Pretoria, in Transvaal . Defining the city today and whose design has spread in the expansion of the city integrating the areas of Ponta Vermelha and Polana.

The plan João Aguiar, 1952, proposes the expansion of the city to the northeast, crossing the arc that defined so the limit of the formal city, called "Cidade de Cimento ", but not enough to be fully implemented. In 1969, Mário Azevedo proposes a new plan that aims to overcome the shortcomings of the unplanned growth of the city, and extend commu-nications Lourenço Marques in a wider network, providing you with a system infrastructure.

After the Revolution of 25 April 1974, which led to the independence of Mozambique, Lourenço Marques, now Mapu-to, was faced against the decolonization process, with important changes that have had strong impacts on the urban structure of the city, and that it is the current occupation of the city. It aims to clarify how the colonial past of Maputo has conditioned his present, influencing the morphology current city.

Keywords:

Maputo, Colonial Urbanism, Postcolonial Urbanism

INTRODUÇÃO

Talvez o fascínio da cidade venha de ter sido amorosamente erguida pelas vidas desterradas num mundo perdido que ficava então para além de tudo. Aliás ainda hoje ela nos surge quase de surpresa, e de repente, no fim do mar, ou no fim do mato.[3]

Alexandre Lobato

Esta dissertação é uma viagem no tempo pelas várias fases do crescimento urbano de uma cidade colonial no contexto africano. O seu foco é a cidade de Maputo, anteriormente chamada de Lourenço Marques (sob colonialismo) e Xilunguíne[4], em XiRonga[5], capital de Moçambique desde 1898.

O tema deste trabalho surge na sequência de um trabalho de grupo, realizado no âmbito do Laboratório de Cultura Arquitetónica Contemporânea, com o tema *Mundos Ficcionados: Seis cidades africanas – planos urbanos entre 1940 e 1974*, cujas cidades estudadas foram Bissau, na Guiné-Bissau, e Maputo, em Moçambique, cujo resultado foi um vídeo e uma apresentação digital que se encontram em anexo.

Para Projeto Final de Arquitetura, o tema geral foi o *Mundo Novo* e, em conjunto com o tema de laboratório, surge a ideia de analisar uma cidade africana que se apresenta como "um mundo novo" em si mesma. Das cidades estudadas, Maputo foi a cidade escolhida devido ao seu crescente desenvolvimento nos últimos anos.

O trabalho foi dividido em nove partes, com as divisões temporais mais relevantes, baseando-se na organização de João Sousa Morais, no livro *Maputo – Património da Forma Urbana – Topologia do lugar, 2001*.

Cada um dos capítulos é acompanhado de um mapa, redesenhado pela autora, com base nos vários mapas e descrições efetuados ao longo do tempo, de forma a compreender que planos foram pensados para esta cidade, quais os que foram implementados, de que forma se expandiu a cidade, e o que permaneceu até à atualidade.

Pretende-se ainda perceber que equipamentos influenciaram a proposta ou implementação desses mesmos planos.

Foca ainda, nos casos de estudo, três propostas para a zona do Aterro de Maxaquene, situado na baía entre a Baixa e a Ponta Vermelha, de modo a perceber de que forma se organizou e desenvolveu, assim como de que modo se enquadra no contexto geral do crescimento da cidade.

Além do livro de João Sousa Morais, referido acima, foram ainda essenciais para este trabalho o livro *Lourenço Marques, Xilunguíne – Biografia da Cidade, 1967* de Alexandre Lobato, o artigo *Xilunguíne, Lourenço Marques, Maputo – structure and agency in urban form: past, present and future de Paul Jenkins (2009)* e o texto *From Monumentality to Diversity – Maputo between the urban plans of Aguiar and Azevedo (1950-1970) de Paulo Tormenta Pinto e Ana Vaz Milheiro (2012).*

Foi também fundamental o material disponibilizado pelo projecto de investigação *Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica* [PTDC/AURAQI/104964/2008], com Ana Vaz Milheiro como Investigadora Responsável.

As traduções dos textos estrangeiros citados foram realizadas pela autora.

Em anexo, encontram-se os mapas base utilizados para a execução dos mapas redesenhados, uma cronologia com os principais acontecimentos na cidade em estudo e outros acontecimentos mundiais que a influenciaram e ainda um quadro com a toponímia antiga e atual.

EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE

Breve Contextualização Geográfica e Histórica

No que respeita ao território onde hoje se encontra a cidade de Maputo, as mais antigas atividades conhecidas remontam ao séc. I[6] , e estão ligadas à caça e pesca[7], contudo os primeiros assentamentos de estatuto mais prolongado datam do séc. IX[8].

Para Portugal, país colonizador de Moçambique, a importância deste surge com a Rota Marítima da Índia, feita pela primeira vez pelo navegador português Vasco da Gama em 1497/8. A instalação dos portugueses na Costa Leste Africana surge por necessidade de suporte nesta rede marítima de comunicações.

A situação privilegiada de Moçambique no circuito naval do Oceano Índico já havia sido identificada mesmo antes da proeza gâmica[9].

Deste modo, os portugueses instalam-se em Sofala em 1505 e na Ilha de Moçambique em 1507. Nesta altura, este território pertencia à província da Índia.



A CIDADE COM PRESÍDIO

Ao contrário de que se pensa, não foi Lourenço Marques que descobriu o território que mais tarde recebeu o seu nome. Quem descobriu esta região foi João da Nova, em 1501 ou 1502, a que foi atribuído o nome de Rio da Lagoa, e com este nome permaneceu durante quatro décadas. É desta forma que aparece registado em diversos documentos datados do séc. XVI[10], nomeadamente na Carta de Cantino[11].

Ao descrever esta época, Alexandre Lobato relata que os

homens de Luís Fernandes[12], quando entraram perdidos com uma nau para a Índia pela boca larga da baía – «uma grande foz maior que a do Tejo e entraram por ela dentro coisa de dez léguas». (...) e na miserável povoação de hotentotes, gente nua com pinturas e galas nos estojos fálicos de bambu, trocaram os perdidos argonautas daquela odisseia uma nunca vista caldeira de cobre por quatro tenras vacas, e uma inútil manga de camisa velha por três galinhas.[13]

Mas foi só em 1544 que o navegador Lourenço Marques, piloto das naus da Índia, procedeu ao reconhecimento geográfico e económico da baía de Lagoa, onde constara existir marfim e âmbar em abundância.[14]

Dada a importância do acontecimento, D. João III mandou que fosse dado o nome do navegador, em forma de homenagem, à até então nominada Baía de Lagoa, "Delagoa Bay", nome pelo qual ficou conhecida internacionalmente durante séculos.

A baía acabou por dar nome ao território terrestre e passou a nomear-se Baía do Espírito Santo.

Contudo, dado o grande interesse dos Portugueses pela Rota da Índia, e a necessidade de estabelecer feitoria, não foi Lourenço Marques o território escolhido. Estabeleceram feitoria na ilha de Inhaca, a 22 milhas da costa[15], sendo a navegação pela baía efetuada apenas uma vez por ano.

1. Mapa 1 – Primeiros Acentamentos Portugueses em Lourenço Marques

Em 1595, o monopólio mercantil que pertencia aos portugueses extingue-se, com a presença dos holandeses que se estabelecem no Cabo da Boa Esperança. No entanto, em 1652, e com a sua posição consolidada, os holandeses, procuram outros portos na África Oriental, nomeadamente nas baías de Inhambane e de Lourenço Marques. Com a escassez dos meios de defesa e a diminuta presença portuguesa instalam-se no areal de Maxaquene, na baía do Espírito Santo, sem perturbações, até que em 1721 edificam um forte, de planta pentagonal, de alvenaria a que chamaram Forte da Lagoa, no mesmo local onde hoje é possível encontrar o Forte de Nossa Senhora da Conceição (ver imagem 3).

Em 1721, a Companhia Holandesa das índias Orientais desembarca na Baía de Lourenço Marques – local de inegável valor estratégico mas até então ignorado pelos Portugueses – e constrói um forte que se manterá até 1930.[16]

Os holandeses acabaram por abandonar este território, devido à insalubridade do clima e ao perigo de assalto de piratas ingleses e franceses que ocupavam o Canal de Moçambique, e que em 1722 já haviam invadido o porto.

Quando, em 1752, Moçambique deixa de pertencer à província de Goa, e passa a ser administrado diretamente a partir de Lisboa, é criada a Capitania-Geral de Moçambique, com a sua capital na Ilha de Moçambique.

Em 1755, os portugueses surgem com um projeto para fundação de fortificação neste território, mas em 1777 são os austríacos que o ocupam em busca do comércio do marfim. Uma vez mais, a ocupação "foi fácil, dada a ausência efetiva da soberania portuguesa"[17].

Lisboa é informada mas só quatro anos depois, em 1781, é que os portugueses agem de forma a expulsar os estrangeiros e constroem uma fortaleza e um presídio. Neste tempo os presídios eram a forma de penetração no território africano para colonização e procura das minas de cobre e ouro, funcionando estes como uma estrutura militar e urbana.

No ano seguinte concretizava-se a efetiva ocupação da Baía do Espírito Santo. É estabelecida a Sociedade dos Negociantes da Baía de Lourenço Marques e o presídio é inaugurado em 19 de Março de 1782, por Joaquim de Araújo.

Contudo, "dias depois, das oito para as nove da noite de 12 de Maio, o Presídio ardeu todo, (...) «sem se poder preservar coisa alguma, por que o tempo, a atmosfera, a palha que fazia o telhado, tudo fazia rápido o incêndio»".[18]

Toda a povoação foi reconstruída no

mesmo sítio medonho que os austríacos não quiseram habitar, porque, como em 1778 escrevia no Diário, a bordo do navio ancorado, o Residente Pollet, «a nossa Feitoria é um lugar muito impróprio e incapaz: no princípio do mês de Outubro principiou a deitar um cheiro de vapor de mortos tão terrível que receávamos meter os nossos narizes fora das portas. Assim continuou todo o tempo quente ...»[19]

e "embora fossem morrendo, uns atrás dos outros, governadores, oficiais e soldados"[20] os portugueses persistiram.

Até que em 1796, durante a Revolução Francesa, o presídio é arrasado por corsários franceses. Nesta altura o governo português manda que seja efetuada a ocupação militar de Lourenço Marques, que só acontece em 1799. Desta vez instalam-se na "Terra do Capela"[21] (Catembe), território em frente ao antigo presídio. Aqui permaneceram durante um ano, até voltarem à margem de onde tinham expulsado os Holandeses e Austríacos. Aí construíram uma

pequena habitação fortificada para quartel da tropa e feitoria, que ocupava uma estreita língua de areia de cerca de 1 200m de comprimento e 500m de largura máxima rodeada de pântanos. Essa povoação primitiva, não delineada, era constituída por palhotas semelhantes às dos indígenas[22]

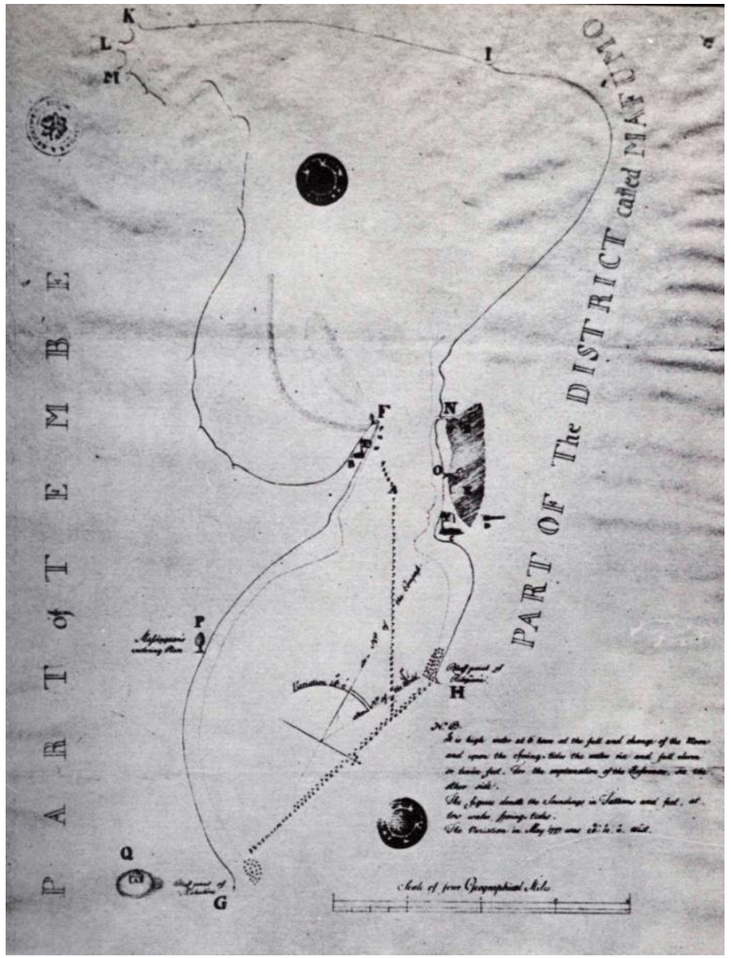
Foi deste modo que a cidade se iniciou, um presídio e uma fortaleza, nesta altura com apenas 17 habitantes e com o tenente-ajudante Luís José como governador.



2. Planta da Baía de Lourenço Marques, 1870



3. Lourenço Marques no tempo dos Holandeses



4. Lourenço Marques no tempo dos Austríacos



LEVANTAMENTO DE LOURENÇO MARQUES (1876)

O presídio, assim designado por ser dotado de guarnição militar, representa não só uma estrutura, evidentemente, de carácter militar, com funções defensivas, como é, simultaneamente, um elemento primário na estruturação urbana; correspondendo a uma estratégia do ponto de vista militar, traduzia-se numa edificação que, requalificando-se numa segunda fase, constituía um elemento privilegiado e portante do assentamento urbano da sociedade civil, consubstanciando o primeiro núcleo urbano e funcionando a sua muralha como limite urbano.

João S. Morais[23]

Durante o início do séc. XIX, foram feitas algumas obras de manutenção. Em 1808, foi preciso substituir a "estacada de mangal"[24] que apodrecia frequentemente e, três anos mais tarde, foi substituído "por um baluarte rasteiro e uma cortina, tudo em taipa"[25]. No entanto, a obra "veio abaixo"[26] e o então governador Pereira Ramos, em 1814, fê-la de pedra e cal e com baluarte. "Era o princípio da fortificação nova"[27] que, três anos depois, recebe um reforço à guarnição que contava nesta altura com apenas 14 militares.

"O ano de 1823 é na verdade dramático."[28] Neste tempo, os ingleses queriam-se instalar na Catembe e tomar o presídio, pelo que fizeram acordos com os régulos do sul para não venderem mantimentos aos portugueses. Foi um período difícil, "mas a vida prosseguiu, porque Lourenço Marques já tinha raízes"[29].

É criada a Companhia Comercial de Lourenço Marques e Inhambane, no ano de 1825, surgindo a necessidade de povoar este território, pelo que se incentivou o seu povoamento.[30]

Não há outra solução, senão esta de povoar a terra com gente europeia, qualquer, e nacionalizar o seu comércio. A primeira expedição da Companhia chega a Lourenço Marques em 1826 com 97 dias de viagem, trazendo empregados, casais, degredados.[31]

5. Mapa 2 – Lourenço Marques em 1876

Desta chegada resulta a necessidade de assentamentos fora da fortaleza, e terão sido os "«pioneiros de Lourenço Marques»" a introduzir a estrutura urbana na povoação que é possível ver no Mapa 2 e que ainda hoje define a zona da "Baixa".

Neste período surge a ideia de transferir a povoação para um local mais salubre e saudável, com vista à formação de uma colónia agrícola, o que não se chega a realizar (ver anexos 8 e 9).

Em 1830, é enviado o Major Alexandre de Almeida para inspecionar o presídio, e refere já nesta altura a existência da casa do governador junto à fortaleza e a Companhia Comercial, referindo-se também à povoação como "não pequena"[32]. Nesta altura, "já se davam jantares cívicos e havia saraus festivos"[33].

Cinco anos depois, a Companhia é extinta, mas a colonização continua a crescer, lutando "pela melhoria e sobrevivência da povoação"[34].

A primeira figuração topográfica de Lourenço Marques que parece existir pertence ao tenente António Pedro Batista Gonçalves, então comandante do presídio, datada de 8 de Outubro de 1851, e é chamado «Plano do borrão» e "surge mencionado apenas por Alfredo Pereira de Lima (sem registo cartográfico correspondente)"[35]

A povoação aparece indicada a pontilhado em seis linhas paralelas ao rio, NO da fortaleza. Parece ser a primeira figuração topográfica de Lourenço Marques que se conhece, indicando locais de fixação [...].[36]

A instabilidade da ameaça das pretensões da Inglaterra e a guerra com os vátuas[37] levaram ao presídio saques e ataques, pelo que foi necessária a construção de uma Linha de Defesa fora do presídio, dada como terminada em 1867 com quatro baluartes.[38] No entanto, as obras de melhoramento nunca pararam, pelo que em 1876 o registo cartográfico mostra um total de seis baluartes.

No levantamento de 1876, é possível ver que a única estrada que sai da povoação é a estrada de Lidemburgo, situado no Transvaal, pertencente aos Boers. Esta estava concluída desde 1784, e era de grande importância para ambas as povoações, para o Transvaal por este ser o porto mais próximo, e para Lourenço Marques para poder escoar os produtos minerais e agrícolas dali provenientes.

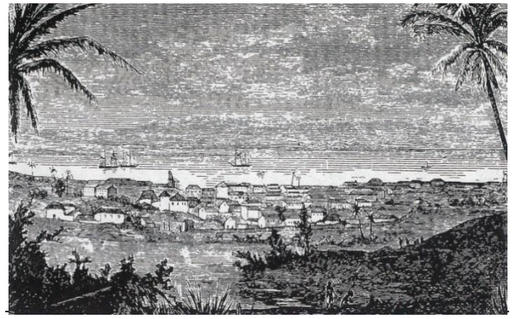
Com a descoberta de ouro em Lidemburgo no Transvaal, e com a sentença de Mac-Mahon[39] a dar vitória aos portugueses sobre as pretensões inglesas na disputa dos territórios do sul de Moçambique, criaram-se "as condições necessárias para expressar o seu renovado interesse pela Baía"[40]. E investir nos meios de desenvolvimento, como o porto e a linha ferroviária, que seriam tidas em conta no plano elaborado por António José de Araújo, em 1895.

Em 1875, outro grande incêndio destrói grande parte da povoação. A utilização de materiais de construção nas habitações, como a madeira e o colmo, facilmente inflamáveis, tornavam rápida a propagação do fogo. Deste modo, o governador Augusto de Castilho, elaborou algumas regras para a reconstrução da povoação, nomeadamente o fabrico de telha na Catembe e implementou legislação que obrigava à sua aplicação.[41]

A 9 de Dezembro 1875, o povoado passa a vila, por decreto real do Rei D. Luís I.

Adivinhava-se já o potencial papel do porto daquela vila no contexto político e económico da África meridional dos finais do século XIX, funcionando como alavanca de crescimento da ainda modesta vila.[42]

O levantamento existente de Lourenço Marques data de 1876, onde se vê a Linha de Defesa e os seus baluartes, bem como quase todas as ruas da "Baixa". É aqui possível ainda perceber a localização da Casa do Governador e o edifício da Alfândega, junto à Praça da Picota (mais tarde P. 7 de Março e atual P. 25 de Junho). Esta era uma importante praça onde desaguavam quase todas as ruas do povoado, e que se articula com o largo onde se encontrava a porta principal de entrada no povoado.



6. Vista Geral de Lourenço Marques, 1876



7. Lourenço Marques vista da Baía. 1881



8. Lourenço Marques ao fundo a Porta da Linha, 1881



9. Desenho de Lourenço Marques vista das dunas de Maxaquene



10. Desenho de Lourenço Marques vista das dunas de Maxaquene, divulgado em 1895



PLANO DE AMPLIAÇÃO DE LOURENÇO MARQUES

Foi na década de 70 que a vida local começou a ganhar pujança a mudar de ritmo. Principiou verdadeiramente o porto, com a navegação internacional de longo curso, a afluência de marítimos de passagem nos navios, a fixação de estrangeiros de firmas e feitorias que se instalaram.[43]

Alexandre Lobato

Com a conferência de Berlim de 1884/5, os territórios coloniais passaram a ser vistos de outra perspectiva, o que foi uma alavanca para o investimento e colonização destas regiões.

No entanto, em Lourenço Marques já desde 1877, altura em que chegou a expedição de Obras Públicas, sob a direção de Joaquim José Machado, tinha por objetivo "iniciar de uma nova etapa no processo de assentamento urbano".

Joaquim José Machado era general e engenheiro militar e nesta época trabalhou não só em Lourenço Marques, como em Moçambique e Quelimane,

construindo quartéis, arsenais, armazéns, estradas, hospitais, montando linhas telegráficas, secando pântanos, etc. Mas a sua maior obra foi o projeto do caminho-de-ferro de Lourenço Marques ao Transval, que à custa de contratempos e alterações diversas, só seria inaugurado anos mais tarde[44].

Foi J.J. Machado que, em 1878, reprova o plano de uma "nova reduzida povoação hexagonal no Alto das Machambas"[45] (ver anexo 8), pois considerava que não resolvia o problema fundamental do território – os pântanos. Mas foram precisos dez anos até que estes fossem aterrados e drenados, altura em que "António José de Araújo programou a cidade até à Pinheiro Chagas, a seguir à qual ficavam, como segunda Linha de Defesa, as Lunetas de observação do mato"[46](ver anexo 11). Deste modo é definitivamente abandonada a antiga ideia

11. Mapa 3 – Plano de Ampliação de Lourenço Marques (Plano Aguiar), 1895

de relocalizar a povoação para um local mais salubre.

Neste tempo, a estrada de Lidemburgo continuava a ser uma importante via de comunicação ao Transvaal para comércio dos seus produtos. No entanto, "o percurso era longo e árduo, dizimando os transeuntes, tornando-se a construção da linha férrea a única solução eficaz para o trânsito entre as duas regiões"[47].

As negociações para a construção da linha de caminho-de-ferro começam em 1874, contudo, alterações políticas relacionadas com a 1ª Guerra Anglo-Boer atrasam este processo, levando a novas negociações em 1881. No ano seguinte, J.J. Machado é encarregue do estudo do traçado desta ligação ferroviária.

As obras tiveram início em 1885 e o primeiro troço foi inaugurado em 1887, mas a linha só ficaria terminada em 1898.

A chegada do comboio foi um dos maiores impulsionadores do crescimento da cidade, que nesta altura "foi invadida por gente exótica e estranha, trazida no sonho da aventura, com uma esperança na alma."[48]

Nesta altura Lourenço Marques já é um importante porto marítimo a nível internacional e a sua crescente importância leva a que em 1887 Lourenço Marques seja elevada a cidade:

atendendo à excecional importância que tanto aquela Vila como o seu porto hão de adquirir com a próxima exploração do caminho de ferro que há deligar, por uma comunicação fácil e rápida, aquele distrito com a república do Transvaal[49].

Foi António José Araújo que sucedeu como diretor das Obras Públicas de Moçambique a J.J. Machado e, mais tarde, como diretor do caminho-de-ferro. Este estava encarregue de concretizar o projeto da linha ferroviária do seu antecessor, com quem tinha trabalhado no "planeamento do ante-projecto de ampliação de Lourenço Marques" que não saiu do papel, mas que deu origem ao "Plano Araújo" de 1895.

Este plano tem por objetivo integrar a estrutura preexistente, "assumindo-a como elemento primário e estruturante da nova cidade"[50] ao invés de se separar e criar uma nova povoação. Esta era também a ideia de J.J. Machado. O plano data de 1887, mas só é aprovado em 1892, pois o Tratado de Berlim teria dado "matérias mais urgentes a tratar"[51].

O traçado proposto

mais do que uma conceção formal inerente ao modelo de cidade pós-liberal, (...) representa a opção estratégica de implementação de infraestruturas de saneamento e circulação, referenciado nos modelos de inspiração militar[52].

A grande alteração deste plano é a demolição da Linha de Defesa, em 1888. Nesta altura, existiam já algumas construções fora desta, tal como o quartel, o jardim da sociedade horticultura e floricultura, o hospital e a igreja, que assim como o núcleo urbano preexistente e a estrada para Ponta Vermelha são absorvidos pelo plano que, "embora apresente uma regularidade evidente, não é geometricamente perfeito"[53], pois vai-se adaptando a construções e concessões de terreno cedidas anteriormente, de forma a minimizar os custos da sua implementação. Este plano tem ainda em conta a introdução da linha ferroviária na cidade.

A localização do paiol é também uma condicionante ao plano, visto que este precisava de um raio de duzentos metros de *non aedificandi*, e que acabou por determinar a localização da Avenida Castilho (atual Vladimir Lenine), assim como o limite do plano.

É de referir a incorporação de estrada para Ponta Vermelha neste plano, dado que "na época da chegada da expedição militar, em 1877, a ocupação da Ponta Vermelha deveria ser já considerável ao ponto de ser urgente a construção de uma estrada que melhorasse a ligação entre a cidade e esta vila. Pouco depois, por volta de 1880, seriam aí instalados alguns edifícios, como a residência do Governador, e um Quartel de Cavalaria, bem elucidativos do local privilegiado que era a Ponta Vermelha. "[54]

Neste plano é possível notar "o paralelismo com o estuário do rio e o porto, ainda em construção"[55], com exceção do bairro indígena, localizado no Alto Maé, com uma orientação diferente.

A hierarquia das vias é visível a partir do perfil transversal que nas principais é de quarenta metros e nas secundárias é de quinze ou vinte metros.

O plano concebe três novas praças (ver imagem 11): a da estação dos caminhos-de-ferro, hoje Praça dos Trabalhadores, a Praça Vasco da Gama, onde hoje se encontra o mercado, e a Praça do Infante D. Henrique que não chega a existir. As duas últimas correspondem à subtração de quarteirões.

São também propostas três rotundas que não chegam a ser concretizadas.

Com este plano, surge também um conjunto de posturas municipais que estabeleciam a largura da via pública segundo determinadas proporções[56], assim como a regulamentação dos materiais de construção, com o objetivo de impor à cidade uma modernidade.

Em 1897, o "Plano Araújo" estava na fase final de implementação, e apenas havia pavimentação em areia e ocupação diversa de edificado, só tendo sido finalizadas quando acabaram as campanhas de pacificação a Sul do Save, no entanto constituiu-se

na grande obra pública que suportará o desenvolvimento urbano da cidade, conferindo-lhe um estatuto que lhe permitiu uma escala, com um sentido de modernidade, diferenciada das demais cidades.[57]

Deste modo, percebe-se que a secagem dos pântanos envolta da linha de defesa, o continuo crescimento da importância do porto e a chegada do comboio, foram os motores para o crescimento da cidade, tendo justificado o "Plano Araújo", posteriormente gerador da expansão da cidade.



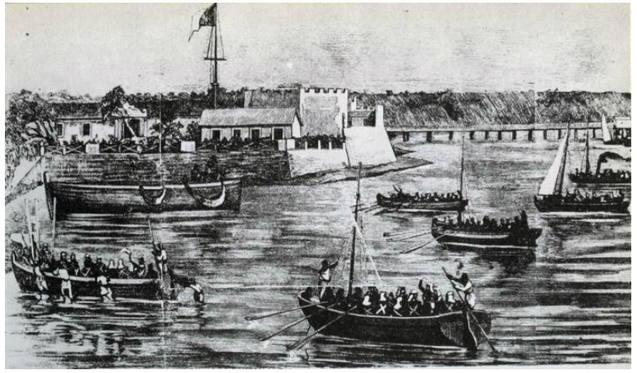
12. Lourenço Marques, 1895



13. Rua Consiglieri Pedroso



3. Praça Mac-Mahon



4. Gravura do Desembarque da Expedição de 1894



16. Igreja Paroquial de Desenho de Lourenço Marques



Esta fase de expansão da cidade enquadra-se no espírito de optimismo e crença na prosperidade da urbe, decorrente do sucesso das campanhas de pacificação, articulada com a consolidação da posição portuguesa, após as contendas com Inglaterra, e com a recente elevação a capital de Província.[58]

João S. Morais

Depois de derrubada a Linha de Defesa e implementado o "Plano Araújo" a cidade continuou a crescer, tendo incorporado a região da Ponta Vermelha. Este plano tornou-se num elemento estruturante do seu crescimento, e é perceptível a continuação do seu traçado, nomeadamente no prolongamento de três avenidas: Francisco Costa (24 de Julho), Afonso de Albuquerque (Sekou Touré) e Pinheiro Chagas (Eduardo Mondlane). Assim como na transposição para além desta última até ao limite da cidade *formal*, marcado por um arco de dois quilómetros de raio[59], com centro na Praça 7 de Março (antiga Praça da Picota e atual 25 de Junho), correspondendo ao traçado da Estrada de Circunvalação (atualmente dividida em três troços).

Em 1900, já a expansão estava prevista, como é possível ver no mapa em anexo (ver anexo 13), onde se pode observar o prolongamento das três avenidas, assim como a rua Tomás Nduda, com a sua inflexão para se ajustar à topografia. Em 1912 já se previa a expansão para a zona da Polana.

A cidade cresce com base na construção privada, sobretudo de residências, na sequência de um aumento demográfico de 68% em dez anos, de população sobretudo masculina que procurava trabalho no caminho de ferro.[60] Neste período, não existe um novo plano de crescimento da cidade e não surgem mais praças, parecendo não existir necessidade de mais espaços públicos. Contudo, surgem algumas regras relacionadas com a construção que deveria ser em alvenaria, salvo em

17. Mapa 4 – Plano de Ampliação do Porto de Lourenço Marques 1909/10

caso de reconstrução em que haviam exceções que poderiam ser de madeira e zinco.[61]

Na sequência destes dados, é observado um considerável aumento do número de edifícios e "em 1887 existiam mais ou menos 400 edificações e em 1900, o número ascendia a 562. De 1905 a 1910 passa-se de 1267 edificações para um total de 1666."[62]

É desta época a construção de alguns edifícios importantes, de que são exemplo o Hospital Civil e Militar Miguel Bombarda (completado e ocupado em 1912), o Mercado Municipal na Praça Vasco da Gama (construído entre 1901 e 1903), o Prédio Pott (construído entre 1903 e 1905) e o Hotel Clube (construído em 1898), na Avenida Aguiar, atual Centro Franco-Moçambicano.

Em torno da Praça 7 de Março surgem também alguns edifícios, igualmente relevantes, que a tornam num importante centro, retirando o papel à Praça Vasco da Gama, e onde às "quartas e domingos à noite, tocava a banda no coreto"[63].

Durante este período, "acentuam-se os melhoramentos na cidade"[64], de que são exemplo os planos para ampliação e restruturação do porto, definição dos espaços públicos, a macadamização das ruas principais e núcleo antigo, e o facto de a partir de 1900 haver abastecimento de água e luz, "sob gestão da Delagoa Bay Development Company"[65]. Os elétricos são postos em circulação em 1904, chegando a 1913 com 12,5km de percursos, que passavam pela Baixa, centro e iam da Ponta Vermelha ao Alto Maé.

O aumento da importância do porto, considerado "ponto gerador do crescente desenvolvimento da cidade"[66], resultou na urgência de construir uma ponte-cais que respondesse ao desenvolvimento esperado. Ideia, uma vez mais, impulsionada por J..J. Machado.

A primeira grande obra efetuada no porto é então a «Ponte-cais Gorjão» (...) projetada para atingir uma extensão de cerca de 1400 metros, entre a Praça 7 de Março e a ponte da Companhia Neerzelandesa, a oeste, ficando em frente da Fortaleza uma doca com novo desenho.[67]

Para tal, foi necessário o aterro da doca existente e o redesenho da Avenida 18 de Maio (atual Mártires de Inhaminga), assim como,

surgem as avenidas Cândido dos Reis e Teixeira de Souza, ambas hoje integradas numa estrutura portuária, que as isolou do resto da cidade, chegando a ser eliminada a sua toponímia.[68]

O porto e a obra eram importantes de tal forma que "ir esperar o barco era um espetáculo, e era obrigação social, praticada mensalmente desde que em 1903 se inaugurara o cais."[69]

"A intensificação do trânsito portuário obriga a uma reconstrução do muro-cais"[70] que dá origem ao projeto do Porto de Lourenço Marques, do Eng.º. Costa Serrão (visível na imagem 17 e anexo 17). A estratégia proposta engloba

traçados e edifícios do porto e do caminho-de-ferro, a elevação de terrenos a este da extensão da ponte-cais Gorjão, (...) e de Maxaquene, era proposto um traçado regulador, para além de novas linhas ferroviárias na zona do porto.[71]

Embora o muro-cais tenha sido aumentado, e parte do projeto tenha sido implementado, a construção do aterro de Maxaquene só é iniciada anos mais tarde, e não é utilizado o desenho de Costa Serrão.



18. Tramways Eléctricos de Lourenço Marques, década de 1940



19. Mapa 5 – Planta de Lourenço Marques, início do Séc.XX

LOURENÇO MARQUES: INÍCIO DO SÉC XX

Afirmado Lourenço Marques como importante porto internacional dá-se a consolidação do comércio na cidade. Esta continua a crescer, devido a um "augmento constante da população"[72], surgindo a necessidade de se expandir. No entanto,

com os planos para uma linha ferroviária entre Lourenço Marques e Pretória tinham surgido igualmente os interesses de promotores privados, principalmente estrangeiros, em adquirir terrenos na cidade de Lourenço Marques e nos seus subúrbios[73].

Estes terrenos não foram explorados, mas impediam a expansão da cidade, tal como tinha acontecido com o "Plano Araújo".

o que levou o governo português e o da província a sugerir, em 1901, um decreto que iria moderar o regime de concessões. Simultaneamente, entra em negociações com a Companhia do Telégrafo – The Eastem & South African Telegraph Company Limited e Delagoa Bay Lands Syndicate, LTD, concessionárias dos terrenos no Maxaquene e alto da Ponta Vermelha, compreendidos

Entre a Rua do Telégrafo (antiga Rua General Botha atual Tomás Nduda) e contornando o quarteirão do Hospital Central e a Circunvalação, a oeste, as Avenidas Miguel Bombarda e Infante D. Henrique (atuais Avenida Patrice Lumumba e Rua de Nachingwela, respectivamente), a sul, a Avenida Duquesa de Connaught (atual Julius Nyerere), a leste, junto à baía, e, a norte, abaixo de uma linha onde atualmente é hoje a Avenida Nkwam Nkruma[74],

para se proceder ao prolongamento e alargamento de ruas e avenidas, abertura de novas ruas e construção naquela zona.

É então, neste período, que se observa um grande desenvolvimento na zona da Ponta Vermelha e Polana, zonas que tinham sido absorvidas pela expansão da cidade que mantinha o desenho do

"Plano Araújo", mas devido às preexistências, de que são exemplo a Casa do Governador e o Quartel de Cavalaria, assim como as suas características naturais, sofreram algumas variações e adaptações no desenho, prosseguindo um plano anterior a este.

Considerado, desde há muito, um local privilegiado devido às suas condições de melhor salubridade por se encontrar num terreno mais elevado e longe dos pântanos, foi sendo ocupado sobretudo por residências da população mais favorecida, que se encontravam de forma dispersa, entre a baía e as principais avenidas, além de alguns edifícios governamentais.

Esta crescente habitacional na zona de Ponta Vermelha e Polana torna necessário a criação de um novo espaço verde que origina a rampa da Polana (1910).

Contudo, e muito embora esta zona cresça, fá-lo lentamente. A ocupação efetiva parece ser do início de 1907. Na década de 1920, há relatos de que as construções surgiam no meio do mato:

O Hotel Polana estava a construir-se no mato. Da Rua da Duquesa Connaught ao Hospital era mato de um lado e outro. Do liceu ao que nós chamávamos a Rua das Figueiras, por detrás do Governo-Geral, também era mato. [...] O mato aos poucos foi acabando.[75]

Por esta altura, é proposto também nesta zona um plano de melhoramento, com o objetivo de fomentar o turismo, direcionado principalmente aos sul-africanos e procurando explorar uma nova fonte de receitas. A sua implementação começa com a criação de um ramal do caminho de ferro até à zona da praia, em 1911, e tem intenção de criar vários equipamentos, como

recintos de banho e natação, balneários, um coreto de música, pequenos quiosques de venda, um hangar para embarcações de recreio, um restaurante com salão para festas e chalets para pequenas famílias, esplanadas, arruamentos, passeios e jardins[76],

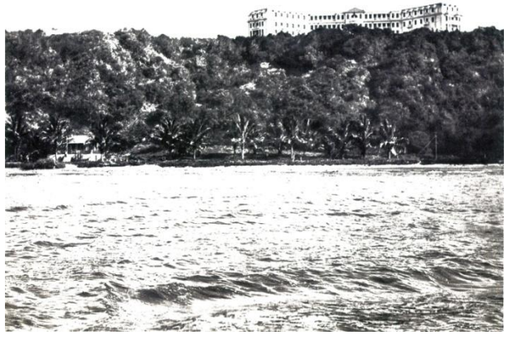
dos quais apenas o recinto de banho e uma casa de chá (demolida) são construídos. Deste plano resulta a construção do Hotel Polana[77], em 1922, que finaliza esta fase.

Mantêm-se as intenções de aterrar a "baía de Maxaquene" e de aumentar o porto. No entanto, apenas em 1915, se dá início da construção do aterro de Maxaquene, pela mão do General J.J. Machado[78].

É também neste período que se intensificam as edificações além dos limites da cidade *formal*. Estas seriam precárias e agrupam-se de forma desordenada pelo território.[79] Iniciando assim, a expansão da cidade que viria a ser conhecida como Caniço.



20. Praia de Lourenço Marques , década de 1920



21. Hotel Polana, década de 1920



22. Mapa 6 – Planta de Lourenço Marques, entre 1920 e 1952

LOURENÇO MARQUES ENTRE 1920 E 1952

No período da década de 1920 até à de 1940, não se observa a expansão da cidade à semelhança dos períodos anteriores. Esta é uma época onde se assiste à consolidação urbana de Lourenço Marques. É dada maior atenção aos espaços públicos e áreas verdes, e é afirmado o "centro oficial" na Avenida 24 Julho.

Paralelamente, surge um crescimento da zona dos subúrbios. Estes assentamentos espontâneos e marginais caracterizaram o crescimento a norte da cidade, principalmente ao longo de caminhos e estradas já existentes.

Por esta altura, Lourenço Marques "adquire uma outra urbanidade"[80], pois a cidade tinha atingido agora um estatuto de metrópole, devido não só ao seu crescimento, como também à sua ligação "aos pontos mais importantes do Sul da província"[81], através de uma rede de estradas desenvolvida na ótica regional. Note-se que em 1876 existiam cinco ruas, nove travessas, uma praça (7 de Março) e em 1925 contavam-se 37 avenidas, 31 ruas, nove travessas, quatro praças e dois largos[82].

A zona que se estende da costa até à Avenida José Serrão corresponde à área de maior densidade de construção. A norte da avenida verifica-se uma ocupação mais dispersa, onde se destacam o edificado militar e o Campo de Golfe.

Contudo, Lourenço Marques recebe críticas referentes à monotonia da sua malha estrutural, pelo que surgem várias medidas de reformulação dos espaços públicos, de que são exemplo a requalificação da Praça 7 de Março, onde são implementados edifícios de forma a requalificar a sua moldura. São redesenhados os aspetos exteriores, desaparecendo a marcação da Rua Major Araújo (atual Bagamoyo), alteração que permanece até hoje, e é reconstruída a fortaleza, que como diz Alexandre Lobato: "qualquer semelhança que possa haver entre a fortaleza atual, bonita como um

brinquedo, e a realidade histórica, é, pois, pura imaginação"[83].

Os edifícios de serviços e equipamentos instalam-se ao longo das Avenidas da República e 24 de Julho, retirando à Praça 7 de Março o seu estatuto de centro político, e transformando-se a avenida na "charneira entre a antiga vila e a cidade"[84].

A Avenida Aguiar (atual Samora Machel) tinha sido "projetada como «passeio público», ligando a Baixa e a estrada da Ponta Vermelha"[85] (Av. Patrice Lumumba) e é neste ponto que surge a Praça Mouzinho de Albuquerque. No remate deste eixo, surge o novo edifício da Câmara, e também na praça, surge a nova Catedral, erguida no local onde antes se encontrava a Sé de Loureço Marques, demolida para dar lugar à nova igreja. "A localização desta nova praça ocupa o centro da estrutura pública da cidade, redesenhando-se os quarteirões em função da sua forma circular."[86]

É neste período que surgem edifícios de carácter cultural e lúdico, como a Biblioteca Municipal e o Museu de História da Cidade, assim como o Teatro Varietá e o Cinema-Teatro Gil Vicente.

Esta época é também marcada pela eleição do "«espaço verde» como elemento primordial da dinâmica e higiene urbana"[87]. É visível a arborização das avenidas desde 1927 e a criação de alguns novos espaços verdes e praças ajardinadas, articulados com as zonas residenciais.

Neste contexto, associada à zona da Ponta Vermelha onde habitava "a numerosa colonia europeia"[88], e para colmatar a necessidade de um local onde, sobretudo, as crianças pudessem recrear, é inaugurado, em 1928, o atual Parque dos Continuadores, onde se encontra o Observatório.

No centro da cidade, é concebido o atual Jardim 28 Maio, "na década de 30, sendo o único espaço verde na zona poente da cidade". O Jardim Municipal é ampliado e surge também o Parque Silva Pereira, atual Parque dos Professores. Em 1937, é criado o Jardim Zoológico, na estrada de Marracuene.

Durante este período acentuam-se as diferenças entre os vários bairros componentes da cidade, quer por questões socioeconómicas, quer pela tipologia dominante[89]

associadas não só à génese dos bairros, como à própria regulamentação diferente para as várias zonas da cidade. Esta incluía distâncias mínimas entre edifícios, alinhamentos a serem considerados, número de pisos, etc.[90]

"Passada que estava a era do zinco e da madeira"[91], com uma postura aprovada em 1921, são introduzidas novidades de construção, de que é exemplo o cimento, rapidamente generalizado.

As normas municipais estabelecem agora

as dimensões mínimas de áreas de compartimentos, cozinhas, pés direitos, vãos, caixa de ar, e o uso de alguns materiais como azulejos, betão e tijolos, em zonas específicas como fundações e pavimentos[92].

As normas obrigavam ainda ao uso de redes mosquiteiras em edifícios de habitação, assim como à periodicidade de pinturas, de modo a preservar a conservação de todo o edificado[93].

É também neste "período que desaparece o "estilo colonial", importado da vizinha África do Sul e é introduzida uma linguagem de casa portuguesa"[94].

Nos mapas de 1925 (anexos 21 e 22), é pela primeira vez visível a concretização dos planos de aterro do Maxaquene, onde se observa o muro que ainda hoje define a linha de costa. Este território foi "incorporado na cidade e na jurisdição do Município"[95], a 3 de Agosto de 1930, pelo diploma legislativo nº 253.

Os assentamentos que estabelecem fora dos limites da cidade planeada, dita *formal*, acentuam-se entre as décadas de 1920 e de 1940. São resultantes de um movimento migratório oriundo das zonas rurais, de uma população nova que se aproxima da cidade em busca de trabalho nos caminhos de ferro e atividades económicas afins.

Este crescimento é caracterizado por construção de carácter "efémero"[96], constituindo a cidade do

"caniço". Inicialmente, os assentamentos encontram-se ao longo da Estrada da Circunvalação, depois vão crescendo para norte e nordeste ao longo de vias preexistentes, "cobrindo-se de habitações a denominada «Carreira de Tiro», zona salubre e onde os preços praticados eram acessíveis"[97].

Com a exceção dos bairros de Minhuana e Xipamanine, também dirigidos às populações africanas, que apresentavam uma estrutura urbana regular, estes assentamentos não tinham qualquer organização urbana, mas a sua localização junto à Estrada da Circunvalação permitiu "algumas ações isoladas de ordenamento e constituição de infraestruturas associadas a políticas de assimilação dos autóctones"[98].

Na década de 1940, o "caniço" já representa uma importante parcela da ocupação da cidade, assim como, um problema iminente ao planeamento e crescimento da cidade:

para além dos limites próprios da cidade intensificam-se as edificações a norte e noroeste. São bairros erguidos arbitrariamente, sem plano preconcebido, condenados a um dia ficarem aglutinados pela cidade. [...] O seu enquadramento num futuro plano de urbanização geral virá a constituir sério problema[99].

O aumento da população e crescente desenvolvimento da cidade obrigou o Estado a tomar medidas para garantir a edificação do sector habitacional. Dando origem ao "primeiro bairro económico construído pelo Estado"[100].

Com o objetivo de fomentar a iniciativa de construtores privados na área da habitação económica em Lourenço Marques, bem como em outras vilas, é aprovado um diploma legislativo que isentava o pagamento de taxas e impostos por longos períodos de tempo (cinco a quinze anos), "desde que as edificações respondessem a determinados critérios"[101].

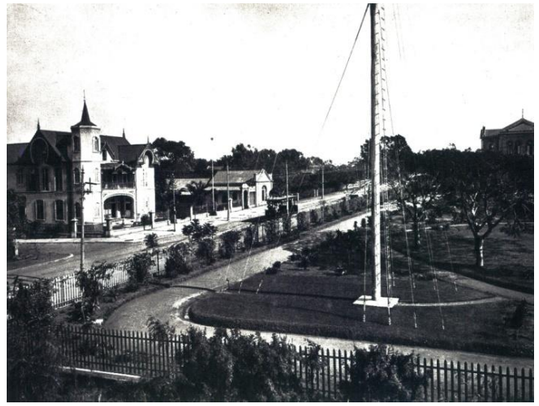
Para finalizar um período de duras críticas, sobre o edificado de carácter excecional, surge "um conjunto de edifícios que vieram conferir à cidade uma outra imagem, mais metropolitana, de um estilo «internacional»"[102], sob iniciativa pública e privada.



23. Av. Aguiar



24. Av. República, com Mercado Municipal à esquerda



25. Alto da Ponta Vermelha, com Edifico Secretaria à esquerda



26. Jardim Municipal Vasco da Gama



27. Praça Mouzinho de Albuquerque, década de 1950



28. Residência do Governador (demolida), 1929



PLANO DE JOÃO AGUIAR (1952/5)

A Câmara Municipal de Lourenço Marques constata o progressivo crescimento urbano ausente de instrumentos de planeamento urbanístico que permitissem uma visão e regulamentação global da cidade[103]

João S. Morais

Em 1941, inicia-se o processo de planeamento que incluía a cidade e os subúrbios.

A Câmara Municipal de Lourenço Marques solicita, em 1947, a elaboração de um plano de urbanização ao Gabinete de Urbanização Colonial e João Aguiar, responsável pelo plano, desloca-se a Lourenço Marques para acompanhar a execução dos trabalhos de cartografia e inquérito requeridos pelo gabinete, para execução do plano.

Durante este período é negociado com a Delagoa Bay Land Syndicate, a respeito da "Concessão Sommerchield" de forma a incluir este "vasto terreno baldio de mil hectares, contíguo à baía"[104] no novo plano de urbanização.

O plano caracteriza-se pela divisão da cidade em três tipos de zonas: as áreas verdes, associadas às atividades de lazer e desporto e que serviam para separar a cidade e os subúrbios; as áreas residenciais de expansão, de desenho sinuoso e fortemente arborizadas; e os espaços públicos, os quais eram redesenhados e aumentados, num sentido compositivo inspirado nas praças da metrópole.[105]

É de notar que este plano é realizado entre 1947 e 1952, período onde na África do Sul, país vizinho, se dá início ao regime de *Apartheid*, e nesta altura da investigação parece ser possível afirmar que esta medida segregacionista pode ter influenciado a execução deste plano, uma vez que, ao contrário dos anteriores, se rege por uma política de segregação racial, que só iria terminar com o plano

5. Mapa 7 – Planta de Lourenço Marques, em 1952 e Plano Aguiar

seguinte, coordenado por Mário de Azevedo (1967/9).

Um dos maiores problemas da cidade, neste momento, era a salubridade das zonas suburbanas e do Alto Maé, que resultava da fraca qualidade construtiva, caracterizada pelo uso, sobretudo, de madeira e zinco. Por outro lado, a inexistência de saneamento básico que abrangesse todas as áreas da cidade constituía um grave problema de higiene, pelo que o plano pressupunha "a demolição e eliminação de grande parte do edificado dos subúrbios"[106], substituindo-os por grandes áreas verdes de forma a garantir "os preceitos de salubridade modernos"[107].

A nível do traçado viário é reinterpretado o esquema existente, propostas alterações nos perfis transversais e criada uma hierarquia com três níveis: "o urbano (de interesse só para a cidade), o interurbano (de interesse regional) e as artérias secundárias"[108].

O plano segue-se por três regras base:

reestruturação do preexistente, por complementação e reforço da imagem urbana através do edificado excecional e redesenho dos espaços públicos; consolidação das periferias, de ocupação incaracterística, por via da tipologia habitacional; proposição de novas áreas, predominantemente de carácter residencial, de acordo com as teorias das novas cidades, numa aproximação ao modelo da cidade-jardim e mais particularmente no conceito de «unidades de vizinhança», transposta paradigmaticamente para os «bairros indígenas»[109]

Nas zonas residenciais propostas, de que é exemplo a zona da Concessão de Sommerchield, é caracterizada por um desenho sinuoso, para que as zonas residenciais não fossem atravessadas por grandes avenidas.

As zonas verdes propostas são "integradas nas zonas de expansão, associadas a equipamentos, escolas, estádio, etc., relacionando, pontualmente, a charneira entre áreas existentes e as áreas propostas" [110]

O grande objetivo deste plano era formalizar a imagem do Estado Novo equacionando as premissas para o futuro crescimento que se pretendia ordenado instrumentalizando-se por via da regulamentação.[111]

Do plano não resultam propostas concretas para o edificado mas são alteradas as regras que limitavam as cérceas, podendo agora ter uma maior altura nas áreas de comércio, serviços e habitação em banda.

As infraestruturas já existentes, como o aeroporto, a linha ferroviária ou o jardim zoológico, são mantidas, o que condicionava o desenho das novas vias.

Para o aterro de Maxaquene é proposto o Centro Cívico de Lourenço Marques (anexo 30 e 31), que seria a nova centralidade da cidade e teria uma imagem de grandiosidade, à semelhança do que se pensava para a metrópole nesta época. É preciso ter em conta que o levantamento feito nesta altura revela a grande debilidade dos edifícios oficiais, escrevendo-se: "a maior parte dos serviços oficiais não possui acomodações condignas para a sua categoria"[112].

Apesar do desfasamento entre o quadro real de necessidades do crescimento urbano e o previsto, o Plano de Urbanização de Lourenço Marques, vigorou até à elaboração do Plano de 1969, concretizando-se a implementação de alguns dos seus pressupostos, principalmente ao nível da rede viária que estruturava o crescimento suburbano. [113]

Dos quais se destacam o prolongamento da Avenida Julius Nyerere até ao limite do terreno da Universidade Mondlane e da Avenida Prof. Elias Garcia (atual Vladimir Lenine) até ao cruzamento com a Avenida do Brasil, que

estruturou o projeto de um conjunto de outros eixos e novos centros urbanos que cruzaram nas rotundas, abrindo novas frentes de edifícios em que as tipologias dos bairros e edifícios imponentes desempenharam um papel fundamental.[114]

São ainda implementadas novos traçados de vias, correspondentes à rede viária principal, como a Avenida Marechal Craveiro Lopes (atual Acordos de

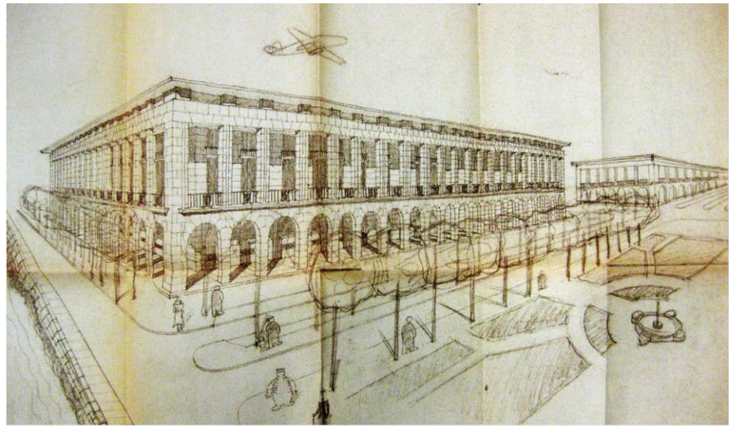
Lusaka) e a Praça dos Heróis das Campanhas de África (atual dos Heróis Moçambicanos). Junto ao Aeroporto, surge a Avenida do Brasil (atual das Forças Populares de Libertação de Moçambique)

que seria a estrutura do bairro ferroviário e simultaneamente a fronteira entre a área do Aeroporto e as áreas de reservas e dos bairros indígenas[115]

Na zona oeste da cidade, são também implementadas a Avenida Azevedo Coutinho (Organização da Unidade Africana) e Praça dos Pioneiros (16 de Junho), "estruturando a consolidação daquela área"[116]. A este, a Avenida Marginal "segue sensivelmente o proposto no plano"[117] até à Costa do Sol.

Foram também implementados os bairros dos Cronistas e o das Dinastias, na área compreendida entre a atual Avenida Julius Nyerere e o terreno das Telecomunicações de Moçambique (T.D.M.), dando continuidade ao carácter residencial predominante daquela zona da cidade.

Foram ainda, no Aterro de Maxaquene, construídos o Pavilhão Desportivo e parte do edifício do Centro Cívico (imagem 30).





6. Edificio do Centro Cívico, desenho (em cima), fotografia (em baixo)



PLANO DE MÁRIO AZEVEDO (1967/9) ATÉ À INDEPENDÊNCIA

O Plano Geral de Urbanização de João Aguiar não correspondeu às expectativas municipais de estruturação e estratégia para a expansão urbana, acentuando-se as diferenças entre o proposto e a realidade urbana e suburbana, de que é exemplo paradigmático o quadro da expansão demográfica proposta.[118]

João S. Morais

Dá-se então início ao processo de revisão do plano pedido pela Câmara à Metrópole, e "cuja autorização só foi oficializada em 1960"[119].

O Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal de Lourenço Marques surge, em 1964, com o único objetivo de estudar e retificar o plano e concretizar "pequenos planos parcelares"[120]. Em 1966, é criada uma segunda equipa, necessária devido ao volume de trabalho.

A cidade cresce rapidamente e observa-se um elevado aumento populacional, incitando a execução de dois estudos elaborados no Gabinete de Urbanização da Câmara, o «Estudo de Urbanização» do arquiteto Fernandes Mesquita, em 1965, e no ano seguinte, o PROSALM (Plano Regulador da Ocupação do Solo nos Arredores de Lourenço Marques) "que procuravam colmatar as insuficiências sentidas com o plano em vigor"[121]. Nestes estudos, a cidade é tida num contexto mais vasto, que englobava também a Matola (como área industrial), e é definida, pela primeira vez, a sua área metropolitana. São indicados zonamentos de expansão "apontando para o uso vocacional do solo de acordo com as funções que constituem a orgânica da cidade: localização de zonas residenciais, industrial, turística, etc."[122]

O "Estudo de Urbanização" (anexo 33) era dirigido à localização e faseamento de áreas habitacionais e industriais, estruturados a partir dos grandes eixos

31. Mapa 8 – Planta de Lourenço Marques, em 1967 e Plano Azevedo

viários, e fazia a distribuição de densidade populacional com valores mais altos na zona central da cidade, diminuindo para a periferia. O sistema viário funciona em três níveis hierarquizados, sendo proposto o prolongamento das ruas do nível principal, ligando a cidade às áreas envolventes, como a Matola, onde se localizariam as grandes áreas industriais.

O PROSALM (anexo 33) analisa as mesmas questões, aborda a mesma área de estudo e também tem em conta o faseamento temporal da expansão, dando mais relevância às zonas residenciais e industriais, contudo, incorpora áreas portuárias, verdes e turísticas. A nível viário, propõe o prolongamento de algumas vias que ligam a cidade às suas áreas de proximidade. Acrescenta, nas áreas vocacionadas para o turismo, "toda a zona da praia da Polana até à Costa do Sol em conjunto com a ilha da Xefina Grande"[123] e propõe a localização para um novo aeroporto.

Nesta altura, na metrópole teorizava-se sobre o que fazer no "caniço", área da cidade ocupada por autóctones, voltam as políticas de assimilação que associadas às novas teorias do urbanismo das "unidades de vizinhança"

pretendiam apontar agora um meio de intervenção na área do «caniço» que devido ao fenómeno de atracão dos grandes centros urbanos, vai expandir-se com rapidez, autonomizando-se numa outra cidade[124].

Contra este efeito, segundo uma política integracionista, são propostas "áreas urbanísticas destinadas a comunidades plurirraciais"[125].

O Plano Diretor, coordenado por Mário de Azevedo, elaborado e aprovado em 1967-9 e 1972, surge "num período em que os engenheiros passaram a ter um papel de relevo na *praxis* urbanística em Portugal"[126], o urbanismo deixa de ser encarado no seu carácter formal para responder a questões socioeconómicas e aspetos ambientais e urbanísticos. Acaba "a época da sistemática quadrícula de arruamentos"[127] indistinta na sua função, para se iniciar um sistema de "organização funcional"[128], baseado na estruturação do sistema viário.

O plano de Azevedo promove uma interpretação regional da cidade, e dá maior ênfase dotando-a de todo um sistema de infraestrutura de redes de comunicação visíveis em terra, mar e ar.[129]

A esta altura o "plano-imagem" não faz mais sentido e surge agora o "plano de gestão". Este tem como objetivo ser um instrumento regulador do território que funciona numa macro escala, e é acompanhado "de uma hierarquia de «planos parcelares» que teria como objetivo desenhar áreas críticas ou prioritárias"[130].

A área de abordagem do Plano Director ultrapassava os limites do concelho, e tinha como "condicionante indispensável, um enquadramento ao nível regional e provincial"[131]. Baseia-se "na análise dos condicionantes atuais e previsíveis"[132], a partir de inquéritos e outros elementos. O fator temporal é uma "forte condicionante"[133], sendo para este plano indispensável tomar em consideração o futuro crescimento da cidade. Este adapta-se e deve ser entendido

como uma etapa de um processo de planeamento que exige continuidade e permanente esforço de adaptação e aperfeiçoamento, não faria sentido aguardá-lo como peça definitiva sem a qual nada devesse ser decidido[134].

A Câmara ficaria encarregue da implementação de infraestruturas que iriam então, suportar as iniciativas privadas e a orientar ocupação do território.

O Plano Director pode ser encarado em duas diretivas, uma mais regional, onde integra a metrópole no contexto da África Oriental, reforçando o seu papel de porto natural a partir de extensões e reforços dos traçados preexistentes, tanto a nível viário, rodoviário como ferroviário, e uma outra mais local, melhorando e completando a estrutura viária, e propondo o zonamento da cidade de acordo com o uso vocacional dos solos.

A essência do Plano Diretor foi para dotar a cidade de estradas, infraestruturas de saneamento e intervenções estruturantes na base da vocação da terra.[135]

Este zonamento é dividido em quatro principais tipos de fatores vocacionais: residencial, industrial, recreativo e comercial, e o seu planeamento engloba as áreas próximas como a Machava, Matola e Catembe e a norte da zona de Sommerchield.

As zonas da Baixa e Central são afirmadas como principal zona comercial, surgindo um núcleo secundário no bairro de Xipamanine onde se encontra um mercado antigo.

São incentivadas áreas já iniciadas como a Cidade Universitária e é proposto um novo aeroporto. Pretendia-se libertar a zona privilegiada da cidade na Baixa de Maxaquene (zona de aterro), deslocando as instalações da FACIM para os terrenos a norte do autódromo.

São propostas áreas industriais, para servir atividades com maior exigência de espaço e diminuir as perturbações na cidade.

As áreas verdes a destacar são: o Parque de Maxaquene, "assumindo-se como património natural"[136] e a Ponta Vermelha que deve ser preservada. Além destas, são propostas "«faixas verdes urbanas» e uma «faixa verde litoral», englobada na zona de praias"[137].

São ainda tidas em conta áreas para viveiros da Câmara, campo de golfe, área anexa ao aeródromo da Costa do Sol, áreas anexas ao aeroporto e instalações militares e zonas desportivas e de recreio.

Propõe-se ainda o Parque Central que seria "a grande zona verde da área metropolitana"[138]. Um grande parque público da cidade que serviria, ao mesmo tempo, de intervenção ao saneamento público, tornando-se "uma zona interdita às expansões urbanas, salvo a integração de núcleos de caniço no sentido de complementar o existente"[139].

Cada uma destas zonas é sujeita a Normas de Regulamentação que tem por objetivo orientar o seu desenvolvimento, indicando algumas diretrizes para a ocupação do território, e apontando a densidade populacional, deixando para os planos parcelares "as especificações para os processos de licenciamento"[140].

As áreas habitacionais são divididas em dois tipos: o de habitação densa (250 a 400 habitantes por hectare) e o de baixa densidade (não excedendo os 150 habitantes por hectare).

Da Área Central da cidade são excluídas zonas exclusivamente residenciais, reforçando o seu carácter terciário, pertencendo a esta a Baixa, que por esta altura é considerada "zona histórica"[141]. Também aqui é adensada a ocupação dos lotes "quer em área, quer em volume"[142], chegando aos cinco pisos ou mais, devido ao regulamento do plano Aguiar "que estivera em vigor durante mais de uma década"[143].

Os equipamentos urbanos ligados à cultura, saúde, assistência e segurança, administração, recreio e turismo são localizados "na faixa costeira da praia da Polana à Costa do Sol" de forma a manter o uso principal desta zona, bem como das áreas verdes.

Com o crescimento da cidade, o "caniço" tornou-se o local de "ocupação alternativa à cidade de cimento", com um número indeterminado de ocupantes e uma dinâmica própria. A sua organização espacial é irregular. No entanto, os assentamentos seguem as principais vias existentes, apresentando um grande contraste em relação à cidade "de cimento", para o qual Pancho Guedes chama a atenção com o seu manifesto "Manual de Alfabetização do Vogal sem Mestre" de 1963[144], onde propõe "duas dezenas de medidas que abarcam uma diferente *praxis* urbanística"[145].

Não existem equipamentos, à exceção das cantinas que funcionam como espaço multiusos "congregando todo um conjunto de atividades e serviços"[146].

O Plano Director, afastando-se das "políticas de assimilação" confere um estatuto urbano a esta área da cidade, que ocupava "já os mil hectares"[147], propondo a implementação de infraestruturas e tendo sido incluído nas áreas de habitação tradicional.

Na sequência do Plano Director surge o "Plano de Praias", sob direção do arquiteto Manuel Sepúlveda, que enunciava algumas orientações e condicionamentos para a costa Este da cidade, procurando "explorar o grande potencial turístico desta zona"[148] e protegendo esta área do crescimento desmedido que observava, principalmente, nos bairros do Triunfo e Aldeia dos Pescadores, que eram "verdadeiros «dormitórios» da cidade"[149]. Este plano englobava-se num conjunto mais vasto de pontos turísticos que incluía "as ilhas da Xefina, Inhaca e dos Portugueses, a Ponta do Ouro, Reserva de Caça do Maputo e Lagoas da Bela Vista"[150], que assim se destacava face à sua proximidade da cidade. Neste sentido, previa-se a integração dos equipamentos de turismo e recreio já existentes, como os clubes náuticos, hotéis, restaurantes, autódromo, campo de golfe e parque de campismo, não se excluindo a habitação de baixa densidade.

Fundamental também para este plano era a concretização da via prevista no Plano Director, como via rápida que escoaria o trânsito, libertando a via marginal para a circulação certa, mais adequada a uma zona de recreio. Para tal previa-se o prolongamento da Avenida António Enes (Julius Nyerere) para norte, como via estruturante de toda essa zona e de saída da idade nesse sentido, o que veio a concretizar-se, embora como apoio do assentamento do caniço.[151]

As zonas da Polana e Ponta Vermelha "continuam a afirmar-se como a melhor zona residencial da cidade"[152], mantendo a sua ocupação no sistema de moradias com jardim envolvente. No entanto, observa-se uma diminuição dos lotes ou a densificação da sua ocupação. Nas "grandes vias, como a Avenida Julius Nyerere ou a Avenida 24 de Julho"[153] surgem edifícios mais altos que poderiam ser hotéis, edifícios de habitação, serviços ou mistos.

Neste período, nota-se uma alteração da imagem da cidade, com o aparecimento de edifícios com uma linguagem modernista, com uma elevação da cércea, principalmente na zona Central, Baixa, Alto Maé e envolvente da circunvalação[154], entre os quais se destaca a obra de Pancho Guedes.

Paralelamente, surgem alguns planos parcelares "redesenhando pontualmente a cidade (...) no largo marginal à Circunvalação"[155] e na zona de Sommerchield, como são exemplo na década de 1950, os bairros de Benfica, Kock e Aeroporto, e na década seguinte os bairros Matola e Machava. Simultaneamente surgiam os bairros de cariz espontâneo do "Chamanculo, Jardim, Chinhambine, Mahota, no interior, e Xaise, Lichase e Laulane no litoral"[156].



32. Vista Aérea Parcial da "Baixa" de Lourenço Marques



32. Travessa do Maxaquene, 1968



34. Vista Aérea de Lourenço Marques



DEPOIS DA INDEPENDÊNCIA

A independência de Moçambique, obtida a 25 de Setembro de 1975, na sequência da Revolução Portuguesa de 25 de Abril de 1974, deu origem a uma abrupta descolonização. Com a mudança governamental surge o medo de represálias, e leva os portugueses, mesmo os nascidos em Moçambique, a abandonar o país regressando a Portugal, onde são chamados "retornados".

É, na sequência da independência e novo governo, mudado o nome da capital para Maputo.

O Art.º n.º 1 do Decreto-Lei nº 10/76, de 13 de Março de 1976, diz textualmente: "A capital da República Popular de Moçambique passa a designar-se Maputo". (...) (B.R. nº 30 - 1ª Série, de 13/3/1976)[157]

Nesta época, observa-se a estagnação no desenvolvimento da cidade *formal*, contrapondo com a expansão da periferia[158], resultante do êxodo rural que o medo e insegurança durante a guerra colonial tinham provocado.

Depois da Independência houve um período de "inter-regnum" do desenvolvimento urbano quando a atividade do sector formal, em grande parte, parou. Assim como, o sector privado também abandonou as suas operações ou esperou para avaliar a posição do novo governo e do sector estatal que estava em desordem considerável com o rápido êxodo da comunidade de colonos que em grande parte o povoada. Enquanto a maioria dos novos investimentos de construção parou, algumas atividades de desenvolvimento urbano foram realizadas com o envolvimento do Estado - num programa de reinstalação do fluxo com o apoio da Organização das Nações Unidas, que levou a uma série de locais peri-urbanos e de serviços, projetos de habitação de auto-ajuda e atualização de projeto de um bairro separado do anel interno[159].

Do mesmo modo, assume edifícios inacabados, abandonados pelo governo colonial, para instalar e expandir o novo governo. São, neste contexto,

35. Mapa 9 – Planta de Maputo, atualmente e Projecto da Frente Ribeirinha de Bak Gordon

nacionalizadas todas as terras e propriedades abandonadas e alugadas.

Os novos ministérios vão ocupar os edifícios em fase de acabamentos, que são apropriados pelo Estado, ficando, deste modo, espalhados por toda a "cidade de cimento", com maior concentração na zona da Polana para onde, no final do colonialismo, se tinha dirigido parte significativa do investimento.[160] Em 1977, o novo governo começa a realojar famílias carentes, "assim como aqueles que vieram do exterior para ajudar o novo regime"[161].

A nível urbano, surge uma nova orientação política focada no desenvolvimento rural como base para a capacidade industrial.

O Estado assume também, construções inacabadas, empresas de materiais de construção e os bancos que tinham apoiado o desenvolvimento.

No final da década de 1970, é criado um plano de desenvolvimento da cidade para o período entre 1980 e 1990, com o intuito de superar o subdesenvolvimento, contudo, existiam poucos recursos para aplicar nas áreas urbanas, capital incluída[162].

Com este plano foi observada a contração do desenvolvimento formal e a expansão do informal. Este facto deve-se ao rápido crescimento da população, assim como, à extinção do controlo existente. O aumento populacional na zona informal da cidade é tão elevado que substitui a quebra da descolonização.

Em 1980, é criado um novo Conselho Municipal de Planeamento Urbano e Departamento de Construção, vinculado à Direcção Nacional de Habitação, que prepara um plano estrutural para a cidade, focando-se principalmente nas zonas periféricas, e deixando a cidade *formal* em segundo plano. Este plano não chega a ser aprovado, por se considerar que não tinha base legal.[163]

O mesmo Conselho acabou por implementar os serviços assistidos da Organização das Nações Unidas e atualizar projetos-piloto. Devido aos escassos recursos, as intervenções são concentradas na implementação de um anel externo com residências básicas, com os serviços mínimos, de forma a ordenar o uso das áreas periurbanas em rápido crescimento. Neste sentido, no período compreendido entre os anos 1981 e 1986, são demarcadas mais de 10.000 parcelas de terreno[164], baseados em planos urbanos, que possuíam infraestrutura básica e orientações para a construção.

No final da década de 1980, já se tinha negociado com agências doadoras externas e o país entra num período de ajustamento estrutural. Contudo, a constante da guerra civil (com a paz negociada apenas em 1992) provocou um duplo efeito na cidade: o aumento da insegurança, que provoca o êxodo da população para a capital e a contração da periferia, devido a incursões militares. Estas duas causas levaram a um adensamento populacional tanto na cidade *formal* como na sua periferia.

Apesar do ajuste estrutural a cidade continuou a crescer, "e agora o crescimento natural da população tem mais efeito do que a imigração"[165].

Não obstante do desenvolvimento económico observado à macro escala, existe um aumento da pobreza urbana e a polarização dos grupos socioeconómicos. Estes fatores em conjunto com a liberalização do mercado imobiliário levaram à proliferação de condomínios fechados e a remodelações na "cidade de cimento", principalmente na zona da Polana e Sommerchield, por parte da elite socioeconómica.

No final de 1990, surge a tentativa de desenvolver a cidade num contexto mais alargado, promovendo uma estratégia de gestão ambiental à escala regional, incorporando a zona da Matola e outras proximidades. Foi criado, assim, o Plano de Estrutura Metropolitana financiado pelo Banco Mundial. Este, uma vez mais, não é implementado devido às insuficiências sentidas a nível da legislação adequada, da capacidade técnica para assumir e implementar a gestão urbana, da vontade política em controlar a especulação imobiliária e com base fiscal das autoridades municipais[166].

Já no novo milénio, é produzido um plano de estrutura para o Conselho Municipal de Maputo, e outro para Matola que são a adaptação e atualização do plano metropolitano de 1999[167].

Estes planos fundamentam-se, sobretudo, na protecção do uso da terra, não se baseiam em estudos empíricos aprofundados, nem no zonamento e nem nas tendências de investimento. Contudo, podem servir como base para aplicação da lei de planeamento muito recentemente aprovado.[168]

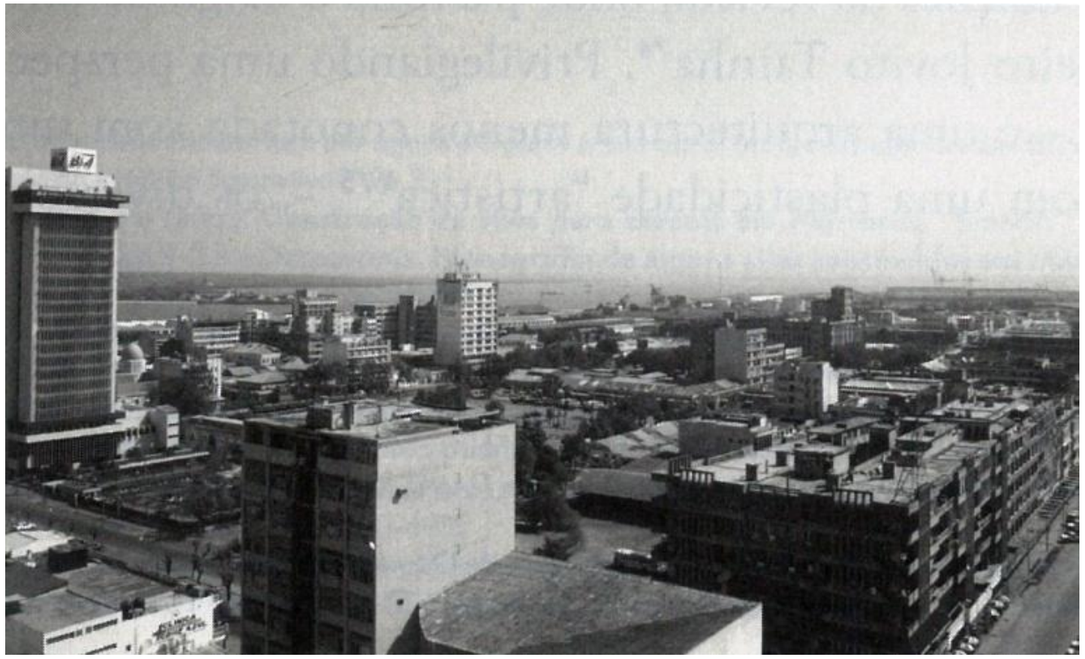
Durante as últimas duas décadas, o centro da cidade "voltou à vida"[169] com o aumento do comércio e de atividades culturais, a instalação de equipamentos turísticos novos e antigos reabertos, e a instalação e proliferação de bancos.

Mas "o mais importante para o centro da cidade foi a sua deslocação para a nascente do antigo centro, ao longo da Avenida 25 de Setembro"[170].

A avenida foi ocupada por novos blocos de escritórios, lojas, hotéis e postos de gasolina. "A avenida tornou-se uma espécie de desenvolvimento de rua americana baseada no acesso principal a uma rota"[171].

A área do Aterro de Maxaquene encontrava-se sem utilização, com a exceção da FACIM (Feira Internacional de Maputo), construída na década de 1960, e da atividade económica associada, como por exemplo, a existência de restaurantes. Na década de 1950, previa-se a ocupação desta área com investimento estatal, contudo, esta ideia foi ultrapassada.

É importante mencionar que se assiste, contemporaneamente, à verticalização na zona central e também pela linha de costa - movimento que vai ao encontro do aconteceu na década de 1970 - decorrente da limitada disponibilidade de terreno na zona central urbana. O aumento das cérceas ultrapassa os vinte andares.[172]



36. Vista Aérea de Lourenço Marques

CASOS DE ESTUDO - ATERRO DE MAXAQUENE
ANÁLISE DOS PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS

Os casos de estudo escolhidos são três projetos (até à data) não executados que se localizam no mesmo território da cidade – o Aterro de Maxaquene - em três épocas distintas.

O intuito é compreender a evolução e a importância deste território no contexto geral da cidade, assim como, perceber que usos e equipamentos o fomentaram e organizaram.

Os projetos analisados são o Plano de Ampliação do Porto de Lourenço Marques, elaborado pelo Eng.º Costa Serrão, em 1909/10; o projeto do Centro Cívico do Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques, coordenado pelo Arq. João Aguiar, em 1952/5; e o Projeto da Frente Ribeirinha de Maputo, elaborado pelos arquitetos Ricardo Bak Gordon, Frederico Valsassina e João Nunes, em 2011.

A construção do aterro é iniciada em 1915, por iniciativa do General J. J. Machado, no entanto, anteriormente já se criavam expectativas em torno deste território: "O Aterro de Maxaquene, que virá a ser, n'um futuro mais ou menos próximo, o bairro comercial da cidade, ainda é um pântano a aterrar, mal provido de insignificantes drenos entupidos"[173].



PLANO DO PORTO DE LOURENÇO MARQUESDO ENG.º COSTA SERRÃO (1909/10)

O primeiro projeto para o Aterro de Maxaquene data de 1894 (imagem 39) e tinha como objetivo ser o "bairro comercial da cidade"[174]. O aterro serviria para expansão da área comercial existente que ocupava a Baixa.

O traçado assume a Rua Araújo (atual Bagamoyo) como "um elemento estruturante"[175], atribuindo a orientação do muro-cais e do traçado ortogonal, limitado a norte pela topografia da barreira.

Ao centro apresenta-se uma "pequena praça"[176], no cruzamento de quatro vias, de área inferior à Praça 7 de Março. As preexistências são assimiladas pela métrica de quarteirão que adota "as referências do núcleo antigo e dos quarteirões de menor superfície do "Plano Araújo""[177].

O plano do porto desenhado pelo Eng.º Costa Serrão, de 1909-10, (imagem 17 e anexo 17) surge "enquadrado num estudo de reformas e ampliações do porto"[178].

Tinha como objetivo o aumento e melhoria das áreas do porto - nesta altura, o maior impulsionador do comércio e crescimento da cidade - assim como, o desenho da zona do aterro na baía formada entre a "Baixa" e a Ponta Vermelha, chamado de Aterro de Maxaquene.

O traçado segue a lógica da restante expansão da cidade. Baseia-se na continuação do desenho do "Plano Araújo", com um traçado ortogonal que integra "duas docas, uma para pequenas embarcações, frente à Fortaleza, e outra, frente à rotunda proposta, para embarcações de pesca"[179]. O mesmo traçado prolonga as Avenidas da República e Cândido dos Reis até à linha de costa, onde se encontra a rotunda, "desenhada com centro no eixo de uma outra via, no enfiamento da Rua Araújo"[180], e propõe uma praça central ajardinada de maiores dimensões que a Praça Vasco da Gama.

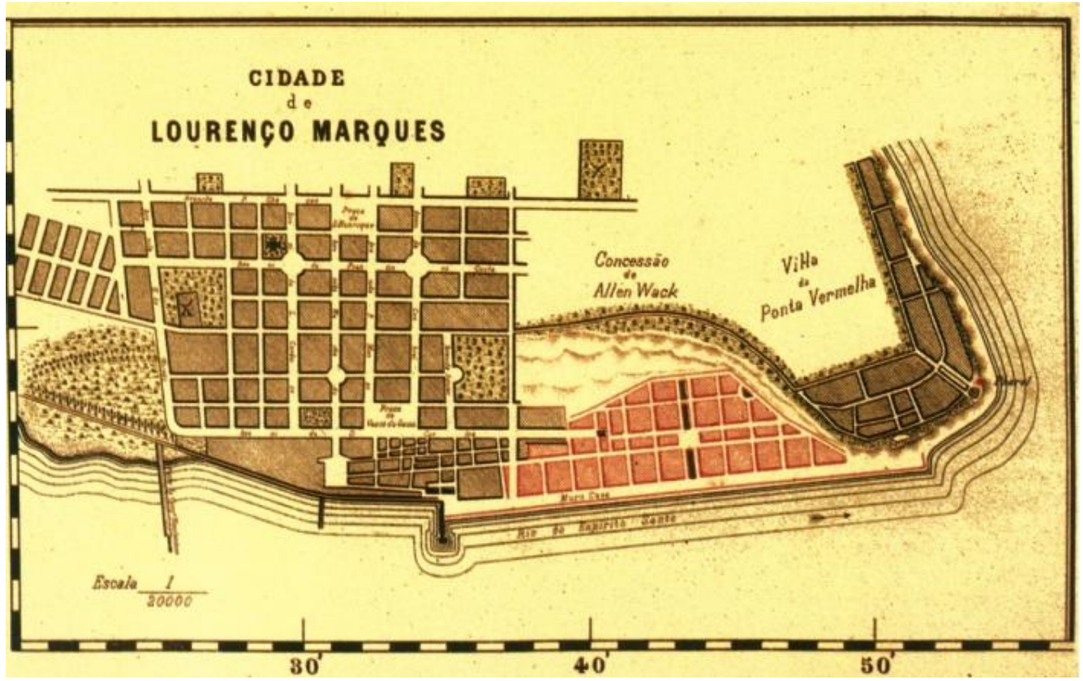
37. Aterro de Maxaquene, 1909/10 - Pormenor do Mapa 4

Entre a Avenida da República e Alvares Cabral (também prolongada), surgem quarteirões ajardinados intercalados com escolas.

O plano não é realizado, embora o aterro venha a ser feito, só se iniciando a sua construção em 1915, e não segue o desenho de Costa Serrão.



38. Aterro de Maxaquene (postal editado cerca de 1922)



39. Primeiro Projecto para o Aterro de Maxaquene



PLANO AGUIAR - CENTRO CÍVICO DE LOURENÇO MARQUES (1952/5)

Na Planta da Cidade de Lourenço Marques de 1940 (anexo 26) pode observar-se que, por esta altura, o aterro está construído e segue um traçado ortogonal à semelhança da restante cidade. Observa-se o prolongamento as Avenidas da República e Alvares Cabral, e surge a Praça Campo da Pátria junto à água. Mantém-se a lógica dos quarteirões, embora ligeiramente mais pequenos que os implementados no "plano Araújo".

O plano de João Aguiar para este local apresenta uma proposta que consistia em transformá-lo no Centro Cívico de Lourenço Marques (imagem 40), onde se propõe a construção de todos os edifícios oficiais que se encontravam em grande debilidade na época. Deste modo, imprime um "carácter monumental à imagem da grandiosidade e ordem do Império"[181] (anexo 31).

O projeto incluía ainda a construção da Praça do Centro Oficial, uma "grande praça no coração da cidade"[182], que pretendia criar um novo ambiente urbano. Segue o modelo da Praça do Comércio, em Lisboa, embora com um desenho mais retangular.

A praça abrir-se-ia para o mar com majestosos edifícios que revestem os seus outros três lados; e emolduram jardins simetricamente dispostos que acentuam a verticalidade da construção e com um obelisco coroado por uma esfera armilar (representando os épicos Descobrimentos portugueses dos séculos XV e XVI).[183]

No entanto, devido à "ineficiência do plano-imagem (...) [que] conduziu à sua substituição pelo plano de gestão"[184], resultaram apenas o Pavilhão Desportivo e o edifício onde se encontra, atualmente, o Ministério de Planificação e Finanças (imagem 30).

40. Aterro de Maxaquene, 1952/5 - Pormenor do Mapa 7



PLANO BAK GORDON - FRENTE MARÍTIMA FACIM, MAPUTO (2011)

"Esta área tinha permanecido praticamente sem uso desde a sua recuperação, de acordo com o plano de 1940"[185], onde se encontrava apenas a FACIM (Feira Internacional de Maputo) (construída na década de 1960[186]) e alguns equipamentos associados.

Desde a década de 1990, este território conta com um diverso leque de equipamentos, de que são exemplo, além do Ministério do Planeamento e Finanças e do Pavilhão Desportivo, hotéis, restaurantes, centro comercial, blocos de escritórios, lojas e postos de gasolina[187].

Na atualidade, é possível constatar que este território se organiza a partir da Av. 25 de Setembro e os quarteirões têm dimensões muito superiores aos desenhados nos planos e estudos anteriores.

Em 2011, é executado um projeto para este mesmo local, pelos arquitetos Ricardo Bak Gordon, Frederico Valsassina e João Nunes, cujo objetivo de "regenerar a zona em que até agora se encontravam as indústrias de Moçambique"[188] (imagem 41) é o mote para dar continuidade ao desenho da cidade.

Este projeto propõe "vivendas, oficinas, hotéis, comércio e uma importante percentagem de lugares de estacionamento"[189]. Inclui ainda uma série de espaços públicos, de caracter diferenciado mas interligados, onde são propostas zonas comerciais, restaurantes, ginásios e o centro de congressos.

Neste projeto é ainda possível perceber a afirmação do autor Paul Jenkins em relação à verticalização da cidade[173], dado que também aqui são propostos edifícios com mais de 20 andares (anexo 39).

41. Aterro de Maxaquene, 2011 - Pormenor do Mapa 9

CONCLUSÃO

Entre guerras e disputas Lourenço Marques/Maputo cresceu e desenvolveu-se, e apresenta-se hoje uma cidade muito diferente da que nos é revelada no levantamento de 1876.

A cidade é formada por dois núcleos diferentes – a cidade *formal* e o "caniço" – que se desenvolveram a partir dos mesmos pontos de atração, o porto e o caminho-de-ferro, mas seguindo princípios de organização díspares.

Da cidade *formal* pode afirmar-se que o crescimento urbano se deve a "3 A's", Araújo (António), Aguiar (João) e Azevedo (Mário de), os responsáveis pelos principais planos estruturantes da cidade. Muito embora nenhum destes planos tenha sido implementado na sua totalidade, foram, ao longo das várias fases de crescimento, as "linhas guia" do desenvolvimento urbano de Lourenço Marques, tendo sido a partir destes planos implementadas as infraestruturas (principalmente viárias) que regem a organização da cidade.

Estes mesmos planos são também os que promovem as principais alterações urbanas assistidas na cidade. O "Plano Araújo" propõe a demolição da Linha de Defesa e incorpora a linha de caminho-de-ferro no desenho cidade. No "Plano Aguiar" é observada a intenção da cidade se expandir além da Estrada de Circunvalação (antigo limite foral). E no "Plano Azevedo" a cidade é pensada num contexto regional, tornando-se num "nó" numa rede mais abrangente.

A zona informal da cidade, conhecida por "caniço", cresceu paralelamente ao desenvolvimento da cidade. O crescimento desta área não segue nenhum plano preconcebido, apesar de algumas intervenções pontuais efetuadas, caracterizando-se pela sua organização irregular (salvo raras exceções). Este assentamento teve início no anel ao longo da Estrada de Circunvalação e seguiu pelas estruturas viárias, atualmente ocupando uma área bastante superior à da "Cidade de Cimento".

É curioso observar os movimentos que o "centro", zona de maior importância governamental e administrativa, teve pela cidade. Considerando-o um local gerador de movimento e atração, no caso de Lourenço Marques/Maputo, este move-se pela cidade nas diferentes épocas. Numa fase inicial, encontra-se em torno da Praça da Picota, onde se destacam a Casa do Governador e a Alfândega. Com o "Plano Araújo" desloca-se para a Praça Vasco da Gama, onde é previsto edificado apropriado. Mais tarde, com a requalificação da Praça 7 de Março, onde surgem alguns edifícios importantes, o "centro" volta a este local, até que com a instalação de edifícios de serviço e equipamento ao longo das Avenidas da República e 24 Julho, o centro é realocado, novamente, onde permanece até à independência, embora com a tentativa do Plano Aguiar de o mover para a zona do Aterro de Maxaquene. Com a independência, o novo governo apropria-se dos edifícios inacabados para alojar os equipamentos governamentais, dispersando o "centro" um pouco por toda a cidade.

É ainda preciso ter em consideração a legislação referente aos materiais de construção que vai sendo adaptada ao longo dos anos, desde 1875, incentivando o uso de materiais mais resistentes. Estes materiais tornariam a cidade mais segura, evitando a propagação de incêndios devidos às construções de madeira e colmo, e mais tarde, dariam à cidade uma imagem mais cosmopolita, focando não só os materiais de construção mas também a sua preservação.

Em relação ao Aterro de Maxaquene, este foi um lugar roubado ao mar, para onde se dirigiram sempre as melhores propostas da cidade. Numa época em que o porto e a Baixa estavam em pleno funcionamento comercial, projeta-se nesta área a sua zona de expansão com o plano Aguiar, que pretendia dar à cidade uma imagem de grandiosidade. O Centro Cívico e Praça do Império são aqui implantadas, e por fim, na contemporaneidade, onde os espaços públicos tornam a uma maior relevância, este torna a ser o local escolhido para uma renovação substâncial.

NOTAS

[1] AGUIAR, 1955. p.2
[2] Uma das mais antigas cartas náuticas, datada de 1502
[3] Navegador português
[4] LOBATO, 1967. p.16
[5] MENDES, 1979. p.5
[6] MENDES, 1979. p.5
[7] MORAIS, 2001. p.24
[8] MENDES, 1979. p.6
[9] LOBATO, 1967. p.76
[10] LOBATO, 1967. p.77
[11] LOBATO, 1967. p.77
[12] MENDES, 1979. p.6
[13] MENDES, 1979. p.6
[14] MORAIS, 2001. p.57
[15] LOBATO, 1967. p.79
[16] LOBATO, 1967. p.79
[17] LOBATO, 1967. p.79
[18] LOBATO, 1967. p.79
[19] LOBATO, 1967. p.84
[20] LOBATO, 1967. p.82
[21] MORAIS, 2001. p.59
[22] LOBATO, 1967. p.86
[23] MORAIS, 2001. p.60
[24] LOBATO, 1967. p.141
[25] MORAIS, 2001. p.60
[26] MORAIS, 2001. p.62
[27] GUIMARÃES (1984) *in* MORAIS, 2001. p. 62
[28] povo da região austro-oriental de África
[29] MORAIS, et al., 2012. p.16
[30] Patrice de Mac-Mahon (1808-1893), presidente da 3ª República Francesa (1873-1879)
[31] MORAIS, 2001. p.61
[32] MORAIS, 2001. p.62
[33] MORAIS, 2001. p.62
[34] LOBATO, 1967. p.141
[35] MORAIS, 2001. p.32
[36] LOBATO, 1967. p.257
[37] LOBATO, 1967. p.257
[38] MORAIS, 2001. p.71
[39] LOBATO, 1967. p.138
[40] AGUIAR, 1955. p.6
[41] MORAIS, 2001. p.85
[42] MORAIS, 2001. p.85
[43] MORAIS, 2001. p.86
[44] MORAIS, 2001. p.88
[45] MORAIS, 2001. p.120
[46] MORAIS, 2001. p.89
[47] MORAIS, et al., 2012. p.29
[48] MORAIS, 2001. p.86
[49] MORAIS, 2001. p.110
[50] JENKINS, 2009. p.8
[51] MORAIS, 2001. p.101
[52] *Artigo 7.º - Obrigatório construir em alvenaria dentro da cidade.*
Parágrafo único – provisoriamente serão toleradas edificações em madeira, ferro e zinco, mas só em alguns sítios:
A – para o lado SO da Avenida Henrique de Macedo [actual Zâmbia], exclusivé [onde estavam localizadas

as estâncias de madeira e armazens associados ao porto e caminho-de-ferro]
B – para o lado NE da Avenida D. Manuel [Rua da Rádio e Avenida da Patrice Lumumba], exclusivé [no alto de Maxaquene]
C – para o lado E duma linha que ligue os pontos de entroncamento das avenidas D. Manuel e Augusto de Castilho com o ponto extremo da estrada da Ponta Vermelha [o que abrangia toda a zona da barreira da Ponta Vermelha, área só posteriormente sob traçado regulador].

Acta n.º 303, de 22 Março de 1897 *in* MORAIS, 2001. p.106/7

[53] MORAIS, 2001. p.108
[54] MORAIS, 2001. p.104
[55] MORAIS, 2001. p.99
[56] MORAIS, 2001. p.99
[57] MORAIS, 2001. p.101
[58] MORAIS, 2001. p.101
[59] MORAIS, 2001. p.101
[60] LOBATO, 1967. p.12
[61] MORAIS, 2001. p.101
[62] MORAIS, 2001. p.102
[63] OLIVEIRA (1945) *in* (MORAIS, 2001. p.117
[64] MORAIS, 2001. p.115
[65] MORAIS, 2001. p.117
[66] LOBATO (1961) *in* (MORAIS, 2001. p.119
[67] SHIRLEY (1912) *in* (MORAIS, 2001. p.119
[68] MORAIS, 2001. p.119
[69] MORAIS, et al., 2012. p.44
[70] MORAIS, 2001. p.119
[71] MORAIS, 2001. p.129
[72] MORAIS, 2001. p.130
[73] MORAIS, et al., 2012. p.80
[74] LOBATO, 1967. p.76
[75] MORAIS, 2001. p.130
[76] MORAIS, 2001. p.130
[77] MORAIS, 2001. p.136
[78] MORAIS, 2001. p.130
[79] Boletim Oficial de Moçambique, nº 32, 10 de Agosto de 1907, pp. 350 e 352 *in* MORAIS, 2001. p.142
[80] MORAIS, 2001. p.142
[81] MORAIS, 2001. p.142/3
[82] MORAIS, 2001. p.143
[83] MORAIS, 2001. p.146
[84] Art. 55.º Os parametros exteriores das fachadas principais laterais e posteriores, empenas, telhados ou coberturas dos edifícios e suas dependências e bem assim muros e vedações de qualquer natureza, barracões, barracas, telheiros ou similares, sejam ou não vistos da via pública, serão reparados, pintados, caiados ou limpos, conforme a natureza da sua construção, nos seguintes períodos:
a) De dois em dois anos os prédios situados em tôda a cidade baixa compreendida entre a baía e a Avenida Fernão de Magalhães e as Avenidas Elias Garcia [Vladimir Lenine] e Alves Correia [da Zâmbia].
b) De três em três anos os prédios situados na outra parte da cidade.
c) De quatro em quatro anos os prédios dos suburbios.
§ 1.º Juntamente com as obras a que se refere o artigo serão igualmente reparadas, pintadas, caiadas ou limpas, as passagens, serventias e escadas de uso comum.
§ 2.º São abrangidos pela disposição deste artigo e seus §§, os pavilhões, quiosques e outras instalações particulares situadas na via pública.
§ 3.º As côres a aplicar serão em tons suaves e harmónicas, sendo excluída a cor branca. Sempre que seja julgado conveniente serão as côres indicadas pela Câmara Municipal.
(MORAIS, 2001. p.146 – anexar art. Da pág. 146
[85] LOBATO (1961) *in* MORAIS, 2001. p.143
[86] MORAIS, 2001. p.129
[87] MORAIS, 2001. p.129
[88] MORAIS, 2001. p.129
[89] MORAIS, 2001. p.149
[90] BOLEO (1945) *in* MORAIS, 2001. p.149
[91] Moçambique, Documentário Trimestral, nº38 *in* MORAIS, 2001. p. 146
[92] MORAIS, 2001. p.146
[93] MORAIS, 2001. p.147
[94] MORAIS, 2001. p.155
[95] Concessão Sommerchield e o novo contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a Delagoa Bay Syndicate (1953) *in* MORAIS, 2001. p.156
[96] MORAIS, 2001. p.156
[97] MORAIS, 2001. p.157
[98] MORAIS, 2001. p.157
[99] MORAIS, 2001. p.158
[100] MORAIS, 2001. p.162
[101] MORAIS, 2001. p.158
[102] MORAIS, 2001. p.160
[103] AGUIAR, 1955. p.120
[104] MORAIS, 2001. p.161
[105] "The prolonging of Av. Elias Garcia (now Av. Vladimir Lenine), structured the design of a set of other axes and new urban hubs which intersected at roundabouts, opening new fronts of buildings in which the typologies of quarters and imposing buildings played a key role." PINTO & MILHEIRO, s.d.. p.8
[106] MORAIS, 2001. p.161/2
[107] MORAIS, 2001. p.161/2
[108] MORAIS, 2001. p.161/2
[109] MORAIS, 2001. p.171
[110] MORAIS, 2001. p.171
[111] MORAIS, 2001. p.171
[112] MORAIS, 2001. p.171
[113] MORAIS, 2001. p.171
[114] MORAIS, 2001. p.172
[115] MORAIS, 2001. p.172
[116] MORAIS, 2001. p.172
[117] MORAIS, 2001. p.174
[118] MORAIS, 2001. p.175
[119] MORAIS, 2001. p.175
[120] "The Azevedo plan promotes a regional interpretation of the city, and gives greater emphasis to providing it with an entire infrastructure system of visible communication networks in land, sea and air." PINTO & MILHEIRO, s.d.. p.2
[121] MORAIS, 2001. p.187
[122] MORAIS, 2001. p.175
[123] MORAIS, 2001. p.175
[124] MORAIS, 2001. p.177
[125] AZEVEDO (1969) *in* MORAIS, 2001. p.177
[126] "The essence of the Master Plan was to provide the city with road and sanitation infrastructures, structuring interventions on the basis of the vocation of the land." AZEVEDO (1981) *in* PINTO & MILHEIRO, s.d.. p.12

[127] MORAIS, 2001. p.178
[128] MORAIS, 2001. p.178
[129] MORAIS, 2001. p.180
[130] MORAIS, 2001. p.180
[131] MORAIS, 2001. p.180
[132] MORAIS, 2001. p.181
[133] MORAIS, 2001. p.185
[134] MORAIS, 2001. p.185
[135] GUEDES, 2007. p. V
[136] MORAIS, 2001. p.182
[137] MORAIS, 2001. p.182
[138] MORAIS, 2001. p.182
[139] MORAIS, 2001. p.185
[140] MORAIS, 2001. p.185
[141] MORAIS, 2001. p.185
[142] MORAIS, 2001. p.185
[143] MORAIS, 2001. p.185
[144] MORAIS, 2001. p.185
[145] MORAIS, 2001. p.186
[146] MORAIS, 2001. p.187
[147] MORAIS, 2001. p.187
[148] Sakall, s.d..
[149] JENKINS, 2009. p.14
[150] "After Independence there was an 'inter-regnum' period of urban development when formal sector activity largely ceased as the private sector either abandoned its operations or waited to assess the position of the new government, and the state sector was in considerable disarray with the rapid exodus of the settler community which largely populated it. While most new built investment stopped, some urban development activities were undertaken with state engagement – a flood resettlement scheme with United Nations support which eventually led to a peri-urban sites and services / self-help housing project and a separate inner ring neighbourhood upgrading project" JENKINS, 2009. p.14
[151] JENKINS, 2009. p.14
[152] "as well as those who came to assist the new regime from overseas" JENKINS, 2009. p.14
[153] JENKINS, 2009. p.14
[154] JENKINS, 2009. p.14
[155] JENKINS, 2009. p.14
[156] "and now its natural population growth has more of an effect than in-migration" JENKINS, 2009. p.16
[157] JENKINS, 2009. p.16
[158] "These most recent plans, however, focus predominantly on projected land use and are not based on in-depth empirical studies of city and city-region functions such as transport and investment trends. However they may serve as the basis for application of the fairly recently approved planning law and urban land use regulations to permit more orderly urban land development." JENKINS, 2009. p.16
[159] JENKINS, 2009. p.16
[160] JENKINS, 2009. p.16
[161] "Most importantly for the city centre is that this has finally moved into the reclaimed land east of the old centre, along Av 25 de Setembro." JENKINS, 2009. p.16
[162] "The avenue has become something of a US-style strip development as it is based on the one main access route (which is also a major cross-city route). While many of the buildings are limited in height to under 10 stories, this is now again changing with new proposals for high rise (see Figure 18)." JENKINS, 2009. p.16
[163] JENKINS, 2009. p.17
[164] CAMACHO (1925) *in* MORAIS, et al., 2012. p.44
[165] MORAIS, 2001. p.102
[166] MORAIS, et al., 2012. p.45
[167] MORAIS, et al., 2012. p.45
[168] MORAIS, et al., 2012. p.45
[169] MORAIS, et al., 2012. p.45
[170] MORAIS, 2001. p.102
[171] MORAIS, 2001. p.102
[172] MORAIS, 2001. p.158
[173] "a large square in the heart of the city" PINTO & MILHEIRO, s.d.. p.9
[174] "The square would be open to the sea with majestic buildings lining its three other sides; this framed symmetrically arranged gardens that accentuated the verticality of the central building and with an obelisk topped by an armillary sphere (representing the epic Portuguese discoveries of the 15th and 16th centuries)." PINTO & MILHEIRO, s.d.. p.9
[175] LOBO (1995) *in* MORAIS, 2001. p.163
[176] JENKINS, 2009. p.16
[177] JENKINS, 2009. p.16
[178] JENKINS, 2009. p.16
[179] "regeneración de la zona en la que hasta ahora se encontraba la feria de las industrias de Mozambique" Gustavo Gili, 2013. p.158
[180] "viviendas, oficinas, hoteles, comercio y un importante porcentaje de plazas de aparcamiento" Gustavo Gili, 2013. p.158

ÍNDICE DE IMAGENS

1. Mapa 1 – Primeiros Acentamentos Portugueses em Lourenço Marques
(mapa produzido pela autora com base nos anexos 4 e 6)

2. Planta da Baía de Lourenço Marques, 1870
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana. Lisboa: Livros Horizonte)

3. Lourenço Marques no tempo dos Holandeses
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa)

4. Lourenço Marques no tempo dos Austríacos
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa)

5. Mapa 2 – Lourenço Marques em 1876
(mapa produzido pela autora com base nos anexos 5, 6 e 7)

6. Vista Geral de Lourenço Marques, 1876
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana. Lisboa: Livros Horizonte).

7. Lourenço Marques vista da Baía. 1881
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana. Lisboa: Livros Horizonte).

8. Lourenço Marques ao fundo a Porta da Linha, 1881
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana. Lisboa: Livros Horizonte).

9. Desenho de Lourenço Marques vista das dunas de Maxaquene
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa)

10. Desenho de Lourenço Marques vista das dunas de Maxaquene, divulgado em 1895
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa)

11. Mapa 3 – Plano de Ampliação de Lourenço Marques (Plano Aguiar), 1895
(mapa produzido pela autora com base nos anexos 11 e 12)

12. Lourenço Marques, 1895
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa)

13. Rua Consiglieri Pedroso
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

14. Praça Mac-Mahon
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

15. Gravura do Desembarque da Expedição de 1894
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa)

16. Igreja Paroquial de Desenho de Lourenço Marques
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

17. Mapa 4 – Plano de Ampliação do Porto de Lourenço Marques 1909/10
(mapa produzido pela autora com base nos anexos 13,14, 15, 16, 17 e 18)

18. Tramways Eléctricos de Lourenço Marques, década de 1940
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

19. Mapa 5 – Planta de Lourenço Marques, início do Séc.XX
(mapa produzido pela autora com base nos anexos 19, 21, 23 e 24)

20. Praia de Lourenço Marques , década de 1920
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

21. Hotel Polana, década de 1920
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

22. Mapa 6 – Planta de Lourenço Marques, entre 1920 e 1952
(mapa produzido pela autora com base nos anexos 25, 26 e 27)

23. Av. Aguiar
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera)

24. Av. República, com Mercado Municipal à esquerda
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

25. Alto da Ponta Vermelha, com Edifico Secretaria à esquerda
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

26. Jardim Municipal Vasco da Gama
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

27. Praça Mouzinho de Albuquerque, década de 1950
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera).

28. Residência do Governador (demolida), 1929
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana. Lisboa: Livros Horizonte)

29. Mapa 7 – Planta de Lourenço Marques, em 1952 e Plano Aguiar
(mapa produzido pela autora com base nos anexos 28, 30 e 32)

30. Edifício do Centro Cívico, desenho (em cima), fotografia (em baixo)
(retirado de MILHEIRO, A. V. & FIÚZA, F., 2013?. A Arquitectura dos Gabinetes de Urbanização Colonial em Moçambique (1944-1974), s.l.: s.n.)

31. Mapa 8 – Planta de Lourenço Marques, em 1967 e Plano Azevedo
(mapa produzido pela autora com base nos anexos 33, 34, 35, 36 e 37)

32. Vista Aérea Parcial da "Baixa" de Lourenço Marques
(retirado de LOUREIRO, J. M., Junho 2004. MEMÓRIAS DE LOURENÇO MARQUES - Uma visão do passado da cidade de Maputo. Lisboa: Maisimagem - Comunicação Global, Lda).

33. Travessa do Maxaquene, 1968
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa)

34. Vista Aérea de Lourenço Marques
(retirado de LOUREIRO, J. M., Junho 2004. MEMÓRIAS DE LOURENÇO MARQUES - Uma visão do passado da cidade de Maputo. Lisboa: Maisimagem - Comunicação Global, Lda).

35. Mapa 9 – Planta de Maputo, atualmente e Projecto da Frente Ribeirinha de Bak Gordon
(mapa produzido pela autora com base nos anexos 38, 40 e 41)

36. Vista Aérea de Lourenço Marques
(retirado de MILHEIRO, A. V., Outubro 2012. NOS TRÓPICOS SEM LE CORBUSIER: Arquitectura luso-africana no Estado Novo. 1ª Edição ed. s.l.:Relógio D'Água Editores).

37. Aterro de Maxaquene, 1909/10 - Pormenor do Mapa 4
(mapa produzido pela autora)

38. Aterro de Maxaquene (postal editado cerca de 1922)
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa)

39. Primeiro Projecto para o Aterro de Maxaquene
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana. Lisboa: Livros Horizonte).

40. Aterro de Maxaquene, 1952/5 - Pormenor do Mapa 7
(mapa produzido pela autora)

41. Aterro de Maxaquene, 2011- Pormenor do Mapa 9
(mapa produzido pela autora).

BIBLIOGRAFIA

Livros

Anon., Junho 1968. *Estádio Salazar.* Lourenço Marques: Empresa Moderna.

Anon., Setembro de 1968. *Porto de Lourenço Marques.* Lourenço Marques: Empresa Moderna, Lda..

CARDOSO, E. C. E. L. & DIAS, M. P., Junho 2007. *Moçambique - Terra de Magia - Desde a Chagada dos Portugueses à Independência.* Lisboa: Edição dos Autores.

Departamento de História, Universidade Eduardo Mondlane, 2000. *HISTÓRIA DE MOÇAMBIQUE - Volume 1.* 2ª Edição ed. Maputo: Livraria Universitária, Universidade Eduardo Mondlane.

DIAS, P., Junho 2008. *História da Arte Portuguesa no Mundo - O Espaço do Índico.* Navarra: Circulo de Leitores e Autor.

GAMA, C. d., 2006. *Moçambique de outros tempos.* 1ª ed. s.l.:Quimera.

GUEDES, P., 2007. *Manifestos, Ensaios, Falas, Publicações.* Lisboa: Ordem dos Arquitectos.

LACHARTRE, B., 2000. *Enjeux urbains au Mozambique: de Lourenço Marques à Maputo.* Paris: Karthala.

LOBATO, A., 1967. *Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade.* Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa.

LOCATELLI, F. & NUGENT, P., 2009. *African Cities: Competing Claims on Urban Spaces.* Boston: Leiden: Brill.

LOUREIRO, J. M., Junho 2004. *MEMÓRIAS DE LOURENÇO MARQUES - Uma visão do passado da cidade de Maputo.* Lisboa: Maisimagem - Comunicação Global, Lda..

MENDES, M. C., 1976. *Variação Espacial da Densidade de População Urbana em Lourenço Marques,* Lisboa: Centro de Estudos Geográficos Universidades de Lisboa - I.N.I.C..

MENDES, M. C., 1979. *Maputo antes da Independência: geografia de uma cidade colonial.* Lisboa: IICTT.

MILHEIRO, A. V., Outubro 2012. *NOS TRÓPICOS SEM LE CORBUSIER: Arquitectura luso-africana no Estado Novo.* 1ª Edição ed. s.l.:Relógio D'Água Editores.

MIRANDA, E. J. V., 2013. *Liberdade & Ortodoxia - Infraestruturas de arquitetura moderna em Moçambique (1951 - 1964).* Tese de Douturamento ed. s.l.:Universidade do Minho - Escola de Arquitectura.

MORAIS, J. S., 2001. *MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana.* Lisboa: Livros Horizonte.

MORAIS, J. S., LAGE, L. & MALHEIRO, J. B., 2012. *Maputo Património Arquitectónico.* Casal da Cambra: Caleidoscópio - Edição e Artes Gráficas, SA.

RODRIGUES, F. C. & DIONÍSIO, E., 2009. *Um Cesto de Cerejas - Conversas, Memórias, Uma vida.* Lisboa: Casa da Achada - Centro Mário Dionísio.

SILVA, C. A. V. d., 1956. *The City of Lourenço Marques Guide.* Lourenço Marques: Carlos Alberto Vieira da Silva.

Artigos

Gustavo Gili, 2013. *2G: Revista Internacional de Arquitectura,* Volume 64, pp. 156-159.

JENKINS, P., 2009. *Xilunguine, Lourenço Marques, Maputo – structure and agency in urban form: past, present and future.* s.l., s.n.

MILHEIRO, A. V. & FIÚZA, F., 2013?. *A Arquitectura dos Gabinetes de Urbanização Colonial em Moçambique (1944-1974),* s.l.: s.n.

NEVES, V. & Editora, I. S., 2012. Contrastes Africanos. *ARQ.-A Revista de Arquitectura e Arte,* Set/Out, Issue 103, pp. 22-39.

PINTO, P. T. & MILHEIRO, A. V., 2012. *From Monumentality to Diversity – Maputo between the urban plans of Aguiar and Azevedo (1950-1970).* International Planning History Society, Julho de 2012, São Paulo.

Documentos Administrativos

AGUIAR, J., 1955. *Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques - Inquérito,* Lourenço Marques: s.n.

AGUIAR, J., 1955. *Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques - Memória Descritiva e Justificativa,* Lourenço Marques: s.n.

BRAGA, M., 1952. *Urbanização de Lourenço Marques, I Volume,* Lourenço Marques: s.n.

OLIVEIRA, M. d., 1966. *Relatório da Comissão Eventual a Moçambique,* Lisboa: s.n.

Internet

- http://memoria-africa.ua.pt/Home/Impact/MZ.aspx [acedido a 15 Maio de 2013]
- http://memoria-africa.ua.pt/ [acedido a 15 Maio de 2013]
- http://estadosentido.blogs.sapo.pt/tag/louren%C3%A7o+marques [acedido a 15 Maio de 2013]
- http://pt.wikipedia.org/wiki/Guerra_Civil_Mo%C3%A7ambicana [acedido a 15 Maio de 2013]
- http://www.smokeweek.no/ecas-4/panels/81-100/panel-85/Jenkins-and-Eskemose-Full-paper.pdf [acedido a 15 Maio de 2013]
- http://pt.wikipedia.org/wiki/Samora_Machel [acedido a 2 Junho de 2013]
- http://vida1.planetavida.org/paises/mocambique/o-pais/historia-e-cultura-de-mocambique/ [acedido a 2 Junho de 2013]
- http://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_de_Mo%C3%A7ambique#Hist.C3.B3ria_P.C3.B3s-Independ.C3.AAncia [acedido a 10 Julho de 2013]
- http://noticias.sapo.mz/info/artigo/1273387.html [acedido a 10 Julho de 2013]
- http://mozindico.blogspot.pt/2009/11/mocambique-lourenco-marques-maputo.html [acedido a 10 Julho de 2013]
- http://delagoabay.wordpress.com/category/l-marquesmaputo/page/4/ [acedido a 10 Julho de 2013]
- http://www.france.fr/pt/homens-e-mulheres-excepcionais/patrice-de-mac-mahon-1808-1893 [acedido a 6 de Setembro de 2013]
- http://pt.wikipedia.org/wiki/Patrice_Mac-Mahon [acedido a 6 de Setembro de 2013]
- http://www.girafamania.com.br/africano/materia_mozambique.historia.html [acedido a 6 de Setembro de 2013]
- http://www.hpip.org/def/pt/Conteudos/Navegacao/NavegacaoGeograficaToponimica/Localidade?a=330 [acedido a 6 de Setembro de 2013]
- http://www.triplov.com/miguel_garcia/mocambique/capitulo1/linhas_de_fronteira.htm [acedido a 6 de Setembro de 2013]

Anexo 1 – Cronologia

Datas	Lourenço Marques/Maputo	Mundo	Nº hab
Séc. I	zona de caça, pesca e coleta de comunidades		
Séc.IX	zona de comércio		
1488		Bartolomeu Dias (navegador português) dobra o Cabo da Boa Esperança	
1498		Vasco da Gama (navegador português) chega à India	
1505		Portugueses instalação pela primeira vez em Moçambique, na fortaleza de Sofala	
1507		Portugueses fundam fortaleza na Ilha de Moçambique	
1544	Portugueses chegam a Lourenço Marques (Lourenço Marques (explorador português) dá as primeiras pisadas europeias neste território)		
1580		Início da Dinastia Filipina em Portugal	
1595		Extingue-se o monopólio mercantil dos portugueses no oceano índico	
1640		Restauração da Independência de Portugal	
1721	Companhia Holandesa das Indias Orientais desenbarca na baía		
1730	Holandeses abandonam território devido à insalubridade		
1752		Moçambique passa a ter governo próprio (deixa de pertencer à India) - capital de provincia: Ilha de Moçambique	
1755	Surge projecto para fundação de fortificação		
1777	Instalação dos austriacos		
1778	Português considera território insalubre		
1781	Portugueses agem no sentido de expulsar os estrangeiros e construirem presídio e fortaleza		
1782	Ocupação da Baía do Espírito Santo com a fundação de um presídio/ Mapa 1 - ocupação da baía com o presídio		
1789		Revolução Francesa (início)	
1796	Presídio destruído por corsários franceses		
1799	Ocupação militar de Lourenço Marques - instala-se na "Terra do Capela" (Catembe)	Revolução Francesa (final)	17 pessoas
1814	Presídio refeito em “pedra e cal” e com baluarte		
1824	Criação da Companhia de Lourenço Marques e Inhambane		
1825	Surge a necessidade de assentamentos fora da fortaleza		
1841	"pequeno aglomerado (...)constituido por 19 casas e 127 palhotas"		

	(MENDES, 1979, p. 71)		
1851			87 praças/ 600 habitantes
1858			888
1859			974
1866			1094
1867	Instabilidade e guerra tornam necessário aumentar o campo de defesa e acrescentar baluartes		
1868	"foi construída linha de defesa" (MENDES, 1979, p. 71)		
1869		Abolida a escravidão nas colónias portuguesas	
1875	LOURENÇO MARQUES ELEVADA A VILA POR DECRETO DE D. LUÍS Incêndio destrói grande parte da povoação		
1876	Mapa 2 - 1º levantamento (linha de defesa com baluartes)		
1880	Chineses instalam-se em Lourenço Marques	1ª Guerra Anglo-Boer (desenrolou-se entre 16 de Dezembro de 1880 e 23 de Março de 1881)	
1884/5		Conferência de Berlim - dá origem ao Mapa Cor-de-Rosa	
1887	LOURENÇO MARQUES ELEVADA À CATEGORIA DE CIDADE Início da construção da linha férrea LM -Transvaal		
1888	Demolida linha de defesa, por exigencia do 1º plano (Plano Araújo)		
1894	Principia a utilização da linha férrea LM-Transvaal	Guerra com o Gungunhana	
1895	Mapa 3 - Plano Araújo		1413 (não africanos)
1898	LOURENÇO MARQUES TORNA-SE CAPITAL DA PROVÍNCIA		2401 (havia gente dos 5 continentes)
1899		2ª Guerra Anglo-Boer (início)	
1902		2ª Guerra Anglo-Boer (final)	
1903	Planta Lourenço Marques (anexo 13)		
1909	Mapa 4 - plano para aumento do porto		
1910	-	Instauração da República em Portugal	
1912	Planta Lourenço Marques (anexo 18)		9800
1914	-	1ª Guerra Mundial (início)	
1915	Mapa 5 - planta de 1912 com polana caracterizada e intenções no aterro		
1918	-	1ª Guerra Mundial (final)	
1925	Planta Lourenço Marques (anexo 21)		20000
1926	Planta Lourenço Marques (anexo 23)		

1927			20642
1930			20642
1933	-	Início do Regime do Estado Novo em Portugal	
1934	Planta Lourenço Marques - esboço orográfico (anexo 25)		
1935	-		47390 (23912 não indigenas)
1939	-	2ª Guerra Mundial (início)	
1940	Mapa 6 - planta da camara com cidade e "caniço"		68223 (29029 não indigenas)
1942	Planta Lourenço Marques - estudo hidrografico do porto (anexo 27)		
1945	-	2ª Guerra Mundial (final)	
1947	Planta Lourenço Marques - estudo de Aguiar		
1948	-	Início do Regime de Apartheid na África do Sul	
1950	-		93275
1951	-	Portugal, através de uma emenda constitucional, transforma as colónias em "Províncias Ultramarinas"	
1952	Mapa 7 - Plano Aguiar		
1961		Guerra do Ultramar (início)	
1967	Mapa 8 - Plano Azevedo		
1970			371000
1974		Revolução 25 Abril Final do Regime do Estado Novo Guerra do Ultramar (final)	
1975		25 Junho - Moçambique torna-se independente de Portugal	
1976	13 Março - Maputo torna-se o nome oficial da capital		
1976		Inicia-se a guerra civil em Moçambique (logo a seguir à independência)	
1977	Novo governo nacionaliza toda a terra e propriedade alugada e abandonada		
1992		Final da guerra civil em Moçambique	
1994		Final do Regime de Apartheid na África do Sul	
2007			1094315
2011	Bak Gordon ganha concurso para frente ribeirinha de Maputo		
2013	Mapa 9 - mapa actual		

(produzido pela autora)

Anexo 2 – Toponímia antiga e atual

ALTERAÇÃO DA TOPONÍMIA NA CIDADE DE MAPUTO

AVENIDAS

Av. Afonso de Albuquerque	Av. Ahmed Sekou Touré
Av. Alves Correia	Av. Da Zâmbia
Av. Álvares Cabral	Av. Zedequias Manganhela
Av. Andrade Corvo	Av. Ho Chin Min
Av. Augusto de Castilho – Av. Elias Garcia	Av. Vladimir I. Lenine
Av. Azevedo Coutinho	Av. Da Oua
Av. Bartolomeu Dias	Av. Dos Mártires de Mueda
Av. General Bettencourt	Av. Da Base N'Tchinga
Av. Brito Camacho	Av. Patrice Lumumba
Av. General Botha	Av. Tomás Nduda
Av. Caldas Xavier	Av. Marian N'Goabi
Av. Canto e Castro	Av. Da Tanzânia
Av. Couceiro da Costa	Av. Armando Tivane
Av. Dos Cronistas	Av. Lucas Elias Kumato
Av. Diogo Cão	Av. Lucas Luali
Av. Duques de Connaught	Av. Friedrich Engels
Av. Fernades Tomás	Av. Dos Mártires da Machava
Av. Dos Governadores	Av. Cahora Bassa
Av. José Serrão	Av. Emilia Dausse
Av. Latino Coelho	Av. De Maguiguana
Av. De Lisboa	Av. Milagre Mabote
Av. De Lindemburgo	Av. Do Rio Tembe
Av. Luciano Cordeiro	Av. Albert Luthuli
Av. Massano de Amorim	Av. Mao Tsé Tung
Av. Mendonça Barreto	Av. Do Rio Limpopo
Av. Paiva de Andrade	Av. Mohamed Siad Barre
Av. Pero de Alenquer	Av. Amilcar Cabral
Av. Princesa Patrícia	Av. Salvador Allende
Av. General Rosado	Av. Kim Il Sung
Av. Sidónio Pais e D. João II	Av. Do Zimbawe
Av. Trigo de Morais	Av. Barnabè Thawé
Av. 18 de Maio	Av. Dos Mártires de Inhaminga
Av. 31 de Janeiro	Av. Agostinho Neto
Av. António Enes	Av. Julius Nyerere
Av. Bellegarde da Silva	Av. Francisco Orlando Magumbwe
Av. Do Brasil	Av. Das F.P.L.M.
Av. D. Luís	Av. Samora Machel
Av. D. Manuel I	Av. Marginal
Av. General Machado	Av. Da Guerra Popular
Av. Gomes Freire	Av. Paulo Samuel Kankhomba
Av. João de Deus	Av. Romão Fernandes Farinha
Av. Central – Av. Manuel de Arriaga	Av. Karl Marx
Av. Marechal Craveiro Lopes	Av. Dos Acordos de Lusaka
Av. Nossa Senhora de Fátima	Av. Kenneth Kaunda
Av. Paiva Manso	Av. Filipe Samuel Magaia
R. da Linha – Av. D. Carlos – Av. da República	Av. 25 de Setembro
Av. 5 de Outubro	Av. Josina Machel
Av. 24 de Julho	Av. 24 de Julho (Dia das Nacionalizações)

RUAS

R. Aires de Ornelas	R. de Kassuende
R. Alexandre Herculano	R. de Timor Leste
R. Álvaro de Castro	R. de Tchemba
R. António Maria Cardoso	R. Ernesto Paulo
R. dos Mercadores – R. Major Araújo	R. de Bagamoyo
R. dos Aviadores	R. da Argélia
R. Bérrio	R. Mkynya Kilido
R. de Chaimite	R. Joaquim Mara
R. Diogo do Couto	R. Daniel Napalima

R. Eduardo Costa
R. de Faro
R. Fernandes Piedade
R. Correia Galhardo
R. Gaspar Correia
R. Gomes da Costa
R. General Gorjão
R. Guerra Junqueiro
R. Heróis de Marracuene
R. João das Regras
R. de Magal
R. Neutel de Abreu
R. de Nevala
R. Pero da Covilhã
R. do Porto
R. S. Gabriel
R. S. Rafael
R. Santa Marta
R. Governador Simas
R. dos Velhos Colonos
R. da Alegria – R. D. Luiz I – R. Consiglieri Pedroso

R. de Mukumbura
R. Vilanamwali
R. Jonh Issa
R. de Kongwa
R. de Dar-es-Salaam
R. Valentim Siti
R. Robati Carlos
R. José Mateus
R. da Residência
R. de Nachingwea
R. José Macamo
R. José Sidumo
R. Kwame Nkrumah
R. Belmiro Obadias Muianga
R. Malhangalene
R. Sindano
R. de Chuindi
R. de Mtomoi
R. Mateus Sansão Muthemba
R. Francisco Matange
R. Consiglieri Pedroso

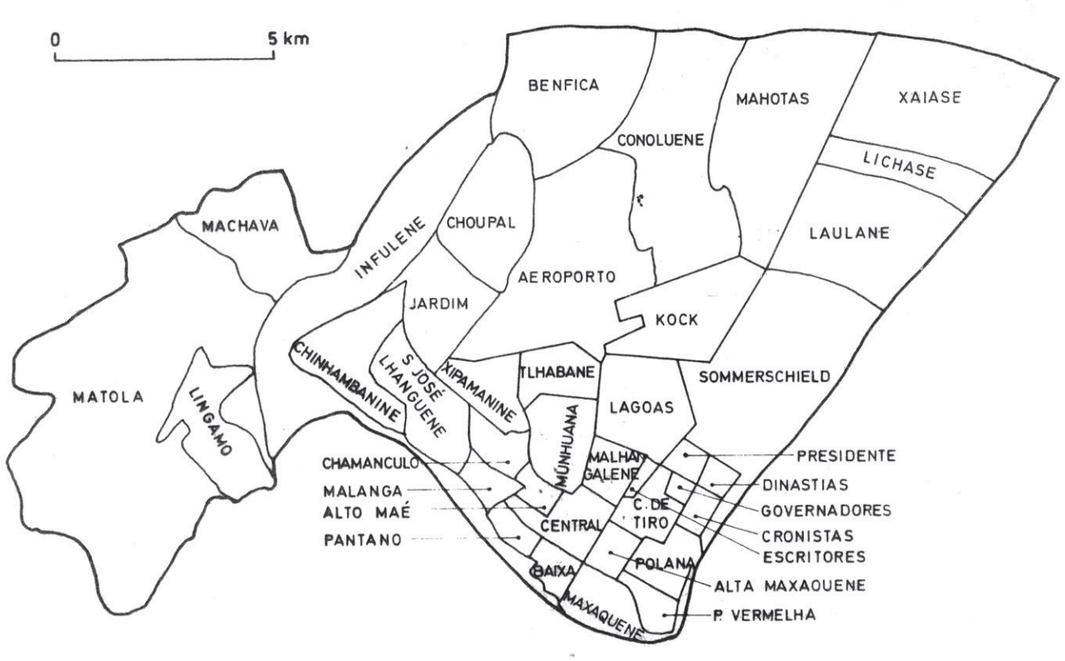
PRAÇAS

P. Picota – P. 7 de Março
P. Mouzinho Albuquerque
P. da Estação – P. Azeredo
P. Vasco da Gama

P. 25 de Junho
P. da Independência
P. dos Trabalhadores
P. do Mercado Central

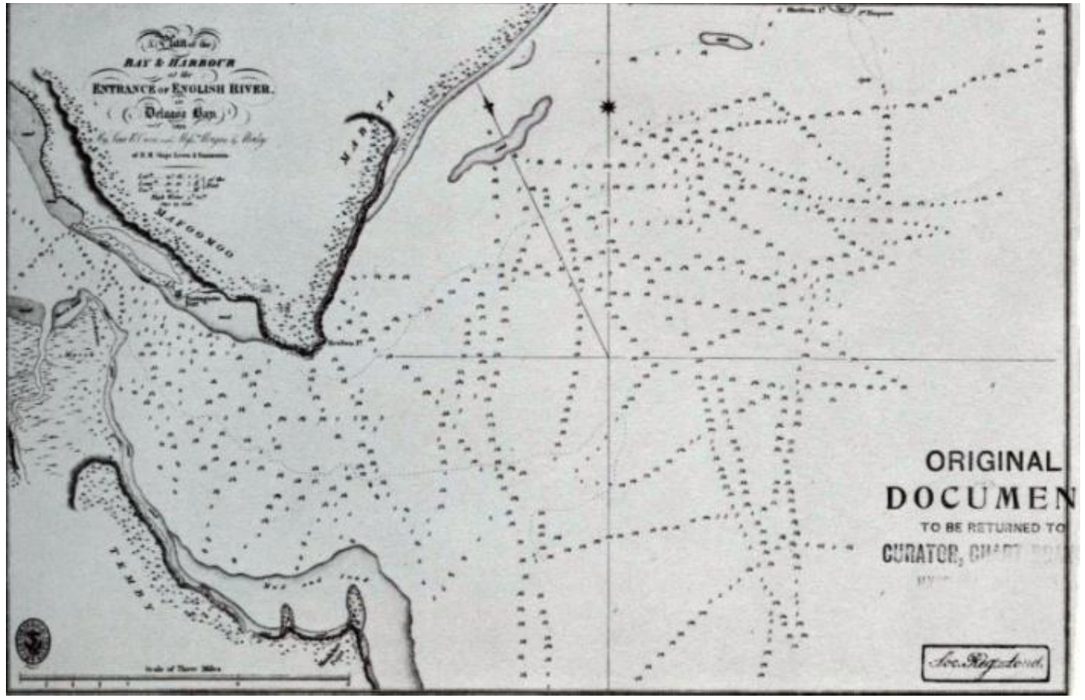
(produzido pela autora com base no quadro de toponímia de Maria Clara Mendes, na obra *Maputo antes da Independência: geografia de uma cidade colonial* de 1979)

Anexo 3 – Mapa dos Bairros de Lourenço Marques



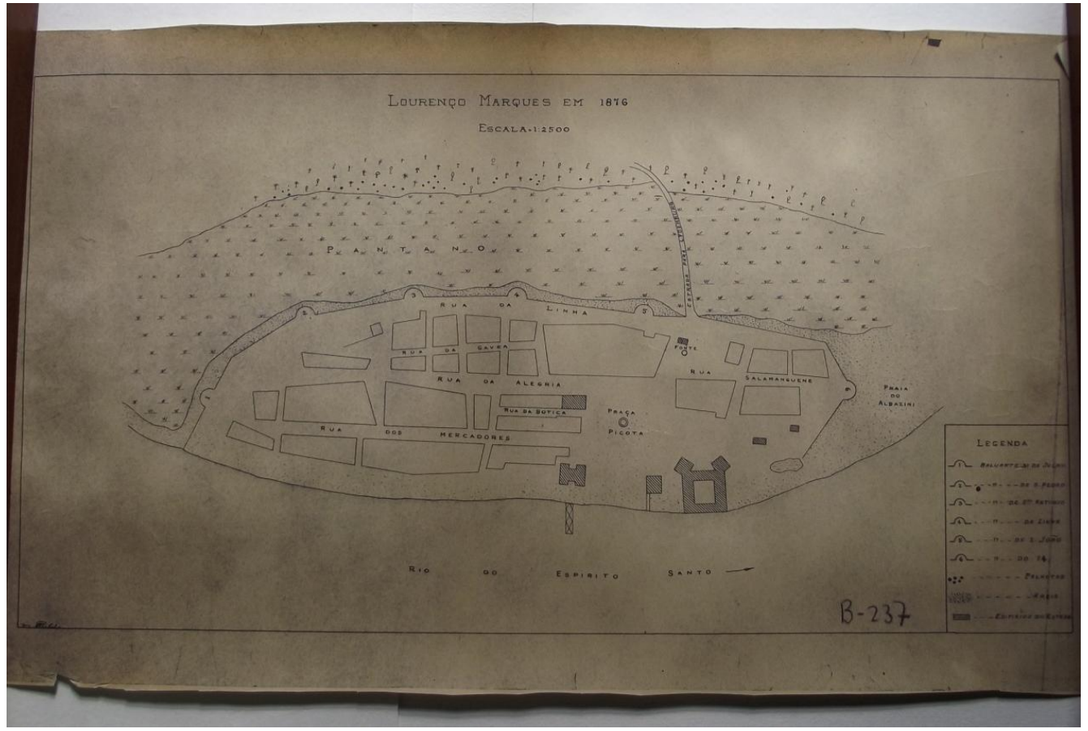
(retirado de MENDES, M. C., 1979. *Maputo antes da Independência: geografia de uma cidade colonial.* Lisboa: IICTT.)

Anexo 4 – Mapa da região de Lourenço Marques elaborada por Owen, 1822



(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa ??: ??.)

Anexo 5 – Levantamento de Lourenço Marques de 1876



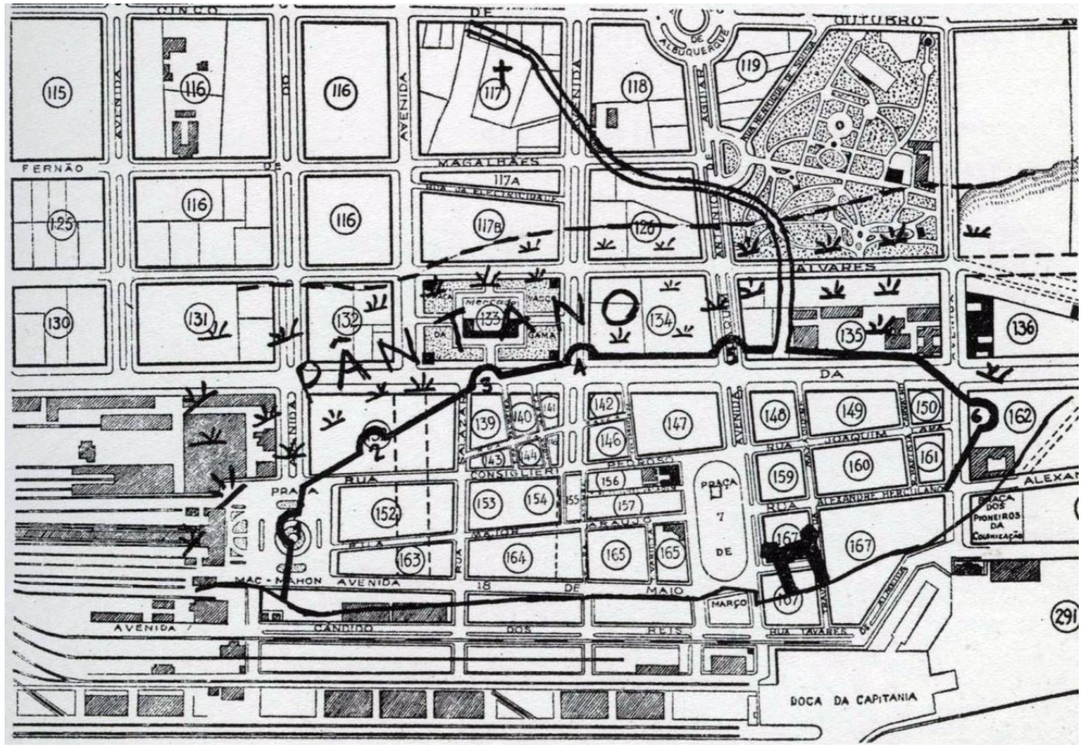
(disponibilizado pelo projecto de investigação Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica [PTDC/AURAQI/104964/2008])

Anexo 6 –Linha de Costa de Lourenço Marques (anterior ao aterro)



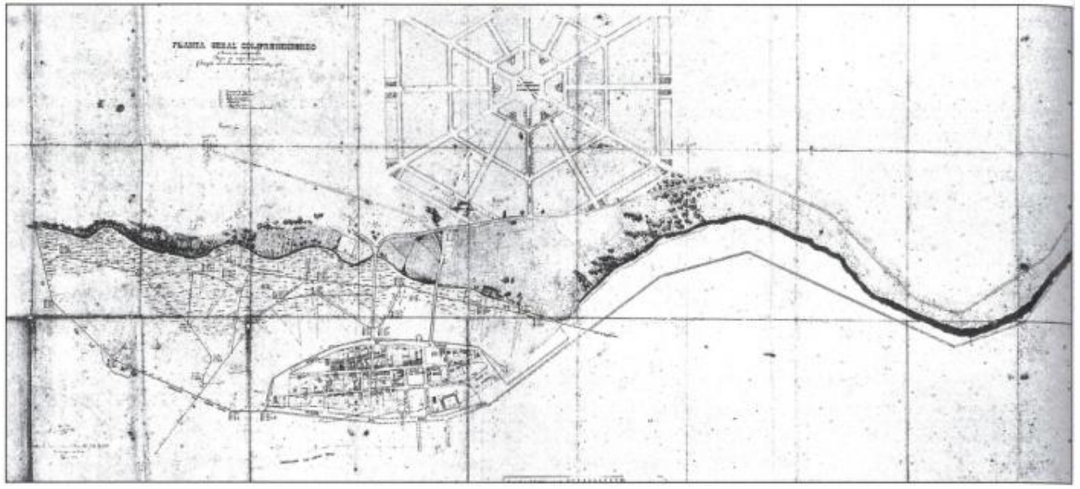
(disponibilizado pelo projecto de investigação Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica [PTDC/AURAQI/104964/2008])

Anexo 7 – "Linha de Defesa" do Levantamento de 1876 sobre Planta da Cidade na década de 1960



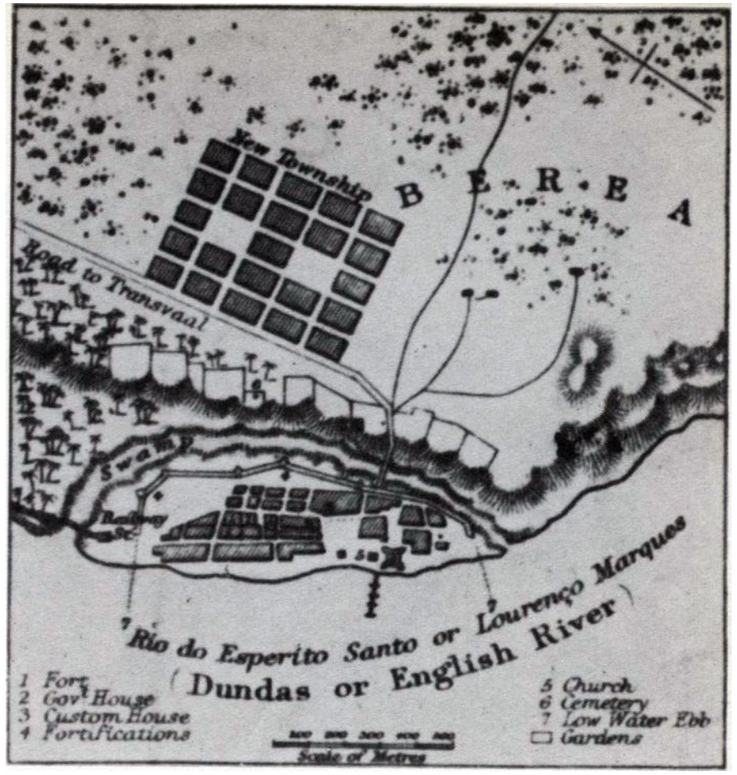
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa ??: ??.)

Anexo 8 – Planta da Nova Povoação elaborada por Ferreira Maia, 1878



(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa ??: ??.)

Anexo 9 – Planta de Lourenço Marques que figura no "Map of the Transvaal and the surrounding territories", elaborado por F. Jeep, em Pretória, 1878



(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa ??: ??.)

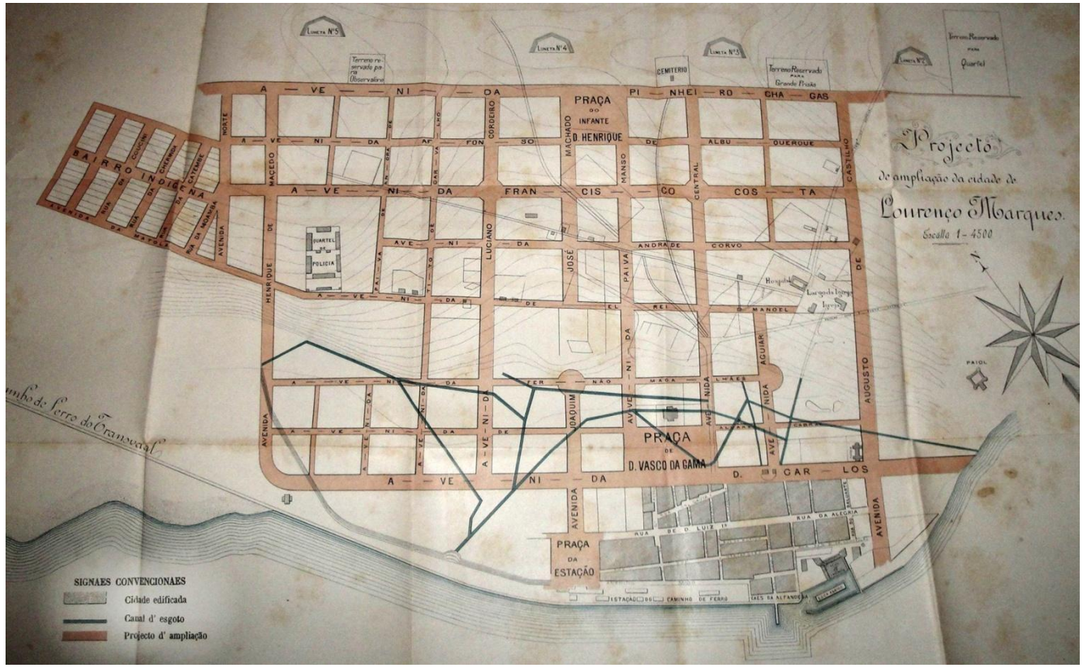
Anexo 10 – Lourenço Marques em 1885 (publicado em 1942)



A CIDADE E PORTO DE LOURENÇO MARQUES EM 1885

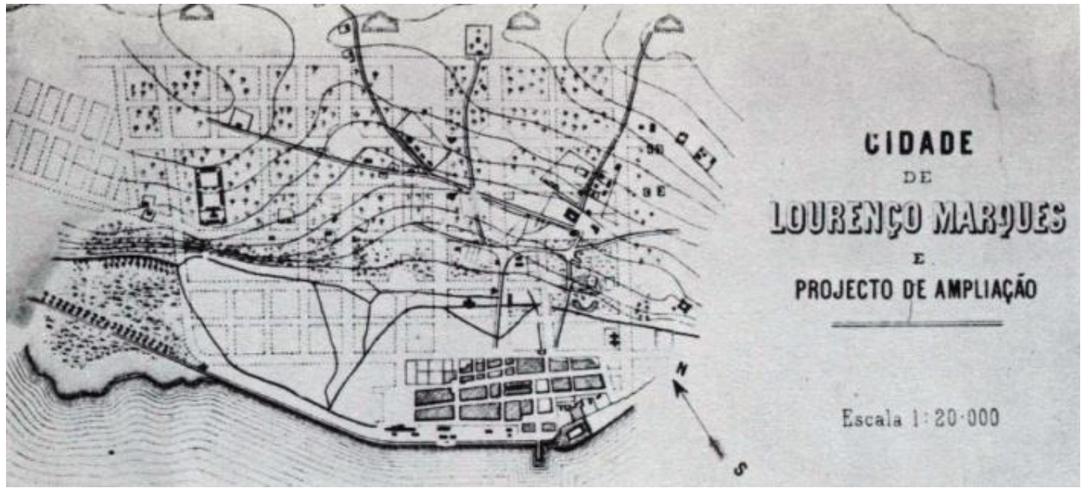
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa ??: ??.)

Anexo 11 – Projecto de Ampliação de Lourenço Marques, 1895 (Plano Araújo)



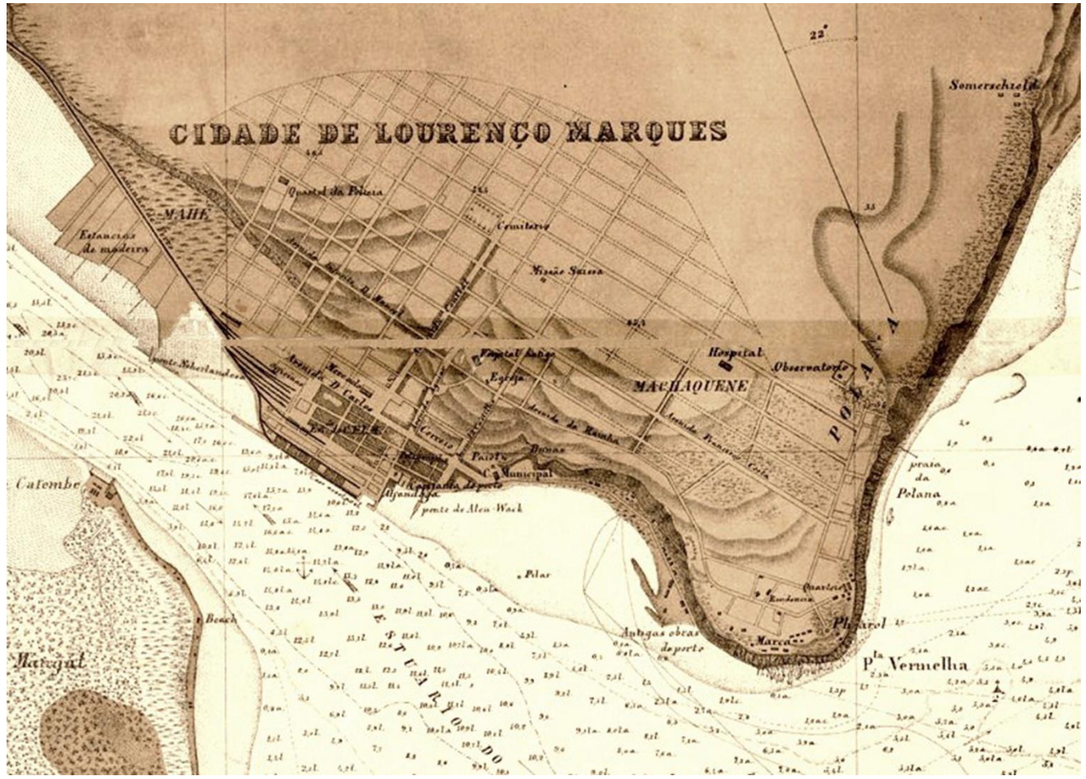
(retirado de https://delagoabayworld.files.wordpress.com/2012/03/lm-mapa-1895.jpg [acedido a 5 de Abril de 2013])

Anexo 12 – Projecto de Ampliação transposto para o mapa de Owen de 1822



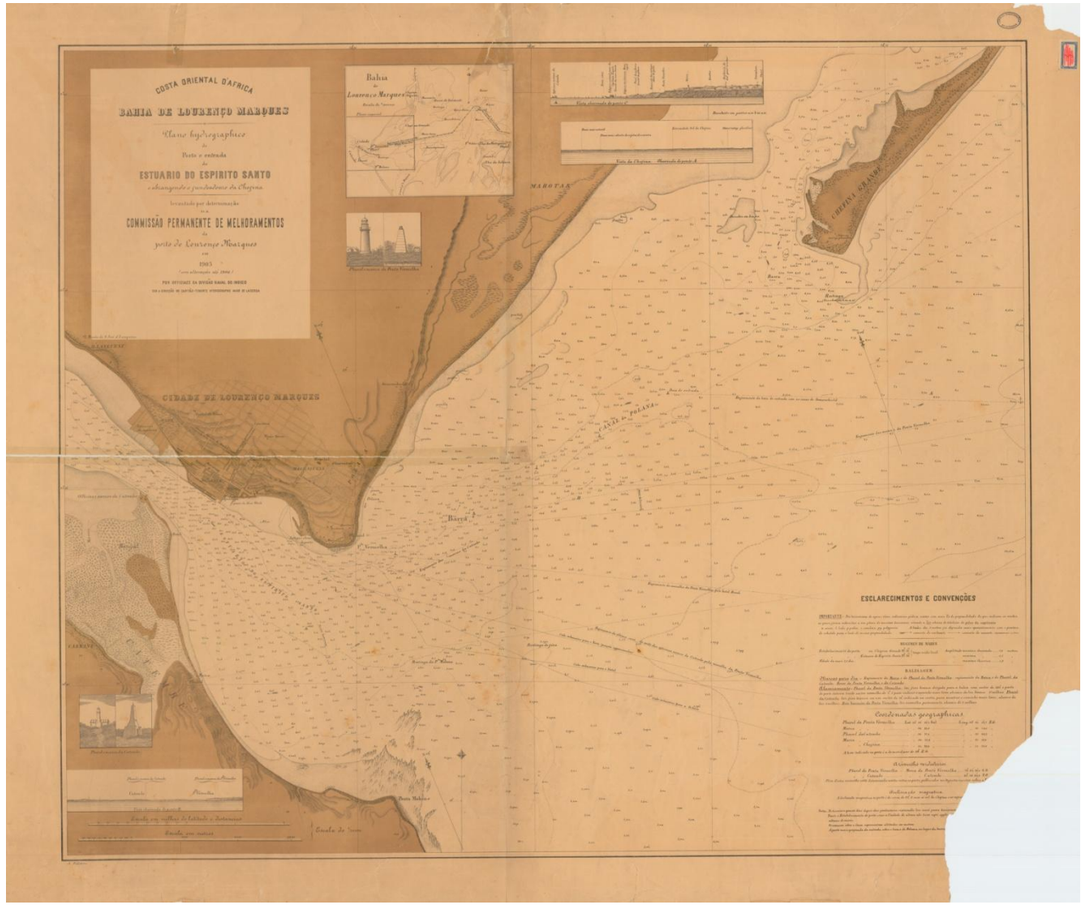
(retirado de LOBATO, A., 1967. Lourenço Marques, Xilunguíne: Biografia da Cidade. Lisboa, Lourenço Marques, Lisboa ??: ??.)

Anexo 13 – Planta de Lourenço Marques, 1903



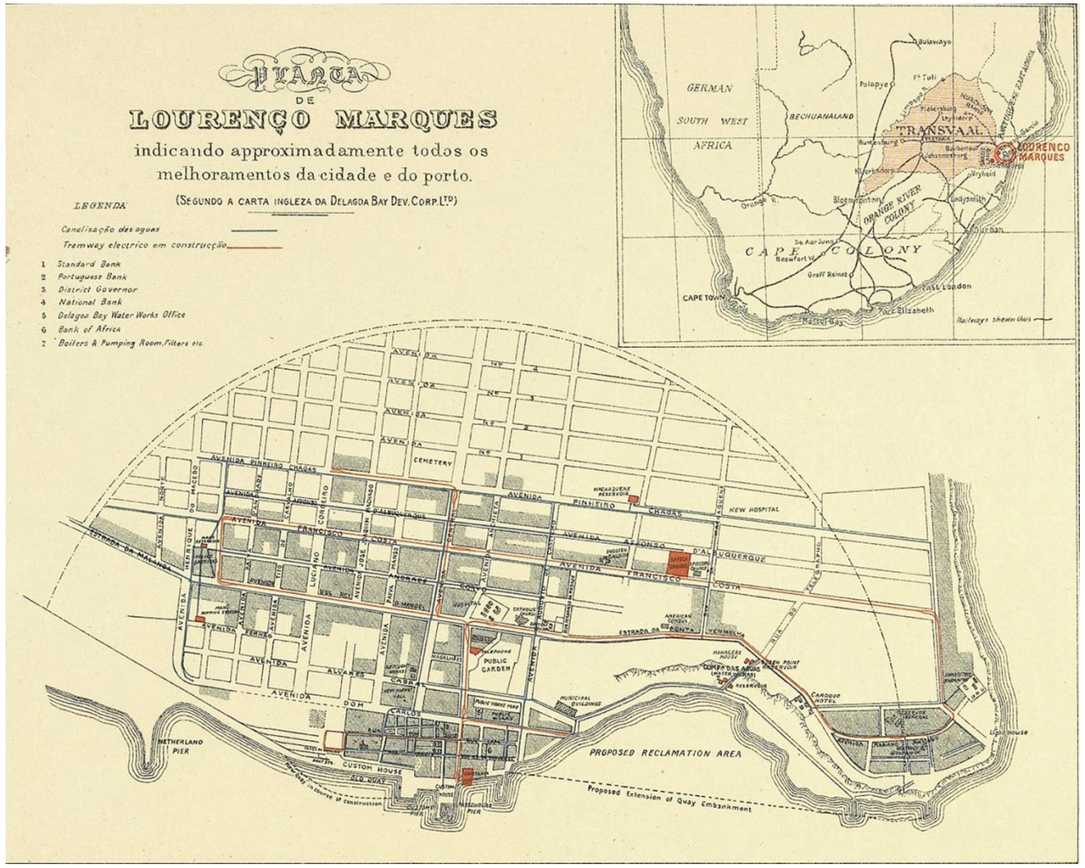
(retirado de http://delagoabayword.wordpress.com/category/historia-mocambique/plano-de-lourenco-marques/ [acedido a 5 de Janeiro de 2013])

Anexo 14 – Planta de Lourenço Marques, 1903/6



(retirado de http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat01.asp [acedido a 11 de Janeiro de 2013])

Anexo 15 – Planta de Lourenço Marques, 1904/6



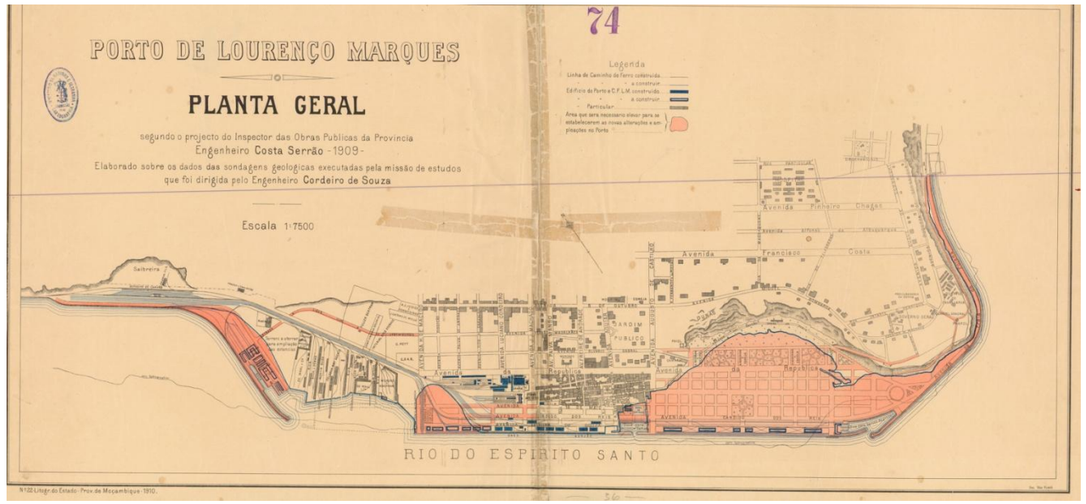
(retirado de http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat01.asp [acedido a 11 de Janeiro de 2013])

Anexo 16 – Planta de Lourenço Marques, 1904/6



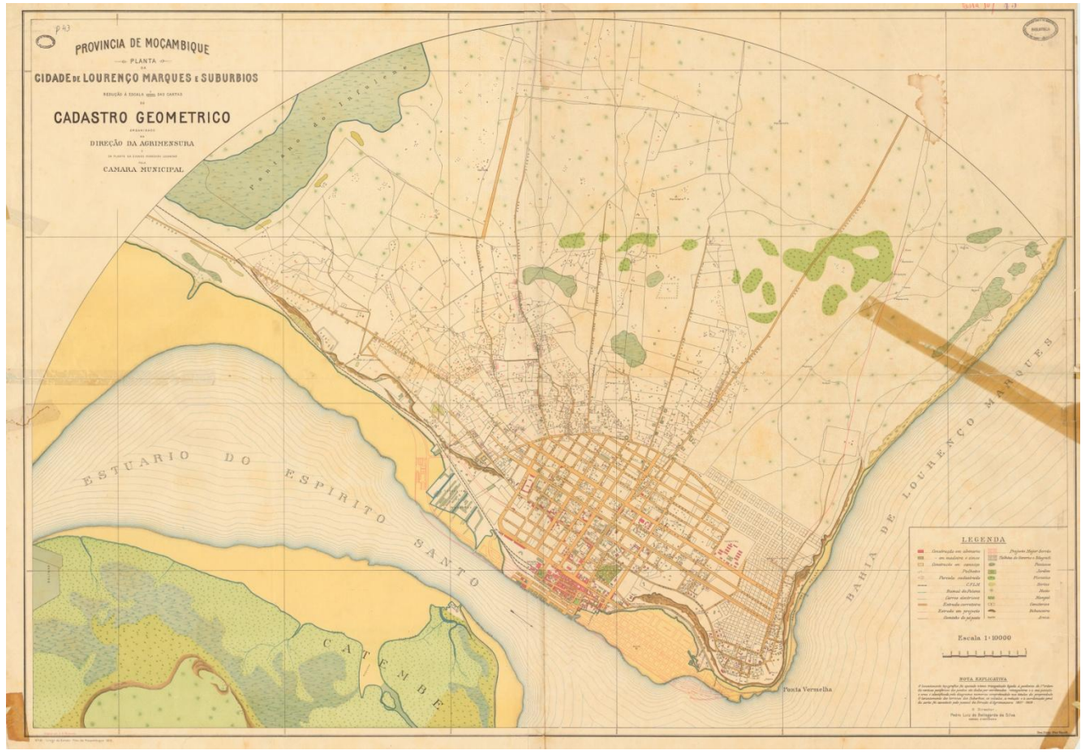
(retirado de http://delagoabayworld.wordpress.com/page/46/ [acedido a 5 de Abril de 2013])

Anexo 17 – Porto de Lourenço Marques – Planta Geral, 1909



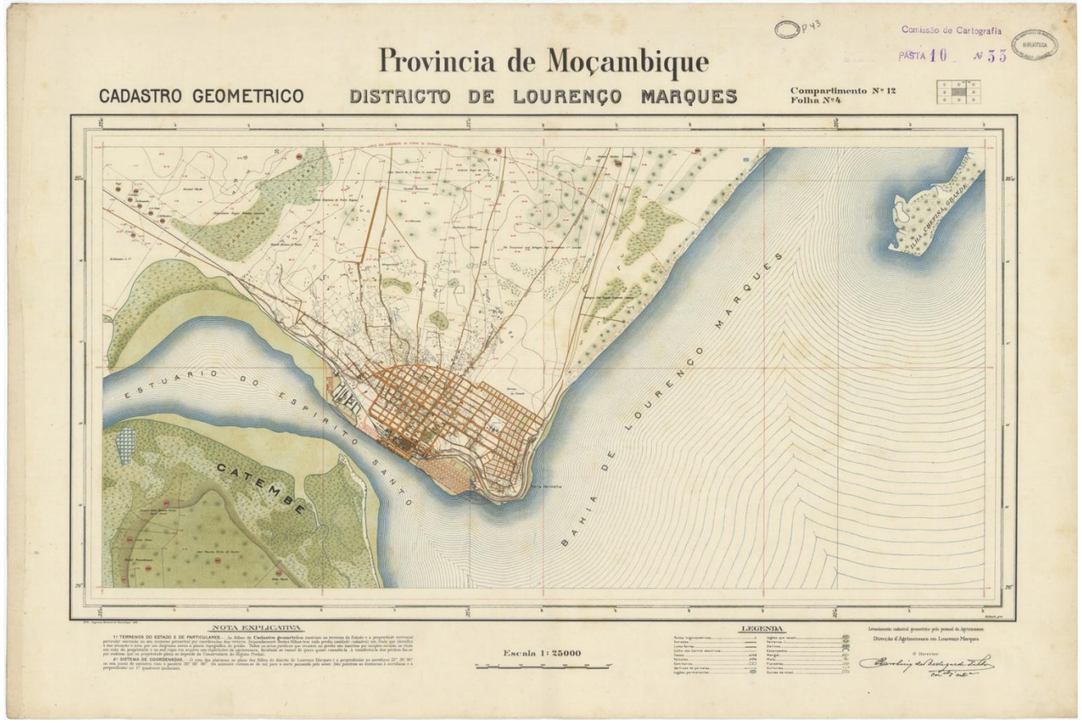
(retirado de http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat01.asp [acedido a 11 de Janeiro de 2013])

Anexo 18 – Cidade de Lourenço Marques e Subúrbios – Cadastro Geométrico, 1912



(retirado de http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat01.asp [acedido a 11 de Janeiro de 2013])

Anexo 19 – Distrito de Lourenço Marques – Cadastro Geométrico, 1915



(retirado de http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat01.asp [acedido a 11 de Janeiro de 2013])

Anexo 20 – Praça Azeredo (dos Trabalhadores), 1917 (em cima) **e Praça 7 Março (25 Junho)** (em baixo)



(retirado de MORAIS, J. S., 2001. *MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana.* Lisboa: Livros Horizonte.)



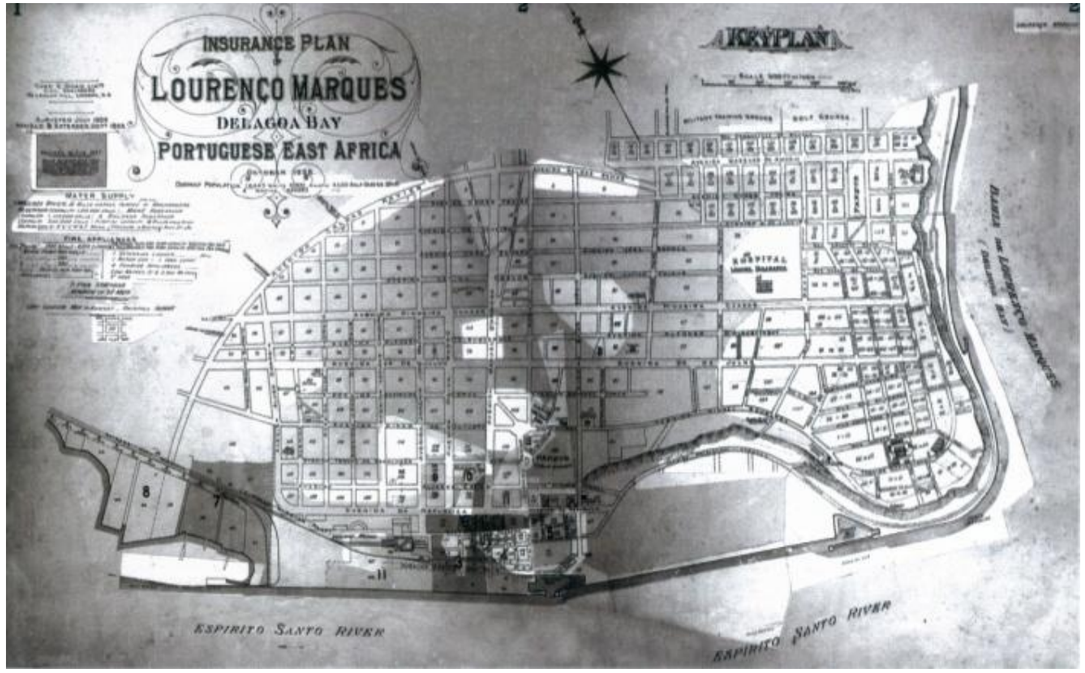
(retirado de GAMA, C. d., 2006. Moçambique de outros tempos. 1ª ed. s.l.:Quimera.)

Anexo 21 – Planta de Lourenço Marques, 1925



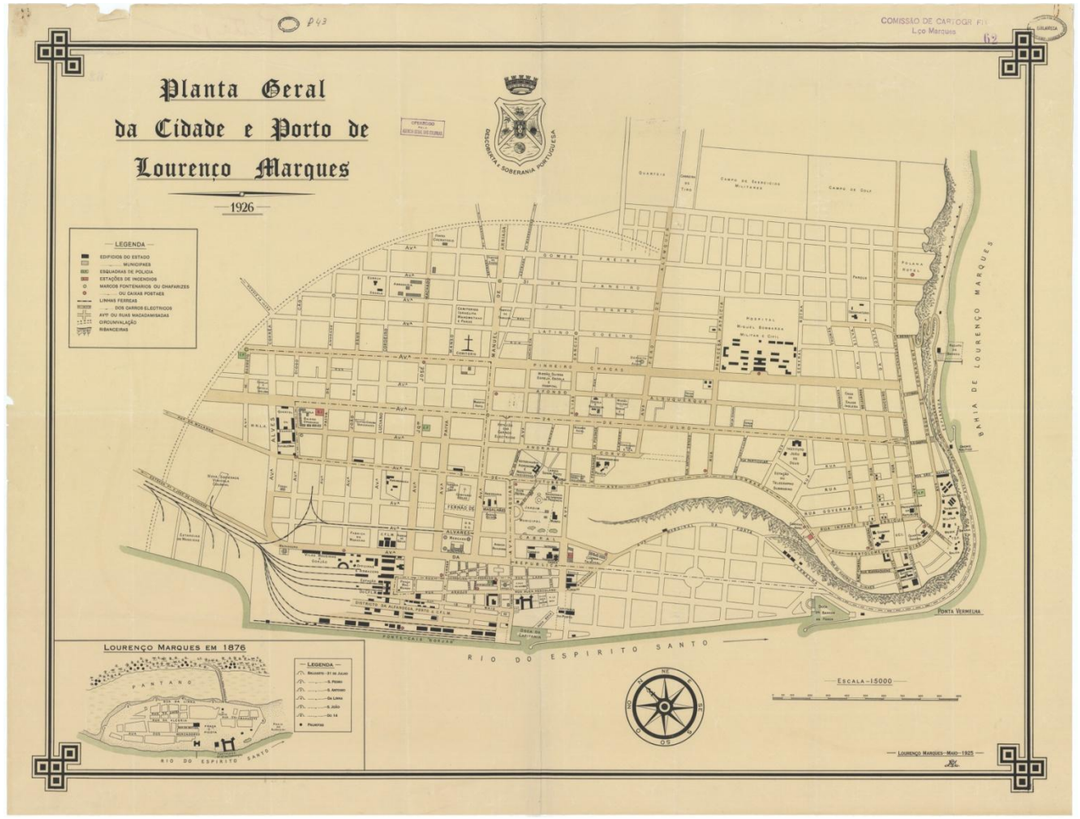
(disponibilizado pelo projecto de investigação Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica [PTDC/AURAQI/104964/2008])

Anexo 22 – "Insurance Plan of Lourenço Marques", 1925



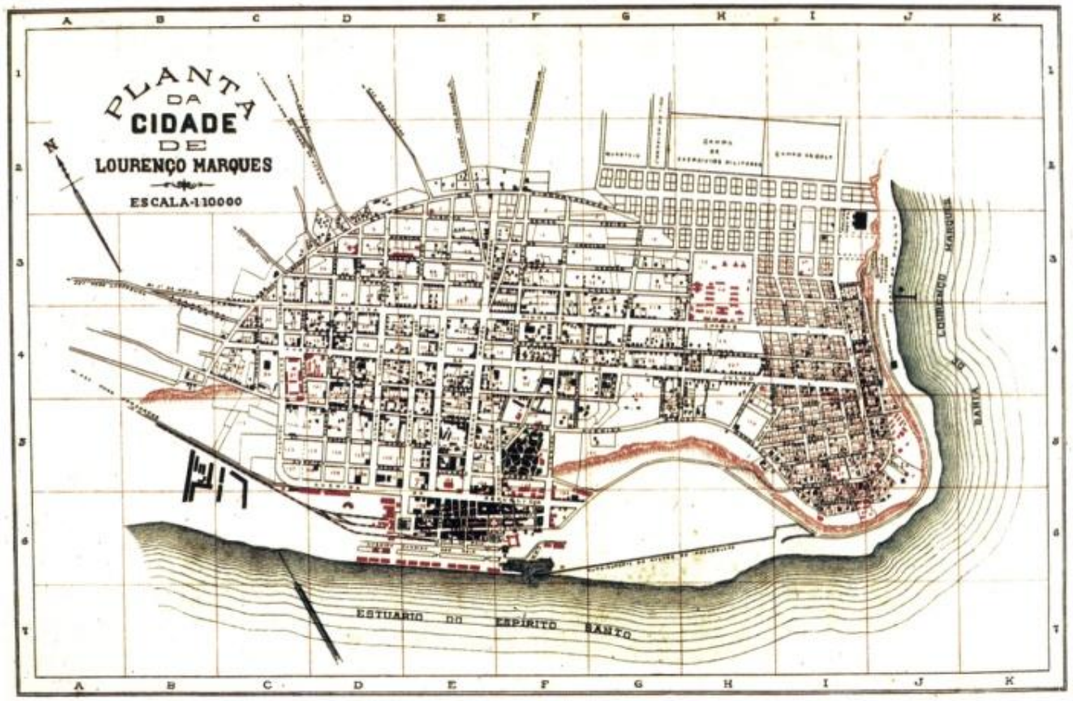
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. *MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana.* Lisboa: Livros Horizonte.)

Anexo 23 – Planta Geral da Cidade e Porto de Lourenço Marques, 1926



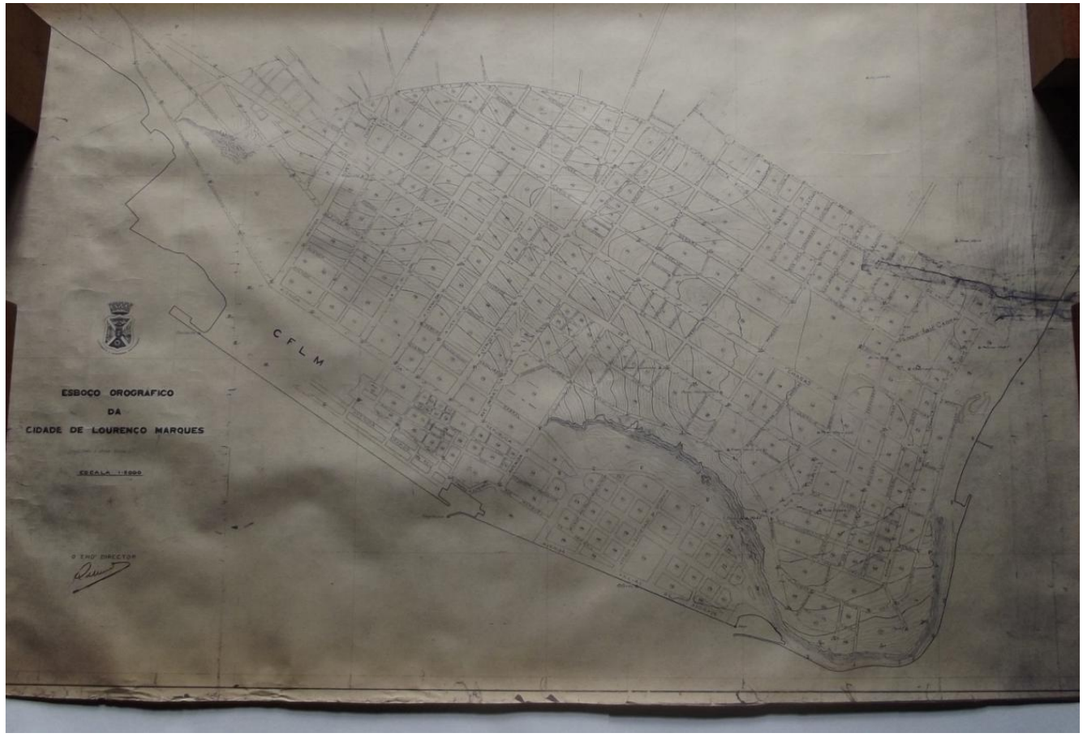
(retirado de http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat01.asp [acedido a 11 de Janeiro de 2013])

Anexo 24 – Planta da Cidade de Lourenço Marques, 1929



(retirado de MORAIS, J. S., 2001. *MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana.* Lisboa: Livros Horizonte.)

Anexo 25 – Cidade de Lourenço Marques – Esboço Orográfico, 1934



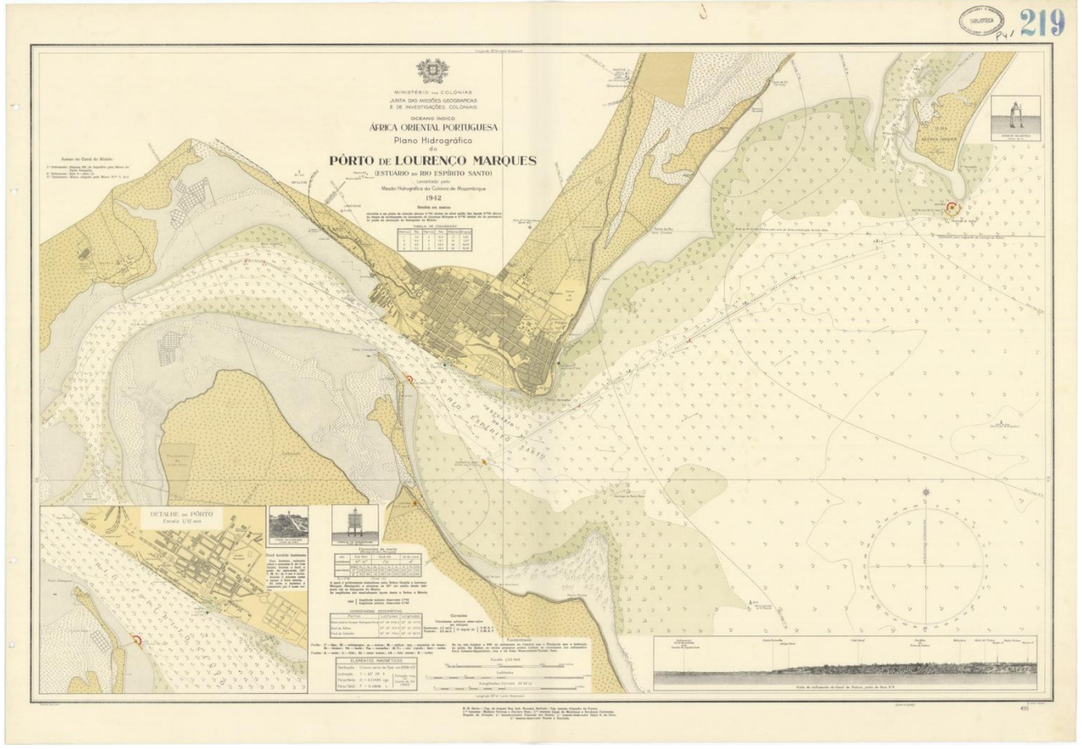
(disponibilizado pelo projecto de investigação Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica [PTDC/AURAQI/104964/2008])

Anexo 26 – Planta da Cidade de Lourenço Marques, 1940



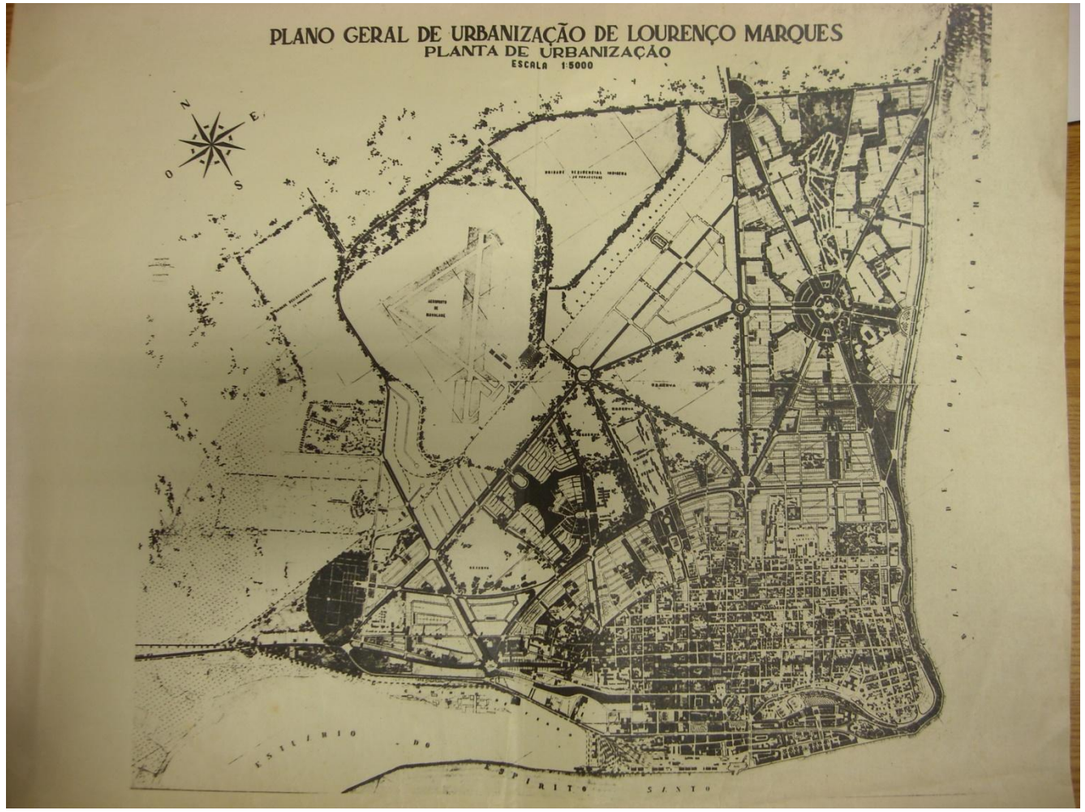
(disponibilizado pelo projecto de investigação Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica [PTDC/AURAQI/104964/2008])

Anexo 27 – Plano Hidrográfico do Porto de Lourenço Marques, 1942



(retirado de http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat01.asp [acedido a 11 de Janeiro de 2013])

Anexo 28 – Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques – Planta de Urbanização, 1952/5



(disponibilizado pelo projecto de investigação Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica [PTDC/AURAQI/104964/2008])

Anexo 29 – Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques – 2º Estudo - Planta de Sugestão



(disponibilizado pelo projecto de investigação Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica [PTDC/AURAQI/104964/2008])

Anexo 30 – Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques – Centro Cívico



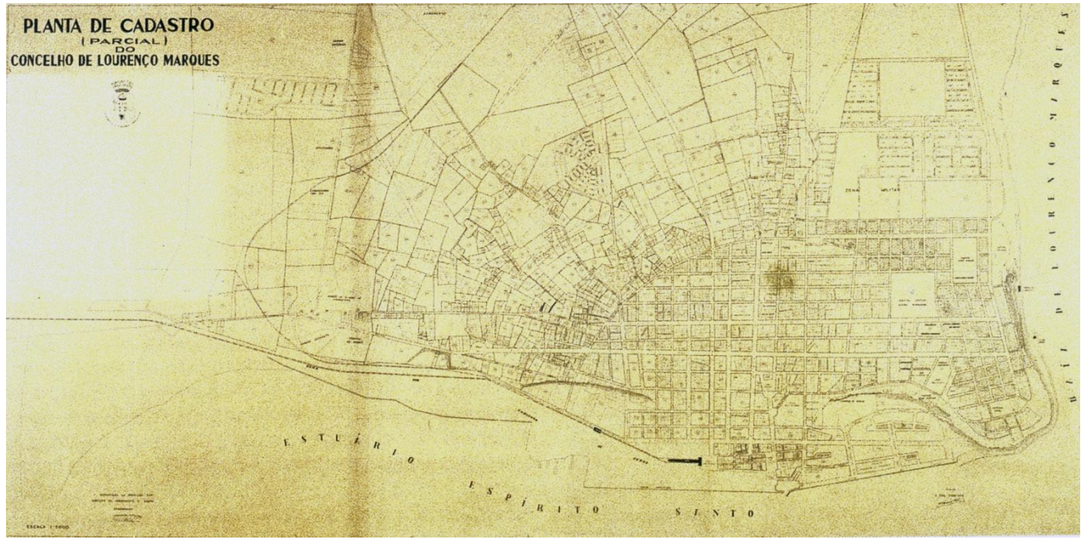
(disponibilizado pelo projecto de investigação Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica [PTDC/AURAQI/104964/2008])

Anexo 31 – Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques – Centro Cívico



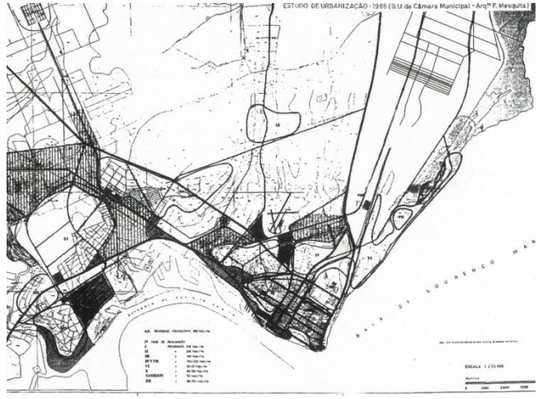
(disponibilizado pelo projecto de investigação Os Gabinetes Coloniais de Urbanização – Cultura e Prática Arquitectónica [PTDC/AURAQI/104964/2008])

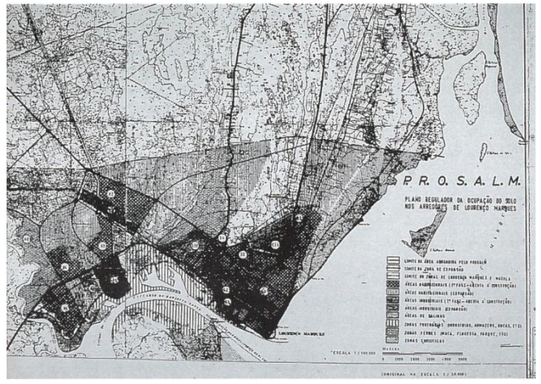
Anexo 32 – Planta de Cadastro do Concelho de Lourenço Marques (parcial), 1956



(retirado de MORAIS, J. S., 2001. *MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana.* Lisboa: Livros Horizonte.)

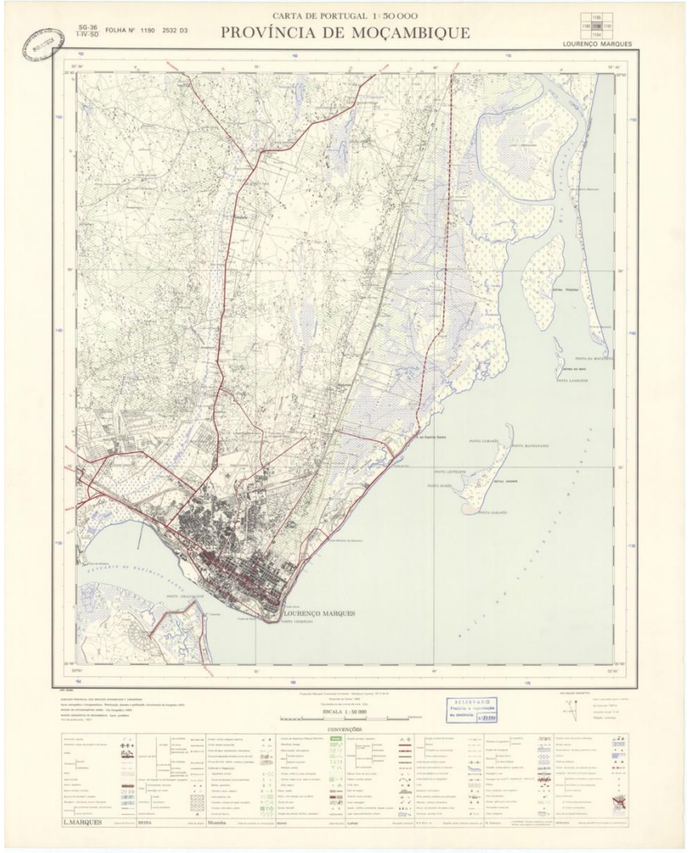
Anexo 33 – "Estudo de Urbanização", 1965 (em cima) **e P.R.O.S.A.L.M., 1966** (em baixo)





(retirado de MORAIS, J. S., 2001. *MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana.* Lisboa: Livros Horizonte.)

Anexo 34 – Lourenço Marques, 1967



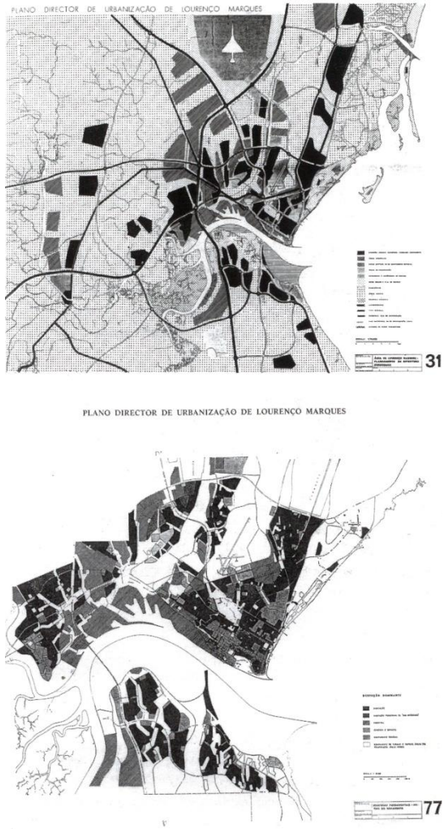
(retirado de http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat01.asp [acedido a 11 de Janeiro de 2013])

Anexo 35 – Carta Hidrográfica do Porto de Lourenço Marques, 1969



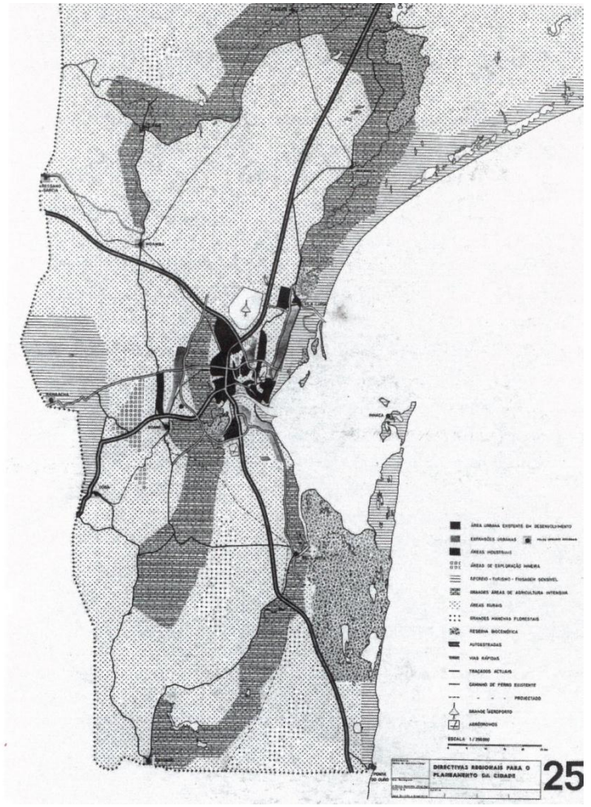
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. *MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana.* Lisboa: Livros Horizonte.)

Anexo 36 – Plano Director, 1969 (Plano Azevedo) – peça 31: Planeamento da Estrutura Urbana (em cima) **e peça 77: Sintese de Zonamento** (em baixo)



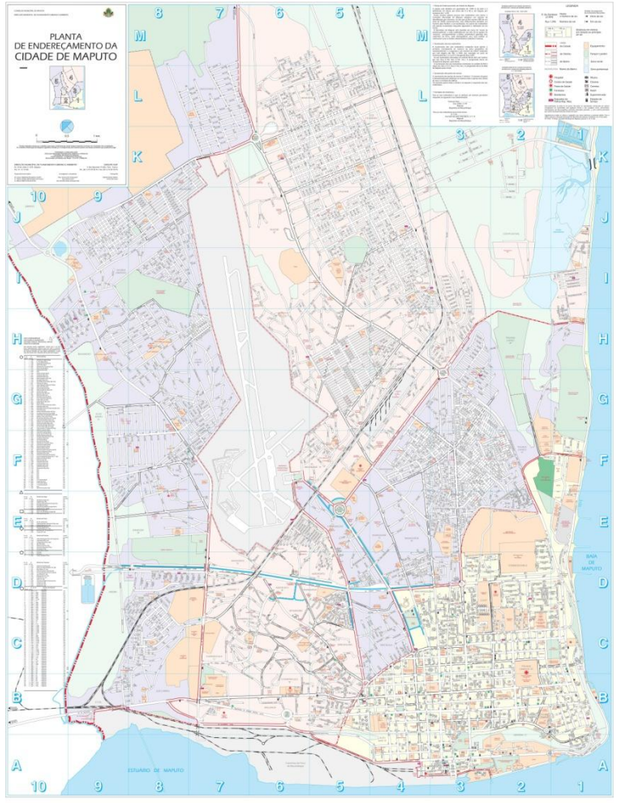
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. *MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana.* Lisboa: Livros Horizonte.)

Anexo 37 – Plano Director, 1969 (Plano Azevedo) – peça 25: Directivas Regionais



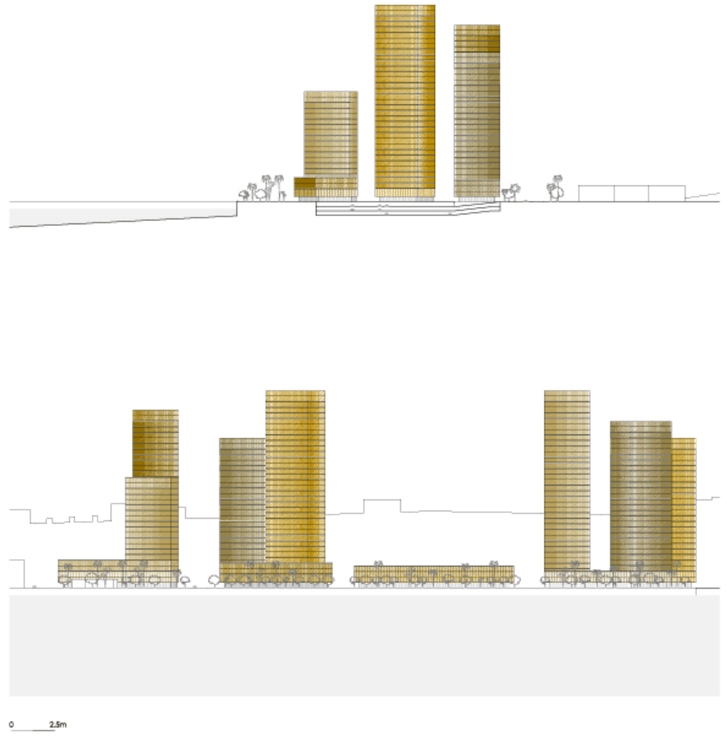
(retirado de MORAIS, J. S., 2001. *MAPUTO: Património da Estrutura e Forma Urbana.* Lisboa: Livros Horizonte.)

Anexo 38 – Planta de Endereçamento da Cidade de Maputo, 2010



(cedido por Helder Chico, arquiteto)

Anexo 39 – FACIM – Frente Ribeirinha de Maputo, proj. Bak Gordon, 2011 – Alçados



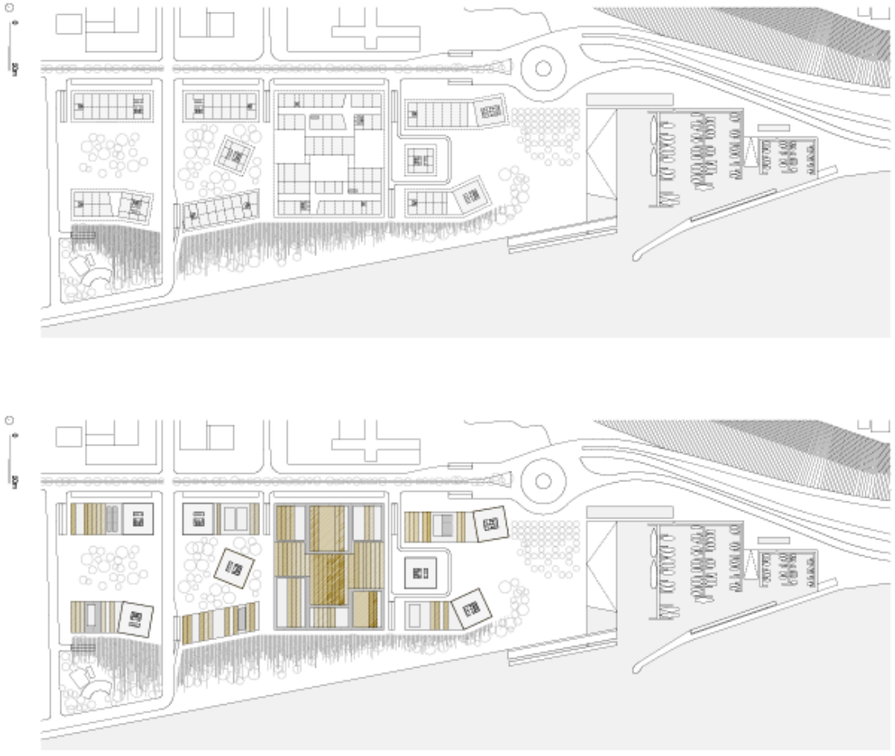
(retirado de http://www.bakgordon.com/200_BGA_000projects.htm[acedido a 29 de Abril de 2013])

Anexo 40 – FACIM – Frente Ribeirinha de Maputo, proj. Bak Gordon, 2011 – Planta de Localização



(retirado de http://www.bakgordon.com/200_BGA_000projects.htm [acedido a 29 de Abril de 2013])

Anexo 41 – FACIM – Frente Ribeirinha de Maputo, proj. Bak Gordon, 2011 – Planta Térrea (em cima) **e Planta Tipo** (em baixo)



(retirado de http://www.bakgordon.com/200_BGA_000projects.htm [acedido a 29 de Abril de 2013])

Anexo 42 – Video e Apresentação do trabalho de grupo sobre Bissau e Maputo (no CD)

(produzidos pelo grupo de trabalho, constituído por João Sequeira, Leandro Martinho, Mariana Ferreira, Rita Cepa e Rita Portela)

ANEXOS

FICHA DA UNIDADE CURRICULAR

Objetivos [conhecimentos a adquirir e competências a desenvolver]:
Projeto Final de Arquitetura é a Unidade Curricular que encerra a formação no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitetura, adquirindo, por isso, um papel de síntese na consolidação e aprofundamento das competências alcançadas pelos estudantes ao longo dos 4 anos anteriores.
Preconiza-se, nesta UC, o incentivo a cada vez maior autonomia, por parte dos estudantes, na resolução dos exercícios propostos e nas decisões de ordem concetual que venham a adotar.
Outro objetivo é a clarificação de um entendimento crítico da expressão da arquitetura definida e enquadrada na transversalidade dos vários saberes.

Programa:
Como base programática utilizaremos uma temática de fundo, que suportará a orientação dos diversos trabalhos a desenvolver ao longo do ano letivo. Será o "Mundo Novo" [Título inspirado em Admirável Mundo Novo de Aldous Huxley, 1932] o tema central que desenvolveremos em 2012/2013.
O programa da UC de Projeto Final em Arquitetura consiste na elaboração de um Trabalho de Projeto, requisito obrigatório para a obtenção do grau de mestre.
O Trabalho de Projeto é composto por duas vertentes: uma de âmbito projetual e outra de âmbito teórico.
A intenção genérica que será trabalhada junto dos alunos finalistas do Mestrado Integrado sustenta-se sobre o paradoxo da impossibilidade de construir um otimismo panfletário no momento contemporâneo, considerando-se que ao inverso de Aldous Huxley. Este tema procura enquadrar o conflito entre os herdeiros da cultura moderna e industrial que confiam no modelo da inovação e da tecnologia, por oposição a outros que crêem numa organização "neo-ruralista" ambicionando uma maior ligação a um romantismo ligado à ideia da "mãe natureza".
Uma outra vertente que surge agregada a este tema, consiste numa possível revisão da ideia de manifesto. Através dos manifestos ligados às artes e à arquitetura, é possível entender um pressuposto idealista de futuro, associado a uma visão de organização social sempre assente numa ideia de ruptura e de edificação de um novo paradigma. Desde Ornamento e Delito [1908] ao Manifeto de De Stijl [1918], da Carta de Atenas [1933], ao manifesto de Doorn [1958], do manifesto Situacionista [1960], a Delirious New York [1978]. Será a partir da compilação Programs and Manifestos on 20th-century architecture de Ulrich Conrads que seirão estruturar os debates relacionados com esta Unidade Curricular.

Vertente Projetual
Serão desenvolvidos como arranque desta UC um conjunto de trabalhos de caráter abstrato, procurando-se fixar ferramentas compositivas úteis aos exercícios de fundo que serão desenvolvidos. Posteriormente serão delineados os objetivos concretos da vertente projetual que passam por uma intervenção abrangente que terá como área de estudo o eixo entre o Largo do Rato e a colina das Amoreiras [através da Rua das Amoreiras]. Este eixo permite reconhecer diversos momentos urbanos e arquitetónicos que, ao longo do tempo ali se implantaram. Estes extratos temporais serão analisados, não só do ponto de vista morfológico, mas também a partir do pressuposto ético que enquadrou a sua implementação.
A marcar um dos extremos deste percurso pode reconhecer-se a cidade do século XVIII, com uma forte referência no Largo do Rato, quer seja através do seu caráter prévio de terreiro periférico de acesso ao centro da cidade, quer seja como lugar referenciado nas grandes construções infra-estruturais, como a mãe de água do aqueduto das águas livres que pontua o ingresso no festo da sétima colina – manifestação fundamental da cidade iluminista.
Na outra extremidade desta área de estudo pode observar-se a centralidade contemporânea promovida no entorno do complexo das Amoreiras, de Tomás Taveira, que a partir do final dos anos 80 se somou a intervenções de grande escala já existentes naquele local, tais como os imóveis habitacionais e de escritórios promovidos por arquitetos como Fernando Silva ou Conceição Silva.
O eixo urbano em estudo permitirá ainda estabelecer relações com a uma parte da cidade dos anos 30 e 40 na encosta voltada para o Parque Eduardo VII, possibilitando também compreender o início da expansão da periferia urbana e do impacto da vias rodoviárias urbanas. Todas estas *layers* temporais serão debatidas em função do idealismo lhes está associado. Deste modo pretende estabelecer-se linhas interpretativas que permitam relacionar este pensamento prospectivo, com os modelos urbanos associados.
A meio do primeiro semestre será também realizado, em período de tempo limitado de 2 a 3 semanas, um workshop na cidade guineense de Bafatá, tendo como base a elaboração de um memorial/centro de estudos, em torno da figura de Amílcar Cabral.
Os respetivos enunciados de cada um dos exercícios serão fornecidos aos alunos em formulários distribuídos na sala de aula.

Vertente Teórica
A vertente teórica da UC de Projeto Final de Arquitetura será desenvolvida, de acordo com a regulamentação expressa no REACC do DAU. Ao início do ano letivo serão propostos 4 laboratórios de investigação, que colocarão linhas de pesquisa autónomas nas áreas cientificas de História e Teoria da Arquitetura e do Urbanismo, da Economia, da Sociologia e das Tecnologias de Arquitetura, cada uma destas áreas terá um docente responsável. Os diversos programas de investigação serão lançados na primeira semana letiva, cabendo aos estudantes a escolha de uma das linhas de investigação.
Considerando a temática de fundo que orienta o programa desta Unidade Curricular, abrem-se possibilidades de investigação que serão especificadas e delineadas pelos docentes responsáveis de cada um dos laboratórios.
Pretende-se deste modo que os trabalhos teóricos possam assumir-se como instrumentos de aprofundamento dos conteúdos programáticos traçados, em Projeto Final de Arquitetura.

Processo de ensino-aprendizagem:
O modo como serão estruturadas as aulas e os exercícios seguirá o espírito do Processo de Bolonha, ou seja será incentivada a aquisição de competências, fundamentando a progressiva autonomia dos estudantes.
Será contudo fundamental, alicerçar-se um amplo debate sobre os trabalhos em curso, o qual será realizado nas horas letivas da UC. Estão também previstos um conjunto de seminários temáticos que contribuirão para ampliar criticamente os conteúdos da UC.

Processo de avaliação:
Será atribuída uma classificação final [de 0 a 20 valores] no final do 2º semestre atribuída em júri.
No final do 1º semestre será dada uma classificação intermédia informativa do estado de progressão de cada aluno.
As classificações a atribuir terão em linha de conta a qualidade dos trabalhos elaborados. Será dada uma atenção à assiduidade que entrará como parâmetro no processo de avaliação.
Todo o processo de avaliação final da UC de Projeto Final de Arquitetura esta explicitado do REACC.

ENUNCIADOS

1

1.1| EXERCÍCIO DE ARRANQUE E AQUECIMENTO
Título: marca, texto e espaço

O exercício de arranque tem como objetivo enquadrar os estudantes nos pressupostos gerais da Unidade Curricular, funcionando como revisão sumária da formação adquirida nos 4 anos anteriores. Para tal será desenvolvido um projeto de caráter abstrato.

Materiais necessários
- Objeto de uso comum;
-Papel cavalinho A2;
- Tinta da China;
- Materiais para maqueta a definir em cada caso específico;

Metodologia e tarefas a desenvolver:
Os estudantes constituem-se em grupos de 5 elementos, no seio de cada grupo deverão ser seleccionados objeto(s) de uso comum - algo tão inesperado e acessível que possa ser adquirido em uma grande superfície, achado na rua ou comprado na loja do chinês....
O objeto seleccionado deverá ser embebido [total ou parcialmente] em tinta da china, funcionando como carimbo que irá produzir marca(s) no papel cavalinho.
O processo deverá ser repetido por diversas vezes, procurando seleccionar-se uma marca gráfica que possa ser considerada mais estimulante para o desenvolvimento do exercício.
Seguidamente, no contexto do grupo, deverá realizar-se a apropriação de um excerto literário que possa ser ilustrado com a marca anteriormente seleccionada [o excerto literário não deverá ser maior que uma folha A4]. A preocupação fundamental desta seleção deverá residir numa tentativa de conversão da mancha representada no papel cavalinho, em unidade espacial.
Posteriormente, considerando-se um volume de aproximadamente 30 dm3 como limite, será realizada 1 maqueta que fixe a espacialidade, previamente invocada pela marca gráfica e ilustrada pelo texto. Para a elaboração da maqueta deverá definir-se a escala a que esta irá ser representada.
A materialização da maqueta deverá contemplar um dos seguintes sistemas compositivos baseados em:
- planos;
- Subtrações;
- Adições.

A entregar:
Marca gráfica em A2, que deverá ser afixada na parede da sala de aula;
Caderno com formato 21x21 cm onde se incluí:
- Impressão digitalizada da marca seleccionada;
- Texto ilustrativo;
- Imagens fotográficas da maqueta;
- Plantas, cortes e alçados, a escala conveniente da maqueta;
- Digitalização de uma sequência de pelo menos 5 esquissos relativos às espacialidades representadas pela maqueta. Estes esquissos deverão ser elaborados por cada elemento do grupo [devidamente identificado];
- deverá ainda ser reservada uma área do caderno para a demonstração do processo de realização de todo o processo em forma de *story board,* para tal deverá utilizar-se o recurso fotográfico;

1.2| 2º WORKSHOP – CIDADE GUINEENSE DE BAFATÁ

1. Argumento
Considerando a proximidade da comemoração dos 90 anos do nascimento de Amílcar Cabral [em 12 de Setembro de 1924] na cidade de Bafatá, pretende-se levar a cabo a edificação de uma estrutura que possa albergar um centro de estudos tendo como base o pensamento e a obra literária do fundador do Partido Africano para Independência da Guiné e Cabo Verde [PAIGC].
Este centro de estudos deve ser visto na esfera dos estudos pós-coloniais, devendo para tal ser pensado com o propósito do estabelecimento de uma leitura de amplo espectro, não só, em torno das décadas de 50 a 70 em que a ação política dos movimentos independentistas, no mundo colonial português, foi mais ativa, como deve ser capaz de incluir uma leitura sobre o contexto social e politico em que germinaram tais movimentos, estendendo-se ainda ao estudo do resultado contemporâneo da afirmação da independência de estados como a Guiné-Bissau.
O edifício a construir em Bafatá deve ser projetado com base numa estrutura efémera e de baixo custo, admitindo-se uma abordagem que integre elementos amovíveis de fácil montagem e desmontagem de modo que se possa considerar a edificação de um equipamento similar em outros locais do país. Pelas suas características programáticas este equipamento deverá abrir-se à cidade, podendo acolher atividades paralelas de interesse comunitário. Este projeto deverá ainda privilegiar toda uma reflexão sobre o ajustamento construtivo do edifício ao clima tropical.

2. Breve descrição da Cidade de Bafatá
A cidade de Bafatá situa-se no coração do território da Guiné-Bissau e é banhada pelo Rio Geba.
O centro da cidade é fortemente marcado pela presença colonial portuguesa, visível tanto no traçado urbano, como também nos diversos estratos arquitetónicos que a qualificam.
É em torno de um *boulevard* que articula, no sentido Nodeste/Sudoeste, a principal entrada na cidade com o Geba, que o traçado de quarteirões urbanos se organiza. Este grande eixo, estruturante, coneta também os edifícios públicos mais marcantes da cidade.
Junto á entrada do núcleo urbano situa-se o hospital, desenhado em 1946 por João Simões, caraterizado por uma composição simétrica de volumetria térrea dando expressão à cobertura, alta, de telha cerâmica, recordando as construções vernaculares do Sul de Portugal.
Um pouco mais abaixo situa-se a área mais administrativa da cidade, neste núcleo inclui-se a casa do governador de caraterísticas fino-oitocentistas e a escola integrando uma construção de aspeto eclético. A completar este setor urbano, existem ainda edifícios desenhados sob a matriz da arquitetura pública do Estado Novo, tais como a igreja com desenho de Eurico Pinto Lopes de 1950 e o posto de correios, realizado em 1943, por Francisco de Matos.
Ao fundo do eixo fundamental da cidade, já na proximidade da Rio Geba, localiza-se um largo, onde foi implantado o busto de Amílcar Cabral. Para este largo convergem edifícios como o mercado municipal delineados sob um tematismo moçárabe, bem como um núcleo de piscinas, possivelmente projetado na década de 60 e que atualmente se encontra em elevado estado de degradação. No contexto dos quarteirões pode observar-se construções de um, ou dois pisos, onde predomina a utilização de grilhagens cerâmicas e áreas alpendradas para sombreamento e ventilação nas construções. É neste núcleo habitacional que se situa a casa onde terá nascido Amílcar Cabral. A cidade de Bafatá encontra-se, de modo geral, num estado depressivo com pouca atividade, situação que contrasta fortemente com a sua periferia, de grande dimensão, agregadora de uma forte atividade comercial.

3. Programa
O programa deve incluir:

	Área bruta
Arquivo e Centro de Documentação	150,00 m2
Centro de Estudos e Pesquisas	150,00 m2
Centro de Formação	75,00 m2
Auditório	150,00 m2
Loja	50,00 m2
Total de área bruta	**575,00 m2**

Nota: Instalações sanitárias e/ou zonas de serviço estão incluídas nos grupos de áreas parciais.

4. Metodologia:
- O trabalho será desenvolvido em grupos de 5 alunos;
- A implantação do Centro Interpretativo ficará a cargo de cada grupo de alunos;
- Como ponto de partida para a definição espacial, cada um dos grupos deverá refletir sobre o exercício de aquecimento, desenvolvido no arranque do ano letivo;

5. Elementos a entregar:
- Apresentação em formato *power-point*, para 15 minutos;
- Maqueta à escala 1:200 [ou outra a acordar com os docentes];
- Caderno 21x21cm, incluindo síntese gráfica e memoria descritiva;
- 2 painéis de formato A1, incluindo simulações do edifício e plantas cortes e alçados.

1.3| TEMA II - TRABALHO DE GRUPO, 1º SEMESTRE

Numa das extremidades da área de intervenção, a Colina das Amoreiras, assumiu, maioritariamente a partir da década de 1980, um protagonismo urbano muito assinalável perspetivando-se para aquele local a implementação de um centro de negócios, à semelhança de outros modelos internacionais que potenciavam, na época, novas centralidades urbanas a partir do conceito de CBD [Central Business District]. Esta convicção urbanística permitiu desenvolver naquele local um conjunto de novas inserções rodoviárias na cidade de Lisboa, atraindo outros investimentos que ampliaram os programas de comércio e serviços, à habitação e à hotelaria. Com o final do milénio os investimentos na área oriental da cidade, após a Expo98, vieram retirar protagonismo urbano deste tecido urbano, sobretudo no que se refere à especialização com que se pretendia afirmar.

Passadas cerca de 3 décadas desde a construção do complexo das Amoreiras, é hoje possível lançar sobre aquela envolvente um olhar mais distanciado, dada a estabilização urbanística que atualmente se verifica.

O objetivo do Tema II passa pela definição de um conceito síntese caraterizador de leitura e interpretação da área de estudo. Com este exercício pretende também criar-se a base para o reconhecimento das potencialidades da colina das Amoreiras, que servirão de base para a elaboração de um projeto a desenvolver no 2º semestre ao abrigo do Tema III.

1ª Fase - Reconhecimento do Território
Numa etapa preliminar de aprofundamento da estratégia de intervenção num determinado território torna-se imprescindível o seu reconhecimento. Para esse efeito deverá possuir-se a informação necessária para avaliar as potencialidades dos sítios e os conflitos aí existentes, só assim será possível credibilizar a formulação das propostas.

O trabalho de grupo deverá proceder à recolha de informação, nomeadamente em áreas como:
• Caraterização biofísica da área de intervenção: - topografia, estrutura de espaços verdes, orografia e sistemas de drenagem natural; geologia - hidrologia; orientação e exposição solar.
• Evolução histórica da área de estudo: - caraterização do processo de formação do tecido edificado; recolha de plantas de várias épocas; monografias e descrições.
• Caraterização da mobilidade, potencialidades e estrangulamentos: caraterização de acessos, da rede viária; Percursos pedonais, etc.
• Caraterização da estrutura edificada, da distribuição de funções e dos espaços públicos: - Tipologias de espaços públicos; Estruturas urbanas existentes; Edificado com valor histórico e arquitetónico; Edificado recente consolidado; Estado de conservação; Espaços vazios; Espaços públicos; Equipamentos públicos e privado, etc.
• Planos Urbanísticos condicionantes, projetos mais relevantes para a área de intervenção: - P.D.M.; P.P.; Condicionantes Urbanísticas; Loteamentos; projectos mais relevantes para a área de intervenção.

2ª Fase - Programa/Conceito/Proposta
Na posse dos dados anteriormente recolhidos proceder-se-á à designação de um conceito síntese caraterizador de leitura e interpretação da área de estudo.

Elementos a entregar:
• Explicitação de um argumento de transformação. Memorando, máximo 6 páginas A4.
• Planta de enquadramento à escala 1/5000 e ou 1/2000
• Planta da estrutura urbana à escala 1/1000
• Cortes significativos à escala 1/1000
• Esquemas gráficos e ou esquiços que explicitem a proposta e a sua integração na área envolvente.
• Simulações gráficas da proposta [esquissos, 3ds, fotomontagens]

1.4| TEMA I - TRABALHO INDIVIDUAL, 1º SEMESTRE

Tendo por base a área de intervenção estipulada na ficha de unidade curricular, localizada em Lisboa, no eixo entre o Largo do Rato e a colina das Amoreiras, propõe-se a elaboração de um exercício que permita o estabelecimento da relação entre a macro escala [análise estratégica do território] e a micro escala [intervenção arquitetónica detalhada].
Pretende-se que este exercício possa desencadear um debate centrado em leituras prospetivas em relação à sociedade. Como tal, em paralelo com a elaboração dos projetos de arquitetura deverá realizar-se, no contexto de cada grupo de trabalho, a definição de um perfil social que se preveja possível num futuro a médio prazo [2 décadas]. Para tal algumas perguntas poderão colocadas, como por exemplo:
- como a organização económica e politica poderá influenciar os modos de vida e a relação do individuo com a sua comunidade;
- em que medida a tecnologia poderá influenciar a organização social;
- de que modo os recursos naturais poderão influenciar as ações sobre o território e localização e organização do espaço doméstico;
O objetivo final do exercício consiste na elaboração de projetos para quatro habitações. Estas habitações serão encaradas como tipologia associadas ao universo social definido pelo debate atrás mencionado.
Caberá a cada estudante a decisão de onde implantar as habitações e de que modo estas se organizam, não só em função do espaço doméstico, mas também na sua relação como a envolvente urbana que suporta o exercício. Neste sentido, deverá o estudante ser capaz de estabelecer um discurso que lhe permita relacionar a proposta tipológica e habitacional com o trecho urbano que carateriza a sua envolvente próxima.

Área de Intervenção:
Percurso urbano entre o Largo do Rato e a Colina das Amoreiras

Metodologia:
1. Num primeiro momento, serão constituídos grupos de aproximadamente 5 estudantes;
2. A área de intervenção será parcelada, pela docência da Unidade Curricular, de acordo com planta anexa, tendo como critério os diversos extratos temporais referidos na FUC;
3. Cada um dos elementos, de cada grupo, ficará individualmente afeto a uma das parcelas, anteriormente designadas.
4. Os projetos das habitações serão desenvolvidos individualmente dando seguimento ao âmbito do exercício;
5. Ao mesmo tempo que são desenvolvidas as propostas individuais, deverá ser mantido um debate, no seio de cada um dos grupos, que permita desenvolver uma estratégia de harmonização das várias intervenções.

1.5| TEMA III– TRABALHO DE INDIVIDUAL 2º SEMESTRE

Tendo como base os resultados dos exercícios dos Tema I e II, é lançado um novo exercício que tem como objetivo reforçar a estratégia urbana na área de intervenção em estudo, definida pelo eixo entre o Largo do Rato e a colina das Amoreiras.
O exercício do Tema III incide na vertente do espaço público, ou seja, o espaço de mediação entre as diversas propostas individuais realizadas no 1º semestre. Neste exercício pressupõe-se uma ação concertada, ao nível dos grupos de trabalhos, no sentido da clarificação das intenções de transformação preconizadas para o local. Através deste exercício deverão também intensificar-se os desejos [narrativos], definidos pelos grupos de trabalho, relativos ao perfil social dominante que habitará a colina das Amoreiras num futuro a médio prazo, de duas décadas.
Durante o espaço temporal em que decorrerá o Tema III deverão ser realizadas revisões de projeto, tendo em vista a melhoria das propostas individuais realizadas ao abrigo do Tema I, procurando-se o melhor ajustamento dos projetos às estratégias deste novo exercício.

Os objetivos do Tema III passam pelos seguintes pontos:
1. Definição de um plano de estrutura da área de intervenção.
Neste ponto deverão ser repensados, num primeiro momento, os argumentos que estão na base das escolhas dos locais de intervenção individuais, refletindo-se sobre os pontos em comum que podem caraterizar as várias propostas. Num segundo momento deverá ponderar-se sobre uma possível centralidade [ou possíveis centralidades] que possam emergir no tecido urbano. Num terceiro momento deve ser definida uma estratégia de mobilidade e de utilização do espaço público;
2. Definição de um projeto detalhado de caraterização do espaço público.
Neste ponto serão realizadas propostas concretas de projeto, com detalhes, definindo materiais, mobiliário urbano, espécies vegetais e todos os parâmetros julgados convenientes para o projeto de espaço público.
3. Enquadramento dos projetos individuais, realizados no Tema I, na estratégia projetual para o espaço público.
Prevê-se que a estratégia de projeto, concertada em grupo, seja validada em projetos de pormenor na envolvente dos projetos individuais.

Área de Intervenção:
Percurso urbano entre o Largo do Rato e a Colina das Amoreiras.

Metodologia:
1. Serão mantidos os grupos de trabalhos definidos no 1º semestre com aproximadamente 5 estudantes;
2. O exercício abrange toda a área de intervenção, devendo o grupo definir os momentos mais particulares onde as ações de projeto sobre o espaço público possam ser mais relevantes, agindo nesses locais com maior detalhe.
3. Individualmente, deverá ser detalhada a envolvente dos projetos realizados no Tema I.

1.6| TEMA IV– TRABALHO INDIVIDUAL, 2º SEMESTRE

Como conclusão do ano letivo será realizado um trabalho individual que visa o estabelecimento de uma síntese em relação ao percurso de cada um dos estudantes. Este trabalho, pensado para ser desenvolvido no espaço do último mês de aulas, pressupõe a realização de um tema livre a enquadrar pelo próprio estudante. Condiciona-se apenas o desenvolvimento deste último tema ao estabelecimento de uma relação em torno dos exercícios elaborados no curso do ano letivo.
Como linhas orientadoras são lançadas algumas pistas:
1. Aplicação direta de um ensaio extraído a partir do trabalho desenvolvido nos laboratórios;
2. Elaboração de projetos de extensão em relação ao programa lançados ao longo escolar;
3. Exercício específico de representação ou performativo em torno do projeto das habitações.

Os objetivos do Tema IV passam pelos seguintes pontos:
1. Desenvolvimento de competências ao nível da problematização em torno da arquitetura produzida por cada estudante. Este exercício será uma oportunidade para construir um enredo discursivo em torno do trabalho de projeto, enriquecendo os pressupostos de base com que cada proposta foi realizada.
2. Consolidação da autonomia dos estudantes em relação aos temas desenvolvidos durante o ano letivo. Ao solicitar-se que cada estudante construa o seu próprio enunciado, procura estimular-se a autonomia em relação ao acompanhamento e orientação dos docentes da UC de PFA.
3. Melhoria e credibilização das propostas individuais iniciadas no 1º semestre. Este exercício deve ser visto como oportunidade para retomar e solidificar as decisões de projeto inicialmente lançadas no âmbito dos exercícios anteriores, nomeadamente do exercício do Tema I.

Área de Intervenção:
Área de intervenção atribuída em contexto de grupo a cada um dos estudantes;

Metodologia:
1. O trabalho deverá ser realizado individualmente;
2. Cada estudante deverá socorrer-se dos meios que julgar conveniente para o desenvolvimento deste exercício;
3. O trabalho deverá evidenciar quer a autonomia, quer a capacidade de problematização de cada estudante.

2

LABORATÓRIO DE CULTURA ARQUITECTÓNICA CONTEMPORÂNEA
Docente: Ana Vaz Milheiro

Tema:
Mundos Ficcionados
Seis cidades africanas – planos urbanos entre 1940 e 1974

Apresentação:
O Estado Novo "inventou" um território urbano capaz de homogeneizar algumas paisagens construídas. É esse território que vamos analisar a partir de seis cidades, uma no continente europeu e as restantes em África. Os desenhos – ou os planos diretores – funcionam como um "guião" que se vai transformando à medida que princípios deterministas começam a apresentar lacunas. Os desenhos mais geométricos e positivistas, de uma primeira fase, dão progressivamente lugar a esquemas mais adaptáveis e moldáveis, de uma segunda e terceira investida estado-novista, e à medida que os arquitetos descobrem as culturas locais. Paradoxalmente, também são os "planos amáveis", aqueles que menos sobrevivem ao tempo, enquanto as geometrias rígidas prevalecem. Com o tema deste ano pretende-se promover leituras sobre a construção do território como um lugar ficcionado e por isso expressão de diversas narrativas que se sobrepõem, completam ou anulam.

Metodologia:
Os trabalhos decorrem em duas fases.
1º semestre: os alunos organizam-se em três grupos de trabalho, distribuindo entre si as seis cidades. Fase de pesquisa em arquivos [Arquivo Histórico Ultramarino e Centro de Documentação do IPAD, etc.], bibliográfica e entrevistas. Abordagem inicial aos casos de estudo. São produzidos um relatório e três recensões de grupo. A primeira recensão parte da análise comparativa dos filmes *A Costa dos Murmúrios*, de Margarida Cardoso [2004] e *20, 13*, de Joaquim Leitão[2006)] numa tentativa em identificar esquemas de representação do território africano, através do cinema, no imaginário português recente. Pretende-se que cada grupo produza não um documento escrito, mas ilustrado, a partir do visionamento sugerido pelos dois filmes. As recensões seguintes inscrevem-se numa metodologia mais convencional, analisando os livros dos arquitetos Francisco Castro Rodrigues, *Um Cesto de Cerejas, Conversas, Memórias, uma vida* [organização e introdução de Eduarda Dionísio, Lisboa: Casa da Achada, 2009]; e Pancho Guedes, *Manifestos Ensaios Falas Publicações* [Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2007].

2º semestre:
Cada aluno encontra a sua linha individual de pesquisa dentro do tema geral. A pesquisa bibliográfica torna-se mas específica. A análise é individual e pretende-se original.
É produzido um trabalho final com cerca de 26 páginas datilografadas. Documentação fotográfica, imagens, entrevistas, etc., são incluídos em anexo e não são contabilizados nas 26 páginas finais.
Cada aluno deverá juntar ao trabalho de projeto final o relatório produzido em grupo [facultativo] e o trabalho final individual.

Cidades
1. Lisboa;
2. Praia;
3. Bissau;
4. São Tomé;
5. Luanda;
6. Maputo.