

IVANILDO LINO JOÃO DOS SANTOS

**PROCESSO DE FORMAÇÃO DAS CIDADES
ANGOLANAS**

**Estrutura urbana da cidade do Huambo, sua análise e
estratégias de melhoramento**

Orientadora: Professora Doutora Maria João Pereira de Matos

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

**Escola de Comunicação, Arquitetura, Artes e Tecnologias da
Informação**

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Lisboa

2017

IVANILDO LINO JOÃO DOS SANTOS

PROCESSO DE FORMAÇÃO DAS CIDADES ANGOLANAS

**Estrutura urbana da cidade do Huambo, sua análise e
estratégias de melhoramento**

Dissertação defendida em provas públicas na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias no dia 18 de Maio de 2017, perante o júri, nomeado pelo Despacho de Nomeação nº114/2017, de Abril, com a seguinte composição:

Presidente: Prof. Doutor Pedro Carlos Bobone Ressano Garcia

Arguente: Prof. Doutor Pedro Filipe Coutinho Cabral d'Oliveira Quaresma

Orientadora: Profª Doutora Maria João Pereira de Matos

Vogal: Profª Doutora Filipa Alexandra Gomes da Silva Oliveira Antunes

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Comunicação, Arquitetura, Artes e Tecnologias da Informação

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Lisboa

2017

Agradecimentos

Crete em Deus, agradeço ao Pai todo poderoso, por ter iluminado meus caminhos. A minha família, em especial o meu Pai Lino dos Santos, por ter sido a primeira pessoa a acreditar em mim no curso de arquitetura, pelo apoio incondicional e seus conselhos técnicos como arquiteto; agradeço aos meus irmãos; minha mãe Maria João dos Santos, minha protetora, que mesmo distante sempre esteve ao meu lado. Os meus primos Nazaré Jaime e Arilson Manuel, pela constante disponibilidade e apoio ao levantamento de informações e esclarecimentos sobre algumas características da nossa terra natal (Huambo). Não me podia esquecer da tia Mena, do tio Bento, do Anselmo Varela e da Maní, pessoas que me receberam de braços abertos quando cheguei em Lisboa.

Agradeço a minha orientadora, Professora Maria João Pereira de Matos, pelo apoio ao longo de toda investigação, que desde muito cedo soube mostrar-me os caminhos objetivos para a realização desta tese. Quero agradecer também, todos meus professores ao longo dos cinco anos de curso, em especial o Professor Flávio Lopes, pela sua disponibilidade e experiência em assuntos relacionados as cidades africanas; aos meus colegas de curso, especialmente aqueles que sempre estiveram comigo, Arlindo Carlos, Helder Amaral, Marco Branquinho, Sidney Antunes e a Yasmin Teixeira.

Por último, os meus profundos agradecimentos ao Governo Provincial do Huambo, na pessoa da sua Excelência Vice-Governador para a área técnica e infraestruturas Calunga Francisco Quissanga, pelo material fornecido e merecida a sua atenção sempre que precisei.

Resumo

O presente trabalho aborda o processo de formação e transformação das cidades angolanas, em especial o caso da cidade do Huambo, buscando os fatores e as personalidades que contribuíram para que a mesma se tornasse uma das maiores e mais importantes cidades de Angola.

Pelos estudos feitos, percebemos que antes da partilha de África pelas potências europeias, a divisão do continente era baseada em monarquias, que mais tarde se sentiram ameaçadas com a instalação dos primeiros presídios, permitindo a expansão do tráfico de escravos da região para outros continentes. Partindo destes factos, fomos em busca dos processos que impulsionaram, primeiro, a formação das cidades e, posteriormente, a distinção entre as mesmas, a exploração do território interno com a descoberta de novos recursos e a construção de vias de comunicação como o caminho-de-ferro, que deram oportunidades a cidades como o Huambo para se desenvolverem.

Atualmente a cidade do Huambo é resultado dos planos urbanísticos elaborados na era colonial. Com o processo de descolonização, a guerra civil e o fluxo migratório, tornaram obsoletas algumas das suas infraestruturas. Por isso estudámos a sua morfologia e estrutura, onde identificámos as suas potencialidades, como a estrutura verde, que a elevam a candidatura de futura capital ecológica de Angola. Analisámos também, as suas debilidades, como a mancha periférica de urbanização dispersa, que representa uma das maiores preocupações, merecendo acompanhamento de políticas urbanas para maior integração entre a periferia e o meio consolidado. Por fim, delinearam-se algumas diretrizes que visam melhorar a estrutura urbana, bem como reabilitar os equipamentos e áreas do seu estado de degradação.

Palavras-chaves: Cidades africanas, Angola, Huambo, reconversão urbana, desenvolvimento urbano sustentável.

Abstract

The present work approaches the process of formation of Angolan cities, especially the city of Huambo, looking for the factors and personalities that contributed to making it one of the largest and most important cities in Angola.

We could understand that, before colonisation the division of the continent was a matter of monarchies, which later felt threatened with the installation of prisons, allowing the expansion of slave traffic from the region to other continents. We searched for the processes that, first of all, stimulated the formation of cities and, afterwards, the distinction between them, the exploration of the internal territory associated with the discovery of new resources and the construction of communication links such as the railroad, which gave opportunities to cities like Huambo to develop.

The city of Huambo is built on the urban plans elaborated in the colonial era. With the process of decolonization, a civil war and a migratory flow, some of its infrastructures became obsolete. Therefore, we studied its morphology and structure, where potentialities have been identified, namely its green structure which allows its application to the future ecological capital of Angola. We also analyzed its weaknesses, such as a periphery characterized by urban sprawl, one of the main concerns. They demand the follow-up of urban policies for greater integration between companies the periphery and the consolidated urban center. Finally, it is intended to define guidelines that aim to improve the urban structure, as well as to recover the facilities and areas from their state of degradation.

Key words: African cities, Angola, Huambo, urban redevelopment, sustainable urban development.

ÍNDICE

Agradecimentos.....	5
Resumo	6
Abstract	7
Introdução.....	14
• Enquadramento do tema.....	14
• Objeto	15
• Objetivo.....	15
• Metodologia de investigação.....	15
• Estado da arte.....	16
• Estrutura de conteúdos	17
CAPÍTULO I PROCESSOS URBANOS EM ÁFRICA.....	18
1. A influência da conferência de Berlim	19
2. Primeiras fases do urbanismo colonial de Matriz Portuguesa	20
CAPÍTULO II URBANISMO EM ANGOLA	21
1. Antecedentes, séculos XVI a XVIII.....	21
2. Da costa ao interior, colonização e urbanização do séc. XIX	27
3. Angola e o Território no século XX.....	30
3.1 Processos de ocupação do território	30
3.2 Núcleos urbanos do Litoral	32
3.3 Núcleos urbanos com influência da rede ferroviária	39
3.4 Núcleos urbanos com influência da rede rodoviária	46
CAPÍTULO III ESTRUTURA URBANA DA CIDADE DO HUAMBO.....	51
1. Breve caracterização da província do Huambo	51
1.1 Enquadramento geográfico	51
1.2 Demografia.....	53
2. Estrutura Urbana	56
2.1 Planos previstos (era colonial).....	56

2.2 Situação atual, ocupação do território	61
2.2.1 Vias estruturantes	62
2.2.2 Bairros periféricos	69
2.2.3 Centro urbano, Praça Dr. António Agostinho Neto e edifícios administrativos.....	71
2.2.4 Zona de expansão	75
2.2.5 Estrutura ecológica	77
3. O caminho-de-ferro.....	82
4. Estratégias de melhorias da estrutura urbana da cidade do Huambo	83
4.1 Identificação dos problemas	83
4.2 Proposta.....	86
Referências urbanísticas para uma proposta de melhoramento do Huambo	89
Conclusão.....	92
Bibliografia.....	94
Anexos	97

Lista de figuras

FIGURA 1 - PARTILHA DE ÁFRICA ENTRE IMPÉRIOS EUROPEUS, 1884-1885; FONTE: (ANDRADE, 2009)	19
FIGURA 2 - MAPA DE ÁFRICA (ANGOLA), LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO REINO DO KONGO; FONTE: AUTOR.....	21
FIGURA 3 - MAPA DE ANGOLA, LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DOS REINOS DO KONGO E NDONGO; FONTE: AUTOR.....	22
FIGURA 4 – MUXIMA, 1890; FONTE: (FREUDENTHAL, FERNANDES, JANEIRO, & LOUREIRO, 2006, P. 19)	23
FIGURA 5 – MASSANGANO, 1890; FONTE: (FREUDENTHAL, FERNANDES, JANEIRO, & LOUREIRO, 2006, P. 19).....	24
FIGURA 6- ANGOLA PORTUGUESA EM 1830; FONTE: AUTOR	28
FIGURA 7 - ANGOLA PORTUGUESA EM 1861; FONTE: AUTOR.....	28
FIGURA 8 - ANGOLA PORTUGUESA EM 1906; FONTE: AUTOR.....	29
FIGURA 9- PRINCIPAIS CIDADES COSTEIRAS DE ANGOLA; FONTE: AUTOR	32
FIGURA 10 - PLANO DE URBANIZAÇÃO DE CABINDA, 1951; FONTE: (FONTE, 2012, P. 116).....	33
FIGURA 11- PLANO DE URBANIZAÇÃO DE LUANDA, 1950; FONTE: (FONTE, 2012, P. 123).....	34
FIGURA 12- PLANO DE URBANIZAÇÃO DO LOBITO, 1950; FONTE: (FONTE, 2012, P. 138)	35
FIGURA 13- PLANO DE URBANIZAÇÃO DE BENGUELA, 1952; FONTE: (FONTE, 2012, P. 148).....	37
FIGURA 14 - PLANO DE URBANIZAÇÃO DO NAMIBE, 1952; FONTE: (FONTE, 2012, P. 154)	38
FIGURA 15- PRAIA DAS MIRAG MIBE, 1963ENS NO NA-64; FONTE: (FONTE, 2012, P. 155)	38
FIGURA 16-LINHAS DE CAMINHO-DE-FERRO DE ANGOLA, 2016; FONTE: AUTOR.....	39
FIGURA 17- PLANO DE URBANIZAÇÃO DE VILA SALAZAR (N'DALATANDO), ANGOLA, 2016; FONTE:	40
FIGURA 18-PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO DE MALANJE, 1951; FONTE: (RAPOSO, 2005, P. 42)	41
FIGURA 19 - VISTA AÉREA DE NOVA LISBOA (HUAMBO), S/D; FONTE: (FONTE, 2012, P. 174)	42
FIGURA 20- PZOI PLANO DE ZONAS DE OCUPAÇÃO IMEDIATA DE ROBERT WILLIAMS; S/D; FONTE: (FONTE, 2012, P. 181).....	44
FIGURA 21- PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO DE SÁ DA BANDEIRA, ARQ. JOÃO ANTÓNIO DE AGUIAR, 1947; FONTE: (FONTE, 2012, P. 189).....	45
FIGURA 22- MAPA DE ALGUNS NÚCLEOS DE INFLUÊNCIA DA REDE RODOVIÁRIA, FONTE: AUTOR..	46
FIGURA 23- PLANO DE URBANIZAÇÃO DA HUÍLA, S/D; FONTE: (FONTE, 2012, P. 199)	47
FIGURA 24- PLANO DE ZONAS DE OCUPAÇÃO IMEDIATA DE TEIXEIRA DA SILVA, (FONTE, 2012, P. 204)	48

FIGURA 25 - PLANO DE ZONAS DE OCUPAÇÃO IMEDIATA DE HENRIQUE DE CARVALHO, S/D; FONTE: (FONTE, 2012, P. 207).....	49
FIGURA 26 - ESTUDO URBANÍSTICO DO CUILO, RDOP/LUNDA, S/D; FONTE: (FONTE, 2012, P. 201)	50
FIGURA 27 - MAPA DE ANGOLA, LOCALIZAÇÃO DA PROVÍNCIA DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	52
FIGURA 28 - MAPA DA PROVÍNCIA DO HUAMBO E SEUS MUNICÍPIOS, 2016; FONTE: AUTOR	52
FIGURA 29 - MODELO DE ORDENAMENTO TERRITORIAL DO HUAMBO, 2016.....	55
FIGURA 30 - ANTEPROJETO DA CIDADE DO HUAMBO DO ENG. CARLOS ROMA MACHADO, 1912; FONTE: (FONTE, 2012, P. 171).....	56
FIGURA 31- PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO DO HUAMBO, ARQ. JOÃO ANTÓNIO DE AGUIAR, 1947 FONTE: AUTOR.....	57
FIGURA 32 - PLANO DE PORMENOR DO CENTRO URBANO DO HUAMBO, ARQ. JOÃO ANTÓNIO DE AGUIAR; 1947; FONTE: ARQUIVO HISTÓRICO DO ULTRAMAR	58
FIGURA 33 - PLANO DE URBANIZAÇÃO DO HUAMBO, 1972; FONTE: ARQUIVO HISTÓRICO DO ULTRAMAR	59
FIGURA 34 - PLANO DE URBANIZAÇÃO DO HUAMBO, 1972; FONTE: ARQUIVO HISTÓRICO DO ULTRAMAR	60
FIGURA 35 - SÍNTESE DE OCUPAÇÃO TERRITORIAL DA CIDADE DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR. (ANEXO 1).....	61
FIGURA 36 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO, VIAS ESTRUTURANTES, 2016; FONTE: AUTOR. (ANEXO 2)	62
FIGURA 37 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO, AVENIDA 4 DE ABRIL, 2016; FONTE: AUTOR	63
FIGURA 38 - AVENIDA 4 DE ABRIL DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	63
FIGURA 39 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO, AVENIDA DA INDEPENDÊNCIA, 2016; FONTE: AUTOR.....	64
FIGURA 40 – VISTA AÉREA DA AVENIDA DA INDEPENDÊNCIA DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	64
FIGURA 41 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO, AVENIDA NORTON DE MATOS, 2016; FONTE: AUTOR	65
FIGURA 42 - VISTA AÉREA DA AVENIDA NORTON DO HUAMBO, NORTON DE MATOS, 2016; FONTE: AUTOR.....	65
FIGURA 43 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO, AVENIDA DA REPÚBLICA; FONTE: HUAMBO	66
FIGURA 44 - VISTA AÉREA DA AVENIDA DA REPÚBLICA, HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	66
FIGURA 45 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO, AVENIDA JOÃO PAULO II; FONTE: AUTOR	67
FIGURA 46 - AVENIDA JOÃO PAULO II DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	67
FIGURA 47 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO, AVENIDA CALOUMBULA, 2016; FONTE: AUTOR	68
FIGURA 48 - VISTA AÉREA DA AVENIDA CALOUMBULA DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	68

FIGURA 49 - PLANTA SÍNTESE DOS BAIRROS PERIFÉRICOS DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR...	69
FIGURA 50 - VISTA AÉREA DA PERIFERIA DO SASSONDE NO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	70
FIGURA 51 - RUA DA PERIFERIA DO BAIRRO SASSONDE NO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	70
FIGURA 52 - RUA DA PERIFERIA DO BAIRRO SÃO PEDRO NO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	70
FIGURA 53 - ZONA ENVOLVENTE DE UM EDIFÍCIO HABITACIONAL NO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	71
FIGURA 54 - FALTA DE RECOLHA DOS RESÍDUOS SÓLIDOS NO CENTRO DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	71
FIGURA 55 - BAIRRO SÃO PEDRO, FALTA DE MANUTENÇÃO NOS ESPAÇOS VERDES, HUAMBO, 2016; AUTOR	72
FIGURA 56 - CENTRO URBANO DA CIDADE DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	72
FIGURA 57 - CENTRO URBANO DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	72
FIGURA 58 - VISTA AÉREA DA PRAÇA DR. ANTÓNIO AGOSTINHO NETO, HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	73
FIGURA 59 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO, PRAÇA DR. ANTÓNIO AGOSTINHO NETO, 2016; FONTE: AUTOR	74
FIGURA 60 - VISTA AÉREA DA URBANIZAÇÃO DO LOSSAMBO NO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	75
FIGURA 61 - BAIRRO DO LOSSAMBO NO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	76
FIGURA 62 - BAIRRO DO LOSSAMBO NO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	76
FIGURA 63 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	77
FIGURA 64 - VISTA AÉREA DA ESTUFA DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	78
FIGURA 65 - DIAGRAMA DE VARIAÇÃO DE COTAS DA PARTE ALTA À PARTE BAIXA DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	78
FIGURA 66 - VISTA AÉREA DO CORREDOR DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	79
FIGURA 67 - VISTA AÉREA DO CORREDOR VERDE (EUCALIPTOS); HUAMBO; FONTE: AUTOR	79
FIGURA 68 - VISTA AÉREA DO JARDIM DA CULTURA NO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	80
FIGURA 69 - JARDIM DA CULTURA NO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	80
FIGURA 70 - MAPA DA CIDADE DO HUAMBO (CAMINHO DE FERRO), 2016; FONTE: AUTOR	82
FIGURA 71 - ANÁLISE DAS VIAS CONSTRUÍDAS, PREVISTAS E NÃO CONSTRUÍDAS DA CIDADE DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	83
FIGURA 72 - CRESCIMENTO DESORDENADO DA PERIFERIA NA CIDADE DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	84
FIGURA 73 - ESTADO DE DEGRADAÇÃO DO LARGO PICA PAU NA CIDADE DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR.....	85
FIGURA 74 - ESPAÇO EM ABANDONO DA ESTUFA-FRIA DO HUAMBO; 2016; FONTE: AUTOR	85
FIGURA 75 - ESPAÇO EM ABANDONO DA ESTUFA-FRIA DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR	85

FIGURA 76 - PLANTA SÍNTESE DA PROPOSTA DE RESTRUTURAÇÃO DA CIDADE DO HUAMBO, 2016; FONTE: AUTOR. (ANEXO 7)	86
FIGURA 77 - PROPOSTA - FOTOMONTAGEM.....	88
FIGURA 78- PROPOSTA - FOTOMONTAGEM.....	88
FIGURA 79 - PROPOSTA - FOTOMONTAGEM.....	88
FIGURA 80 - IMPLANTAÇÃO DA CIDADE DE CANBERRA, AUSTRÁLIA, 2017; FONTE: BING MAPS ...	89
FIGURA 81 - LARGO CAPITAL HILL DE CANBERRA, AUSTRÁLIA, 2017, FONTE: GOOGLE.....	90
FIGURA 82 - MAPA DA CIDADE DE GOIÂNIA, BRASIL, 2017; FONTE: GOOGLE	91

Lista de tabelas

TABELA 1- DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO POR MUNICÍPIO	53
TABELA 2 DENSIDADE	54

Introdução

• Enquadramento do tema

Este trabalho, aborda o processo de formação das cidades angolanas, analisando em particular a cidade do Huambo como caso de estudo. As cidades angolanas têm sofrido certo dinamismo nos últimos tempos, com a transformação do país num estaleiro de obras, na tentativa de recuperação das perdas do conflito armado, causador da maior parte da destruição das infraestruturas da era colonial, retardando o desenvolvimento de cidades como o Huambo, que já desempenhava um importante papel no setor da indústria.

O fenómeno da urbanização tem sido discutido com regularidade, sobre tudo em África, onde os países apresentam índices elevados de zonas periféricas, que se refletem nos níveis extremos de pobreza e tornam cada vez mais difícil o equilíbrio social e económico nas sociedades. Em Angola, a diferença socioeconómica no seio das comunidades é diretamente proporcional ao tipo de condições urbanas em que as mesmas se encontram.

Graves problemas atuais como o êxodo rural e o crescimento acelerado dos bairros periféricos são os principais motivos que pesaram na escolha da temática desta investigação. O foco principal é estudar o estado atual da estrutura urbana da cidade do Huambo. Enquadrando com os planos realizados anteriormente na era da antiga Nova Lisboa, percebendo qual o nível de execução do que foi previsto e chegou a ser concretizado, bem como quais os projetos forçosamente interrompidos. Alguns, se tivessem sido concluídos, ajudariam a melhorar certos problemas na cidade.

Potencialidades como a vegetação, os corredores verdes e os largos foram analisados e vimos que precisam de maior preservação e vitalidade nos seus espaços, como forma de proporcionar maior proximidade com os habitantes. Por isso, com a finalização destas análises, elaborámos algumas diretrizes que visam melhorar o meio urbano da cidade.

• Objeto

O objeto de estudo é a cidade do Huambo, em particular a sua estrutura urbana, ligada a fatores como o ambiente e a geografia do território. Desde os motivos que estiveram na base da sua formação, os planos elaborados e seu estado atual.

• Objetivo

Com esta dissertação, pretende-se compreender o estado urbano atual da cidade do Huambo, bem como as mutações que a cidade sofreu desde a sua criação, passando pelos processos de descolonização até a atualidade. Na busca dessa compreensão, temos como objetivo elaborar diretrizes que possam ajudar a desenvolver projetos urbanos e arquitetónicos que garantam maior qualidade de vida, explorando as potencialidades da cidade desde a requalificação à conceção de novos projetos.

• Metodologia de investigação

Apesar de viver em Luanda, sempre que tivesse oportunidade deslocava-me para o Huambo. Como estudante de arquitetura, o meu olhar para a cidade era direcionado aos arruamentos, edifícios públicos e estrutura verde que despertam o interesse dos visitantes da cidade, tentando perceber o impacto que esses aspetos causavam no enquadramento urbano. Foi assim que achei oportuno elaborar um estudo sobre as características urbanas da cidade do Huambo.

As pesquisas começaram com base no testemunho de familiares e outros residentes da cidade, que me relatavam a necessidade de diversos melhoramentos na mesma, como a recuperação dos equipamentos que se foram degradando e as fracas políticas urbanas visando a integração dos habitantes na cidade. Nesta fase, comecei com a pesquisa de bibliografias centradas no urbanismo em Angola, para verificar o que já tinha sido produzido sobre esta temática. Os poucos trabalhos que encontrei focavam-se mais na cidade de Luanda, se calhar pela sua dimensão e por ser a mais caótica do país. Verificou-se que têm aumentado as preocupações de ordenamento do território por parte dos seus atores em Angola. Posteriormente, os livros e fontes digitais mereceram uma análise profunda para aumentar a solidez dos fundamentos teóricos.

Localmente, foi realizado um trabalho de campo, com duas visitas à cidade. A primeira foi curta, onde pude efetuar contatos com diversas pessoas, sobre tudo entidades governamentais. Tive oportunidade de apresentar-me como estudante e explicar o que pretendia com o presente trabalho, bem como de solicitar o uso efetivo de um “drone”. A segunda visita, mais alargada, permitiu visitar diversos locais da cidade, com o levantamento fotográfico desde os bairros periféricos às longas avenidas.

• Estado da arte

Com a afirmação do Urbanismo moderno no séc. XX, o surgimento de modelos urbanos como a “Garden City” contribuiu para o melhoramento das cidades, com processos que proporcionaram maior vitalidade nas mesmas. Nos dias de hoje, a questão da formação das cidades angolanas, tem movido a curiosidade de arquitetos e urbanistas nacionais e estrangeiros, que debatem e defendem soluções que visam melhorar o sistema urbano das mesmas.

Isabel Raposo, arquiteta urbanista em “Cidades africanas” (2005), nos capítulos “urbanismo colonial” e “cidades africanas pós-independências” aborda os planos urbanísticos no contexto africano, enquadrados pela expansão portuguesa em África, mencionando características da tradicional cidade de influência portuguesa nos chamados territórios ultramarinos. Esta reflexão, também foi feita por José Manuel Fernandes no livro “Luso Africana Arquitetura e Urbanismo na África Portuguesa” (2015), falando não só do urbanismo das cidades, mas também do património arquitetónico.

Uma obra conjunta entre José Manuel Fernandes, Aida Freudenthal, Maria de Lurdes Janeiro e postais da coleção de João Loureiro, no livro “Angola no século XIX Cidades, Território e Arquiteturas” referem-se ao urbanismo em Angola, desde o séc. XVI até os primeiros anos do século XX. Com este livro, conseguimos perceber as vivências das antigas vilas angolanas, sobretudo aquelas pertencentes ao Reino do Kongo e Ndongo.

Maria Manuela da Fonte, no livro “Urbanismo e Arquitetura em Angola” (2012), fez o maior trabalho investigativo até ao momento sobre esta temática. De forma mais alargada conseguiu reunir e resumir informações sobre arquitetura e urbanismo em Angola, desde as cidades aos pequenos colonatos, agrupando-os e classificando-os.

O arquivo histórico do ultramar permitiu o acesso aos diversos planos urbanísticos do Huambo, como do arquiteto João António de Aguiar de 1972, que ilustra detalhadamente

características urbanísticas previstas para a cidade do Huambo, onde pudemos verificar a importância da antiga praça Manuel de Arriaga e dos edifícios administrativos.

• Estrutura de conteúdos

Três partes dividem a presente tese. A primeira refere-se aos processos urbanos em África, sobretudo os de influência portuguesa. A segunda parte, faz o enquadramento do urbanismo em Angola; e a terceira retrata o caso de estudo.

O Capítulo I Processos Urbanos em África, Divide-se em dois subtemas: a influência da conferência de Berlim e as primeiras fases do urbanismo colonial de matriz portuguesa. Falamos dos impactos causados nas sociedades africanas, com as questões étnicas no centro dos conflitos, e da diferença em termos urbanos com os demais continentes. De seguida, aborda-se a expansão portuguesa em Angola, para percebermos cronologicamente a chegada dos portugueses a Angola até à independência.

O Capítulo II Urbanismo em Angola, está dividido em três subcapítulos: Antecedentes, séculos XVI à XVIII; Da costa ao interior, colonização e urbanização do séc. XIX; por último Angola e o território no séc. XX. Este capítulo foi elaborado para percebermos a ocupação do território em Angola, desde as cidades costeiras até o interior e qual o seu enquadramento.

No Capítulo III, Estrutura Urbana da Cidade do Huambo, fomos à busca da interpretação urbana da cidade do Huambo, começando com a caracterização da província; a estrutura urbana; situação atual do território; o caminho-de-ferro e por fim as condicionantes e diretrizes para o melhoramento do espaço urbano, como forma de traçar linhas que possam ser desenvolvidas em projetos urbanos e arquitetónicos.

CAPÍTULO I PROCESSOS URBANOS EM ÁFRICA

Para falarmos de urbanização em África, devemos ter o cuidado de realçar que se trata de um assunto bastante complexo, já que é o terceiro maior continente do planeta, apenas atrás da Ásia e América e um dos mais diversos, fruto da quantidade de países que apresentam diferentes contextos, carregando consigo no seu território milhares de costumes e culturas e um longo período de colonização que se consolidou ainda mais nos finais do séc. XIX com a realização da conferência de Berlim. No entanto, de forma geral, podemos dizer que só no final do séc. XX e início do XXI é que o continente berço da humanidade vem verificando o seu processo de urbanização de forma mais intensificada. Mas ainda assim, África tem sido o continente com menor taxa de urbanização, algo que certamente não reflete a sua variedade em valiosos recursos naturais que podem ser catapultados para o desenvolvimento das cidades africanas.

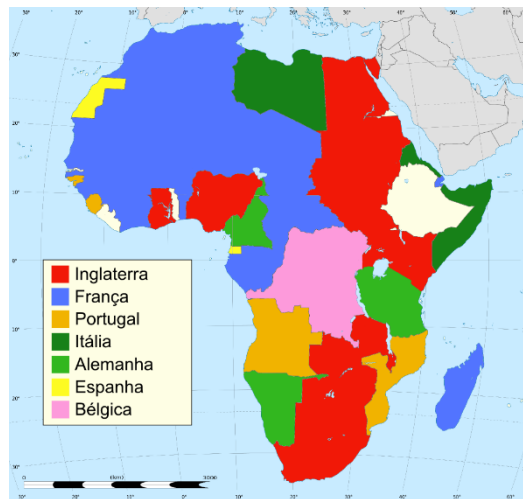
De facto esta situação está a mudar, sendo que algumas das principais cidades africanas estão a experimentar um crescimento acelerado, e poderão melhorar significativamente se a par do crescimento das maiores cidades, outros centros urbanos também se desenvolverem.

Segundo dados da Organização das Nações Unidas (ONU), até 2030, deverá aumentar 85% a população das cidades em muitos dos países de África, como por exemplo Angola. Metade da população africana será urbana (atualmente apenas um terço dos habitantes do continente vivem em zonas urbanas), trazendo inúmeros problemas para as metrópoles, caso este crescimento não seja acompanhado com devida atenção. Este crescimento acelerado será resultado do rápido crescimento desordenado das principais cidades, por causa da metropolização das cidades e dos intensos processos do êxodo rural, caracterizados pela constante migração das populações da zona rural em direção às cidades. Este cenário já foi vivido pelos países emergentes do Ocidente e da Ásia, por isso em matéria de tipos de urbanização, nota-se uma grande diferença entre as tendências em África e na Europa (Pena, 2014).

De modo a introduzir esta realidade, de seguida analisaremos de forma breve tópicos relacionados com o processo de crescimento urbano em África, começando pela Conferência de Berlim como marco histórico de grande importância no desenvolvimento do continente, falando ainda das colónias portuguesas como Angola, que herdou características urbanísticas e arquitetónicas da era colonial.

1. A influência da conferência de Berlim

Nos finais do séc. XIX a divisão do continente africano [Fig. 1] entre diferentes nações. Como marco histórico desse período temos a Conferência de Berlim (1884-1885), que visava a delimitação efetiva das fronteiras de África, sem nenhum tipo de cuidado étnico, histórico e mesmo familiar dos povos africanos, que acaba por influenciar até aos dias de hoje a maioria das causas dos conflitos africanos. Nesta conferência,



foram decididas normas a serem obedecidas pelas potências colonizadoras. Apesar do intuito inicial da reunião ter sido o de acertar os limites de interesse económico dos países na região, não foi possível alcançar um entendimento entre as ambições imperialistas de cada nação numa primeira abordagem. Mas mesmo assim, posteriormente a partilha de África foi decidida pela Rússia, EUA e 14 países da Europa dentre os quais Portugal, que colonizava países como Moçambique, Cabo Verde, Guiné Bissau, São Tomé e Príncipe e Angola que aqui será estudada com mais profundidade. (Araújo, 2009).

Figura 1 - Partilha de África entre impérios europeus, 1884-1885; Fonte: (Andrade, 2009)

Uma das consequências mais evidentes foi a forma forçosa como foi efetuada a partilha pelas potências colonizadoras em África, sem preocupações quanto ao que já existia no seio dos seus povos. À partir de 1885, várias colônias (hoje estados), passaram a estar reunidas dentro de novas fronteiras, como por exemplo tribos amigas e desafetas passaram a pertencer ao mesmo território, causando várias discórdias que hoje dificultam não só a convivência entre as mesmas, mas também o processo organizativo que cada estado deverá ter para impulsionar o crescimento urbano das suas cidades. Um dos exemplos mais preocupantes em África são os conflitos permanentes vivenciados entre o Ruanda e o Burundi, que infelizmente em 1994 resultaram no genocídio do Ruanda, entre as tribos Hutus e Tutsis (Pena, 2014)

2. Primeiras fases do urbanismo colonial de Matriz Portuguesa

Analisámos, uma serie de aspetos que nos levam a compreender uma tonalidade geográfica e um processo histórico importante realizado no âmbito da Expansão Portuguesa, que possuem características próprias, afirmando uma personalidade específica nos aspetos urbanísticos das cidades coloniais africanas. Esta identidade resulta de forma diferenciada, da de outras áreas de influência portuguesa no contexto da Expansão Ultramarina, como o Brasil ou o Oriente (Fernandes, 2015, p. 11).

A longevidade da ocupação colonial portuguesa na chamada África subsaariana, também conhecida por África negra, teve início no séc. XV, prolongando-se até ao último quartel do séc. XX com a independência da última colónia portuguesa, Angola, em 1975. Esta ocupação teve diversas tipologias de ocupação na urbanização e no edificado, marcados pelos séculos XVII e XVIII onde se assistiu uma procura de enraizamento territorial, com penetração nos espaços interiores continentais, seguindo os grandes rios, sobretudo nos casos de Angola e Moçambique (Fernandes, 2015, p. 12).

De modo sintético, as diferentes formas de ocupação portuguesa em África, estão divididas em três tempos históricos:

1. Na fase inicial, um carácter micro-urbano e uma implantação geográfica de forma representativa entre os séculos XV e XVI, onde o território envolvente da fixação não é totalmente dominado, por isso, serve o apoio às longas viagens transatlânticas, como é o caso da feitoria nas fortalezas em sítios costeiros (Fernandes, 2015, p. 13).

2. Já com uma expressão territorial, limitada em pequenas regiões, de carácter semi-urbano, com instalações agrárias e comerciais como fazendas e aldeias, pontos de fortificação de apoio, e objetivos escravagistas ou de exploração económica, rural-comercial nos séculos XVII-XVIII (Fernandes, 2015, p. 13), que no caso de Angola posteriormente descreveremos detalhadamente.

3. Com carácter e uma organização em rede, de dimensão macro territorial, dotado de um sistema de infra estruturas, de equipamentos e de instalações urbanas, com explorações rurais e industriais, agrupando e hierarquizando povoações, vilas e cidades no quadro de um conjunto militar, político e administrativamente controlado nos séculos XIX e XX (Fernandes, 2015, p. 13). Nesta última fase, podemos perceber que já havia uma ocupação efetiva e sólida do território.

CAPÍTULO II URBANISMO EM ANGOLA

1. Antecedentes, séculos XVI a XVIII

Nos séculos XVI-XVII, em sequência do aumento da procura de escravos, resultou a extensão do tráfico a sul do Kongo [Fig. 2], no território pertencente ao reino do Ndongo. A fundação da capitania de Luanda em 1575, originou na imediata apropriação e delimitação pelos portugueses de espaços destinados à instalação de militares, religiosos e traficantes de escravos com as respetivas famílias e dependentes, com finalidade de assegurar a sua autonomia espacial e política frente às entidades africanas. Esse processo, teve início cerca de um século após os primeiros contactos com o Kongo, seguindo-se então a fundação de presídios ao longo do Kwanza e na capitania de Benguela em 1617, situada no litoral sul. Com essas fundações, estava lançado o projeto de implantação urbana colonial que apresentava diferenças fundamentais em relação às cidades africanas já existentes. (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 19) & (Fonte, 2012, p. 114). Contudo, devemos dizer que no decorrer do séc. XVI o termo cidade em Angola era um pouco confuso, já que também era aplicado aos espaços urbanos de pouca vitalidade, independentemente da sua dimensão, servindo acima de tudo para diferenciar o espaço urbano do meio rural.

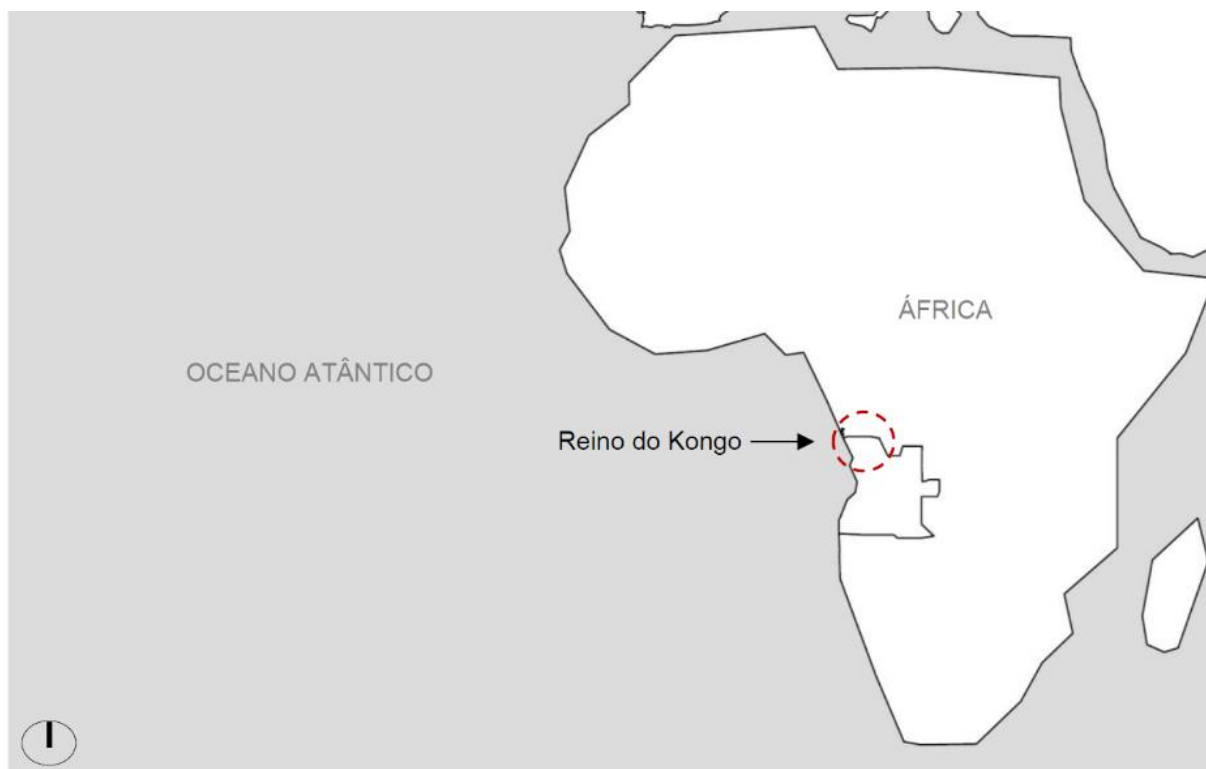


Figura 2 - Mapa de África (Angola), localização geográfica do Reino do Kongo; Fonte: Autor

O avanço militar português na região do Kwanza, foi de tal modo devastador que possibilitou a criação de núcleos fortificados no território conquistado ao reino do Ndongo [Fig. 3], nos quais foi implantada uma força militar e uma iniciante administração, que estabeleceu normas sociais ditadas pela supremacia dos conquistadores (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 19). Ou seja, nessa fase começou a colonização aos povos indígenas, que passavam a cumprir regras impostas pelos europeus, num período particularmente violento fruto da disputa territorial do Ndongo pelos portugueses.

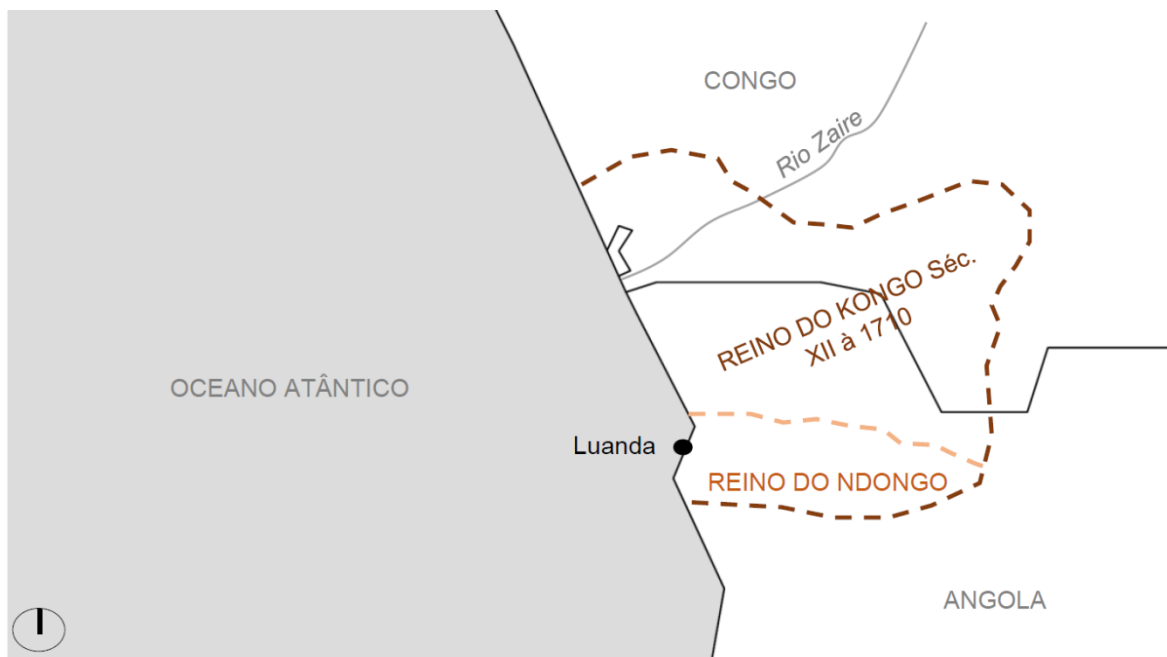


Figura 3 - Mapa de Angola, localização geográfica dos Reinos do Kongo e Ndongo; Fonte: Autor

Com a conquista territorial do Ndongo, teve início uma estruturação de tipo proto-urbano, devido à iniciativa europeia que sustentou uma rede de presídios e feiras diretamente relacionados com as povoações africanas e necessariamente articulada com a rede de tráfico atlântico. Ao longo desse processo foram fundados os presídios de Massangano (1583), Cambambe (1602), Ambaca (1614), Dondo (1625), Cassanje (1625), Golungo (1658) e Pungo Andongo (1671), a norte do Kwanza, e os de Muxima (1589), Benguela Velha (1587), Benguela (1617) e Caconda Velha (1680), a sul do mesmo rio (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 19).

Embora no séc. XVII o surto urbano colonial, tivesse maior incidência numa estreita faixa costeira, pode constatar-se pelos exemplos citados, que não se limitaram apenas à criação de novos núcleos. Verificou-se que com o avanço em direção às feiras do interior, ao longo de vias de penetração militar e comerciais que desde então se foram estruturando em resultado de uma parceria entre portugueses e africanos. O campo de ação do tráfico foi atingindo gradualmente regiões cada vez mais distantes do litoral, ao mesmo tempo que

tornou necessária a criação de núcleos urbanos que apoiassem o controlo direto das rotas e o abastecimento das caravanas africanas que desciam até ao litoral. Normalmente situados em baías abrigadas dos ventos e das calemas, oferecendo bom porto para a navegação à vela. Os núcleos costeiros tinham por função estratégica primordial, proteger as operações comerciais associadas ao tráfico negreiro, afastando outros concorrentes europeus. Alguns desses portos atlânticos iniciaram a atividade comercial com a instalação de meia dúzia de simples barracas onde era acumulada a mercadoria humana a guardar transporte para a América. A par dos escravos, a importação e exportação de bens subsidiários gerou o aumento do número de moradores e dos comerciantes em trânsito que se fixavam no litoral por tempo limitado e aí construíram nos primeiros anos habitações em materiais precários e num alinhamento irregular ao longo da praia [Fig. 4] (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, pp. 19-21).



Figura 4 – Muxima, 1890; Fonte: (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 19)

A predominância absoluta do comércio sobre outras atividades determinou não só a localização dos núcleos, bem como o traçado da rede urbana da colónia [Fig. 5]. Além disso, as plantas urbanas refletem, para lá dos condicionalismos topográficos, os pressupostos económicos e sociais que na época presidiram ao crescimento desses núcleos. Era possível verificar que, o traçado de ruas paralelas à praia era cortado por outras que estabeleciam a ligação com o interior, a localização dos abastados no bairro comercial muito próxima da alfândega onde se concentrava a clientela com maior poder financeiro, e facilitava o despacho de escravos e de mercadorias importadas assim como a armazenagem dos produtos alimentares em estabelecimentos que vendiam por grosso e a retalho (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 21).



Figura 5 – Massangano, 1890; Fonte: (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 19)

Como prática universal de colonização, as cidades revelavam-se locais de contacto entre distintas culturas e assemelham-se a organismos vivos em constante mudança. Importa referir que nos núcleos mais antigos coincidem padrões de instrução radicalmente distintos e frequentemente opostos, num contexto em que os comportamentos africanos se sobrepunham aos elementos e às práticas sociais de proveniência europeia, numa ligação única. Com esse ambiente nas cidades coloniais, no séc. XVIII ocorreu uma incontestável expansão comercial que atingiu regiões muito longínquas, vitalizando cada vez mais o processo de urbanização protagonizado tanto por africanos como seus descendentes mestiços sediados nos portos do litoral, associados a brasileiros e portugueses que imprimiram nesses núcleos a ocupação do espaço dimensionado, segundo as suas funções

económicas e sociais a que eram destinados (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 26).

Sob o comando geral do Capitão Inocêncio de Sousa Coutinho (1726-1780) durante os anos de 1764-72, iniciou-se uma nova fase do urbanismo colonial ao mesmo tempo que era projetada a fundação de mais núcleos urbanos que fixassem população europeia e respetivos escravos com vista à produção de géneros. Apesar do voluntarismo manifestado, não foi bem sucedida a constituição de uma rede de pequenas vilas, tal como já acontecia no Brasil, que atraíam colonos para a atividade agrícola e para a pesquisa mineira, numa intenção alargada de exploração dos recursos locais. Foi ainda no governo de Sousa Coutinho, que se manifestaram na colónia angolana os primeiros reflexos das preocupações urbanísticas que na Europa se vinham desenvolvendo desde o séc. XVI, como o necessário planeamento das cidades segundo modelos inspirados na racionalidade humanística e na estética clássica, no progresso da engenharia militar e civil, na utilização de materiais excelentes na construção de edifícios públicos a certificar a solidez do poder político e religioso, na representação simbólica da estrutura social e política através da dimensão e da localização de edifícios públicos privados (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 21).

Desta forma, conjuntamente foram impulsionados melhoramentos estruturais nas cidades de Luanda e Benguela, por via dos constantes contactos mantidos com o Brasil e Portugal, através de negociantes abastados, da ação de engenheiros militares, navais e das decisões de sucessivos governadores. Fruto da relação entre as duas colónias e os laços estreitos estabelecidos entre elas do ponto de vista humano, houve uma transferência de modelos urbanísticos brasileiros para a costa africana, sobretudo para Angola, já que o trânsito entre os portos do litoral brasileiro e angolano proporcionava um constante vai e vem de gentes de padrões sociais que lhes eram familiares. Em ambas as margens do Atlântico, as demonstrações de poder e as hierarquias sociais determinavam na época a delimitação do espaço exclusivo das instituições fundamentais da sociedade colonial, assumindo assim o seu lugar as zonas elevadas onde se concentravam os poderes públicos (administração, exército e igreja), bem como as praças e largos onde era aplicada exemplarmente a justiça e onde eram exibidos em cerimónias religiosas os símbolos desse poder (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 22).

Além disso, nos núcleos mais antigos de Luanda e Benguela, concentravam-se os exemplares mais significativos de arquitetura civil e religiosa dos séculos XVII e XVIII, demonstrando a difusão de modelos comuns adotados tanto pelos poderes públicos como

pelos ordens religiosos. Por outro lado, presenciava-se uma sociedade esclavagista, cujos negociantes operavam simultaneamente no Brasil e em Angola, adotando por semelhança modelos arquitetónicos, construções de alvenaria de dois pisos, cobertas a telha e com fachada rasgada com janelas e portas de sacada sobre a via pública, com edificações que denunciavam o estatuto elevado do seu proprietário, por regra traficante de escravos que concentrava num só edifício o armazém de mercadorias e a loja no piso térreo enquanto a habitação se situava no andar superior. Nos quintais situados nas traseiras, erguiam-se telheiros e barracões para alojar os escravos que aguardavam o embarque para o Brasil. Algumas dezenas destas antigas casas de abastado, perduraram até o séc. XX, conferindo a Luanda e a Benguela um carácter único no panorama urbanístico africano (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 22).

2. Da costa ao interior, colonização e urbanização do séc. XIX

Neste ponto, pretendemos proporcionar uma leitura territorial, urbana e arquitetónica, para compreendermos a construção oitocentista de Angola e do seu território. Desta forma, há que se desenvolver uma análise da sua estrutura espacial, do seu processo de ocupação mais alargado em relação ao tema descrito anteriormente, para podermos perceber o ato de colonização e urbanização gradual que Angola ressentiu neste período.

Assim, em todo território nacional devemos considerar três áreas principais (norte, centro e sul) com três eixos estruturantes: a norte, de Luanda até Malanje, no centro, do Lobito e de Benguela até ao Huambo; e a sul, de Moçâmedes até ao Lubango (Huíla).

Como referimos anteriormente, a envolvente do maior rio de Angola, o Kwanza a partir de Luanda, juntamente com a província de Benguela, são as criações mais antigas até atualidade. Foi sobretudo a partir da transição dos séculos XIX a XX que se deu a estruturação da rede urbana e a nova arquitetura que definirão finalmente Angola como um vasto país, que constitui sem dúvida a maior realização ultramarina de Portugal na época. Por isso, os mapas que se seguem indicam o sucessivo crescimento de um vasto espaço territorial, explorado e ocupado, em ação gradual e difícil. Os três principais corredores de penetração direta para o interior a partir de Luanda, Benguela e Moçâmedes foram-se definindo até atingirem uma mancha homogénea [Fig. 6] e [Fig. 7], com maior proporção já na primeira década do século XX [Fig. 8] (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 96).

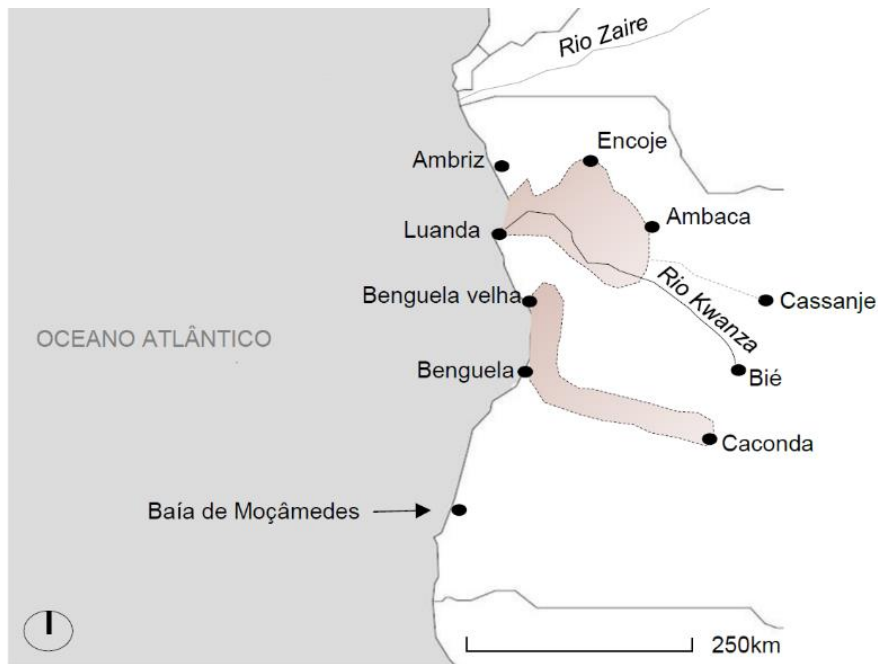


Figura 6- Angola Portuguesa em 1830; Fonte: Autor

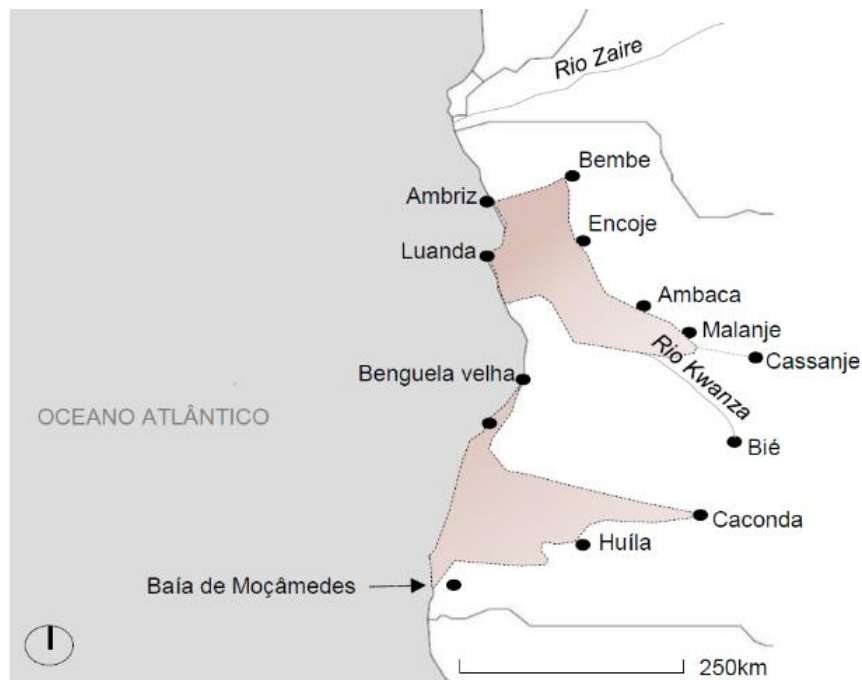


Figura 7 - Angola Portuguesa em 1861; Fonte: Autor

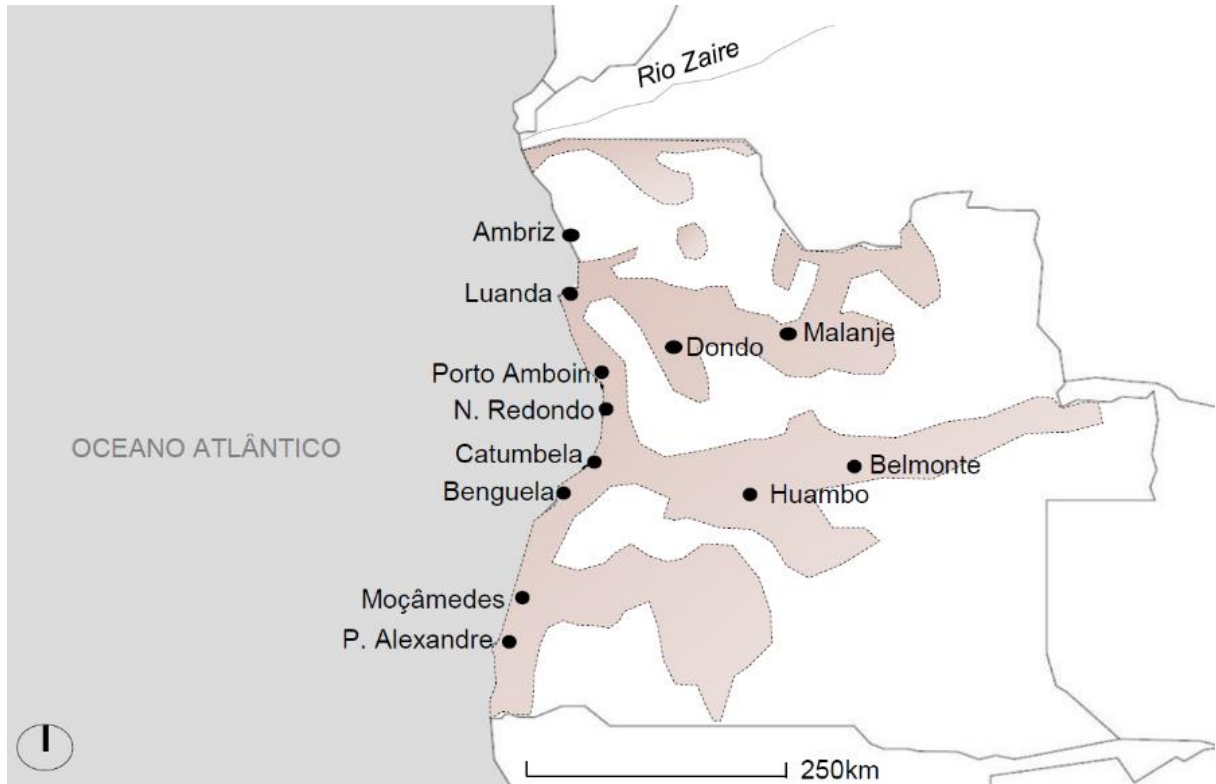


Figura 8 - Angola Portuguesa em 1906; Fonte: Autor

3. Angola e o Território no século XX

Para falarmos das fases decorrentes da ocupação do territorial em Angola, devemos lembrar de aspetos importantes, como a necessidade que Portugal enquanto potência colonial, teve em povoar Angola. Entendeu-se que este povoamento deveria ser enraizado com cidadãos oriundos de outras localidades, ou seja, era necessário que este povoamento não fosse apenas feito com os povos indígenas. Por isso, resultou a atracção que muitos portugueses tiveram por esta terra, havendo muita gente que em determinado momento tomou a decisão de mudar de vida, mesmo que isso implicasse sair de uma cidade de Portugal metropolitano para ir para Angola. Enfrentando assim, outra terra, outros costumes, outro clima, adaptando-se com o passar do tempo, transformando e reinventando as suas próprias vidas (Fonte, 2012, p. 114). De realçar também que a maioria dessas pessoas estavam ligadas a classe militar ou dos operários, uma vez que numa primeira fase as principais preocupações eram a segurança, a governação e a mão-de-obra para o desenvolvimento das cidades.

3.1 Processos de ocupação do território

No séc. XVI e princípio do séc. XVII, havia apenas duas cidades em Angola: Luanda, fundada em 1576, e Benguela, em 1617, número que com o passar do tempo foi aumentando, sendo que em 1940 já existia oito, dezasseis em 1960 e mais de vinte até 1970. (Fonte, 2012, p. 114). Com o surgimento desses centros urbanos aumentou também o número de aglomerações de categoria intermédia, entre as concentrações rurais e as cidades, que passaram a ser designadas por vilas e posteriormente alguma delas elevaram-se à categoria de cidade.

O maior aumento do número de cidades dá-se a partir de 1940, com um ritmo mais acelerado à partir de 1960, com grande influência do Gabinete de Urbanização Colonial (GUC), que começou com a ordenação planeada, de forma a proporcionar desenvolvimento no sector da construção. Embora o GUC tivesse a sua sede em Lisboa, era necessário que houvesse outros gabinetes representativos nas colónias capazes de estabelecer a ligação entre a metrópole e a colónia. Foi assim que entre os anos 50 e 60, surgiram gabinetes ou direcções como o PZOI (Plano de Zonas de Ocupação Imediata), o DPSOP (Direção Provincial dos Serviços de Obras Públicas e Transportes), bem como secções de Urbanização e Departamentos de Urbanismo, como forma de proporcionar o crescimento ordeiro das cidades, vilas e outros aglomerados urbanos (Fonte, 2012, pp. 114-115).

Posteriormente com o surgimento desses órgãos capazes de trabalharem em prol do crescimento urbano, nos anos seguintes verificou-se uma evolução cada vez mais acentuada das cidades de maior importância, e das que lhe estão próximas. Até aos anos 60, a necessidade política de povoamento e enraizamento das populações intensificou-se, ordenando-se e redesenhando-se os tecidos das respectivas aglomerações, de maior ou menor escala, de acordo com a sua localização como consequência do início da guerra colonial, em 1961. Por isso, nessa fase entrava-se num processo mais estruturado de transformação da imagem das povoações, que deixavam de ter um carácter quase rural, ou de simples conjunto de construções dispersas, para assumirem um outro, mais urbano e ordenado (Fonte, 2012, p. 115).

É necessário dizer que o processo de colonização em Angola, nas suas cidades nunca foi feito com o mesmo patamar de igualdade. Ou seja, havia cidades onde a presença colonial era menos intensificada e isso refletia-se diretamente no nível de desenvolvimento de cada uma das cidades. Até Maio de 1975, com a aproximação da fase da descolonização, foram sendo elaborados planos, como tentativa política de alargamento, como forma de intensificar uma ocupação planificada do território mais desconhecido.

A independência em Angola chegou em Novembro de 1975, terminando um processo de colonização que durou cerca de cinco séculos, permitindo que algumas cidades e vilas se desenvolvessem, e hoje podemos agrupá-las em três categorias distintas, com base na sua localização, origem e sedimentação encontramos os núcleos urbanos: do litoral, sob influência ferroviária e sob influência da rede rodoviária.

O primeiro grupo, dos núcleos urbanos do litoral, corresponde às cidades de formação e localização ao longo da costa litoral que banha o Oceano Atlântico, como resultado do primeiro contacto e fixação urbana em território angolano, ligada aos impulsos que a própria colonização teve ao longo dos séculos de colonização. O segundo grupo, dos núcleos urbanos sob influência da rede ferroviária, corresponde às cidades que o seu crescimento urbano beneficiou da implementação do caminho-de-ferro. O terceiro e último grupo, que designados como núcleos urbanos sob influência da rede rodoviária, integram as pequenas cidades e vilas do interior que surgiram ao longo da estrutura rodoviária.

3.2 Núcleos urbanos do Litoral

De forma breve, aqui debruçamo-nos sobre as cidades ou núcleos urbanos existentes na costa angolana que banha o Oceano Atlântico com cerca de 1.650 km de extensão. Como já mencionado anteriormente, a este grupo pertencem as cidades mais desenvolvidas de Angola, por estarem na zona onde houve maior presença dos colonizadores.

Aqui podemos citar algumas cidades como: Cabinda, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Benguela, Moçâmedes, localizados de norte a sul de Angola. Foram as portas do interior do território, e transmitiam a representação do Império para o exterior. Devido à sua posição estratégica e importância foram as primeiras a beneficiarem de algum tipo de planeamento. Algumas dessas cidades pela sua posição geográfica, simultaneamente também fazem parte do núcleo urbano sob influência do caminho-de-ferro, nomeadamente Luanda, Lobito, Benguela e Namibe, uma vez que cada uma delas representa uma das três linhas férreas de referência em Angola (Linha do norte, de Benguela e do Sul). Mas mesmo assim, elas evidenciam-se no grupo núcleo urbano do litoral, por terem nas suas características mais influência do mar do que da presença do caminho-de-ferro, que contribui para o desenvolvimento económico das mesmas.

De seguida, descreve-se em traços gerais o desenvolvimento urbano das principais cidades [Fig. 9].

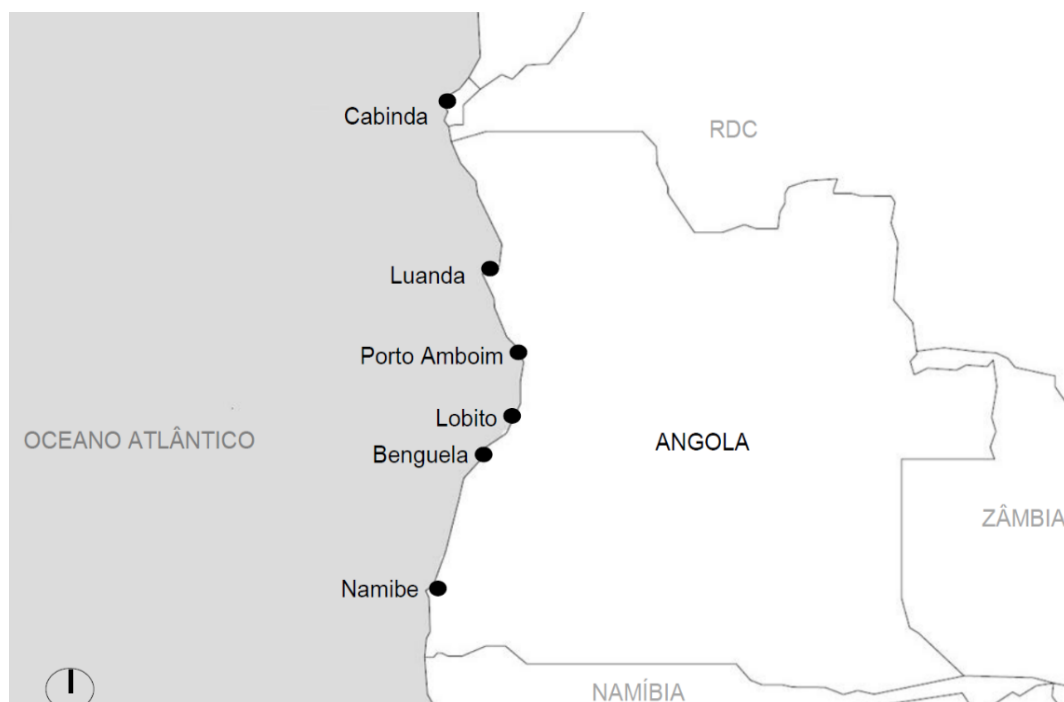


Figura 9- Principais cidades costeiras de Angola; Fonte: Autor

A cidade de **Cabinda**, com a capital de mesmo nome, é a província mais ao norte de Angola. Possui um porto de mar, vivia fundamentalmente do comércio local resultante da exploração das propriedades agrícolas, das explorações do café, coconote, madeiras e nos tempos de hoje é dependente principalmente da exploração de petróleo, que representa a maior cifra de empreendimento privado. No início dos anos 50, foi elaborado um Plano de Urbanização [Fig. 10], através do GUC (Fonte, 2012, p. 116).

Neste plano podemos observar que em relação ao mar, existe uma ligação através de uma via paralela à costa, onde se encontram quarterões irregulares, fruto da adaptação entre a situação existente e a nova solução indicada. A expansão da cidade fez-se para sul, em direção contrária do mar, com duas elevações do terreno, de que resultam dois parques com equipamentos desportivos. Surgem zonas residenciais que se desenvolvem pelos diversos quarterões formados pelas ruas mais ou menos irregulares, e no centro surge uma alameda que onde aparecem os edifícios de carácter público como o tribunal e a igreja, demonstrando o símbolo do poder dos homens e de Deus. (Fonte, 2012, p. 116).



Figura 10 - Plano de Urbanização de Cabinda, 1951; Fonte: (Fonte, 2012, p. 116)

Luanda foi fundada em 1575, destinada para ser a capital do reino, para além do seu papel de ligação com o interior de Angola. O seu fundador foi Paulo Dias de Novais (1510-1589), planeando a sua implantação estrategicamente entre os rios (Bengo e Kwanza), tidos como caminhos naturais para a exploração da província. Luanda tornou-se a capital de Angola, tem uma boa relação com o mar, facto que está associado ao crescimento espontâneo e planificado.



Figura 11- Plano de Urbanização de Luanda, 1950; Fonte: (Fonte, 2012, p. 123)

A segunda década do séc. XX foi decisiva para o crescimento de Angola em geral e sobretudo de Luanda. A parte antiga da cidade que albergava as funções administrativas da capital, deu origem a novos edifícios, e construíram-se grandes obras de referência na estrutura da cidade, como eixos estruturantes, como a passagem entre a cidade alta e a fortaleza de São Miguel, favorecendo a ventilação e arejamento da baixa. Posteriormente nos anos 50, foi concluída a construção da Avenida Marginal que, acabou por influenciar na conexão com as obras anteriores. Em 1950 foi elaborado um novo plano para a cidade, feito para o Gabinete de Urbanização Colonial [Fig. 11], estabelecendo de forma clara as zonas consolidadas e as novas zonas de expansão urbana, definindo também o que seriam as zonas industriais e rurais, com a intenção de estabelecer um limite para a cidade, e ainda os vários eixos estruturantes, criando vias de acesso a sul da cidade. (Fonte, 2012, p. 122).

No desenvolvimento da cidade Luanda, aparece em destaque o arquiteto Simões de Carvalho responsável ao Plano Diretor em 1961, que propôs uma nova forma de ver o urbanismo, definiu como uma ciência política, económica e social com uma feição de arte na elaboração dos planos, porque o belo é uma componente na vida das pessoas. Foi sob a sua responsabilidade que surgiram diversos projetos de urbanização que visavam a melhoria da cidade de Luanda, como os Planos Parciais de zonas centrais da cidade, o bairro Prenda e as Unidades de Vizinhança, Plano de Urbanização da Ilha de Luanda e tantos outros (Fonte, 2012, pp. 126-129).

A cidade do **Lobito** possui uma forte relação com o mar e o Porto que já foi o maior do país por ser o término da linha do caminho-de-ferro de Benguela (CFB), com o reconhecido desenvolvimento económico, resultante da situação geográfica. Trata-se de uma cidade moderna que registou o seu maior desenvolvimento à partir da década de 50, inclusive depois da chegada daquele que viria ser o arquiteto do Lobito, Castro Rodrigues (1920-2015), que colaborou com o GUC no plano de urbanização da cidade [Fig. 12]. Em 1923 foi criada a Câmara Municipal do Lobito, que posteriormente ascendeu a categoria de cidade em 1921. No princípio da sua criação, era pouco mais do que um modesto conjunto de pequenas edificações, que com a construção do CFB que se tornou uma das mais importantes a nível mundial nos anos 50, ajudando na valorização e no crescimento da cidade. (Fonte, 2012, p. 138).



Figura 12- Plano de Urbanização do Lobito, 1950; Fonte: (Fonte, 2012, p. 138)

Benguela, localizada a cerca de 30 km da cidade do Lobito, foi fundada em 1617. É uma cidade costeira e portuária, designada anteriormente de São Filipe de Benguela, fundada pelo Capitão General Manuel Cerveira Pereira (?-?), na área ampla destinada ao comércio

de escravos, que recebia navios oriundos da Europa e do Brasil. Outras atividades comerciais desempenhavam-se na sua costa, como o comércio de borracha, cera e marfim. As indústrias de pesca e seus derivados, metalúrgicas e do açúcar foram também muito importantes na cidade (Fernandes, 2015, p. 83) & (Fonte, 2012, p. 147).

É a segunda cidade de Angola, criando desde cedo condições para fixação de populações, o que resultou também num grande e valioso conjunto de equipamentos, principalmente os hospitalares. Destacam-se hospitais associados à Fazenda da Companhia de Açúcar de Angola, os dois hospitais do Grêmio das Pescas e a Maternidade. Além destes, são referenciados os equipamentos de ensino escolar como as escolas públicas e privadas, primárias e comerciais, com destaque para as que estão vinculadas a ordens religiosas. O turismo é um forte aspeto a considerar nesta cidade, que explora o carácter monumental decorrente do seu passado e presente. O mercado de importações para os demais pontos do mundo estará sempre associado a Benguela, beneficiando da proximidade com o Porto do Lobito, bem como do CFB, cujo término por ironia não se encontra nesta cidade, mais sim no Lobito, a escassos quilómetros, tudo isto porque a população de Benguela não deixou que a cidade fosse cortada pelo CFB (Fonte, 2012, pp. 147-148).

O GUC em 1952 [Fig. 13], elaborou um plano que contemplava as estruturas existentes e realçava o seu desenho pela redefinição do traçado viário. A solução resulta de uma união entre as preexistências e as novas estruturas. Este plano representa um desenho de grande clareza, com uma proposta de expansão da cidade, em que as novas soluções seguem o modelo da cidade – jardim aplicado à realidade urbana angolana.



Figura 13- Plano de Urbanização de Benguela, 1952; Fonte: (Fonte, 2012, p. 148)

Namibe é a terceira maior cidade costeira, anteriormente designada por Moçâmedes, fundada no século XIX, que em 1851 subiu à categoria de vila, e em 1907 foi elevada à categoria de cidade. Foram vários grupos de colonos vindos do Algarve, aos quais se juntaram os emigrantes de Pernambuco no Brasil, que foram chegando e naquele distrito se instalaram, espalhando-se pelas margens dos rios, criando aglomerados rurais e fazendas em 1850. É conhecida como Cidade das areias das praias das Miragens, Bonfim e Fortaleza, implantada entre o deserto do Yona e o mar (Fernandes, 2015, p. 90) & (Fonte, 2012, p. 153).

Esta também é uma cidade que além de ser costeira, também pertence ao grupo de de cidades ferroviárias. O caminho-de-ferro não tem grande peso no desenho geral da cidade pelo facto de se localizar paralelamente à linha da costa e junto dela. Ou seja, tanto a linha como a costa, se encontram no mesmo local, o que faz diminuir a presença da linha férrea e a particularidade da cidade crescer para um dos seus lados, naturalmente contrário ao mar. O seu plano de urbanização pelo GUC, foi elaborado em 1952 [Fig. 14] (Fonte, 2012, p. 153).

A ideia da cidade crescer em função da linha costeira, ganhou uma componente atrativa ligada ao mar e ao turismo, com a proposta do plano, através de uma expansão de desenho, constituída por quarteirões fechados e abertos, compostos por tipologias de habitação coletiva e unifamiliar, com o verde como tecido agregador. Esta proposta

prolongava-se por toda a extensão da baía de Moçâmedes, criando uma grande avenida marginal [Fig. 15].



Figura 14 - Plano de Urbanização do Namibe, 1952; Fonte: (Fonte, 2012, p. 154)



Figura 15- Praia das Mirag mibe, 1963ens no Na-64; Fonte: (Fonte, 2012, p. 155)

3.3 Núcleos urbanos com influência da rede ferroviária

Aqui abordamos a temática das linhas de caminho-de-ferro em Angola e o benefício que as mesmas trouxeram às suas cidades. O transporte ferroviário surgiu com a intenção do Estado português de intensificar o estabelecimento de europeus nas regiões interiores de Angola. Por isso, sentiu-se a necessidade de investir numa rede de transportes que levassem bens e mercadorias para outras partes do território. Fruto desse investimento, surgiram quatro linhas de caminho-de-ferro [Fig. 16]: O caminho-de-ferro de Luanda (CFL), do Amboim (CFA), de Benguela (CFB) e de Moçâmedes (CFM).

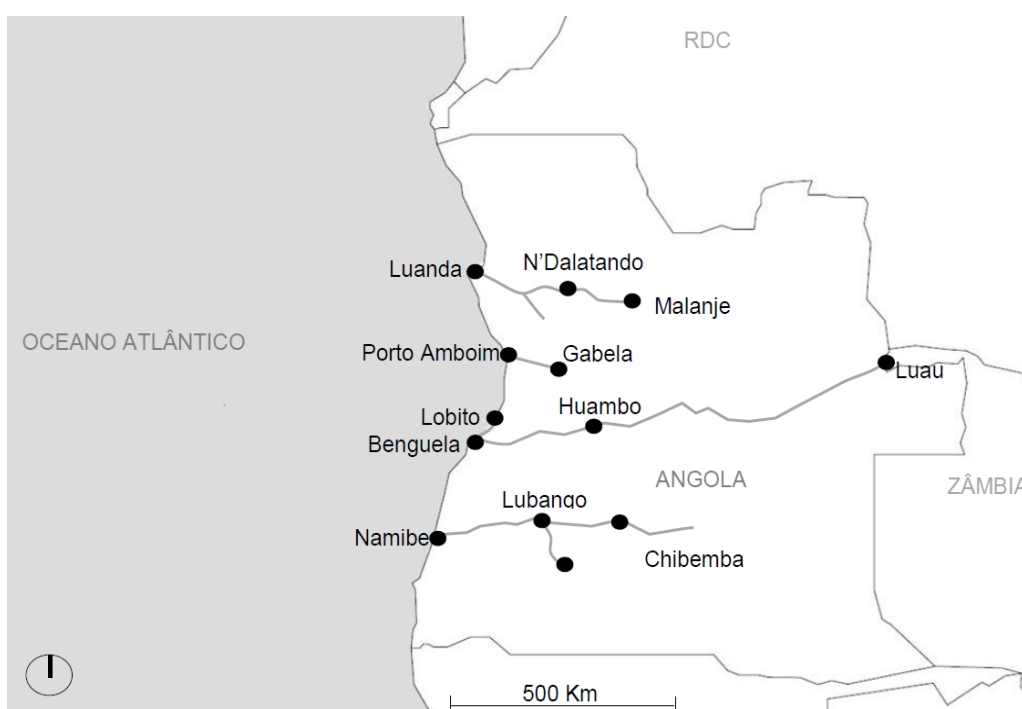


Figura 16-Linhas de caminho-de-ferro de Angola, 2016; Fonte: Autor

O CFL, com 428km de extensão, ao longo do seu percurso encontramos a Vila Salazar, hoje designada por N'Dalatando na província do Kwanza Norte, que apenas em 1900 foi instalada a sua sede municipal. A criação desta vila esteve ligada ao caminho-de-ferro, que atraiu os primeiros comerciantes europeus, que a par dos funcionários administrativos, foram o núcleo inicial de habitantes do aglomerado. Teve um desenvolvimento lento e pouco marcado, devido aos fatores climáticos e à salubridade do meio ambiente, pouco favoráveis ao desenvolvimento do centro urbano. É uma região fértil, onde os produtos como o sisal e o café correspondiam à maior parte da agricultura. Foi possível elaborar um

plano urbano [Fig. 17], que previa a expansão da vila. Com zonas claramente identificadas como: zona residencial, residencial para funcionários, residencial com pequena agricultura, residencial económica, residencial de blocos de apartamentos, residencial operária, de edifícios públicos, comerciais, industriais, desportiva e recreativa, zonas verdes, igreja e centro paroquial, bem como reservas do Estado e expansão a urbanizar (Fonte, 2012, p. 160).

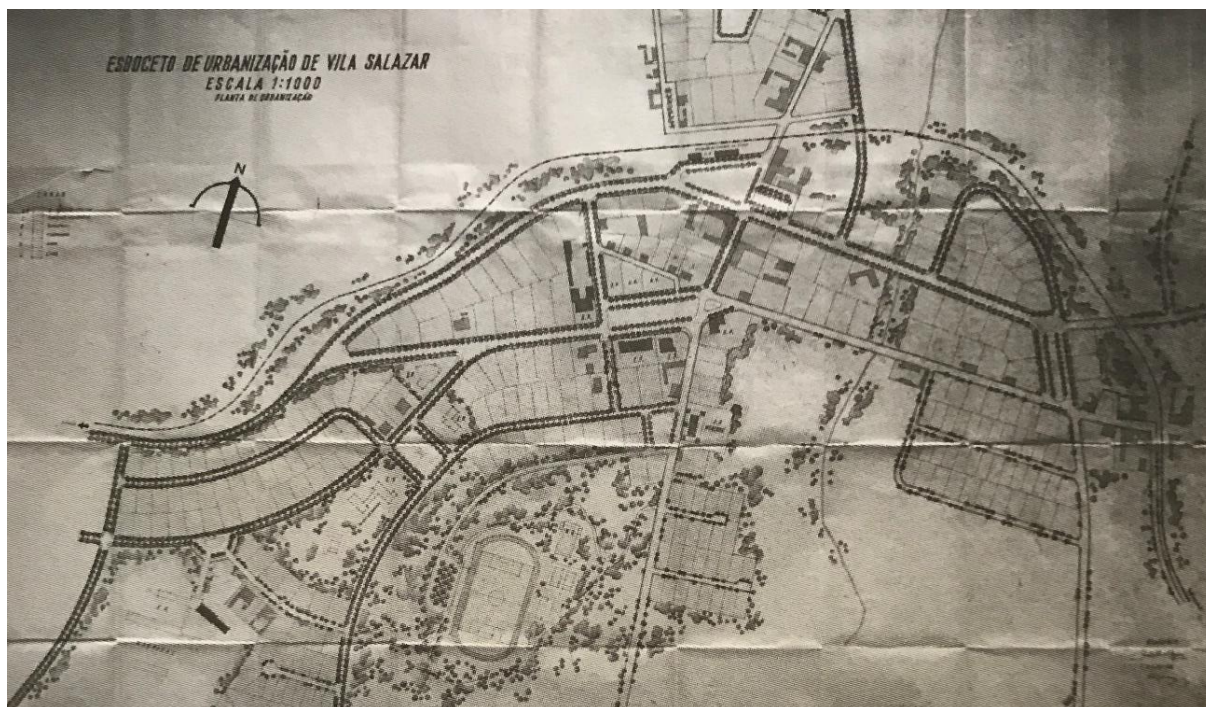


Figura 17- Plano de urbanização de Vila Salazar (N'Dalatando), Angola, 2016; Fonte:

Encontramos à 168 Km de N'Dalatando a cidade de **Malanje**, caracterizada pela sua localização, na parte central do norte de Angola. Surge como ponto estratégico na localização do caminho-de-ferro, que chegou a esta cidade em 1909. A cidade é apoiada por uma rede rodoviária que a expande para todas direções, como ponto de ligação a outras cidades do interior. Não se sabe o certo a data da sua fundação, mas sabe-se apenas que a mesma deverá ter surgido em meados do séc. XIX, dado da instalação da Comissão Municipal em 1870. Posteriormente, em 1927, foi o ano que a Câmara Municipal fixou a delimitação das zonas urbanas e nos anos 50 foi elaborado o seu plano urbano pelo GUC [Fig. 18] (Fonte, 2012, p. 162).



Figura 18-Plano Geral de Urbanização de Malanje, 1951; Fonte: (Raposo, 2005, p. 42)

O desenvolvimento desta cidade como de algumas povoações do interior de Angola, está ligado ao comércio, baseando-se na permuta com as populações nativas. A produção agrícola na região e o fabrico de aguardente contribuíram para que se fixassem em Malanje os primeiros europeus. Em 1932 passou à categoria de cidade e antes da elaboração do Plano de Urbanização de Malanje, definia-se pelo seu traçado formado por diversos arruamentos retilíneos, com construções dispersas e muitos espaços livres entre elas. Um dos dados a considerar na elaboração do plano era a demografia, com destaque para a quantificação das raças, e ainda da população “civilizada” e “não civilizada”, distinção criada para mencionar os assimilados e os indígenas. Esta separação das populações foi determinante na criação de zonas específicas para as populações “não civilizadas”, afastadas dos “civilizados” na sua maioria europeus (Fonte, 2012, p. 164).

A linha ferroviária mais importante de Angola é o (CFB), com 1.345 km de extensão, que liga o porto do Lobito, na costa atlântica à vila fronteiriça do Luau, na parte oriental do País. Ao longo da sua extensão encontramos diversas cidades e vilas, entre outras: Catumbela, Nova Lisboa (Huambo), Robert Williams (Caála) Bela Vista, Lumuje, Texeira de Sousa e outros.

A cidade do **Huambo**, que posteriormente aqui será apresentada como caso de estudo, constitui um caso especial, com um traçado generoso e de grande escala, invulgar no contexto colonial luso-angolano. É a grande cidade do séc. XX, fundada pelo Governador-geral de Angola Norton de Matos (1867-1955), que procurava uma nova centralidade no conjunto do território, indicando que o centro da cidade seria onde se localizavam as habitações da missão católica do Huambo. É conhecida acima de tudo como a primeira

grande cidade no planalto interior central angolano, inaugurada oficialmente em 21 de Setembro de 1912. Esta cidade foi um dos grandes investimentos pessoais de Norton de Matos, que quis transformá-la na nova capital de Angola e numa cidade de referência, estrategicamente situada ao centro, para facilitar maior abrangência geral do vasto território. Huambo teve um anteprojecto para um plano de cidade, da autoria do Coronel de Engenharia Carlos Roma Machado (1899-?), que do nada fez povoação e depois cidade, destinada pelas circunstâncias de ocupar um lugar importante no mundo português (Fonte, 2012, p. 171) & (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 155).

O CFB, tem grande influência na cidade do Huambo, onde a partir de 1921, sob orientação de Norton de Matos a cidade cresceu e foi bastante desenvolvida, porque através do mesmo, aí fez chegar mão-de-obra qualificada e materiais em grande escala para a construção da cidade [Fig. 19]. Numa modificação de mata em povoação, construíram-se pontes e edifícios públicos que cresciam dia após dia, numa demonstração de vida e progresso. A parte baixa da cidade está directamente relacionada com a Estação e a outra, a alta, com alguns equipamentos de carácter administrativo e residencial (Fernandes, 2015, pp. 173-174).



Figura 19 - Vista aérea de Nova Lisboa (Huambo), s/d; Fonte: (Fonte, 2012, p. 174)

Posteriormente, em 1923, foi aprovado um novo plano do Huambo, quando António Vicente Ferreira (1874-1953), veio substituir Norton de Matos do cargo de Governador de Angola, e transformando a cidade em capital da colónia, desde 1928 a 1950, e alterando o seu nome para Nova Lisboa, nome que se manteve até a data da independência. Nova Lisboa recebeu grandes obras para o futuro, e cresceu a um ritmo imparável, vencendo a crise económica

mundial por que passaram também as colónias (1929-1934), construindo-se toda a cidade, incluindo as oficinas do caminho-de-ferro e o respetivo bairro residencial, inaugurados em 1930. Mais tarde, construiu-se o edifício hospitalar, marcando gradualmente pontos no fazer continuado da cidade, um processo que demonstrava a substituição do capim por ruas, que permitiu à cidade ganhar contornos de cidade acabada (Fonte, 2012, pp. 174-175).

A autonomia de cidade ficou abalada com o abandono do cargo por Vicente Ferreira em 1928, o que conseqüentemente a fez perder o lugar de relevância que lhe tinha sido dado até então, tendo a cidade sentido alguma dificuldade em dar continuidade aos vários projetos públicos que lhe haviam sido deixados. Foram várias alterações aos múltiplos planos feitos para Noiva Lisboa. Novamente revistos em 1929 para, em 1945, ser uma vez mais posta em causa toda sua escala, nomeadamente as praças, avenidas e ruas, de características monumentais, pelo presidente do Município, que considerava desproporcional a relação entre os habitantes e o espaço público, com fortes implicações no que dizia respeito ao aumento das despesas (Fonte, 2012, p. 176).

Uma das Vilas de grande destaque ao longo do CFB, é a antiga vila **Robert Williams** [Fig. 20], atualmente designada por Caála. Situa-se à 28 km da cidade do Huambo. A estação do caminho-de-ferro tem grande influência no desenho da cidade. Apresenta-se ainda como um exemplo de crescimento muito rápido, devido ao desenvolvimento da atividade agrícola e da criação de gado, especialmente para exportação. A cidade desenvolveu-se para um e outro lado da linha, fundamentalmente para sul, segundo uma estrutura de quadrícula com quarteirões retangulares, numa tentativa de reorganizar as preexistências, não deixando de manter uma estrutura idêntica na zona de expansão (Fonte, 2012, p. 181).



Figura 20- PZOI Plano de Zonas de Ocupação Imediata de Robert Williams; s/d; Fonte: (Fonte, 2012, p. 181)

O seu antigo nome Robert Williams, que manteve até 1970, deve-se à homenagem prestada ao impulsionador da construção do CFB, o magnata britânico Robert Williams (1860-1938). Nesta vila, o caminho-de-ferro ramifica-se num dos extremos da cidade, formando o vértice de um triângulo sem que, esta presença constitua uma barreira ao seu crescimento, que extravasa para lá da linha. Quanto ao seu plano não se sabe o certo o ano em que foi projetado, mas a presença de alguns elementos similares aos de outros planos, dá a entender que possa ser do fim dos anos 50, por ter já a designação de PZOI – Plano de Zonas de Ocupação Imediata [Fig. 20] (Fonte, 2012, p. 180).

No caminho-de-ferro do sul, na estrada para Moçâmedes, uma das cidades em destaque é **Sá da Bandeira** (Lubango), situada no planalto da Huíla. O conselho da Huíla foi criado em 1850, pelo Marquês de Sá da Bandeira (1795-1876), que deu o primeiro passo para a execução de um sistema de colonização europeia no interior da província de Angola, por onde se consolidou a influência da autoridade portuguesa. Várias foram as tentativas de colonização e povoamento, quase todas sem sucesso, vencendo a colonização madeirense, conduzida por gente humilde, que facilmente aceitou as dificuldades. Por este facto, Norton de Matos enalteceu aquele povoamento em prolongados discursos, referindo-o como exemplo (Fonte, 2012, p. 188) & (Freudenthal, Fernandes, Janeiro, & Loureiro, 2006, p. 167).

Foi elaborado um plano de urbanização em 1947 [Fig. 21], pelo GUC, cujo desenho geral se identifica com o carácter da estrutura da cidade, de pequenas dimensões, estando o seu perímetro perfeitamente definido, tal como a sua relação com o caminho-de-ferro e com as ligações com outras cidades, como a Humpata/Tchivinguiro, Benguela, Moçâmedes e Nova Lisboa. Assinalam-se ainda as zonas de expansão, com o parque urbano e os equipamentos desportivos a funcionarem como remate para sudoeste, após o limite da linha do caminho-de-ferro (Fonte, 2012, p. 189).



Figura 21- Plano Geral de Urbanização de Sá da Bandeira, Arq. João António de Aguiar, 1947; Fonte: (Fonte, 2012, p. 189)

A cidade está dividida a meio por um pequeno curso de água na direção nascente/poente. No entanto, o núcleo preexistente situa-se a norte desde curso de água, organizando-se segundo uma quadrícula que segura as construções antigas, também estruturadas numa lógica de quadrícula, marcando a continuidade do seu desenho (Fonte, 2012, p. 189).

Acabámos de perceber a influência que as três linhas de caminho-de-ferro tiveram no surgimento e crescimento de algumas cidades e vilas angolanas. Hoje podemos afirmar que as mesmas numa primeira fase, permitiram que se alargasse a administração colonial para a parte interior do território, como também, através delas, se fez sentir a proximidade e relação entre povos de diferentes regiões, sendo o comércio o principal impulsionador desta relação.

3.4 Núcleos urbanos com influência da rede rodoviária

Pudemos perceber que o caminho-de-ferro não foi extensivo a todo o território nacional. Por esta razão, algumas cidades e vilas apenas tinham como acesso o sistema rodoviário, e mais uma vez o comércio surgiu como fator dinamizador e atividade principal para o crescimento das mesmas. Os exemplos que se seguem, referem-se aos aglomerados que se desenvolveram por intermédio da malha rodoviária [Fig. 22].

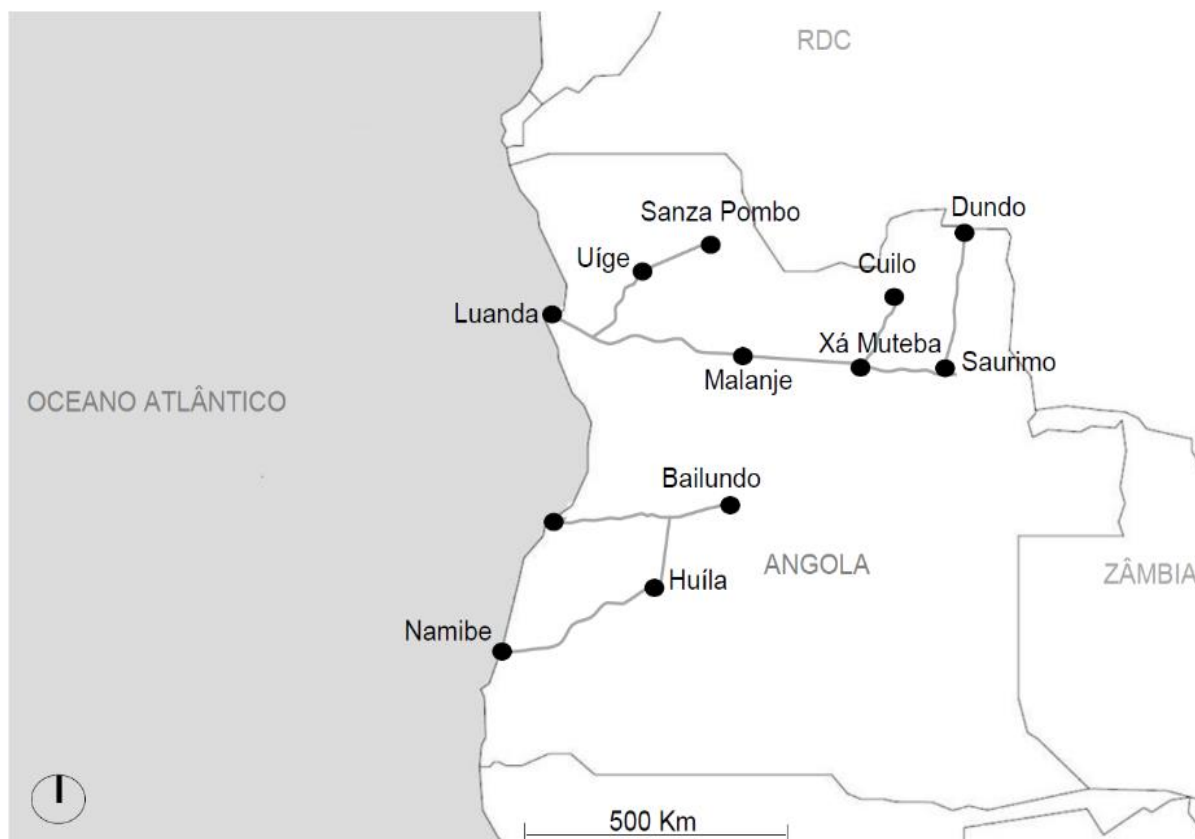


Figura 22- Mapa de alguns núcleos de influência da rede rodoviária, Fonte: Autor

Face ao território, pela dimensão dos aglomerados percebe-se a importância relativa dos mesmos, sendo alguns deles apenas pequenos conjuntos, como grupos de casas que se foram mantendo inalteradas, durante décadas. Devido ao comércio, estes aglomerados estabeleciam-se junto das vias rodoviárias como o único meio de acesso. Foi a partir dos anos 60 que se intensificou a infraestruturização rodoviária, assumindo os traçados das vias preexistentes, muitas delas simples picadas. Desta forma, estes aglomerados são atravessados pela estrada, que se torna parte integrante do núcleo urbano (Fonte, 2012, p. 198).

As Câmaras ou Comissões Municipais, tinham o poder de autorizar a construção dos postos de abastecimento de combustíveis construídas nessas estradas, que se revestiam de forte interesse pela constante circulação, e tinham forte impacto quer no desenho, quer na vida dos aglomerados urbanos de pequena escala. É de referir também, que no processo de povoamento e urbanização, nem todos os distritos tiveram o mesmo tipo de desenvolvimento, causando uma assimetria entre eles. (Fonte, 2012, p. 199).

A pequena povoação da **Huíla** [Fig. 23], de carácter comercial com base na produção agrícola, situa-se a escassos quilómetros de Sá da Bandeira. O bom clima da região seria um fator determinante para a fixação da população, tendo havido várias tentativas fracassadas de povoamento durante o séc. XIX. De forma direcionada, foi fundada a colónia militar, proposta por Sá da Bandeira em 1875, também sem sucesso (Fonte, 2012, p. 199).

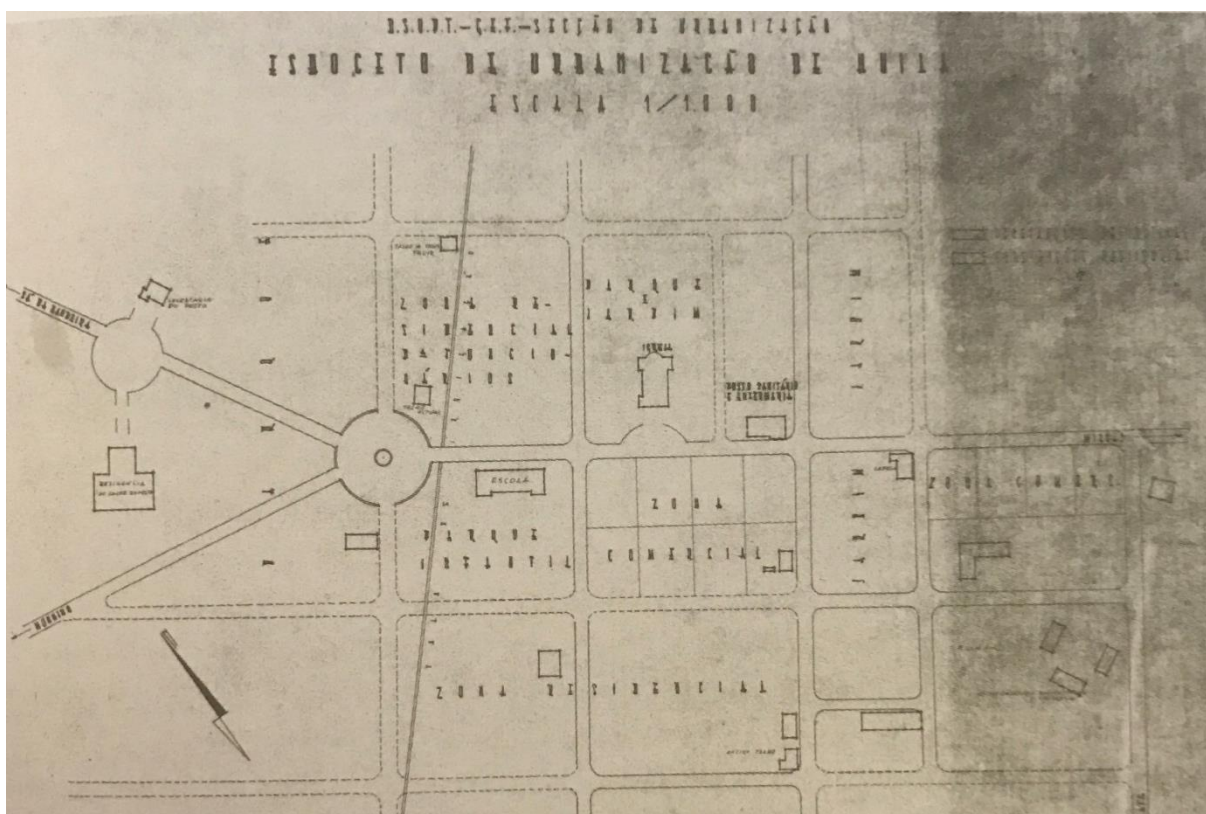


Figura 23- Plano de urbanização da Huíla, s/d; Fonte: (Fonte, 2012, p. 199)

Vila Teixeira da Silva (Bailundo), foi a sede do concelho mais povoado de Angola no planalto do Huambo. É um aglomerado de importância comercial e centro de produção agrícola, atividades que se mantiveram como características dominantes, mais uma vez tendo em conta as trocas comerciais com os nativos e a expectativa da ocupação europeia no domínio da agricultura. Em 1951 foi elaborado o Antepiano Geral de Urbanização [Fig. 24], no GUC, que propunha o reaproveitamento do núcleo urbano existente, ordenando-o e evidenciando a preocupação de não alterar os lotes já definidos (Fonte, 2012, p. 203).



Figura 24- Plano de Zonas de Ocupação Imediata de Teixeira da Silva, (Fonte, 2012, p. 204)

Henrique de Carvalho (Saurimo), antiga capital do distrito da Lunda, parte leste de Angola, elevada a categoria de cidade no fim dos anos 50. Saurimo é o nome nativo e, Henrique de Carvalho o nome atribuído à sede do distrito em 1923, numa homenagem prestada por Norton de Matos ao militar, que no final do séc. XIX, foi responsável de uma missão junto do imperador da Lunda, à fim de obter conhecimento das populações do interior e das condições físicas do sítio. Esta cidade beneficia da sua localização geográfica e estrutura viária periférica, por se encontrar no percurso entre Luanda/Malanje e o Dundo (sede da companhia de diamantes de Angola) na fronteira com à RDC. Este facto não só acabou por torná-la um entreposto comercial, como impulsionou o desenvolvimento da agropecuária. O

plano para esta cidade [Fig. 25], vem realçar os princípios urbanos já absorvidos anteriormente. Com uma ocupação muito recente, já no séc. XX, a cidade surge num planalto, estruturada em quadrícula, com edifícios oficiais e públicos sempre isolados, ganhando relevo, quer na sua relação com a morfologia do espaço público, quer pelo carácter do seu desenho. (Fonte, 2012, pp. 206-207).



Figura 25 - Plano de zonas de ocupação imediata de Henrique de Carvalho, s/d; Fonte: (Fonte, 2012, p. 207)

O **Cuilo** na Lunda Norte, é uma povoação que integra as construções preexistentes, resolvendo em pouco mais de dez quarteirões, a urbanidade pretendida. Nota-se também a regularidade da estrutura do aglomerado [Fig. 26], também atravessado pela estrada municipal de acesso a outras povoações, contendo alguns edifícios de interesse público, administrativo e religioso. É um exemplo simples de organização de um aglomerado, com um mínimo de funções urbanas asseguradas, preparado para acolher pessoas. É de referir que este exemplo ao contrário da maioria das situações, não tem desenhada a via de término no seu limite, ou seja, não é notável no seu traçado a clara fronteira cidade/mato, deixando anunciar uma continuidade do seu traçado, propagando uma certa espontaneidade do seu crescimento (Fonte, 2012, pp. 200-202).

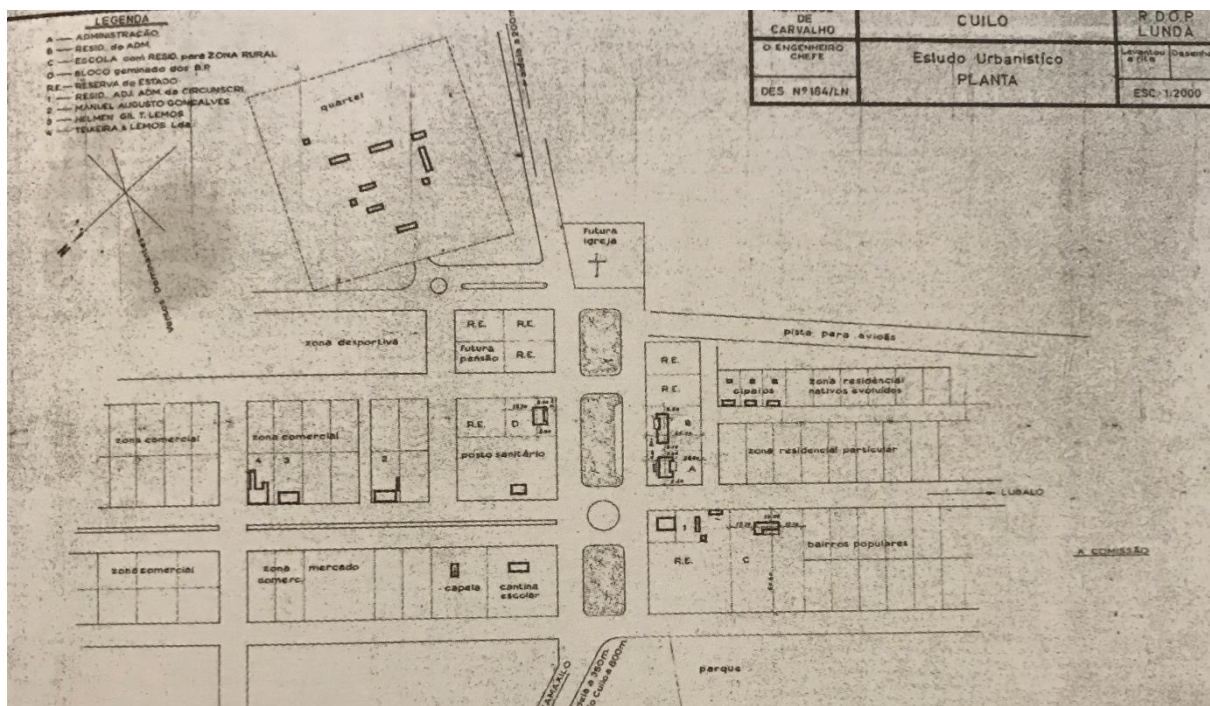


Figura 26 - Estudo urbanístico do Cuilo, RDOP/Lunda, s/d; Fonte: (Fonte, 2012, p. 201)

Como vimos, a malha rodoviária, representa o principal meio de acesso às cidades e vilas urbanas em todo território nacional desde o séc. XX até aos tempos de hoje, uma vez que a base dos aglomerados urbanos atuais em Angola continua sendo a herdada da era colonial. Os exemplos apresentados demonstram a relação direta entre alguns centros urbanos e a malha rodoviária. De referir também que do mesmo jeito que essas malhas garantiam a comunicação terrestre com os centros urbanos, os rios e lagos adjacentes às rodovias garantiam a sobrevivência e fixação das populações.

CAPÍTULO III ESTRUTURA URBANA DA CIDADE DO HUAMBO

1. Breve caracterização da província do Huambo

Esta foi uma das províncias mais assoladas pela guerra civil que o País vivenciou, destruindo grande parte das suas infraestruturas, como o sector industrial nas áreas de metalomecânica, têxtil, materiais de construção, couro, alimentar, bebidas e tabaco, madeira, e o sector mobiliário. Aos poucos a província luta para voltar a ser o segundo maior parque industrial do país, uma vez que, embora pouco, se tem verificado algum investimento para recuperar a sua capacidade industrial, para poder voltar a ter o papel importante na economia do país (Quintas, 2013).

O seu povo é de origem étnica Umbundo. Formada por 11 municípios, designadamente o Huambo, Ekunha, Mungo, Bailundo, Londuimbale, Cachiungo, Longonjo, Tchindjenje, Ucuma Chicala-Choloanga e a Caála (Robert Williams) que foi descrita anteriormente como núcleo urbano de influência ferroviária.

1.1 Enquadramento geográfico

Localizada no planalto central de Angola [Fig. 27], com uma extensão de 551,5 km², representando 2,6% da área do país, a província do Huambo, está situada na região centro-oeste de Angola, e limitada a nordeste pela província do Bié, a sul com a província da Huíla, a oeste por Benguela e a noroeste com a província do Cuanza Sul. Tem um clima temperado, com duas estações: inverno seco (cacimbo) e verão chuvoso, com temperatura média anual de 19°C, que indica um clima tropical.

A nível geomorfológico, a cidade do Huambo enquadra-se em duas unidades de paisagem: o planalto antigo, formado por uma extensa superfície planáltica, acima dos 1.500 m, que escoia na província do Huambo por uma importante rede hidrográfica, onde se destacam as bacias dos rios Cunene, Cubango e Queve, importantes, para além dos bens e serviços ambientais que produzem, para irrigação dos campos agrícolas, para a produção e fornecimento de energia elétrica e para outros usos que o desenvolvimento da região possa vir a solicitar. A segunda é a unidade de paisagem a oeste, a montanha marginal ou cadeia marginal de montanhas, que define o limite da superfície do interior de Angola, com altitudes superiores à 2.400 m, como o Morro do Moco, ponto mais alto de Angola com 2.620 m. Não

só as montanhas predominam essa região, destacam-se também os relevos acidentados, vales e ravinas. (INTERSERVIÇOS Engenharia, Consultoria e Serviços, 2012).



Figura 27 - Mapa de Angola, localização da província do Huambo, 2016; Fonte: Autor

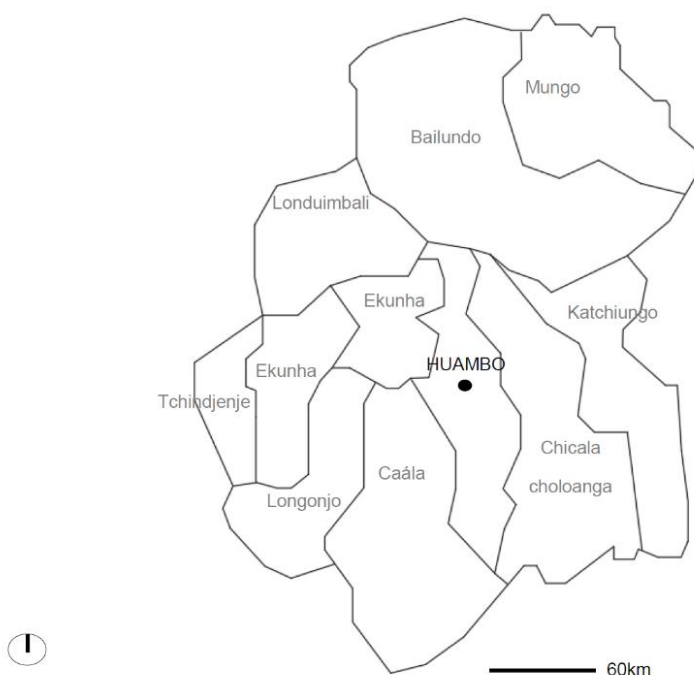


Figura 28 - Mapa da província do Huambo e seus municípios, 2016; Fonte: Autor

1.2 Demografia

Segundo dados do último censo populacional realizado em 2014 em todo território nacional, a província tem aproximadamente 2.019.555 habitantes, dos quais 713.134 residem no município sede do Huambo, correspondendo 35,1% da população total e 7% da área da província.

Tabela 1- Distribuição da população por município

Municípios	Percentagem
Huambo	35,1 %
Bailundo	14,9 %
Caála	13,7 %
Londuibale	6,6 %
Catchiungo	6,1 %
Mungo	5,8 %
Tchikala Tcholohanga	5,4 %
Longonjo	4,6 %
Ecunha	4,2 %
Ukuma	2,3 %
Tchinjenje	1,5 %

Quanto à densidade, para cada quilómetro da província do Huambo residem 57 pessoas. O quadro seguinte demonstra mais uma vez que o município do Huambo além de possuir o maior número de habitantes, é igualmente o que apresenta maior densidade populacional.

Tabela 2 Densidade

Municípios	Percentagem
Huambo	245,1 %
Caála	67 %
Ecunha Catchiungo	53,8 %
Londuimbale	45,2 %
Catchiungo Caála	39,8 %
Bailundo	39,4 %
Mungo	37,2 %
Longonjo	35,6 %
Tchinjenje	27,5 %
Ukuma	25,4 %
Tchikala Tcholohanga	23,6 %

Estes resultados devem ser vistos com atenção, tendo em conta a pressão territorial que o município do Huambo apresenta, conseqüente das favoráveis condições socioeconómicas do município em detrimento das demais localidades, causando o fluxo migratório das populações do campo para a cidade (êxodo rural).

Para entendermos melhor este fenómeno migratório, podemos basear-nos no modelo de ordenamento territorial da província [Fig. 29]. As aldeias são espaços de pequena expansão territorial, com poucos habitantes e de organização fácil, estando os seus meios de sobrevivência ligados à agricultura. As comunas são espaços que fazem a transição do meio rural para o urbano. Os municípios são junções de comunas e das aldeias (urbano e rural), que por sua vez, formam a sede provincial, local que detém o poder político e socioeconómico de toda província com maior número de habitantes, que infelizmente, fruto

do pouco investimento nas outras localidades, atraem cada vez mais habitantes para a cidade, trazendo os seus hábitos e costumes e sem modos de convivência urbana.

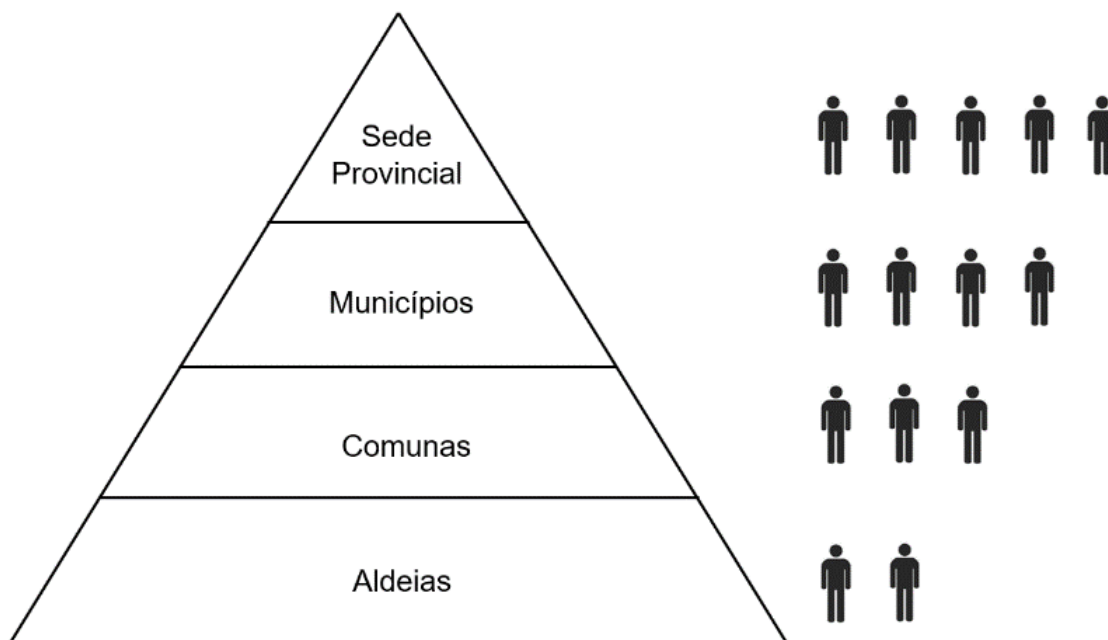


Figura 29 - Modelo de ordenamento territorial do Huambo, 2016

A Organização das Nações Unidas (ONU), através do seu programa para os assentamentos urbanos (ONU-HABITAT) lançou a Campanha Urbana Mundial que busca informar e sensibilizar a população mundial sobre a necessidade de ter cidades sustentáveis, com serviços básicos de qualidade e combatendo as assimetrias regionais. Num dos seus estudos, analisou o aumento demográfico de 30 cidades, com projeções entre 1990 e 2025. Revelando que as mesmas, possuem os maiores índices de crescimento populacional do planeta, com maior predominância da China com vinte e uma cidades, sete africanas, de entre elas na vigésima quinta posição, a cidade do Huambo; e duas asiáticas (Olivon, 2012).

Assim, a questão demográfica do município do Huambo, requer um olhar atento, por entendermos que as infraestruturas da cidade deverão acompanhar equilibradamente o crescimento da população. Nos outros territórios da província, como aldeias, comunas e municípios, deverão existir pelo menos o mínimo de condições sociais, condignas, sobretudo melhorando a atividade económica para que as suas populações não se sintam atraídas para a cidade.

2. Estrutura Urbana

A conceção da estrutura urbana da cidade do Huambo, demonstra a visão autoritária de uma cidade fundada a partir de uma nova planta, que aproveitou as inovações modernistas do séc. XX, com ideias utópicas como o conceito de *Garden City*, criado pelo urbanista Ebenezer Howard (1850-1928), para responder os efeitos consequentes da Revolução Industrial nas cidades. Originalmente, este método consistia na criação de um núcleo central, ligado a cidades satélites por intermédio de vias rápidas, sendo todos núcleos rodeados de espaços verdes para controlar a dispersão urbana.

Desde a sua fundação, a cidade do Huambo sofreu diversas mutações, de entre elas as consequências do conflito armado, tendo abalado a sua estrutura urbana, devido ao fluxo migratório e à destruição dos equipamentos sociais.

2.1 Planos previstos (era colonial)

Tal como já foi mencionado, o desenho da cidade do Huambo representa um caso especial entre das demais cidades de Angola. Podemos acompanhar através dos planos elaborados na era colonial, porque do período pós independência não existem levantamentos topográficos que nos possam demonstrar como a cidade foi crescendo até atualidade.

O anteprojecto do engenheiro Carlos Roma Machado [Fig. 30], surge como o primeiro material gráfico que demonstra os passos iniciais do traçado de uma cidade com longas avenidas e alguns lotes destinados a habitação, comércio e lazer.

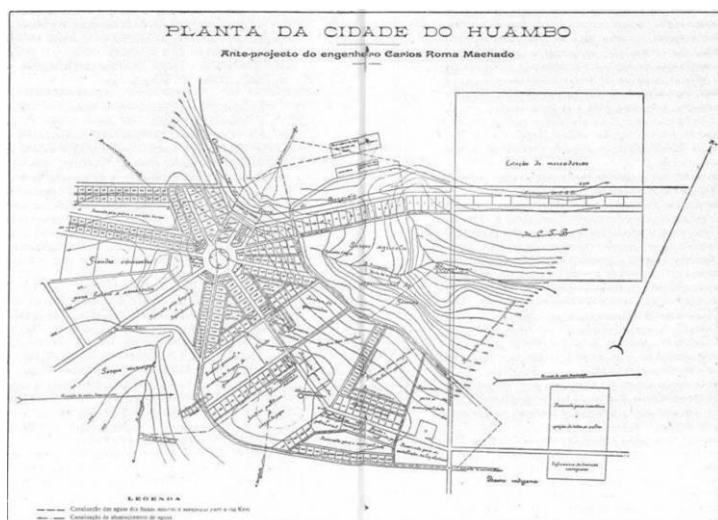


Figura 30 - Anteprojecto da cidade do Huambo do Eng. Carlos Roma Machado, 1912; Fonte: (Fonte, 2012, p. 171)

Nesta fase, já existia uma rotunda como ponto estratégico, de onde irradiam nove vias principais que, ao se estenderem pela cidade, formavam cruzamentos com outras vias secundárias. A linha do caminho-de-ferro já se localizava a norte e delimitava o crescimento da cidade naquela direção que, de forma geral, já se distribuía funcionalmente com espaços comerciais, habitacionais e de administração pública, com local reservado para a construção do palácio do Governador.

Depois de 40 anos, os traçados da cidade começam a consolidar-se, tendo o Arquiteto João António de Aguiar, correspondido à necessidade de dar resposta à expansão da cidade, que carecia de alguma reformulação nas principais vias, como a funcionalidade e o desenho urbano. Por isso, o plano a baixo apresentado [Fig. 31], ilustra as principais alterações, como o prolongamento dos eixos definidos pelo plano anterior, e a ocupação efetiva dos lotes.



Figura 31- Plano Geral de Urbanização do Huambo, Arq. João António de Aguiar, 1947 Fonte: Autor

Foi realizado um plano de pormenor [Fig. 32] do centro urbano da cidade, onde podemos constatar na praça central, a localização dos edifícios públicos, bem como o dimensionamento das avenidas com edifícios com galerias. Nas outras vias, encontramos os edifícios habitacionais, as residências unifamiliares e também já é possível notar a existência de espaços verdes.

A cidade continuou a crescer e desenvolver rapidamente até a década de 60, data após, a qual o ritmo de crescimento foi decaindo com o início da guerra colonial em 1961. Mas, ainda assim, em 1972 foi possível elaborar um novo plano urbano [Fig. 33], onde já se previa a construção de um aeródromo turístico, a existência de nós de ligação com o exterior entre as vias de comunicação e zonas reservadas para o percurso e dependências do caminho-de-ferro. Ao nível suburbano, estavam definidas as manchas da futura ocupação e sentidos de possível expansão com aproveitamento das vias existentes, com necessidade de novos traçados, bem como a previsão da localização do aeroporto distante da zona urbana [Fig. 34].



Figura 32 - Plano de pormenor do centro urbano do Huambo, Arq. João António de Aguiar; 1947; Fonte: Arquivo Histórico do Ultramar



Figura 33 - Plano de urbanização do Huambo, 1972; Fonte: Arquivo Histórico do Ultramar

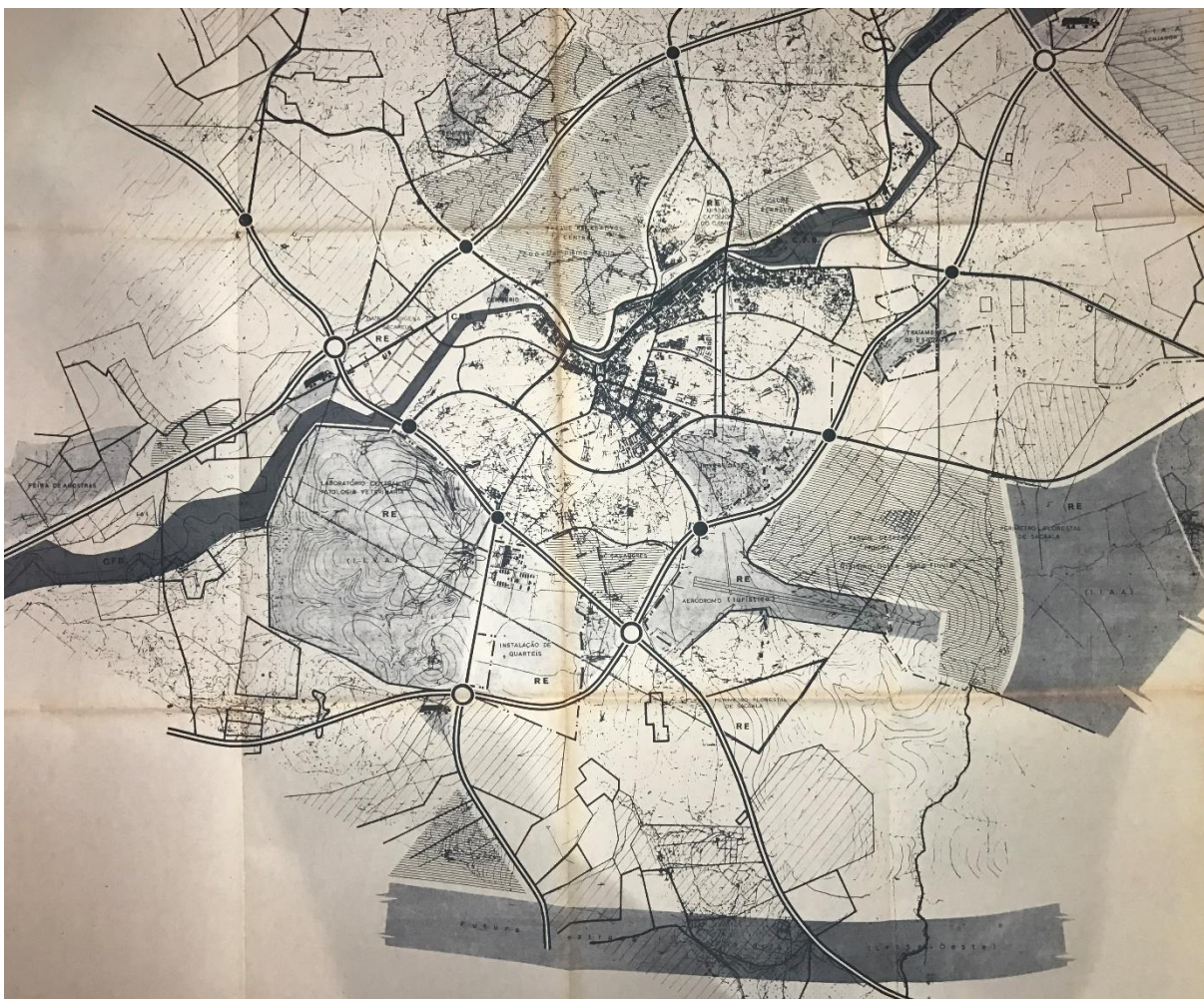


Figura 34 - Plano de urbanização do Huambo, 1972; Fonte: Arquivo Histórico do Ultramar

2.2 Situação atual, ocupação do território

Os intensos conflitos pós independência, marcaram uma nova etapa no desenvolvimento da cidade, resultando na falta de previsão sobre o seu futuro, que paralisou os investimentos. A crise económica agravou-se e afetou as áreas da construção e do comércio. Por isso, podemos afirmar que, aproximadamente durante três décadas, não houveram condições políticas e administrativas que incentivassem a construção e o desenvolvimento urbano na cidade do Huambo. A partir dessa falta de acompanhamento, a cidade cresceu, aumentaram a população e os bairros periféricos (musseques), que representam hoje a maior parte da malha urbana [Fig. 35].

Desta forma, as análises que se seguem, visam buscar a relação dos diversos equipamentos e infraestruturas, previstos nos planos anteriores, para percebermos os seus estados e quais chegaram a ser construídos.

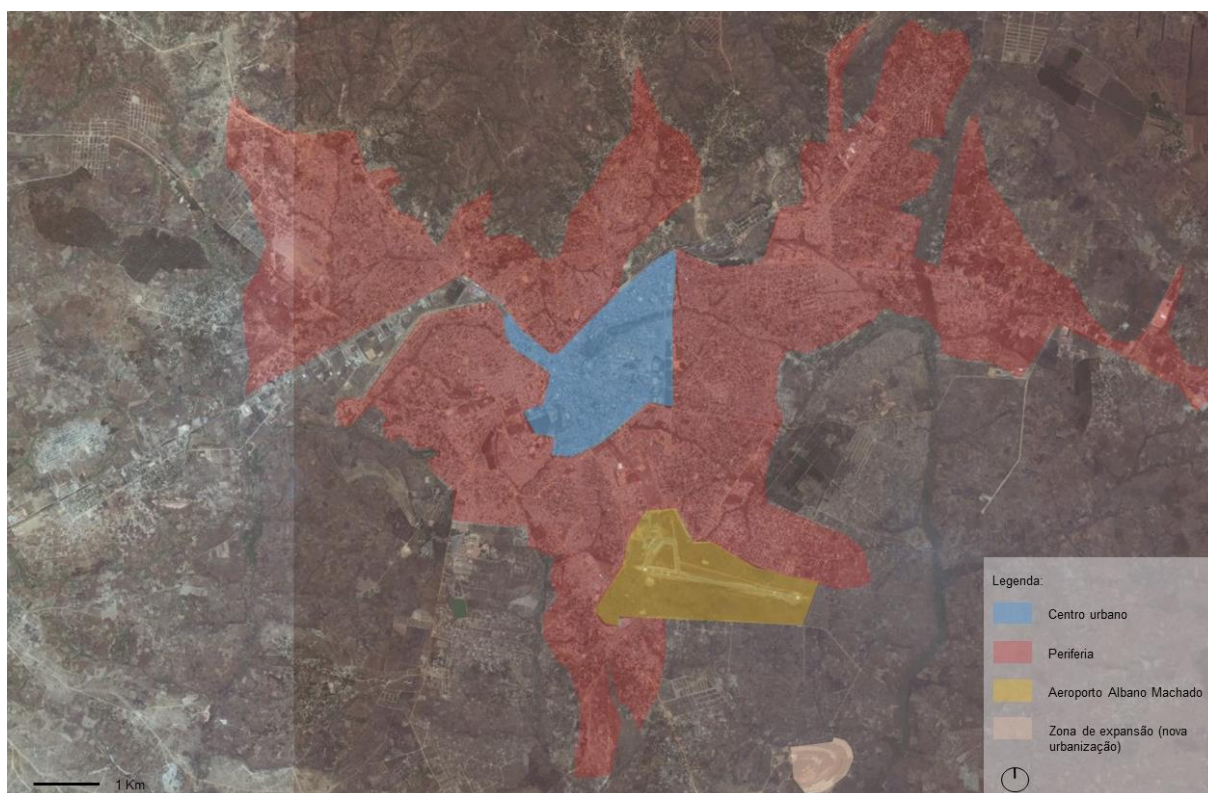


Figura 35 - Síntese de ocupação territorial da cidade do Huambo, 2016; Fonte: Autor. (Anexo 1)

2.2.1 Vias estruturantes

Em termos de acessibilidades, verifica-se a existência de uma rede de infraestruturas viárias [Fig. 36], que aos poucos tem sido objeto de trabalhos de reabilitação, embora haja ainda alguns troços que necessitam de intervenção de fundo, para que possa haver boas ligações entre o centro urbano os bairros e municípios. As vias estruturantes no centro urbano, se por um lado ajudam na mobilidade, por outro, pecam pela falta de continuidade, que iria possibilitar a ligação as outras partes da cidade. De referir também que foram consideradas vias estruturantes aquelas que pela, sua importância quer na mobilidade, quer nos serviços existentes na sua extensão, são relevantes no cotidiano da população.

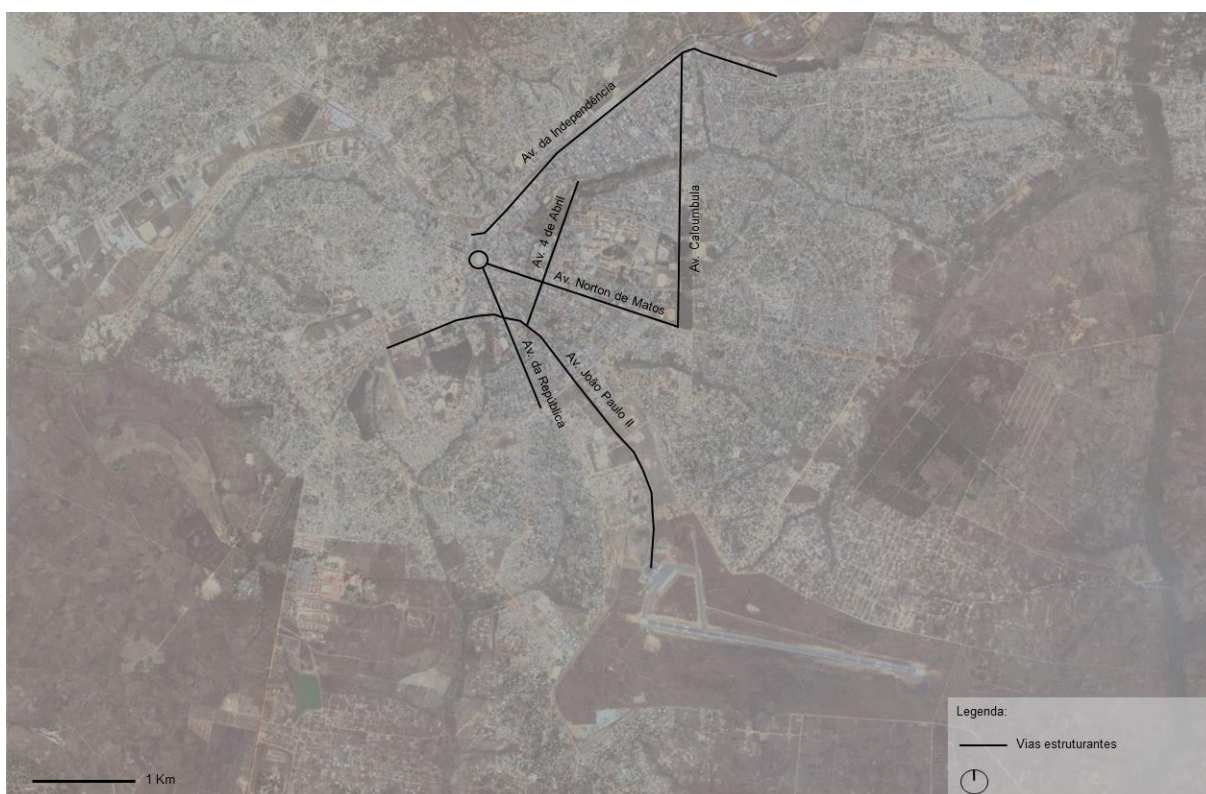


Figura 36 - Mapa da cidade do Huambo, vias estruturantes, 2016; Fonte: Autor. (Anexo 2)

No traçado da cidade, as ruas e vias principais são largas e facilitam a circulação no centro urbano. Dentre elas destacamos as avenidas: 4 de Abril, da independência, Norton de Matos, da República, João Paulo II e Caloumbula.



Figura 37 - Mapa da cidade do Huambo, Avenida 4 de Abril, 2016; Fonte: Autor



Figura 38 - Avenida 4 de Abril do Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 39 - Mapa da cidade do Huambo, Avenida da Independência, 2016; Fonte: Autor



Figura 40 – Vista aérea da Avenida da Independência do Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 41 - Mapa da cidade do Huambo, Avenida Norton de Matos, 2016; Fonte: Autor



Figura 42 - Vista aérea da Avenida Norton do Huambo, Norton de Matos, 2016; Fonte: Autor

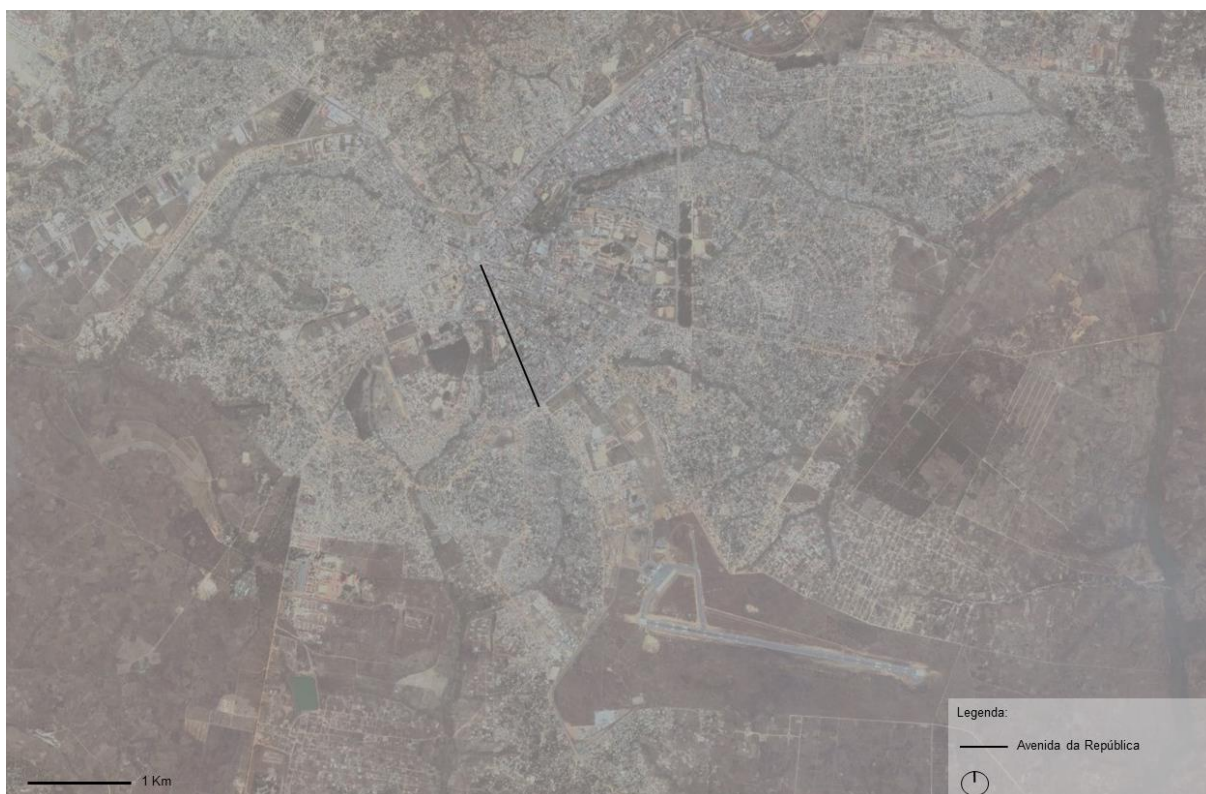


Figura 43 - Mapa da cidade do Huambo, Avenida da República; Fonte: Huambo



Figura 44 - Vista aérea da Avenida da República, Huambo, 2016; Fonte: Autor

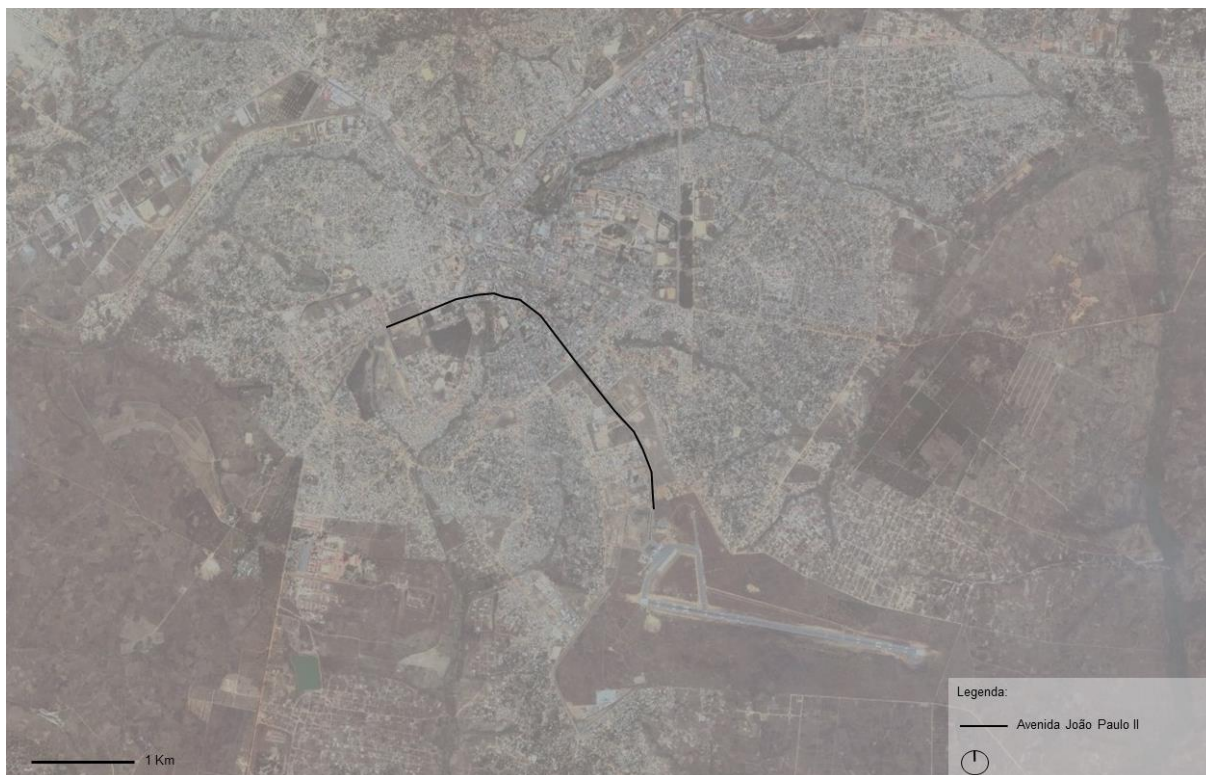


Figura 45 - Mapa da cidade do Huambo, Avenida João Paulo II; Fonte: Autor



Figura 46 - Avenida João Paulo II do Huambo, 2016; Fonte: Autor

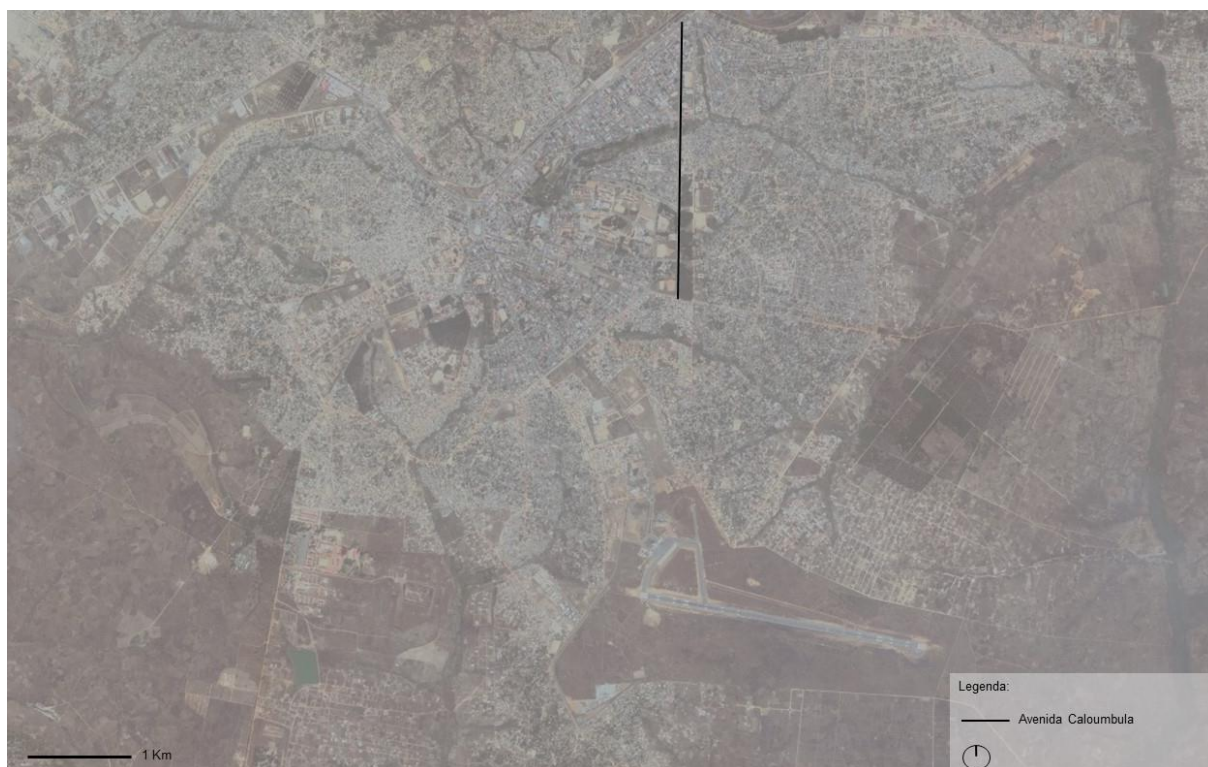


Figura 47 - Mapa da cidade do Huambo, Avenida Caloumbula, 2016; Fonte: Autor



Figura 48 - Vista aérea da Avenida Caloumbula do Huambo, 2016; Fonte: Autor

2.2.2 Bairros periféricos

A maior parte da população da cidade do Huambo habita em zonas periféricas. Há uma desigualdade em termos de rendimento económico nas famílias, acompanhado pelas fracas políticas urbanas por parte do estado, que influenciam diretamente no tipo de condições habitacionais em que muitas famílias vivem. Desta forma, podemos entender que o centro urbano consolidado representa a minoria da população que vive em melhores condições e o resto da população necessita de intervenções urbanas nas zonas em que habita.

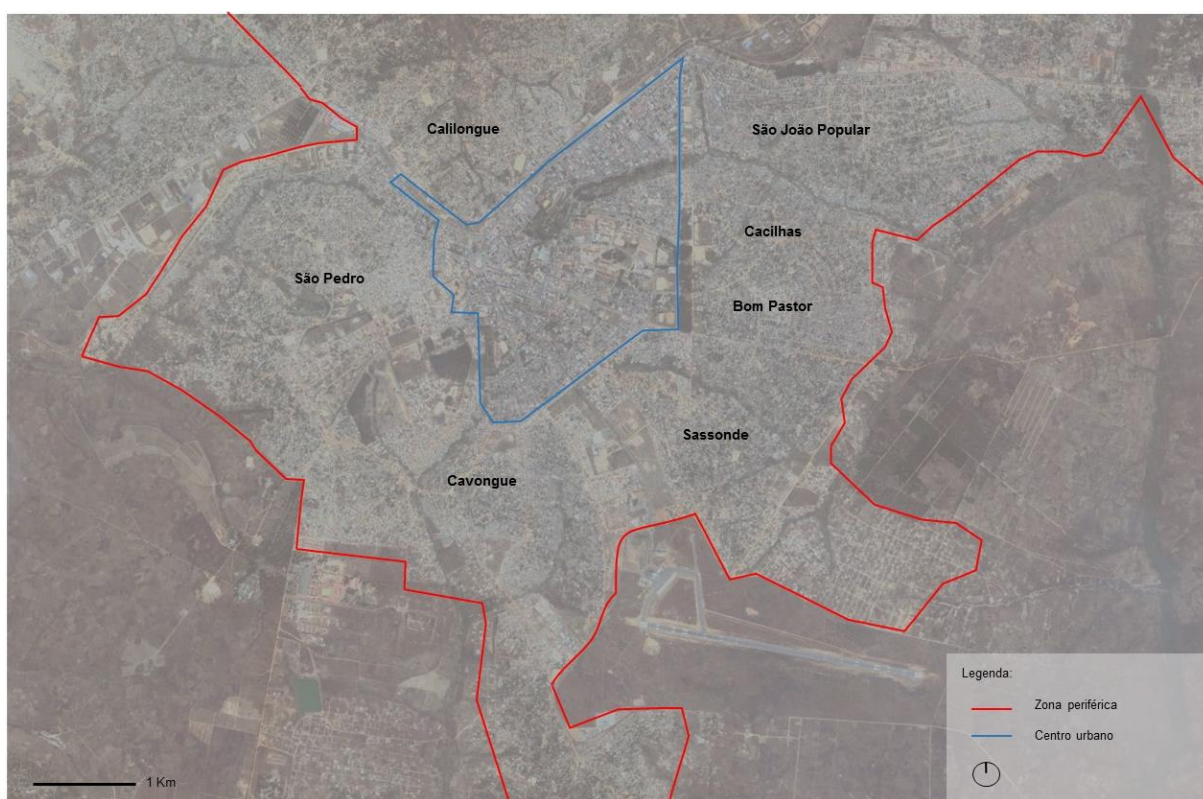


Figura 49 - Planta síntese dos bairros periféricos do Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 50 - Vista aérea da periferia do Sassonde no Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 51 - Rua da periferia do bairro Sassonde no Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 52 - Rua da periferia do bairro São Pedro no Huambo, 2016; Fonte: Autor

2.2.3 Centro urbano, Praça Dr. António Agostinho Neto e edifícios administrativos

Na parte central e urbana, também é notável a necessidade de intervenção em algumas zonas. O estado das infraestruturas às vezes é igual à dos bairros periféricos, os edifícios habitacionais estão superlotados e em estado de degradação, os elevadores não funcionam, as redes técnicas encontram-se em estado de falência, os espaços vazios na sua envolvente foram ocupados e outros encontram-se em estado de abandono [Fig. 53]. Com exceção do comboio regional, os outros transportes públicos não funcionam, o fornecimento de eletricidade, o abastecimento de água, a recolha dos resíduos sólidos [Fig. 54] não são permanentes e a manutenção dos espaços verdes não é constante [Fig. 55].



Figura 53 - Zona envolvente de um edifício habitacional no Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 54 - Falta de recolha dos resíduos sólidos no centro do Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 55 - Bairro São Pedro, falta de manutenção nos espaços verdes, Huambo, 2016; Autor

Outros pontos da cidade apesar das deficiências, apresentam-se em melhores condições:



Figura 56 - Centro urbano da cidade do Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 57 - Centro urbano do Huambo, 2016; Fonte: Autor

A Praça Dr. António Agostinho Neto [Fig. 58] foi idealizada no plano do engenheiro Roma Machado e materializada pelo arquiteto João António de Aguiar. Com uma rotunda destinada a acolher o monumento a Norton de Matos, que foi recentemente designada de Praça Dr. António Agostinho Neto, em homenagem ao primeiro presidente de Angola. É um ponto estratégico na circulação viária da cidade, surgindo como elemento gerador de onde partem oito avenidas retilíneas, algumas das quais analisadas anteriormente.



Figura 58 - Vista aérea da Praça Dr. António Agostinho Neto, Huambo, 2016; Fonte: Autor

Dos nove edifícios propostos, foram construídos apenas seis. No topo norte, encontramos o antigo edifício da intendência e atual Palácio do Governo; a leste o Gabinete de Estudos e Planeamento (GEP), a sudeste as Direções Provinciais, a sul o Governo Provincial no antigo edifício da Câmara Municipal, a sudoeste a Repartição fiscal e a oeste os Correios de Angola. Em falta ficaram a construção de dois edifícios públicos e um cinema [Fig. 59].



Figura 59 - Mapa da cidade do Huambo, Praça Dr. António Agostinho Neto, 2016; Fonte: Autor

2.2.4 Zona de expansão

A zona de expansão da cidade, surge no âmbito da promoção pública habitacional, prevendo o executivo angolano, sob tutela do Ministério do Urbanismo e Habitação, construir fogos habitacionais nas cidades e municípios de todas as províncias do país. Desta forma, a cidade do Huambo já beneficia deste programa, com a construção da “Centralidade Habitacional do Lossambo” [Fig. 60], que hoje pode ser encarada como um pedaço da malha urbana não resultante da herança colonial.



Figura 60 - Vista aérea da urbanização do Lossambo no Huambo, 2016; Fonte: Autor

Este projeto habitacional de iniciativa estatal é direcionado aos funcionários públicos de classe média. Tem ajudado milhares de pessoas a concretizarem o sonho da casa própria. Segundo os planos do Governo Provincial, prevê-se encontrar investimento privado para continuar a expandir o projeto para além dos limites da sua malha urbana, tencionando construir mais habitações e equipamentos de apoio à disposição da população, o que, no nosso entendimento deveria ser o mais rapidamente possível para não estimular a dispersão urbana.

Outros projetos habitacionais de baixa renda surgiram nesta zona, de carácter social e menos urbanizado em relação à centralidade habitacional do Lossambo. Como podemos reparar nas figuras abaixo [Fig. 61] e [Fig. 62], o facto de ainda não haver redes técnicas nessa zona, tem motivado dúvidas na forma como o estado tem gerido a implementação de políticas urbanas para a classes mais desfavorecidas.



*Figura 61 - Bairro do Lossambo no Huambo, 2016;
Fonte: Autor*



*Figura 62 - Bairro do Lossambo no Huambo, 2016;
Fonte: Autor*

2.2.5 Estrutura ecológica

O clima e a biodiversidade são vantagens da cidade do Huambo, fatores que contribuem para o projeto que visa designá-la como capital Ecológica de Angola. Por isso, o Governo provincial e os seus parceiros sociais têm aplicado recursos para a delimitação de programas para a proteção do ecossistema e gradualmente devolver a arborização à cidade, tornando-a mais limpa, mais verde e ambientalmente auto sustentável.

“A tarefa, aplaudida por ambientalistas, iniciou pela recuperação de várias infraestruturas e manutenção dos espaços verdes tornando a cidade do Huambo mais acolhedora e confortável para os residentes e visitantes” (Janeiro, 2015).

Os corredores verdes existentes na cidade contribuem para que a mesma tenha outro aspeto em termos ambientais. Consideramos que na sua malha urbana se destacam três corredores verdes [Fig. 63]:



Figura 63 - Mapa da cidade do Huambo, 2016; Fonte: Autor

Corredor 1

Atualmente, decorrem trabalhos de reabilitação da estufa-fria [Fig. 64], que antes da sua deterioração no tempo do conflito armado, foi um dos cartões de visita da cidade, era um espaço saudável, de lazer e convívio, a sua vegetação possui grande variedade de espécies, permitindo a proximidade das pessoas com a natureza.



Figura 64 - Vista aérea da estufa do Huambo, 2016; Fonte: Autor

Importa dizermos, que os corredores 1 e 2 servem de elementos de transição entre a zona alta e baixa da cidade [Fig. 65].

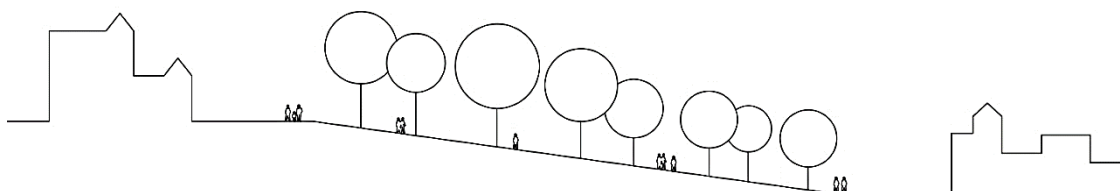


Figura 65 - Diagrama de variação de cotas da parte alta à parte baixa do Huambo, 2016; Fonte: Autor

Corredor 2



Figura 66 - Vista aérea do corredor do Huambo, 2016; Fonte: Autor

Corredor 3



Figura 67 - Vista aérea do corredor verde (eucaliptos); Huambo; Fonte: Autor

Estes três corredores, são os mais relevantes espaços verdes que contribuem para a questão ecológica da cidade. Mas ainda encontramos outros pequenos espaços no centro da cidade, como o jardim da cultura [Fig. 68] & [Fig. 69].



Figura 68 - Vista aérea do Jardim da Cultura no Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 69 - Jardim da Cultura no Huambo, 2016; Fonte: Autor

Algumas personalidades acham que a população local deveria estar mais informada sobre a intenção de transformar a cidade na capital ecológica do país, uma vez que esta transformação depende também do contributo dos seus habitantes, onde cada um pode ser um agente defensor do meio ambiente, preservando os espaços verdes e os equipamentos que neles se encontram.

“Hoje, o Cidadão do Huambo salvo as naturais exceções não está sensibilizado para as questões ambientais. E uma grande maioria desses cidadãos não têm nem sequer a noção de qual deve ser o seu posicionamento perante essas mesmas questões. E isso por pura ignorância” (Malaquias, 2013)

3. O caminho-de-ferro

O caminho-de-ferro é um dos potenciais desta cidade, que pertence à categoria de Núcleos urbanos por influência da rede ferroviária, por ali passar a importante linha regional do CFB. Esta linha percorre a província do Huambo numa extensão total de 219 km, dos quais aproximadamente 11 Km na parte externa da cidade [Fig. 70] e depois segue ligando outras cidades, atravessando o país de oeste a este até a República da Zâmbia, fazendo com que a cidade do Huambo seja vista como capaz de se transformar num centro estratégico, tanto no contexto nacional como internacional, contribuindo para a valorização da posição geoestratégica de Angola na África Austral.

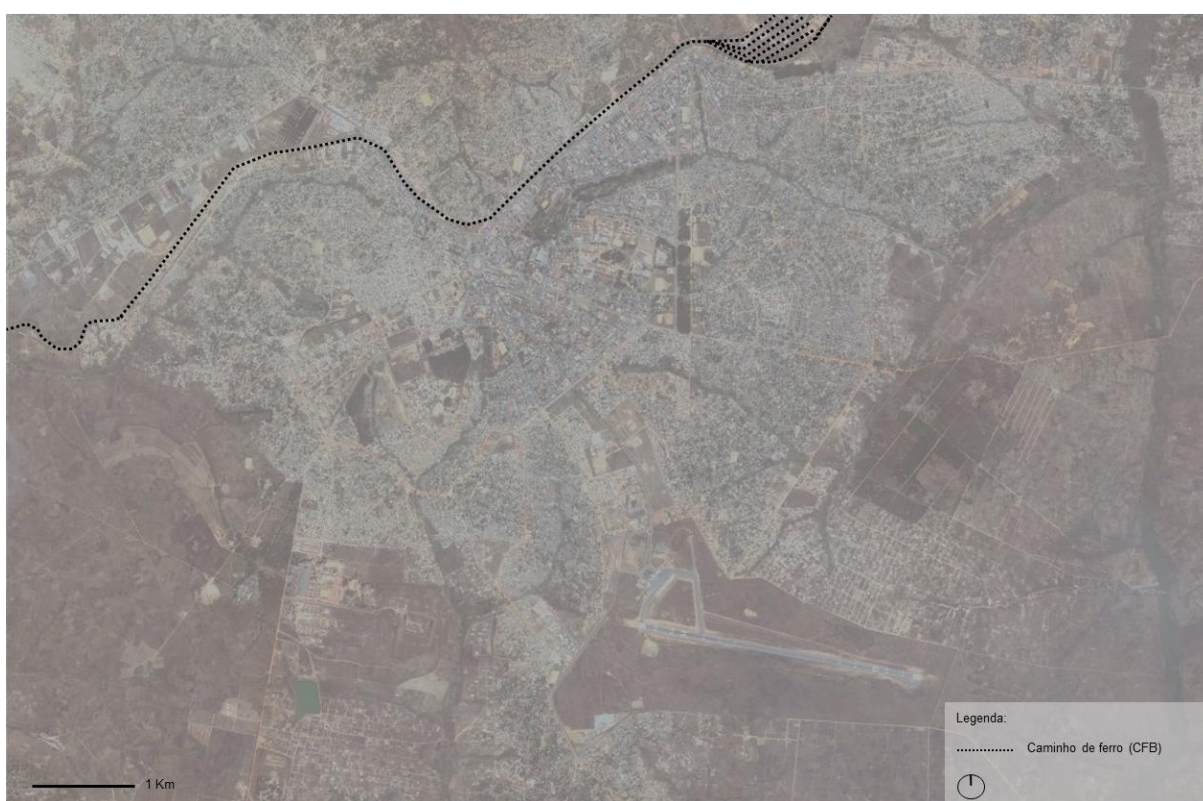


Figura 70 - Mapa da cidade do Huambo (Caminho de ferro), 2016; Fonte: Autor

Esta infraestrutura foi reabilitada em 2012, dando à cidade a possibilidade de se desenvolver e voltar a assumir a sua responsabilidade no contexto da atividade económica de Angola com a circulação regular do comboio, com ligações interprovinciais e sobretudo para que o mesmo sirva de elemento dinamizador para o desenvolvimento económico e territorial da província.

4. Estratégias de melhorias da estrutura urbana da cidade do Huambo

4.1 Identificação dos problemas

Apesar do Huambo ser considerada uma das cidades mais estruturadas de Angola, atualmente, alguns problemas afetam o seu funcionamento urbano. Por isso entendemos que as suas maiores condicionantes são:

- Desadequação das vias estruturantes.

Se olharmos para as vias atuais, percebemos que o seu traçado se encontra incompleto, comparativamente ao plano elaborado em 1972 [Fig. 71], que previa uma malha mais alargada. Este facto pode ser observado nas zonas urbanizadas na periferia, onde nenhuma via estruturante garante a comunicação do centro urbano ou para o exterior.

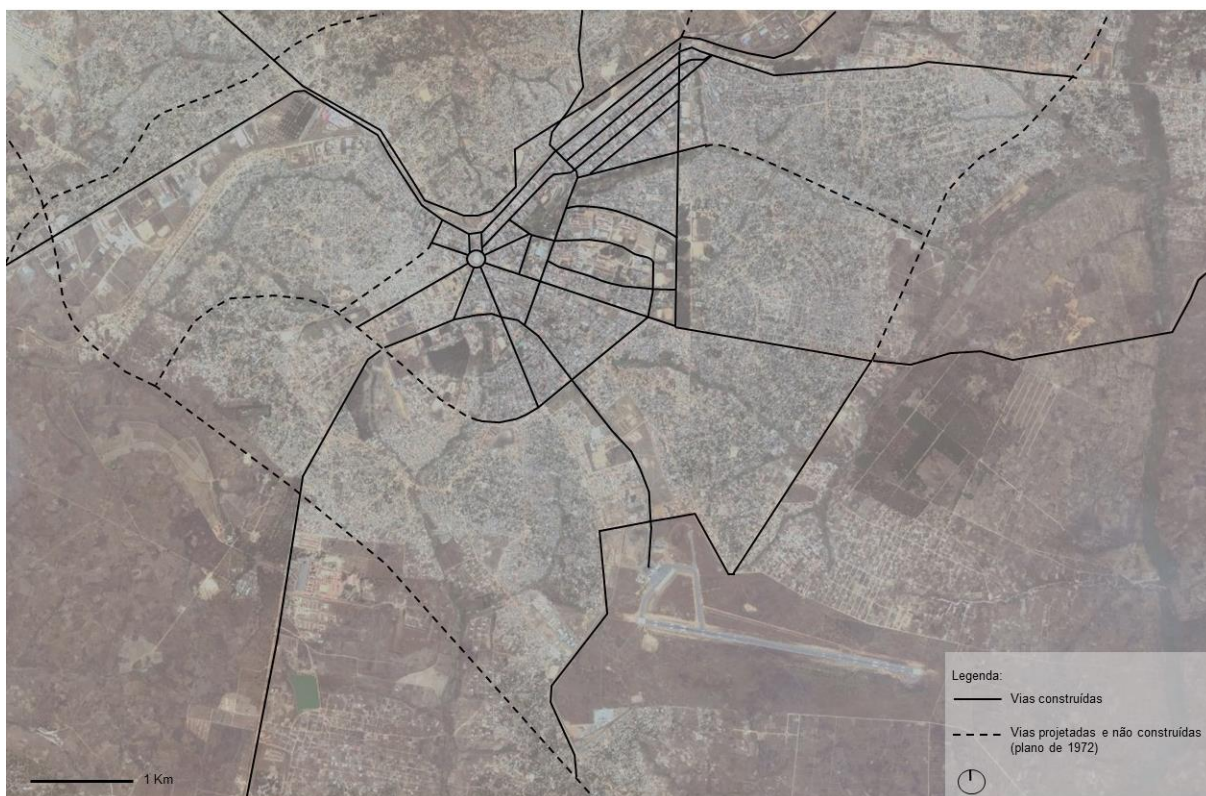


Figura 71 - Análise das vias construídas, previstas e não construídas da cidade do Huambo, 2016; Fonte: Autor

• Crescimento desordenado da periferia até aos limites do aeroporto.

O mapa abaixo [Fig. 72] demonstra como a mancha da periferia atualmente ocupa de forma desordenada o território da cidade do Huambo. Caso não haja intervenções ou políticas que visam uma ocupação territorial planificada, com o passar dos anos a tendência será de aumentar o nível de desordenamento, associado ao fluxo de habitantes que cada vês mais imigram para a cidade.

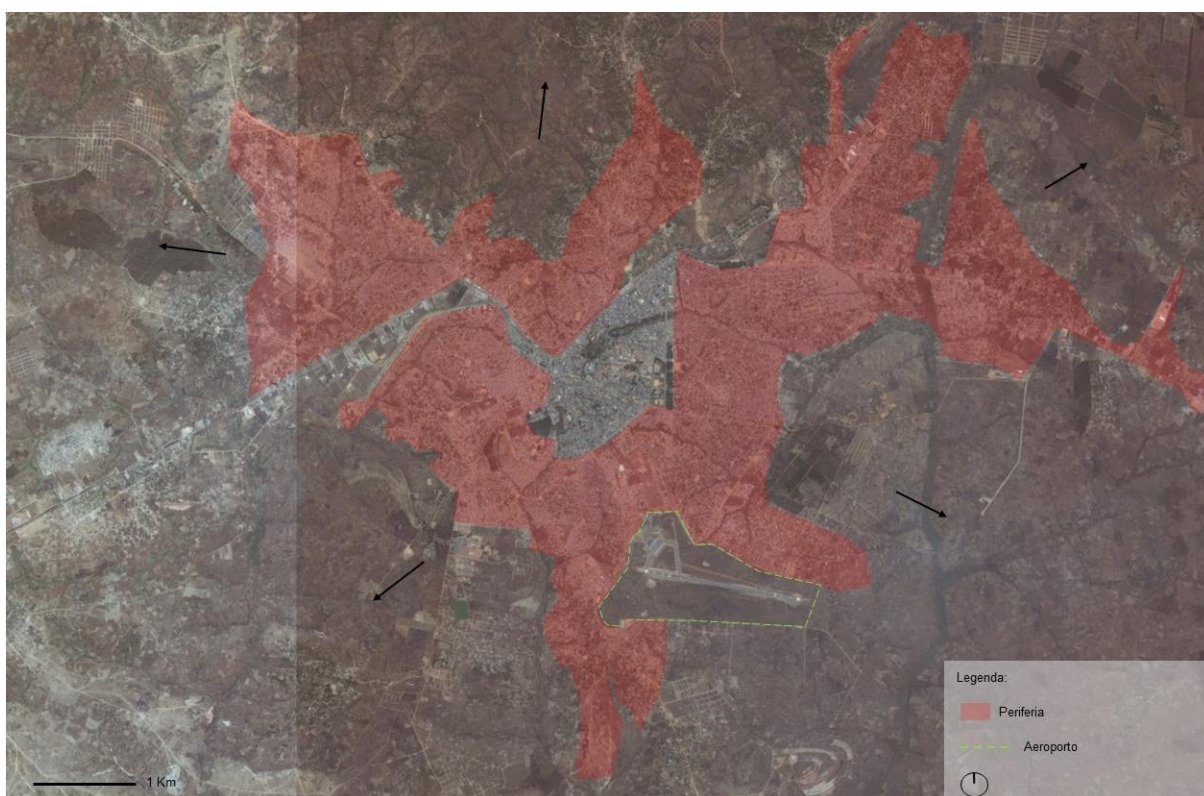


Figura 72 - Crescimento desordenado da periferia na cidade do Huambo, 2016; Fonte: Autor

• Falta de preservação e vitalidade dos espaços verdes.



Figura 73 - Estado de degradação do largo Pica Pau na cidade do Huambo, 2016; Fonte: Autor



Figura 74 - Espaço em abandono da estufa-fria do Huambo; 2016; Fonte: Autor



Figura 75 - Espaço em abandono da estufa-fria do Huambo, 2016; Fonte: Autor

4.2 Proposta

A seguinte proposta [Fig. 76] foi elaborada com intenção de melhorar o ordenamento do território da cidade do Huambo. Pelas condicionantes acima descritas, propomos uma nova estruturação da cidade, na continuidade da ideia inicial de cidade-jardim, constante no último plano urbanístico realizado antes da independência pelo arquiteto João António de Aguiar e baseada nas previsões de crescimento populacional

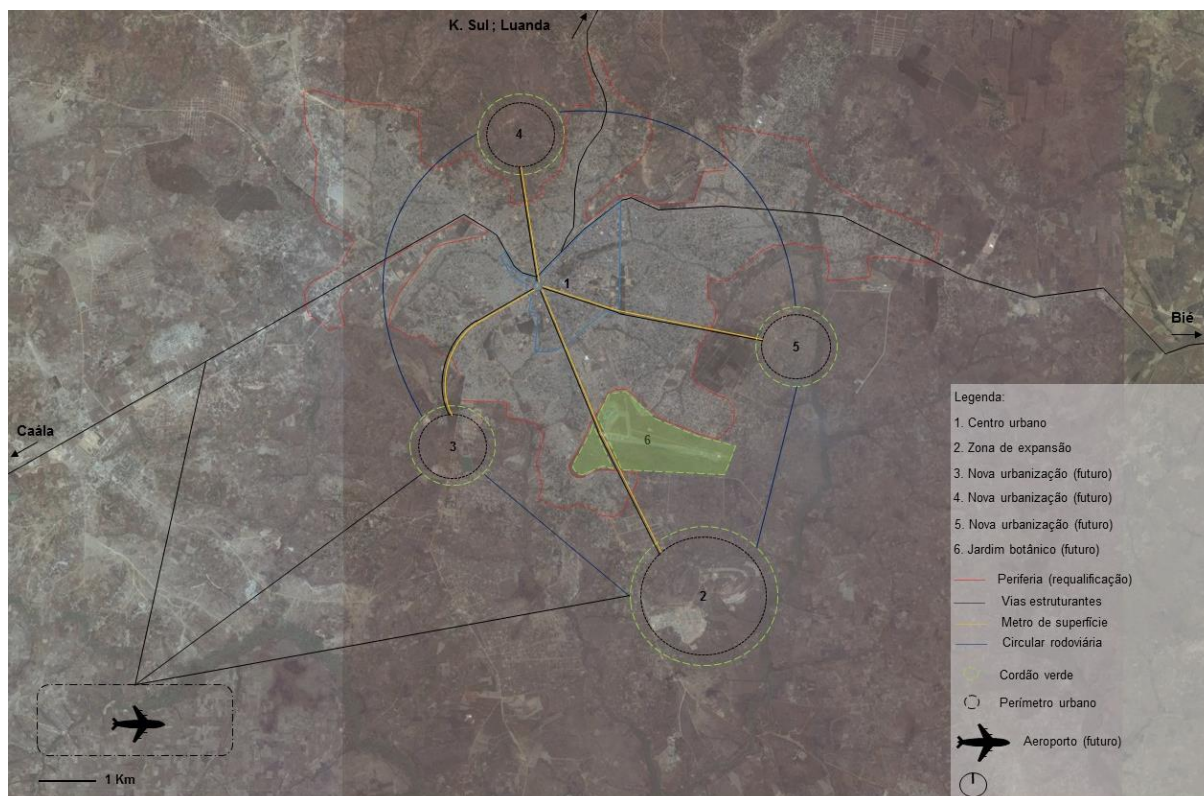


Figura 76 - Planta síntese da proposta de reestruturação da cidade do Huambo, 2016; Fonte: Autor. (Anexo 7)

- Criação de três novos núcleos urbanos rodeados de cinturas verdes, que visam prevenir a dispersão urbana dos mesmos.

Esses núcleos poderão ser espaços destinados à habitação e equipamentos sociais como escolas, hospitais, centros culturais, universitários e outros. Estariam ligados à atual zona de expansão da cidade por intermédio de uma via rápida (primeira circular), estabelecendo um limite no atual crescimento urbano e melhorando a circular viária na parte externa da cidade. Esta solução vai permitir também, melhor mobilidade aos automobilistas provenientes das cidades vizinhas como a Caála e o Bié, fazendo com que os mesmos transitem de um extremo ao outro sem necessariamente passarem pelo centro urbano, o que acontece atualmente.

- Ligação dos núcleos urbanos propostos com o centro da cidade.

Através de avenidas radiantes que partem da Praça Dr. António Agostinho Neto como as Avenidas Norton de Matos, da República e Rei Wapojamba Catumbela fazem a ligação aos núcleos urbanos das zonas leste, sul e oeste. Uma nova avenida ligaria ao núcleo norte. Para colmatar a carência de transportes públicos, achamos oportuno a criação de linhas de metro de superfície, com estações ao longo das avenidas, permitindo melhor mobilidade na cidade.

- Desativação do aeroporto da zona urbana da cidade.

Atualmente o aeroporto Albano Machado, representa um perigo ambiental e de segurança para as populações que vivem ao seu redor. Os bairros periféricos cresceram até aos limites da área aeroportuária e sabe-se que o mesmo atualmente funciona numa zona anteriormente destinada à construção de um aeródromo turístico. Com essa desativação, o espaço de aproximadamente 440 hectares seria destinado ao novo jardim botânico da cidade, como forma de garantir um equilíbrio ambiental face ao crescimento da mesma. Com isso, o novo aeroporto estaria localizado à 8 km da cidade, conforme previsto no plano de 1972, e poderia desempenhar o papel de aeroporto internacional da região central de Angola.

• Recuperação dos espaços verdes do centro urbano em estado de degradação.



Figura 77 - Proposta - Fotomontagem

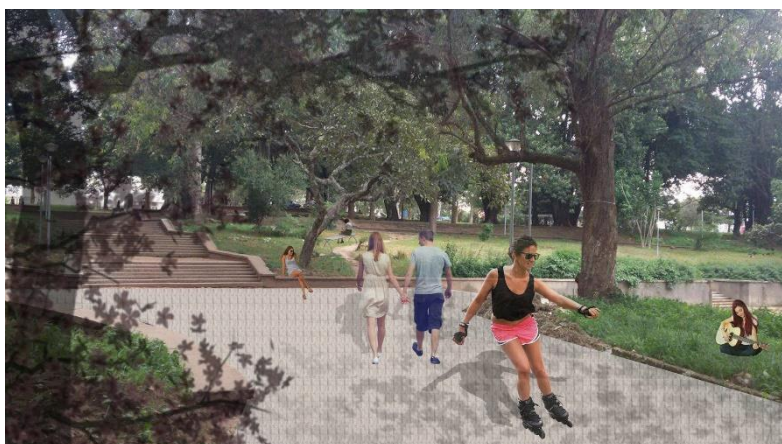


Figura 78- Proposta - Fotomontagem



Figura 79 - Proposta - Fotomontagem

Referências urbanísticas para uma proposta de melhoramento do Huambo

Para melhor entendimento da proposta de reestruturação da cidade do Huambo, assente no funcionamento de uma cidade jardim, que após a sua criação foi interpretada de diversas formas ao longo do tempo, analisámos dois projetos: a cidade de Canberra na Austrália, dos arquitetos americanos Walker Burley Griffin (1876-1937) e Marion Mahony Griffin (1871-1961), e a segunda a cidade brasileira de Goiânia, município do estado de Goiás, projetada pelo arquiteto urbanista Atílio Correia Lima (1901-1943).

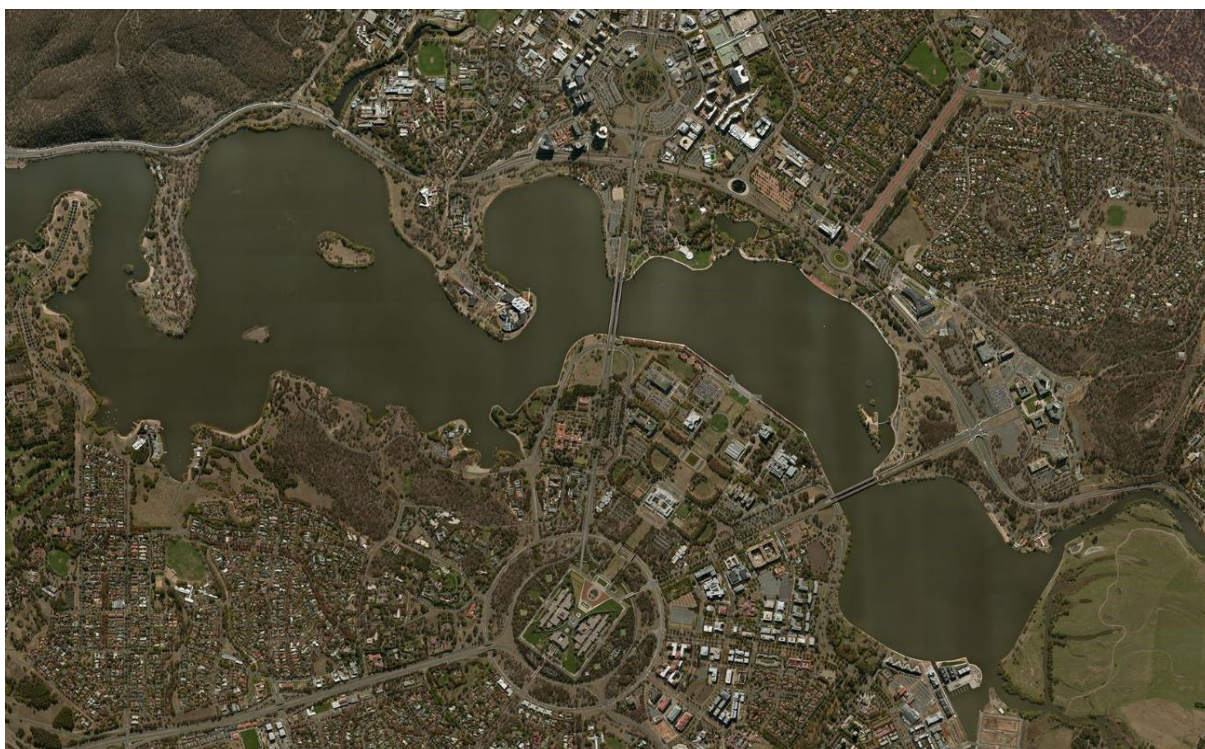


Figura 80 - Implantação da cidade de Canberra, Austrália, 2017; Fonte: Bing Maps

A composição urbana da cidade de Canberra, e o equilíbrio ambiental que a mesma apresenta, torna-a num dos maiores exemplos da interpretação do conceito de cidade-jardim. Embora em realidades diferentes, dois aspetos importantes foram relacionados com a proposta de reestruturação da cidade do Huambo. O primeiro é o contacto direto com a vegetação natural, razão pela qual foi atribuído a Canberra o apelido de “Capital Arbusto”.

O segundo aspeto é a praça central com edifícios administrativos, que estrategicamente servem de ligação com outras zonas, através de vias rápidas. No Huambo este papel é desempenhado pela Praça Dr. António Agostinho Neto e em Canberra pelo Capital Hill [Fig. 81], onde encontramos edifícios importantes como a casa do Parlamento, a Biblioteca Nacional e a Galeria Nacional de Arte.



Figura 81 - Largo Capital Hill de Canberra, Austrália, 2017, Fonte: Google

Embora não tenha o mesmo equilíbrio ambiental que a cidade de Canberra, o projeto urbano de Goiânia [Fig. 82] também foi influenciado pelo modelo da cidade jardim no seu processo de urbanização. Este facto pode ser observado na praça Dr. Pedro Ludovico Teixeira, onde se encontra a residência oficial do Governador o Palácio das Esmeraldas, que funciona como núcleo de irradiação.

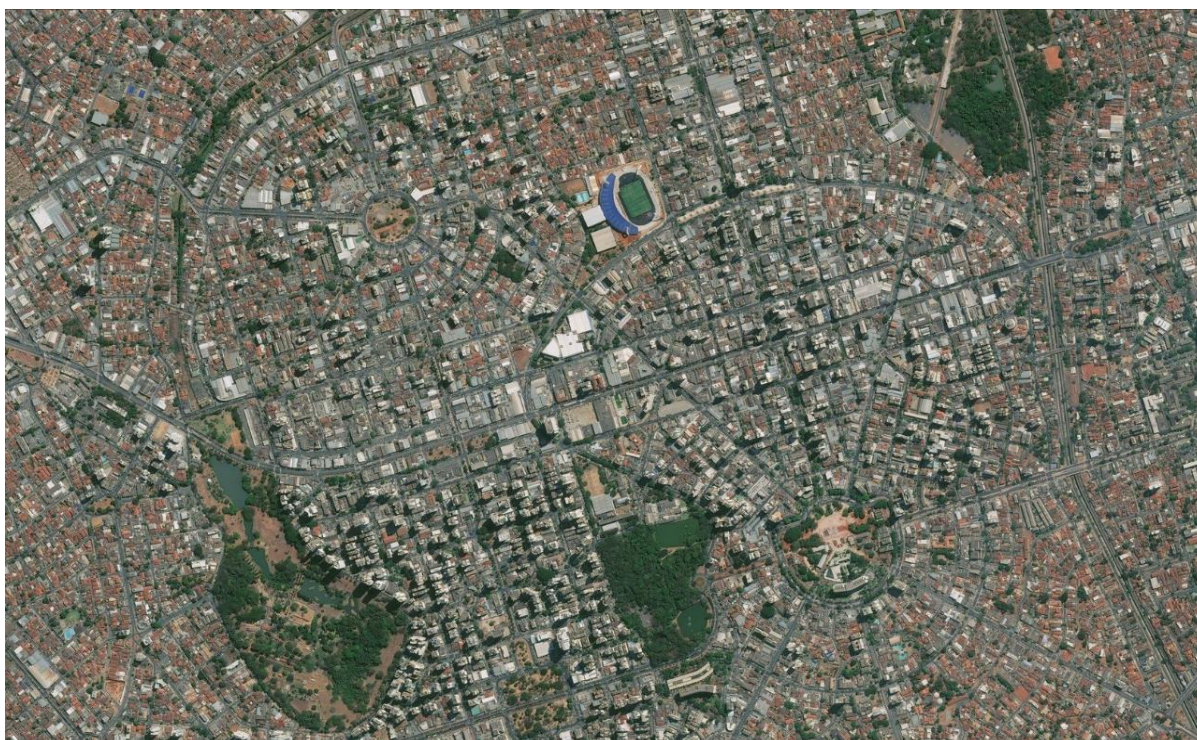


Figura 82 - Mapa da cidade de Goiânia, Brasil, 2017; Fonte: Google

Conclusão

Percebemos que, antes da chegada dos colonizadores a África, a delimitação e administração do território era feita pelas monarquias locais. Em Angola, a chegada dos portugueses no séc. XV, e a instalação dos primeiros presídios que não só possibilitou a expansão do tráfico de escravos, mas também originou a atividade económica ao longo da costa marítima, lançou as bases para o desenvolvimento dos primeiros núcleos urbanos. Posteriormente, a partir do séc. XVI, começaram a surgir as primeiras cidades em Angola, primeiro Luanda e depois as cidades de Benguela e Namibe. Este facto leva-nos a perceber que houve maior presença de europeus ao longo da costa marítima, refletindo-se na diferença das cidades do litoral em relação à outras do interior, que foram surgindo gradualmente ao longo das vias de comunicação, como a rede rodoviária e os caminhos-de-ferro, que permitiram as trocas comerciais.

Com os exemplos apresentados ao longo do trabalho, compreendemos o importante papel que o Gabinete de Urbanização Colonial, teve na década de 50, na infraestruturização das cidades angolanas, com a elaboração de diversos planos urbanísticos vinculados às correntes europeias como o Modernismo e ao modelo de cidade jardim que influenciou o desenho urbano da cidade do Huambo. Ao verificarmos naquilo que a cidade do Huambo é nos dias de hoje, notámos que a mesma não é uma verdadeira cidade jardim porque não funciona como tal, sobretudo pelas consequências do processo de descolonização, que levou a retirada forçosa dos atores responsáveis pela sua projeção nos finais do séc. XX, seguido pelo conflito armado, que atrasou ainda mais o seu desenvolvimento, destruindo o que já tinha sido construído, paralisando os investimentos na cidade num período de trinta anos, até 2002, ano do início da paz efetiva em Angola.

Atualmente, o município do Huambo, onde encontramos a cidade de mesmo nome, segundo os dados pesquisados, sofre a maior pressão territorial em detrimento dos demais municípios da província. Este facto é resultado da diferença socioeconómica entre os municípios, atraindo para a cidade mais habitantes, que, ao chegarem, normalmente se abrigam nas zonas periféricas, que constituem dos principais problemas que merecem urgentemente a devida atenção das entidades governamentais.

Sobre essas periferias, pude perceber que estão associadas ao nível de pobreza da maioria dos seus habitantes. Com a falta de emprego, muitos deles recorrem ao comércio informal, nas praças ou ao longo das ruas da cidade, e por sua vez contribuem para a poluição do ambiente. Deve-se promover mais a construção de habitações sociais destinadas à maior parte da população que é carenciada. É necessário que essas políticas sejam revistas, já

que no exemplo que acompanhamos do bairro do Lossambo, o saneamento básico não está criado para que as novas residências sejam habitadas.

É importante percebermos a história urbana das cidades para podermos intervir melhor. Desta forma, os estudos realizados para definir as estratégias de melhoramento urbano da cidade, como a recorrência aos planos disponibilizados no Arquivo Histórico do Ultramar, permitiram-me perceber que a continuidade de alguns projetos previstos, na era colonial ajudariam a solucionar diversos problemas, como por exemplo a mobilidade urbana, com a continuidade de avenidas que partem da zona central para outras artérias da cidade. Este facto foi verificado nos casos de estudo das cidades de Canberra e Goiânia, que têm o centro como ponto estratégico para a mobilidade urbana, com longas avenidas, as quais são intercetadas por vias circulares. Outro fator fundamental foi o equilíbrio ambiental nessas cidades, com a preservação dos espaços verdes e aproveitamento dos mesmos por parte da população. Partindo destes exemplos, considere fundamental a reabilitação dos espaços verdes degradados da cidade do Huambo, bem como a criação de um novo jardim botânico na zona de desativação do atual aeroporto e a construção de um novo fora da cidade, tal como consta no plano de 1972. Isto nos levar-nos-ia ao equilíbrio do meio ambiente em detrimento da expansão desordenada da cidade que cresce sem prever a criação de espaços verdes.

Por fim, no decorrer de toda investigação, resultado do cruzamento de várias informações e inquéritos realizados, encontrei diversos contratemplos, a falta de tempo e indisponibilidade informática dos dados estatísticos por parte das administrações, a distância a que me encontrava da cidade do Huambo, que caso fosse curta, permitir-me-ia efetuar mais trabalho de campo, a fim de consolidar o presente trabalho.

Bibliografia

- Aguiar, J. A. (1972). *Plano Geral de Urbanização de Nova Lisboa*. Nova Lisboa.
- Almeida, L. (19 de Janeiro de 2012). *Goiânea Art Déco*. Obtido de ARQUITETÔNICO: <http://portalarquitetonico.com.br/goiania-art-deco/>
- Almeida, M. S. (2004). *Transformações Urbanas. Atos, normas, decretos, leis na administração da cidade*. São Paulo.
- Andrade, A. L. (8 de Fevereiro de 2009). *Partilha da África*. Obtido em 30 de Novembro de 2016, de InfoEscola Navegando e Aprendendo: <http://www.infoescola.com/historia/partilha-da-africa/>
- Bettencourt, A. C. (2011). *Qualificação e reabilitação de áreas urbanas críticas. Os musseques de Luanda*. Tese apresentada a Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa para obtenção do grau de Mestre, Lisboa.
- CESO Development Consultants. (Março de 2015). *Estudo de Mercado sobre Províncias de Angola 2015 - Benguela, Cabinda, Huambo, Huíla, Luanda e Namíbe*. Obtido de http://www.ceso.pt/upload/pdf/content_intelligence/WyJnjMLG/CESO_estudos_angola_2015_01.pdf
- Fernandes, J. M. (2015). *Luso Africana Arquitetura e Urbanismo na África Portuguesa*. Lisboa: Caleidoscópio.
- Fonte, M. M. (2012). *URBANISMO E ARQUITETURA EM ANGOLA*. Lisboa: Caleidoscópio.
- Freudenthal, A., Fernandes, J. M., Janeiro, M. d., & Loureiro, J. (2006). *Angola no século XIX Cidades, Territórios e Arquiteturas*. Lisboa: Printer Portuguesa.
- Goitia, F. C. (1982). *BREVE HISTÓRIA DO URBANISMO*. Lisboa: EDITORIAL PRESENÇA, LDA.
- Howard, E. (1898). *To - Morrow: A PEACEFUL PATH TO REAL REFORM*. London: Swan Sonnenschein.
- INTERSERVIÇOS Engenharia, Consultoria e Serviços. (2012). *Plano Diretor Municipal do Huambo, Comunas da Chipipa e Calima Vol. 1*. GOVERNO DA PROVÍNCIA DO HUAMBO, Huambo. Obtido em 14 de Dezembro de 2016
- Janeiro, A. (02 de Outubro de 2015). *Huambo: A província e desafio da capital ecológica*. ANGOP Agência Angola Press. Obtido em 28 de Dezembro de 2016, de

http://m.portalangop.co.ao/angola/pt_pt/noticias/sociedade/2015/9/40/Huambo-provincia-desafio-capital-ecologica,60d29fdd-4f8f-401b-8f69-458825729458.html

Lopes, E. E. (17 de Maio de 2012). *Desenho urbano: Cidade Jardim*. Obtido de Portogente Fazendo o mundo mais ágil: <https://portogente.com.br/colunistas/edesio-elias-lopes/55418-desenho-urbano-cidade-jardim>

Malaquias, E. (05 de Novembro de 2013). *Huambo cidade ecológica*. Obtido em 03 de Janeiro de 2017, de Notícias do Chiumbo: <http://chiumbo.com/huambo-cidade-ecologica/>

Meneguetti, K. S. (2007). *De cidade-jardim a cidade sustentável: Potencialidades para uma estrutura ecológica urbana em Maringá - PR*. São Paulo: Tese apresentada a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do grau de Doutorado.

Olivon, B. (30 de Outubro de 2012). *As 30 cidades que mais crescerão até 2025*. Obtido em 11 de Janeiro de 2017, de Planeta sustentável: <http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/desenvolvimento/30-cidades-mais-crescero-2025-715292.shtml>

ONUBR Nações Unidas no Brasil. (s.d.). *Progama das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos*. Obtido em 03 de Janeiro de 2017, de ONU-HABITAT Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos: <https://nacoesunidas.org/agencia/onuhabitat/>

Pena, R. F. (16 de Outubro de 2014). *Urbanização na África*. Obtido em 30 de Novembro de 2016, de Brasil ESCOLA: <http://brasilecola.uol.com.br/geografia/urbanizacao-na-Africa.htm>

Quintas, J. P. (2013). *O empreendedorismo Feminino: Estudo no Mercado de Huambo - Angola*. Porto: Universidade Fernando Pessoa .

Raposo, I. (2005). *Cidades Africanas I*. Lisboa: UR Cadernos FA / UTL.

Saboya, R. (13 de Outubro de 2008). *Ebenezer Howard e a Cidade-Jardim*. Obtido de Urbanidades : <http://urbanidades.arq.br/2008/10/ebenezer-howard-e-a-cidade-jardim/>

Saboya, R. (26 de Setembro de 2016). Obtido de Urbanidades: http://urbanidades.arq.br/2008/03/o-surgimento-do-planejamento-urbano/?goback=%252Egde_4552521_member_140288794

Santiago, E. (23 de Setembro de 2016). *Planejamento Urbano*. Obtido de <http://www.infoescola.com/arquitetura/planejamento-urbano/>

Serrazina, B. P. (2016). *Utopia moderna em África. O Bairro Prenda na Luanda do futuro*. Tese apresentada a Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa para obtenção do grau de Mestre, Lisboa.

Viegas. (23 de Abril de 2014). *Últimos dias do Lobito e suspensão das eleições*. Obtido em 14 de Outubro de 2016, de CAVALEIROS DO NORTE / BCAA: <http://bcavalaria8423.blogspot.pt/2014/04/2-008-ultimos-dias-do-lobito-e.html>

welcometoangola.co.ao. (15 de Dezembro de 2016). *welcometoangola*. Obtido de Pinterest: <https://pt.pinterest.com/source/welcometoangola.co.ao>

Yirula, C. P. (08 de Janeiro de 2013). *Canberra - cidade - jardim da Austrália*. Obtido em 4 de Fevereiro de 2017, de Conexão Cultural: <http://www.conexaocultural.org/blog/2013/01/canberra-cidade-jardim-da-australia/>

Anexos

- 1 – Planta síntese de ocupação territorial
- 2 – Vias estruturantes
- 3 - Bairros periféricos
- 4 – Praça Dr. António Agostinho Neto
- 5 – Corredores verdes
- 6 – Mapa das vias construídas; projetadas e não construídas
- 7 – Síntese proposta